



Акционерное общество «Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»
Центр научно-технической информации и анализа

Библиографический перечень

Опыт государственно-частного партнерства и его эффективность

(по периодическим транспортным изданиям
Казахстана, России и Польши)

(2007 – 2010 годы)

Республика Казахстан

1. Кудайбергенова З.У. Метод концессионного развития транспортной отрасли Республики Казахстан – основа государственно-частного партнерства // Вестник КазАТК,- 2010, -№ 4, с.158-160, ил.2, библиогр. 6 назв.

Рассмотрены механизмы государственного частного партнерства в Казахстане: лизинг, государственные закупки, участие государства в уставных капиталах юридических лиц наряду с частными лицами, доверительное управление объектами государственной собственности. Особая роль в решении задач государственно-частного партнерства отводится Закону Республики Казахстан «О концессиях». Аргументирована необходимость использования государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры, в частности, строительство 150-километровой железнодорожной линии Шар - Усть-Каменогорск.

2. Ширшова Т., Шведкова Ю. Жетыген – Коргас: начало пути // ТРАНС-ЭКСПРЕСС Казахстан, - 2008,- № 5(5), с.38-40, ил.3.

Рассмотрен отраслевой проект по строительству железнодорожной колеи Жетыген - Коргас на основе концессии. Приведены достоинства проекта, представлены его исполнители – ТОО «ENRC Logistics» и ТОО «Жол Жөндеуші». Описаны подготовительные работы по строительству трассы. Важным этапом работы является прошедшее на базе путевой машинной станции ПМС-29 выездное совещание, в котором приняли участие представители компании-концессионера, АО «НК «ҚТЖ», проектировщиков, компании «Жол Жөндеуші». На совещании были рассмотрены итоги деятельности ПМС Жетыген, распределены объемы работы между ПМС Уштобе и Жетыген. Приняты рекомендации по предложению укладки железобетонных шпал с утвержденным типом креплений.

3. Исингарин Н., Жайлыбаев А. Новая линия: какой ей быть? // ТРАНС-ЭКСПРЕСС Казахстан, - 2008, - № 2, с.9-10, ил.2.

Для строительства линии Жетыген – Коргас государством предложена реализация проекта на концессионной основе частным инвестором. Представлены этапы развития станции Жетыген. Приведены предложения по необходимому усилению участка Жетыген-Алматы, Алматы-1 – Шу и станции Алматы-1. Открытие железнодорожной линии Жетыген – Коргас даст возможность освоить растущий грузопоток между Китаем, странами Юго-Восточной Азии и Казахстаном, государствами Центральной Азии, Россией и Европой. Новая линия позволит частично разгрузить от резко возросшего объема перевозок пограничный железнодорожный переход Достык – Алашанькоу.

4. Ширшова Т. Линия Шар – Усть-Каменогорск: первый этап строительства // ТРАНС-ЭКСПРЕСС Казахстан, - 2008,- № 1, с.9-11, ил.3.

На станции Екаша состоялась стыковка пути новой железнодорожной линии Шар – Усть-Каменогорск. Это событие является первым в Казахстане и СНГ проектом, осуществленным на основе механизма государственно-частного предпринимательства. Председателем правления АО «Досжан темир жолы», являющегося компанией-концессионером, рассмотрены вопросы нормативной базы при реализации проекта, приведены данные об организациях-исполнителях дана характеристика новой линии. Особое внимание уделено достоинству линии, благодаря которой исключено двойное пересечение поездами государственной границы и прохождение таможенных процедур. Одновременно сократилась дальность транспортировки и ускорилась доставка пассажиров и грузов на 12- 14 часов. В районе прохождения железной дороги работают крупнейшие предприятия металлургии, энергетической отрасли, строительной индустрии, которые напрямую заинтересованы в услугах перевозок.

5. Лаврова А. Рассчитано на перспективу // ТРАНС-ЭКСПРЕСС Казахстан, - 2008, -№ 7(7), с.16-18, ил.2.

Компания ENRCLogistics завершает работу над проектом строительства железнодорожной линии Жетыген – Коргас. Председатель правления компании А.Шадиев рассказал о сложностях и препятствиях при осуществлении проекта, о возможности использования концессии в железнодорожном строительстве, об организациях-субподрядчиках. Он отметил, что без поддержки государства невозможно решение вопросов об отводе земли, получении доступа к электроэнергии, воде и т.д. В концессии используется модель «Строительство – управление – передача», в соответствии с которой после установленного срока строительства объект передается государству. А.Шадиев отметил несовершенство закона РК «О концессии», так как в нем оговорено только понятие «подъездной путь» и отсутствует понятие «железная дорога».

