



## АРТУР ЩЕГЛОВ: «ГЧП В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ — К РОСТУ ЭКОНОМИКИ И КАЧЕСТВА ЖИЗНИ»

С ПРИХОДОМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ ПОЯВИЛИСЬ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ, ПРОФЕССИОНАЛЬНО И КОМПЛЕКСНО ЗАНИМАЮЩИЕСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИМ КРУГОМ ВОПРОСОВ. НАШ СОБЕСЕДНИК — АРТУР ЩЕГЛОВ, УПРАВЛЯЮЩИЙ ПАРТНЕР СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ГРУППЫ «ГИПЕРИОН», ПРЕЗИДЕНТ НАЦИОНАЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ ИНВЕТОРОВ И ОПЕРАТОРОВ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ «ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КЛУБ».

— Артур Игоревич, напомните вкратце историю законодательного обеспечения прихода государственно-частного партнерства, в том числе, в транспортное строительство России.

— Законодательство о ГЧП основывается на двух основных документах. Это федеральные законы «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ и «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 224-ФЗ. Именно они определяют существенную долю правил игры на рынке проектов ГЧП.

Ключевыми отличительными особенностями 224-ФЗ в сравнении с 115-ФЗ выступает возможность приобретения объекта инфраструктуры в собственность частного партнера, предполагающая возможность залога создаваемого (реконструируемого) объекта в целях финансирования проекта, разделение целевой и технической эксплуатации с возможностью осуществления публичным партнером целевой эксплуатации, а частным партнером — только технической эксплуатации, а также введение механизма определения сравнительного преимущества и оценки

эффективности проектов ГЧП, отсутствующего в законе «О концессионных соглашениях».

В регулярном режиме происходит синхронизация отраслевого законодательства и законодательства о ГЧП. Так, например, в № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» постоянно актуализируются нормативные положения, устанавливающие порядок взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения и или платным участкам других дорог.

26 апреля 2022 года Советом Федерации одобрен законопроект № 1222896-7, которым были внесены изменения в законодательство, регулирующие заключение и исполнение концессионных соглашений и соглашений о ГЧП в отношении транспорта общего пользования. Это позволило устранить дублирование процедур. Теперь предусматривается, что концессионное соглашение и соглашение о ГЧП/МЧП дают право осуществления перевозок, то есть более не требуется прохождения дополнительных процедур, предусмотренных законодательством об организации перевозок.

### ДОСЬЕ

ЩЕГЛОВ Артур Игоревич — основатель и управляющий партнер Стратегической группы «Гиперион».

Параллельно занимает должности общественного уполномоченного в сфере реализации проектов ГЧП в городе Москве, президента Национальной ассоциации инвесторов и операторов инфраструктурных проектов «Инфраструктурный клуб» и вице-президента Национального агентства развития социальной инфраструктуры (НАРСИ). Состоит в Рабочей группе «Экономическое развитие» Экспертного совета Правительства РФ, Экспертном совете Проектного офиса развития Арктики (ПОРА), Рабочей группе по развитию механизмов соглашений о ГЧП и концессионных соглашений в сфере информационных технологий при Комитете Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по цифровой экономике, Комиссии по ГЧП при Комитете по физической культуре и спорту Госдумы России.

В 2020 году под брендом «Академия инфраструктуры» объединил уникальные образовательные программы для участников рынка инфраструктурных проектов и ГЧП. Преподаватель девяти программ повышения квалификации, разработанных для специалистов сферы ГЧП и инфраструктуры при участии ведущих вузов России. Разработал уникальный курс по управлению коммуникациями в инфраструктурных проектах.

Создатель и автор телеграм-канала InfraDesk — первого в России, посвященного рынку инфраструктуры, инвестиций и ГЧП, с аудиторией порядка 1,9 тыс. подписчиков, среди которых руководители федеральных и региональных органов власти, крупнейших банков, строительных компаний и консалтинговых организаций.

Регулярно выступает на профильных деловых мероприятиях, один из ведущих спикеров федеральных и региональных СМИ по теме ГЧП и инфраструктуры.

— Какие крупные проекты ГЧП реализованы в дорожном строительстве и хозяйстве?

— Инфраструктурные проекты — не только средство повышения мобилизационной готовности страны, но и инструмент разрядки социальной напряженности, демонстрации заботы о населении, повышения рейтинга доверия к органам власти. Проекты, направленные на развитие транспортной и логистической инфраструктуры, можно назвать каркасом отечественной экономики.

Кроме того, инфраструктурные проекты формируют рынок для отечественных производителей и технологий. Именно он в состоянии обеспечить прорывной рост гражданских технологий и продукции, повысить долю импортозамещения, о котором неоднократно говорили Президент России и Председатель Правительства РФ, поддержать отечественного производителя и противостоять возникающим предпосылкам дестабилизации рынка труда.

Транспортные проекты в силу своей высокой капиталоемкости предполагают длительный срок операционной фазы, поэтому логичнее говорить не о завершенных проектах, а об объектах, которые уже введены в эксплуатацию.

