

PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN ROAD CONSTRUCTION IN KYRGYZSTAN (REPUBLIC OF KYRGYZSTAN)

Sakibaev K. (Republic of Kyrgyzstan)

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОДОРОГ В КЫРГЫЗСТАНЕ

Сакибаев К. Ш. (Кыргызская Республика)

Сакибаев Канатбек Шерикбаевич / Sakibaev Kanatbek - старший преподаватель, кафедра экономики предприятий и управления бизнесом, факультет бизнеса и менеджмента, Ошский государственный университет, г. Ош, Кыргызская Республика

Abstract: *this article discusses the issues and problems of interaction between state and private business, which resulted in there and develop public-private partnerships in road construction th field, which in modern conditions is considered as an effective instrument of economic policy. It is not without shortcomings, which need to discuss and find mutually acceptable solutions and directions of its perfection. This process can occur under certain conditions, together providing opportunities for successful business development.*

Аннотация: *в данной статье рассматриваются вопросы и проблемы взаимодействия государства и частного бизнеса, в результате которого появляется и развивается государственно-частное партнерство в дорожно-строительной сфере, которое в современных условиях рассматривается как эффективный инструмент экономической политики страны. Оно не лишено недостатков, которые нужно обсуждать и находить приемлемые решения и направления его совершенствования. Данный процесс может развиваться при наличии определенных условий, в совокупности обеспечивающих благоприятные возможности для успешного развития предпринимательства.*

Keywords: *law, regulation, budget, partners, projects, business, transport, construction, investment, investor, contractor competition.*

Ключевые слова: *закон, регулирование, бюджет, партнер, проект, бизнес, транспорт, строительство, инвестиции, инвестор, подрядчик, конкурс.*

В настоящее время, по существу, единственным специальным законом в области регулирования механизма государственно-частного партнерства в стране продолжает оставаться Закон от 12 февраля 2012 года «О государственно-частном партнерстве КР». Он не лишен недостатков, можно много дискутировать о направлениях его совершенствования, однако, и это бесспорно, он в исторической перспективе сделал возможным реализацию проектов ГЧП в Кыргызской Республике и сейчас продолжает оставаться действующим законом. Необходимо внести изменения в данный закон в плане трактовки принципов ГЧП, уточнения полномочий государственных органов, передачи полномочий тендерной комиссии конкурсной комиссии по отбору проектов, необходимости и роли проектной компании, приведения нормативно-правовой базы в соответствие с Законом «О ГЧП», отсутствие системы гарантий частным партнерам при реализации ГЧП-проектов предполагает внесение изменений в Гражданский кодекс КР о процедуре национализации и условиях регламентации взаимоотношений субъектов в рамках ГЧП с целью защиты частного партнера [1].

Сегодня не всякий инвестор способен предоставить деньги на длительный срок. В такой ситуации иностранный инвестор вряд ли будет вкладывать средства в нашу экономику. Смягчить влияние внешних факторов может изменение политической обстановки и высокая экономическая привлекательность ГЧП. То есть, пока в Кыргызстане не накопится достаточного количества положительных примеров государственно-частного партнерства, оно не получит широкого распространения и не будет привлекать бизнес, как зарубежный, так и отечественный.

Развитие государственно-частного партнерства в Кыргызстане является частью общемировой практики по расширению сотрудничества государства с частными партнерами, за счет которого обеспечивается привлечение для реализации проекта финансов, а также необходимого опыта и компетенций. Что касается недостаточно активного участия зарубежного капитала в наших проектах ГЧП, то опыт показывает, что заинтересованность в участии в проектах, финансово-экономические условия реализации которых учитывают необходимый баланс интересов частной и публичной стороны, как правило, высказывается многими крупными и крупнейшими иностранными и международными финансово-кредитными институтами [2].

Вместе с тем реальное привлечение иностранных инвестиций в проект зависит от многих экономических факторов. При этом нельзя не заметить, что рынок ГЧП-проектов в Кыргызстане еще складывается, и многие иностранные инвесторы только изучают его, пытаясь понять, насколько крепко

данный механизм пришел в экономическую жизнь страны, с тем, чтобы принять соответствующее инвестиционное решение [3].

В руководствах по организации дорожного движения зарубежных стран написано, что платная дорога - это эффективный самоокупаемый инструмент для оптимального распределения транспортных потоков по параллельным маршрутам. Плата за проезд по таким дорогам используется и является достаточной для содержания ее в отличном транспортно-эксплуатационном состоянии. На строительство дороги этих денег в принципе хватать не может, поэтому расходы на строительство везде несет государство.

Согласно современным тенденциям участия частного сектора, частная компания должна брать на себя операционные риски в течение периода эксплуатации, либо сумму строительных и операционных рисков в течение контрактного периода.

Кыргызский ГЧП — аналог одного из возможных вариантов партнерства, используемый в мировой практике. Ведь существуют варианты контрактных отношений и с приватизацией построенных объектов, и с возможными вариантами аренды. Бремя эксплуатационных расходов объектов с истекающим ресурсом - не является самым лучшим вариантом. Поэтому, на наш взгляд, необходимо более избирательно подходить к проектам, выбирая оптимальный вариант ГЧП. Сегодня мы не можем сказать, что отработали все варианты организации проекта. За рубежом система государственно-частного партнерства работает без сбоев, потому что подрядчики и финансисты уверены в обеспечении конечного результата, в выполнении всех условий контрактов. К сожалению, в нашей стране есть примеры, когда даже выполнение госзаказа не гарантирует ожидаемых результатов [4].

Есть подобные проблемы и у других крупных организаций, которые при определенных условиях могли бы стать не только подрядчиками, но и инвесторами. А в целом притоку зарубежного капитала, как и работе иностранных подрядчиков в Кыргызстане препятствий нет.