6. Айжанов К.К., Мустафина Л.Е. Проблемы развития государственно-частного партнерства в Казахстане // Транзитная экономика, - 2010, - № 3, с.30-33, табл.1.

Приведены данные об использовании государственно-частного партнерства по отраслям в странах с разным видом экономического развития. Дана характеристика концессионных проектов Казахстана, особое место в которых занимает строительство и эксплуатация новой железнодорожной линии «Шар – Усть-Каменогорск». Определена роль государства по стабилизации ситуации в сфере государственно-частного партнерства. Перечислены первые концессионные проекты в Казахстане. Отмечено несовершенство системы рисков.

7. Концессионные проекты транспортной отрасли Республики Казахстан // [http:// www.mtk.gov.kz](http://www.mtk.gov.kz) -25.09.2008.

25 сентября 2008 года в рамках VII Международного форума «ТрансЕвразия-2008» состоялась международная конференция на тему «Концессионные проекты транспортной отрасли Республики Казахстан». Руководители транспортной отрасли в своих докладах отметили предпосылки применения государственно-частного партнерства, ход формирования законодательной базы внедрения концессионных проектов и проекты, уже начатые и планируемые к реализации.

8. Не пугайте концессию с кредитованием // [http:// www.railways.kz/node/ 787](http://www.railways.kz/node/787),- 26.03.2008.

Рассмотрены особенности государственно-частного партнерства на примере проекта строительства железнодорожной линии Шар – Усть-Каменогорск. Изучены варианты использования построенной линии и возможности окупаемости в намеченные сроки. Представлены данные о намечаемых концессионных проектах по строительству новых линий.

9. Шалабекова А. К вопросу создания транспортно-логистических центров на основе государственно-частного партнерства // Магистраль, - 2007, -№ 8, с.22-28, табл. 3, библиогр. 9 назв.

Рассмотрены принципы построения государственно-частного партнерства.. Приведены преимущества и сдерживающие факторы при использовании ГЧП при создании транспортно-логистических центров . Особая роль отведена концессии. Представлены сведения о концессии в области транспортной инфраструктуры по странам. Даны основные типы концессионных соглашений. Отмечена особая роль концессионных проектов в экономике Казахстана.

10. Казбаева Н. Шар-Усть-Каменогорск – первый концессионный проект // Магистраль, -2008, - № 8, с.18-20, ил.3.

Строительство железнодорожной линии Шар – Усть-Каменогорск является первым концессионным проектом в Казахстане. Рассмотрены вопросы разработки Соглашения между АО «НК «Қазақстан темір жолы» и Концессионером. Представлены возможные варианты сотрудничества. Наиболее приемлемым признан вариант, при котором разгрузочно-погрузочные работы, сдача-прием поездов отданы КТЖ, а вопросы эксплуатации устройств СЦБ, связи, пути и путевого оборудования отданы Концессионеру. Описано состояние концессионных проектов в Казахстане, выделены первоочередные проекты.

11. Коргас – Жетыген: концессионный проект повысит транзитный потенциал Казахстана // Магистраль,- 2008, - № 5, с.11.

Дана информация о значении новой железнодорожной линии Коргас – Жетыген для открытия второго международного пограничного железнодорожного перехода с КНР. Рассмотрены необходимые переустройства существующей станции Жетыген. Приведен перечень работ, обязательных для станции Коргас. Представлены преимущества нового проекта Коргас – Жетыген, позволяющего сократить расстояние грузовых и пассажирских перевозок из Актау и Алматы в Китай.

12. Ширшова Т. Коргас – Жетыген: новостройка улучшит сообщение внутри страны и повысит транзитный потенциал Казахстана // Магистраль, - 2008,- № 6, с.7-8, ил.1.

Приведены новые аспекты строительства магистрали с применением концессии. Рассмотрен состав концессионеров и имеющаяся у них производственная база. Описаны проблемы, возникшие при деятельности концессионеров. Особое внимание уделено разработке концессионных документов и контрактов. Отмечено привлечение субподрядных организаций для строительства железнодорожной линии.

13. Бекмагамбетов М.М. Формирование казахстанской модели ГЧП // Магистраль,- 2008, - № 11, с.28-29, ил.1.