Яркими примерами являются Западный скоростной диаметр (ЗСД) — первая в России внутригородская платная автомагистраль в Санкт-Петербурге, Северный обход Одинцова — федеральная платная скоростная автомагистраль на территории Одинцовского района Мо-

сковской области, скоростная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург М11 «Нева», Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД) — самый масштабный на сегодняшний день проект в области дорожной инфраструктуры в Московском регионе. Именно эти проекты стали лицом ГЧП в сфере создания автодорог.

— Какие схемы ГЧП получили наибольшее распространение в транспортном комплексе России — и, на ваш взгляд, почему?

— Всего в сфере создания транспортной инфраструктуры в настоящее время реализуется около 100 проектов, в том числе в отношении автомобильных дорог, общественного транспорта, аэропортовой и железнодорожной инфраструктуры. Наиболее популярным стал механизм концессии. Основными источниками возврата инвестиций являются капитальный грант, плата концедента и обеспечение минимальной гарантии доходности.

При этом обсуждаются планы создания скоростной платной трассы «Меридиан», которая соединит Европу и Китай и будет проходить по территории восьми регионов России — Оренбургской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Липецкой, Орловской, Брянской и Смоленской областей. Изначально для реализации проекта предполагалось использовать соглашение о ГЧП. Причем планировалось, что «Меридиан» станет первой частной автотрассой в России.



— Представляется ли на сегодняшний день полноценной и достаточно надежной нормативно-законодательная база?

— На сегодняшний день нормативно-правовая база для реализации проектов ГЧП является достаточной. Она позволяет инвесторам осуществлять долгосрочные инвестиции и распределять риски между партнерами. Но работа по совершенствованию законодательства продолжается.

В настоящее время в Государственной Думе находится на рассмотрении законопроект № 83061-8. Им предполагается внесение изменений в 115-ФЗ и 224-ФЗ. По просьбе Минэкономразвития России Национальная ассоциация инвесторов и операторов инфраструктурных проектов «Инфраструктурный клуб» осуществляет сбор комментариев и предложений участников рынка. Подведение итогов работы планируется провести 25 ноября 2022 года в рамках ежегодного Саммита лидеров рынка инфраструктурных проектов (InfraSummit).

— Какие коммерческие структуры проявляют наибольшую заинтересованность в реализации проектов ГЧП в транспортном строительстве? Известны ли уже примеры окупаемости проектов?

— Транспортные проекты, как правило, характеризуются значительным масштабом и высокой стоимостью, поэтому инвесторами выступают в основном крупные игроки, уже обладающие соответствующим опытом. Среди лидеров рынка по созданию автомобильных дорог и мостовых переходов можно отметить группу компаний «Автобан», БТС-Мост, Группу «ВИС».

Но в связи с открытием механизмов ГЧП для сферы пассажирского транспорта появляются новые инвесторы, которые видят для себя перспективы в этом сегменте транспортной инфраструктуры — например, «Синара-ГТР», «Мовиста Регионы», «Урбантех».

Несмотря на увеличение количества транспортных проектов, проблема с доступностью информации о проектах ГЧП по-прежнему сохраняется. Прогресс выполнения строительных работ, ключевые обязательства, ход реализации, данные о трафике и объеме собираемых средств остаются в тени, поэтому предоставить достоверную информацию об окупаемости проектов достаточно проблематично.

С целью повышения доступности информации о проектах ГЧП Стратегическая группа «Гиперион» совместно с Ассоциацией «Инфраструктурный клуб» ежегодно проводит Национальный рейтинг информационной открытости инфраструктурных проектов.

— Какие дорожно-транспортные проекты реализуются или планируются сейчас — и есть ли у них принципиальные отличия от первых проектов ГЧП в России?

— Действительно ярким примером является «Таганрогский трамвай» — первый в России проект комплексной реконструкции городской трамвайной сети. «Таганрогский трамвай» стал символом нового Таганрога, основой нового этапа развития города, повышения качества жизни каждого таганрожца и формирования туристического бренда. «Таганрогский трамвай» не просто повысил инвестиционную привлекательность города и всей Ростовской области в качестве надежного партнера проектов ГЧП, но и, можно сказать, сделал Таганрог колыбелью возрождения общественного транспорта в России.

Другой интересный пример — Северный дублер Кутузовского проспекта (СДКП), первая автодорожная концессия в Москве и первая платная дорога в черте города. Современная бессветофорная магистраль протянется вдоль Смоленского направления железной дороги от делового центра «Москва-Сити» до МКАД. После ввода в эксплуатацию СДКП будет плавно переходить в Северный обход Одинцово, соединяя деловой и административный центр Москвы с самым густонаселенным районом Подмосковья.

Наращивание темпов инфраструктурного строительства является залогом развития экономики в ближайшее десятилетие за счет создания новых рабочих мест, сокращения времени в пути и транспортных издержек в структуре себестоимости товаров и услуг. Расширка узких мест транспортной инфраструктуры и «сшивание» пространства в единую экономическую сущность за счет скоростных транспортных коридоров обеспечит целевой рост экономики и рост уровня и качества жизни населения, что является приоритетом государственной политики.

Интервью подготовлено  
Стратегической группой «Гиперион»



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТ РОССИИ  TRANSPORT OF RUSSIA

INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

15-17 НОЯБРЯ | NOVEMBER 2022 Москва, Гостиный Двор | Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОАО «РЖД»

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



РЕКЛАМА