Участки дорог, которыми занимались иностранные предприятия на нашей территории, не отличаются в лучшую сторону от тех участков, на которых работали наши подрядчики. В настоящее время, когда экономические границы открыты, кыргызские дорожники приобретают самую современную технику, используют проверенные передовые технологии. У них есть кадры, умение работать. Они могут на равных конкурировать с подрядчиками из любых стран мира. Но главными факторами, сдерживающими инвесторов и подрядчиков, способных вкладывать средства в перспективное строительство, остаются нестабильная загрузка производственных мощностей, отсутствие гарантий и видимых перспектив развития. К сожалению, пока частный инвестор не уверен в положительном достижении конечных результатов.

В Кыргызской Республике после перехода от плановой к рыночной экономике долгое время вовлечение государства в гражданский оборот, оставив в стороне соглашения о разделе продукции, осуществлялось преимущественно в двух крайних формах: заключение подрядных договоров, когда все основные риски были сосредоточены на государстве, и приватизации, когда государство передавало имущество со всеми рисками в частную собственность [5].

Государственно-частное партнерство должно быть взаимовыгодным как для частного, так и для публичного партнера. Так, государство (публичный партнер) получает возможность использовать опыт и компетенцию частного партнера, обеспечить лучшее управление и финансирование проекта, и в конечном итоге - обеспечить реализацию значимых для государства проектов.

В свою очередь, частный партнер получает возможность с учетом предлагаемых условий реализации проекта получить положительный экономический эффект на долгосрочной основе [6].

На настоящий момент полноценным следует признать государственное регулирование только одной формы ГЧП - концессии, что не в полной мере обеспечивает потребности частных партнеров в построении переговорных и договорных процессов с государством.

Принятие новых нормативно-правовых актов, безусловно, благоприятно повлияет на развитие ГЧП и в целом на модернизацию социально значимой инфраструктуры в Кыргызстане. Безусловным плюсом в этой связи является внимание законодателя к необходимости создания правового поля для ГЧП как механизма, позволяющего реализовывать инфраструктурные проекты на основе взаимовыгодного распределения прав, обязанностей и рисков, что уже давно стало одной из наиболее важных потребностей кыргызской экономики.

Основная проблема в дорожных проектах заключается в непредсказуемости уровня спроса на услуги. Поэтому в проектах платных автомобильных дорог сложнее оценить и распределить риск спроса.

Позитивный момент для государства состоит в том, что оно получает готовый объект сразу, а рассчитывается за него постепенно или предоставляет инвестору возможность окупить строительство за счет эксплуатации построенного сооружения. Для финансистов и подрядчиков достоинство в том, что они получают стабильную работу на определенный срок и стабильную прибыль на протяжении времени действия концессионного соглашения. Идея государственно-частного партнерства в такой форме выглядит очень привлекательно, но на пути ее осуществления немало препятствий, особенно в строительстве автомобильных дорог и других объектов с долгим сроком окупаемости. Любой инвестор,

вкладывая деньги, рассчитывает не только на возвращение затрат, но и на прибыль. Для окупаемости построенной автодороги требуется большая интенсивность движения (не менее 20 тысяч автомобилей в сутки) или высокая плата за проезд. Но, как наглядно демонстрируют ситуацию существующие участки с платным проездом, пользователи с их сравнительно небольшим уровнем доходов не готовы платить за проезд. Водители предпочитают двигаться в обход, разбивая альтернативные бесплатные дороги, проходящие по сельским населенным пунктам [7].

Кроме платности, окупаемость проекта зависит от использования придорожной полосы, но эту сферу не всегда возможно передать в ведение концессионера, особенно на реконструируемых дорогах, где полосы отвода хорошо освоены. Ко всему прочему, инвестор, понимающий, что в других отраслях и сферах деятельности можно получить более высокую и быструю прибыль, не заинтересован в финансировании строительства автодорог с их 5–7 процентами рентабельности и сроком окупаемости в самом лучшем случае 15–20 лет.

Необходимо, однако, учесть, что серьезную озабоченность в этом вопросе вызывают такие факторы, как непроработанность финансовых механизмов, слабый уровень оперативной зрелости и непривлекательный инвестиционный климат. Названные параметры требуют существенной корректировки с тем, чтобы поднять уровень готовности Кыргызской Республики к ГЧП и его быстрейшему масштабному развитию.

Литература

1. *Белозеров О.* Создание эффективной системы инвестирования в автодорожную отрасль // Транспорт Российской Федерации, 2006. № 4.
2. *Кулуева Ч. Р.* Вопросы развития финансовой политики в Кыргызстане // Вестник КРСУ - Бишкек. 2016. Том 16. № 2.
3. *Приставкина Н. В.* Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре нижегородской области // Транспортное дело России, 2009. № 6.
4. *Эргешбаев У. Ж.* Последствия вступления Кыргызстана в Таможенный союз // Вестник ТГУПБП. Худжанд.:ТГУПБП.-2016.- № 1.
5. *Эргешбаев У. Ж.* Диссертация доктора экономических наук: Москва-2009. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dlib.rsl.ru/rsl0100400000/rsl01004311000/rsl01004311074.pdf/> (дата обращения: 15.12.2016).
6. *Бондаренко Е. Ю.* Оптимизация рисков частно-государственного партнерства с участием международных финансовых институтов / Е. Ю. Бондаренко // Экон. науки, 2008. № 5. 140 с.
7. *Уварова А. А.* Мировой опыт и перспективы использования ГЧП в России / А. А. Уварова, С. А. Глушков // Транспорт Российской Федерации: журнал о науке, экономике, практике / гл. ред. И. П. Киселев. СПб: Т-ПРЕССА, 2008. № 6.