Представлены преимущества использования государственно-частного партнерства в экономике Казахстана. Приведены виды государственной поддержки концессионера. Рассмотрены возможности применения концессии в транспортной отрасли Республики Казахстан. Подробно описана казахстанская модель государственно-частного партнерства. Рассмотрена процедура оформления документов на концессию. Отмечена слабая проработка технико-экономических параметров концессионных проектов, предварительное технико-экономическое обоснование, отсутствует анализ инвестиционных возможностей.

14. Состоялась презентация проекта Западная Европа – Западный Китай // Магистраль, - 2008,- № 3, с.4-6, ил.2.

Рассмотрены возможности применения концессии для строительства международных транзитных коридоров: Китай – Центрально-Азиатский регион, Казахстан – Китай и Казахстан – Россия. Особое внимание уделено созданию транспортно-логистических центров. Приведены основные этапы при формировании эффективной транспортно-логистической системы Казахстана с использованием концессии. Описана модель транспортно-логистической системы на направлении международного транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай, включающая в себя четыре международных транспортно-логистических центра и двенадцать региональных центров.

Рассмотрен проект обеспечения спутниковой навигацией и отслеживания грузопотоков.

15. Есенгараева Г.Б. Стоимостная оценка права реализации концессионного проекта // Вестник Каз АТК, - 2007,- № 4, с.204-218, табл.3.

Приведены факторы эффективности реализации концессионного проекта. Дается характеристика особенностей концессионных проектов, в частности, наличие активов, принадлежащих государству и передача их в концессию. Представлены условия реализации концессионных проектов в различных странах. Главной характеристикой большинства подходов по оценке объектов недвижимости, в том числе и намеченных к передаче в концессию, является использование классического определения рыночной стоимости товара. При этом наблюдается недостаточно детальная интерпретация различных аспектов понятия «недвижимость», определенного Гражданским кодексом РК, пробелами и противоречиями в действующей нормативной базе по землеустройству, градостроительству, бюджетному процессу.

Российская Федерация

1. Щербанин Ю. А. Взаимодействие государства и бизнеса в создании транспортной инфраструктуры // Транспорт Российской Федерации, - 2007, -Вып.№ 9, с. 16-18.

Строительство и расширение транспортной инфраструктуры - затратное дело. Проекты окупаются долго, по 10-12 лет. Трудно ожидать, что частный бизнес даже после полноценного возведения в России "здания рынка", укрепления рыночных устоев изо всех сил бросится на освоение инфраструктурных объектов. Роль государства - создать условия для привлечения средств частного бизнеса под определенный проект, под получение частным бизнесом соответствующих доходов, льгот, выгодных условий и т. д. Многое здесь зависит от креативности мышления государственных структур. Взаимосвязь государства и частного бизнеса в условиях развитого рыночного хозяйства имеет длительные и прочные корни. Суть их в том, что собственность на средства производства, как известно, большей частью находится в управлении у частных субъектов экономической деятельности. Но государство при этом не должно устраняться от регулирования национальной экономики

2. Поплавский Г. В., Кляровская Д. Г. Некоторые проблемы государственно-частного партнерства и "бизнес-ангельское" инвестирование на транспорте.//Эксплуатация морского транспорта - 2007, - Вып.№ 2,с. 3-6

Развитие государственно-частного партнерства, совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности на транспорте является одним из основных приоритетных направлений государственной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г. В этой связи прямые

частные инвестиции, или инвестиции "бизнес-ангелов" (Business Angel Investing), представляют несомненный интерес. В теории "Angel Investing" - это особая разновидность венчурных инвестиций, осуществляемых, как правило, состоятельными лицами в начинающие компании. "Бизнес-ангел" - это успешный предприниматель или высокооплачиваемый специалист, обладающий значительными личными средствами, часть из которых он готов направить на инвестиции в новые перспективные проекты. Что касается отраслей, в которые "ангелы-инвесторы" вкладывают средства, то чаще всего это высокие технологии, однако не исключены и инвестиции в проекты по освоению новых сегментов рынка или объектов транспортной инфраструктуры. В России, где среда и практика венчурных инвестиций еще формируется, под термином "ангельские инвестиции" (венчурные инвестиции) понимается как финансирование высоких технологий, так и любые инвестиции в начинающий перспективный бизнес

3. Якунин В. И., Бахтизин А. Р., Сулакшин С. С. К обоснованию политики бюджетного инвестирования в транспортные инфраструктуры общего пользования. //Транспорт: Наука, техника, управление, - 2006, - Вып.№ 12.- с. 3-9,, табл. 3

