

Партнёрство по нужному адресу

С помощью эффективного механизма ГЧП нужно вернуться к «горячей» теме строительства третьего моста через Каму

Андрей Арсеньев

Термин «государственно-частное партнёрство» (ГЧП) уже стал привычным для российских регионов. Развитие ГЧП было практически неизбежно, ведь, по меткому замечанию журнала «Промышленник России», основной причиной использования этого механизма является «сама возможность реализации проекта, который силами государства был бы выполнен в недопустимо долгие сроки или не выполнен вообще». Есть объекты для успешного применения ГЧП и в Пермском крае.

Пермский опыт

Лидером по реализации проектов ГЧП является Сибирский федеральный округ (105 проектов, или 33% от их общего числа по России); на втором месте — Центральный федеральный округ (50 проектов, 15,5%); на счету Северо-Западного округа почти столько же. От лидеров немногим отстает Приволжский округ (41 проект, 12,7%). Самая низкая активность — на Северном Кавказе (9 проектов, 2,8%).

Что касается инвестиций в проекты, то львиная доля финансирования приходится на мосты и дороги — как автомобильные, так и железные. В этом опыте России расходится с практикой западных стран, где ГЧП применяется, преимущественно, в социальной сфере.

В Пермском крае развитие ГЧП началось именно с «социалки». Несколько лет назад в Прикамье широко внедрялся перевод на аутсорсинг ряда услуг в

медицинских учреждениях. Чуть менее известны проекты по привлечению бизнеса к надомному обслуживанию пожилых людей, реабилитации инвалидов. Именно в этих сферах механизм ГЧП получил масштабное распространение и фактически стал привычным для всего населения.

Губернатор Пермского края Виктор Басаргин в своём блоге в «Живом журнале» приводит данные только по одному из проектов — «Приёмная семья для пожилого человека». «В рамках этого проекта под опекой находятся уже 1500 пожилых людей, что сравнимо с работой пяти стационарных учреждений. Сейчас стоит новая задача: передать в рынок и стационарные социальные услуги», — пишет губернатор.

Однако некоторые эксперты склонны отдельять понятие ГЧП от аутсорсинга, специальных соглашений (вроде того, что существует у Пермского края с компанией «ЛУКОЙЛ») и государствен-

ных контрактов, которые заключаются в рамках закона о госзакупках. О настоящем партнёрстве, по мнению экспертов, можно вести речь прежде всего в случае концессионных соглашений либо, например, в таких случаях, как проект реконструкции пермского аэропорта, когда часть акций госпредприятия передаётся частной фирме, тем самым затраты и риски разделяются между участниками.

Поэтому говорить о собственной статистике реализации проектов ГЧП в Пермском крае пока сложно. Проекты можно перечесть по пальцам: единичные случаи передачи в концессию детских садов, всем известное концессионное соглашение с ООО «Новогород Прикамье» и упомянутый аэропорт.

Плюс к тому — начинающийся проект реконструкции Чусовского моста, концессионное соглашение по которому сегодня проходит согласования.

Мост мосту рознь

Информация о готовящемся концессионном соглашении о строительстве и эксплуатации моста через Чусовую породила множество вопросов. Нет сведений о потенциальной организации-концессионере, не решён вопрос о сумме платы за проезд через мост и механизмах снижения социального напряжения по этому поводу. Наконец, есть сомнения в том, что этот проект вообще можно назвать приоритетным: сократить проб-

ки перед мостом можно и при меньших затратах, в то время как в Пермском крае есть и более острые транспортные проблемы.

По словам министра транспорта Пермского края Алмаза Закиева, подписание концессионного соглашения о реконструкции существующего моста через Чусовую и строительстве рядом с ним нового мостового перехода намечено на начало 2016 года. Стоимость проекта оценивается в 11 млрд руб. Финансирование должно осуществляться из трёх источников: 3,2 млрд руб. выделяет федеральный бюджет, 5,5 млрд руб. должен вложить инвестор, остальное — бюджет Пермского края.

Проект документа поступил на согласование в прокуратуру, после чего выяснилось, что концессия предполагает платный проезд через мост как условие возврата инвестиций. В качестве бесплатной альтернативы попадания в города и посёлки Верхнекамья, где проживает добрая треть населения Пермского края и где расположены основные промышленные предприятия региона, заявлен путь через Кунгур и Лысьву, который длиннее в разы, а с учётом проблем при строительстве трассы Пермь — Кунгур — Екатеринбург обсуждать его и вовсе бессмысленно.

Однако гораздо больше, чем необходимость возврата инвестиций через введение платного проезда, вызывает вопросы сама необходимость реконструкции именно этого сооружения.

ФОТО Константин Долгановский



Чусовской мост — самый «молодой» в Пермском крае. Он построен в конце 1990-х годов по современным технологиям, вполне надежен и исправен