**Доклад заместителя председателя комитета областной Думы по экономической, инновационной политике, науке, промышленности и транспорту Владимира Кабанова.**

Законопроект о ГПЧ снимает часть барьеров. Госдумой РФ принят в первом чтении закон о государственно-частном партнерстве. Например, сегодня, если в составе того или иного проекта ГЧП фигурирует земельный участок, необходимо проводить отдельный конкурс по земле. И победитель конкурса по всему проекту ГЧП, с одной стороны, и по земельному участку, с другой, могут не совпасть. Законопроект предусматривает возможность единого конкурса.

Проект устанавливает долгосрочный механизм компенсации инвестору части затрат публичной стороной соглашения. При этом долгосрочность такой компенсации обеспечивается включением проектов ГЧП в региональные и муниципальные целевые программы, которые в соответствии с Бюджетным кодексом могут приниматься сроком до 3-х лет.

Законопроект о ГЧП дает возможность осуществления проектирования объекта ГЧП частной стороной. На сегодня в России практически не используются проекты ГЧП, в которых концессионер участвует не только в строительстве, но и в проектировании объектов. Последнее осуществляется силами государственных органов, зачастую с использованием компетенций институтов "советских времен" и "советских", старых СНиПов.

Для объектов ЖКХ, энергетики, обороны и безопасности разработаны изменения в законодательство, предусматривающие особый порядок передачи государственного и муниципального имущества в управление частной стороне, включая четкие конкурсные процедуры и критерии отбора. Дело в том, что были случаи, когда частный партнер, получая в управление объекты ЖКХ, ограничивался минимальными инвестициями, не улучшал состояние объекта, а лишь взвинчивал тарифы на коммунальные ресурсы.

До сих пор законодательно регулируется лишь одна модель ГЧП - концессия (ВТО - build, transfer, operate), правовое регулирование неконцессионных форм ГЧП, таких как BOOT (build, own, operate, transfer), B02T (build, own, lease, transfer) и ряд других.

Модель BOOT предусматривает возмещение затрат частного партнера за счет доходов от построенного объекта. Отличие от концессии – право собственности на объект по окончании его строительства принадлежит частному партнеру, передача в собственность публичному партнеру переходит по истечении установленного соглашением срока и возмещения затрат. Преимущество модели - возможность залога объекта частной стороной для привлечения финансирования.

Модель BQ2T предполагает передачу частным партнером построенного объекта в аренду публичной стороне, последняя осуществляет эксплуатацию и производит арендные платежи в пользу частного партнера. Данная модель интересна для инвестора возможностью привлечения залогового финансирования, так как построенный объект находится до истечения срока аренды в его собственности.

Существующее законодательство до сих пор не позволяет вести инвестиционные проекты несколькими публично-правовыми организациями. Это делает невозможным реализацию проектов по созданию объектов, необходимых сразу для нескольких муниципальных образований под "одной крышей" (проект ХМАО).

Законопроект содержит перечень возможных прав и обязательств частного партнера в рамках соглашения о ГЧП отличных от госзаказа, которые позволяют структурировать каждый проект, исходя из его особенностей. В тоже время исключена возможность скрытой приватизации, когда публичная сторона передает на конкурсной основе объект или имущество частной стороне в собственность. Но если строительство осуществил частник, объект ГЧП может находиться в его собственности, частнику разрешено владеть им и эксплуатировать его в течение всего срока действия соглашения. До сих пор по закону о концессиях созданный объект сразу же оформлялся в собственность публичной стороны. В связи с этим инвестор не мог использовать объект концессии в качестве залога для привлечения внешнего финансирования. Теперь такая возможность предусматривается.

Слабое звено сегодня: не только представителям органов власти, но и частным инвесторам и финансистам не хватает квалификации, опыта, компетенций. ГЧП - это сложный процесс взаимодействия госорганов и частного бизнеса, нередко с участием 3-й стороны - банков, организующих финансирование проектов.

"Спрос на ГЧП как на формат долгосрочных ответственных взаимоотношений "государство - бизнес" постепенно созревает" - констатирует Павел Селезнев, председатель правления НП "Центр развития ГЧП" (Журнал "Эксперт" № 45, 2012 г., стр. 40). Для государства в таких проектах привлекательна возможность, во-первых, на порядок улучшить качество представляемой населению услуги за счет привлечения частного партнера, обладающего профкомпетенциями, и, во-вторых, возможность снять с себя бремя по организации операционной деятельности на объекте инфраструктуры, в том числе по его эксплуатации.

Частный партнер, входя в проект ГЧП, получает достаточно стабильный, сравнительно хорошо прогнозируемый бизнес. Возможность планирования денежный потоков проекта в среднем лет на 20 позволяет привлекать долговое финансирование, в том числе и под развитие других объектов. Сегодня это, прежде всего, проекты ГЧП в дорожном строительстве, по причине понятной бизнес-модели.

На Западе широко применяется концепция Tax increment financing (TIF), который был применен при строительстве автозавода в Калужской области ("Фольксваген Рус"). Там было заключено соглашение между областью, Минэкономразвитием и инвестором (к-н "Фольксваген") о локализации на областной территории автомобильного производства. Калужская администрация взяла на себя обязательство за свой счет обеспечить развитие этого индустриального парка инфраструктурой - для этого она создала корпорацию развития и привлекла деньги Внешэкономбанка. Компенсация расходов корпорации развития из областного бюджета для возврата заемных средств была синхронизирована с ростом налоговых поступлений от стартовавшего сборочного производства и других компаний формирующегося автокластера.

Большие планы применения механизмов в перспективных проектах Правительства г. Москвы, особенно в транспортном секторе. Так, например, в строительстве транспортно-пересадочных узлов (ТПУ - их намечается построить 279 единиц), в организации парковочных пространств, создание перехватывающих парковок в рамках строительства ТПУ, в строительстве линий скоростного трамвая, автобусов, электропоездов.

По общему мнению участников II Ежегодной конференции "Государственно-частное партнерство в России - 2012" в проектах ГЧП на первый план выходит проблема структурирования проектов, а не проблема финансирования.

По мнению выступивших на конференции экспертов "Центра развития государственно-частного партнерства" в проекте "Закона о ГЧП" нет соответствия действующей судебной практики, предусмотренной 94 Федеральным законом и Градостроительным кодексом, отсутствует норма пересмотра участников конкурса в случаях их вынужденной замены. Большей четкости требуют конкурсные Правила, особенно в части соблюдения и обоснования их сроков, а также действующая практика проверки закупок.

Одним словом, подготовленный проект закона потребует серьезной доработки. Важно при этом сохранить заложенные в нем главные принципы, опробованные на практике в субъектах федерации, на базе региональных законов о ГЧП и давших первые положительные результаты.

***Информация подготовлена с использованием материалов сайта Государственной Думы ФС РФ.***