В работе поставлена задача проанализировать в российских условиях влияние на инфляцию и экономический рост бюджетного инвестирования, в транспортные инфраструктуры общего пользования. Подробно рассмотрены два ведущих вида транспорта: автомобильный и железнодорожный. На автомобильном транспорте инфраструктура и перевозочный комплекс экономически разделены, на железнодорожном - процесс их разделения в ходе реформирования только начинается. Предложенная модель экономических связей позволяет идентифицировать два механизма, ответственные за последствия инвестирования и противоположно действующие на инфляцию. Проведенный анализ показывает, что инвестирование в транспортные инфраструктуры общего пользования, в особенности, в железнодорожную, в условиях реальной российской экономики приводит к уменьшению инфляции потребительского спроса и росту ВВП. Экономический механизм, объясняющий подобную зависимость, состоит в действии межсекторального транспортно-экономического мультипликатора. Исключение из этого правила, в виде роста на некотором временном отрезке инфляционных последствий в случае инвестирования в автодорожную инфраструктуру, может быть объяснено крупномасштабной коррупцией на федеральном уровне, приводящей к переливу адресных инвестиционных ресурсов в платежеспособный спрос на потребительском рынке. На железнодорожном транспорте подобного масштабного явления коррупции не выявляется. По мере либерализации пока еще интегрированного и регулируемого железнодорожного транспорта макроэкономические последствия его реформирования для эффективности экономического мультипликатора, общества и государства в целом, вероятнее всего, будут схожи в какой-то мере с последствиями в автомобильном транспорте. Исторический опыт стран, длительное время совершенствовавших

свои рыночные национальные экономики, говорит о том, что безусловно положительные макроэкономические плоды рыночной реформы общество и государство сможет пожинать только после эволюции мотиваций формирующегося в России частного предпринимательства, что потребует десятилетий. Это обстоятельство необходимо в явном виде учитывать при выборе и корректировке темпов и содержания реформ железнодорожного транспорта с целью минимизации негативных явлений. С позиций борьбы с инфляцией, стимулирования роста ВВП и логически последовательного развертывания проводимой реформы железнодорожного транспорта необходимо переходить в определенной доле к бюджетному инвестированию в железнодорожную транспортную инфраструктуру

4. Зубарев Н. М., Щуплецов А. Ф., Брагин С. А. Оптимизация финансового обеспечения программ развития промышленности региона в условиях дефицита бюджетного финансирования. // Регион: экономика и социология,- 2005, - Вып. N 4, с. 55-67,

Предложен подход к оценке результативности целевых программ по различным критериям с использованием моделей оптимизации финансового обеспечения целевых программ в условиях дефицита бюджетного финансирования, включая опционную модель. Последняя важна при оценке значимости результатов во время разработки программы и покрытия дефицита финансирования. Предложенный подход не противоречит известным методам, в частности методам, позволяющим оценить общественную эффективность. Он существенно дополняет их, помогая разработчикам целевых программ оценить новые их грани и выявить связанный с ними потенциал экономического роста

5. Криницкий Е. Развитие российской транспортной системы необходимо решать срочно и комплексно. // Автомобильный транспорт, - 2009,. - Вып.3.- Россия, с. 32-36

По итогам обсуждений заявленных проблем на парламентских слушаниях "Проблемы правового обеспечения государственно-частного партнерства в области транспорта" были утверждены, в частности, рекомендации Федеральному Собранию и Правительству Российской Федерации. Представлены некоторые из них. Совершенствование действующего законодательства должно осуществляться по следующим направлениям: внедрение механизмов ГЧП в форме "контрактов жизненного цикла" на строительство, содержание и ремонт дорожно-мостовых объектов при строгой регламентации подключения вновь строящихся и реконструируемых объектов капитального строительства к дорожным сетям. Необходимо создание саморегулируемых организаций в сфере транспорта, исключение неоправданных ограничений на приватизацию либо передачу объектов транспорта в собственность субъектов РФ. Остро стоит вопрос создания национальной сети терминально-логистических центров, предназначенных для переработки грузов. Требуется разработка новых форм инвестиционных

контрактов, позволяющих реализовывать ГЧП в некоммерческих отраслях инфраструктуры (выкуп инфраструктуры в рассрочку) и ряд других, направленных на облегчение кризисного состояния в транспортных отраслях

6. Тимофеев В. В. Использование механизма государственно-частного партнерства для активизации инвестиционной деятельности на транспорте. // Эксплуатация морского транспорта, - 2009, - вып.2, с. 15-22

В настоящее время соотношение бюджетных и частных инвестиций на транспорте составляет 60% к 40%. В Транспортной стратегии для инновационного сценария развития экономики планируется его изменить: снизить долю бюджетных инвестиций до 37%, а долю частных инвестиций увеличить до 63%. Самой низкой долей частных инвестиций и самыми изношенными основными фондами характеризуется деятельность внутреннего водного транспорта. Применение механизма государственно-частного партнерства позволит изменить эти показатели и активизировать инвестиционную деятельность

7. Шерченкова Н. Н. Развитие форм государственно-частного партнерства как способа защиты от инвестиционных рисков. // Груз. и пассажир. автохозяйство, - 2010, - вып.2, с. 30-32, 4 библ.

Рассматриваются причины усиления инвестиционных рисков в период экономического кризиса и анализируются способы защиты от их воздействия. Даются определения форм государственно-частного партнерства и обосновываются положительные стороны отдельных форм сотрудничества государства и частного бизнеса в транспортной сфере

8. «Подводные камни» ГЧП. // Морские порты. - 2010. - №10. - с.26-27

Значение государственно-частного партнерства (ГЧП) как важнейшего механизма государственной инвестиционной политики сегодня трудно переоценить. Во всех стратегических документах транспортной отрасли России подчеркивается необходимость привлечения частных средств для реализации приоритетных проектов, повышения эффективности управления инфраструктурой, стимулирования развития инноваций.

Тема ГЧП обсуждалась и на круглом столе «Железнодорожный транспорт. Инфраструктура экономического роста» в рамках XIV Международного форума «Транспорт России», прошедшего в ноябре 2010 г. в Москве. С докладом «Государственно-частное партнерство как инструмент развития железнодорожной инфраструктуры» на нем выступил кандидат юридических наук Иннокентий Иванов, партнер FRESHIELDS BRUCKHAUS DERINGER, руководитель практики в сфере инфраструктуры и транспорта в России.

В статье публикуются основные тезисы доклада. Сегодня, по мнению докладчика, на пути реализации задачи использования ГЧП есть препятствия, требующие к себе внимания и устранения. Это, прежде всего, законодательные

вопросы в таких областях, как соотношение с концессионной моделью, госзаказ и закон о конкуренции, выделение и передача земель, тарифы. Накладывает свой отпечаток на современную ситуацию и отсутствие в стране практики ГЧП в железнодорожной сфере.

«Зато есть ценный опыт пилотных проектов ГЧП в других отраслях экономики России, - еще раз подчеркнул И.Иванов, - Безусловно, он требует анализа, но отрываться от него никак нельзя».

9. Правовые вопросы осуществления государственно-частного партнерства.// Транспорт Российской Федерации.-2006.- № 4.-с.28-29

Сегодня в России (в частности – в ее транспортном комплексе) все большую популярность приобретают инвестиционные проекты, основанные на принципе государственно-частного партнерства (Public-Private Partnerships). По всему миру сфера применения схем государственно-частного партнерства в инвестиционных проектах очень широка: от строительства крупнейших объектов и восстановления депрессивных городских территорий - до управления медицинскими образовательными учреждениями. Важным моментом для установления отношений по принципу государственно-частного партнерства является вопрос полномочий государственных органов, представляющих интересы государства в целях реализации инвестиционных проектов. Эти вопросы могут быть урегулированы и федеральным законодательством, и законодательством субъекта Российской Федерации.

10. Государственно-частное партнерство в реализации национальных проектов и программ.-//Проблемы теории и практики управления.-2006.-№9.-С.19-27

Взаимодействие власти и бизнеса в последнее время приобретает все большую актуальность в ходе осуществления социально-экономических программ развития страны. Государственно-частное партнерство (ГЧП) особенно важно для обозначенных Президентом и Правительством Российской Федерации и уже в определенной степени реализуемых национальных проектов, связанных с формированием современного здравоохранения, качественного образования, доступного и комфортного жилья, эффективного сельского хозяйства. Но это сотрудничество не даст ожидаемых результатов, если не будет основано на существенных методологических представлениях о сути этого процесса – в смысле его формирования как комплекса определенных взаимосвязей и взаимоотношений между властью и бизнесом.

11. Государственно-частное партнерство в развитии логистического рынка России: нереальная реальность.// Логинфо.-2006.-№12.-с. 4-11

Сегодня объем рынка логистических услуг в России, по экспертным оценкам, составляет примерно 89 млрд. долл. (при ВВП в 2005 г., равном 765,8 млрд. долл.). Россия развивается аналогично развитым европейским странам, то есть ей также предстоит пройти 3 основных этапа роста логистических

компаний: 1 – транспортировка/дистрибуция по контракту; 2 – логистический аутсорсинг/контрактная логистика; 3 – интегральное управление цепями поставок.

В 2005 г. Россия вошла во 2-й этап становления рынка. Национальный логистический рынок все больше интегрируется в глобальную сеть. Еще одна важная тенденция 2-го этапа развития рынка, которая наблюдается во всем мире – образование предприятий на базе государственно-частного партнерства (ГЧП). В России эта форма партнерства одобрена на уровне Президента и Правительства. Предполагается, что ГЧП станет основой развития и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры России.

В настоящее время Министерство транспорта России рассматривает в качестве модели государственно-частного партнерства германский опыт реализации инвестиций в логистические центры (ЛЦ). Немецкая модель характеризуется рядом особенностей, в частности, сильной государственной поддержкой на всех уровнях, основанной на федеральных законах и законах федеральных земель; финансированием инвестиций из федерального бюджета через Немецкие железные дороги; выделением дотаций бюджетам федеральных земель. Четко определяются источники инвестиционных средств и функции компании, иницирующей создание ЛЦ. Успешная реализация германской модели развития ЛЦ становится особенно важной в свете наметившейся тенденции расширения рынка логистических услуг из центра страны в регионы, что связано с активной эмансипацией международных и национальных торговых сетей.

12. Государственно-частное партнерство: рынок прямых и венчурных инвестиций в России. // Проблемы теории и практики управления.-2007.-№3.-с.119-126

При реализации крупных национальных инновационных проектов все большую актуальность приобретает взаимодействие власти, науки и бизнеса как инструмент отношений нового типа между различными секторами экономики, науки и техники. В рамках государственно-частного партнерства движущие силы общества направлены в одну цель. При этом задача науки – новые разработки, миссия государства – создание комфортных условий, а задача бизнеса – материализация разработок.

В последнее время в России предпринят ряд шагов, направленных на стимулирование развития высокотехнологичных секторов экономики. Так, создаются особые экономические зоны, технопарки, центры трансферта технологий, начинает работать Российская венчурная компания. Все это инструменты, способные оказать серьезное влияние на развитие страны. По оценкам экспертов, государственные финансовые влияния и использование этих и других инструментов в ближайшие пять лет могут составить около 15-20 млрд. долл.

13. Государственно-частное партнерство: проблемы и решения. // Проблемы теории и практики управления, -2007.-№ 8, с.121-126.

20 июня 2007 г. в московской гостинице «Мариотт Грандъ-Отель» прошла специализированная конференция на тему «Финансовые и правовые механизмы государственно-частного партнерства в России». В числе участников этого форума были представители Администрации Президента и Правительства РФ, Федерального Собрания, руководители региональных и муниципальных органов власти, международных и российских банковских и предпринимательских структур и научных центров.

По мнению участников конференции от такой формы партнерства, как государственно-частное, выигрывают и бизнес, и государство. Более того, взаимодействие, в конечном счете, служит повышению качества жизни населения и усилению конкурентоспособности экономики страны в мировом масштабе. К сожалению, в России новый контур возможностей для взаимодействия власти и бизнеса только формируется, поэтому степень успешности этого механизма в отдельных секторах экономики и регионах различна. Тем не менее, контакт общественного и частного постепенно укрепляется.

Участники конференции считают, что разработка законодательства должна идти в рамках конструктивного диалога с бизнес-сообществом. Правила и процедуры, принятые органами власти без согласования с частным сектором, могут оказаться нежизнеспособными или даже затормозить развитие проектов в определенной области. В целом же, по мнению участников конференции, нормативно-правовое обеспечение государственно-частного партнерства пока находится в начальной стадии, хотя и активно развивается.

14. Самарский опыт государственно-частного партнерства.//

Логинфо - 2007.- №9 с.14 – 19.

На Международной логистической конференции, прошедшей в г.Самара 11-12 сентября 2007 г., администрация Самарской области представила участникам «Стратегию социально-экономического развития региона до 2020 г.». По планам, подкрепленным анализом имеющихся возможностей, в области есть все условия для формирования на ее территории мощного транспортно-логистического кластера. Масштабность задач опирается на баланс интересов: федеральных и региональных. Именно благодаря этому появилась возможность разработать и реализовать проект государственно-частного партнерства для создания Самарского транспортного консолидирующего центра по обработке грузов и контейнеров – СТКЦ, который позволит Самарской области стать опорной точкой грузообработки в системе международных транспортных коридоров Север-Юг, Запад-Восток, а также в направлении Казахстана и других стран Центральной Азии.

Центр будет состоять из современных терминальных комплексов, распределенных по территории области с учетом существующих грузопотоков.

При прохождении грузов через терминалы будет оказываться полный комплекс мультимодальных логистических услуг.

Сегодня проект включен в перечень инвестиционных проектов Самарской области, претендующих на получение государственной поддержки из средств Инвестиционного фонда РФ. Принято решение о финансировании в 2007 г. начального этапа по разработке проектно-сметной документации. Решается вопрос о создании управляющей компании с участием частных инвесторов и кредиторов.

В статье указаны объекты проекта, рассматриваются задачи стоящие перед СТКЦ, варианты финансирования (в т.ч. с участием негосударственного, частного капитала), группы рисков, которые требуют дальнейшей проработки с учетом накопленного международного опыта и специфики российского законодательства.

15. Регулирование государственно-частного партнерства в инновационной сфере. // Проблемы теории и практики управления, -2007. - №11, с.8-15.

В России механизм государственно-частного партнерства получил официальный статус в Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2008 года, принятых Кабинетом министров в 2004 г.

Опыт реализации инновационных проектов, в которых совместно участвуют государство и бизнес, позволяет выявить следующие признаки, присущие этому типу партнерства:

- стороны партнерства должны быть представлены как государственным, так и частным секторами экономики;
- взаимоотношения сторон фиксируются в официальных документах (договорах, контрактах) и носят равноправный характер;
- участники партнерства обязаны иметь общие цели и четкие взаимовыгодные интересы, разделять между собой расходы и риски.

Основанием для организации партнерства в сфере инноваций могут быть межведомственная программа или договор (контракт).

Начиная с 2005 г. выполнение контрактов на реализацию важнейших инновационных проектов осуществлялось в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития науки и техники» до 2006 г. В настоящее время координирующим документом является ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технического комплекса России на 2007-2012 годы».

К мероприятиям, выполняемым в рамках подобных программ, могут быть отнесены фундаментальные исследования, прикладные разработки, опытно-конструкторские, технологические и экспериментальные разработки, патентование результатов этих работ, реализация мероприятий по развитию приборной базы и другие мероприятия.

Работу с частным сектором эффективнее всего выстраивать на паритетных условиях финансирования, возлагая на бизнес вопросы маркетинговых исследований, разработки опытных образцов, патентования, производства и сбыта наукоемкой продукции на внутреннем и внешнем рынках. В статье также указываются объемы выделяемого финансирования на реализацию отдельных ФЦП в инновационной сфере, приводятся примеры государственно-частного партнерства.

16. Политика государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте // Бюллетень транспортной информации, -2010. - №11(185). с.8-15.

В сфере железнодорожного транспорта процесс эволюции взаимодействия между государственными и корпоративными структурами, выраженный в переходе от субординации к взаимозависимости, сопровождается возникновением новых хозяйствующих субъектов – интеграционных форм. Приводится классификация интеграционных форм управления имуществом на железнодорожном транспорте. Говорится о важности отработки финансовых схем привлечения частного капитала на железнодорожный транспорт. Для более глубокого понимания процессов формирования и развития интеграционных форм государственно-частного партнерства приводится классификация видов взаимодействия государственных и корпоративных структур. Описываются два подхода к финансированию инвестиционных проектов при реформировании железнодорожного транспорта, а также показатели для оценки возможных способов финансирования. Подробно рассмотрено определение понятия политики государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте, приводятся принципы ее формирования и базовые ориентиры при ее реализации. Отмечено, что наиболее привлекательными формами реализации государственно-частного партнерства являются концессии, особые экономические зоны и проектное финансирование. Приводятся мероприятия, которые необходимо реализовать в ОАО «РЖД» для привлечения финансовых ресурсов.

17. Государственно-частное партнерство в терминально-логистической деятельности // Логистика, - 2010, -№2-10, с.34-36

Наиболее актуальной формой организации партнерства государства и бизнеса в реализации крупных инвестиционных проектов являются концессионные соглашения. Строительство терминально-логистической инфраструктуры требует сбалансированного подхода к реализации проекта со стороны всех участников.

В статье предложены решения по формам государственно-частного партнерства, позволяющие распределить задачи, роли и способы партнерского участия в процессах создания объектов терминально-логистической инфраструктуры.

18. Государственно-частное партнерство как механизм реализации инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров // Бюллетень транспортной информации, - 2010. -№8.с.3-10.

Статья посвящена проблемам реализации крупных инвестиционных проектов создания транспортно-логистических центров (ТЛЦ) и других объектов логистической инфраструктуры с применением механизма государственно-частного партнерства (ГЧП). В ней рассматривается зарубежный опыт, возможные формы и модели применения ГЧП, требования к параметрам и условиям вхождения частного капитала в проект создания ТЛЦ, основные обязанности и права участников ГЧП. Большое внимание уделено рискам, возникающим при строительстве ТЛЦ, проблемам их ограничения и распределения между партнерами, достижению максимального синергетического эффекта от создания ТЛЦ.

20. Комплексные инвестиционные проекты на принципах государственно-частного партнерства.-// Экономика железных дорог, -2009.-№8.с.42–50.

Экономика современной России развивается в основном по экстенсивному сырьевому сценарию. Доля сырья в российском экспорте с 2005 г. по 2007 г. возросла с 42,5 до 64,7%. Начиная с 2000 г. среди факторов роста национального богатства России стал активно развиваться земельно-территориальный сегмент. В связи с этим ускорились темпы развития транспорта и его инфраструктуры. Транспортная инфраструктура – базовый элемент экономического роста. Ее отсутствие или дефицит является препятствием освоения и развития территории.

В статье изложены общие принципы государственно-частного партнерства, на которых должна формироваться базовая транспортная инфраструктура. В качестве примера приводится реализуемый правительством Москвы и ОАО «РЖД» комплексный инвестиционный проект «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги». Бизнес-идея этого проекта заключается в эффективном преобразовании и гармоничном развитии Малого кольца Московской железной дороги, тяготеющих к нему городских территорий и динамично растущего конкурентоспособного бизнеса.

Железнодорожный транспорт является ключевым для Московского региона. Из 840 поездов дальнего следования, обращающихся по сети ОАО «РЖД», через Московский железнодорожный узел следуют 350 поездов (более 40%). В узле в пригородном железнодорожном сообщении перевозится почти половина от общего в РФ количества пассажиров. Значительны и размеры грузовых перевозок.

В статье перечисляются системные проблемы, от решения которых зависит развитие Московского транспортного узла, перечисляются программные документы, принятые Правительством РФ.

Республика Польша

1. Dobrzyńska-Dąbska Małgorzata: Partnerstwo publiczno-prywatne jako nowy sposób realizacji inwestycji kolejowych. Государственно-частное партнерство как новый метод реализации железнодорожных инвестиций.

Problemy Ekonomiki Transportu -2007.- nr 1, s.s.77-85, bibliogr.poz.11.

В статье представлены вопросы касающиеся участия частного сектора в финансировании объектов капитального строительства железнодорожной инфраструктуры. Представлены законодательные условия для применения государственно-частного партнерства (ГЧП), перечислены действующие законодательные акты.

2. Bejm Marcin, Piotrowski Pawel: Możliwości wykorzystania PPP w przedsiębiorstwach modernizacji dworców kolejowych.

Возможности использования государственно-частного партнерства в предприятиях модернизирования железнодорожных вокзалов.

Rynek Kolejowy 2009.- nr 10, TRAKO- 2009 s.20-21, fot.1,

Анализ правовых обусловленности финансирования железнодорожной инфраструктуры через акционерные компании ПКП и частных инвесторов. Правовые аспекты ГЧП.

3. [Dworce kolejowe] Raport. Железнодорожные вокзалы. Рапорт. Rynek Kolejowy // 2010. – nr 7-9, s.s.37-48 il.:fo.12

Организационно- правовые вопросы модернизации железнодорожных вокзалов и финансирование инвестиции в системе ГЧП.

Обобщенный аннотированный перечень подготовлен Центром научно-технической информации Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (Республика Казахстан) на основе материалов предоставленных ЦНТИБ ОАО «РЖД» и главной транспортной библиотекой министерства инфраструктуры Республики Польша

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Республика Казахстан

Смолянова Наталия

заместитель директора ЦНТИ
АО «НК «Қазақстан темір жолы»

тел.: (+7172) 60 65 41

факс: (+7172) 60 65 50

e-mail: smoljanova_n@railways.kz

Республика Польша

Романовска-Свидерска Эва

главный специалист Главной
транспортной библиотеки
Министерства инфраструктуры

тел/факс: (+4822) 630 10 57

тел.: (+4822) 630 10 61

e-mail: eromanowska@gbk.nazwa.pl

bdybicz@mi.gov.pl

Российская Федерация

Дружинина Елена

начальник отдела Центра научно-
технической информации и
библиотек ОАО «РЖД»

тел.: (+7499) 262 80 47

факс: (+7499) 262 95 45

e-mail: cntib-rzd@gmail.com

cntib@css-rzd.ru