

# Государственно-частное партнерство и долевое финансирование в развитии дорожной инфраструктуры Швеции

Современная ситуация

Пер-Олоф Карлссон, Дорожная администрация Швеции



# **Альтернативное финансирование** дорожной инфраструктуры

1. Государственные кредиты
2. Кредиты от финансирующих организаций, участвующих в проекте
3. Государственно-частное партнерство
4. Платные дороги
5. Долевое финансирование с участием города / региона / прочих сторон

# Государственно-частное партнерство

не способ финансирования инфраструктуры,

а скорее всего

форма договора на строительство объектов инфраструктуры, использующая механизм финансирования как инструмент для повышения эффективности, т.е. «больше дорог за деньги налогоплательщиков»

# **Государственно-частное партнерство**

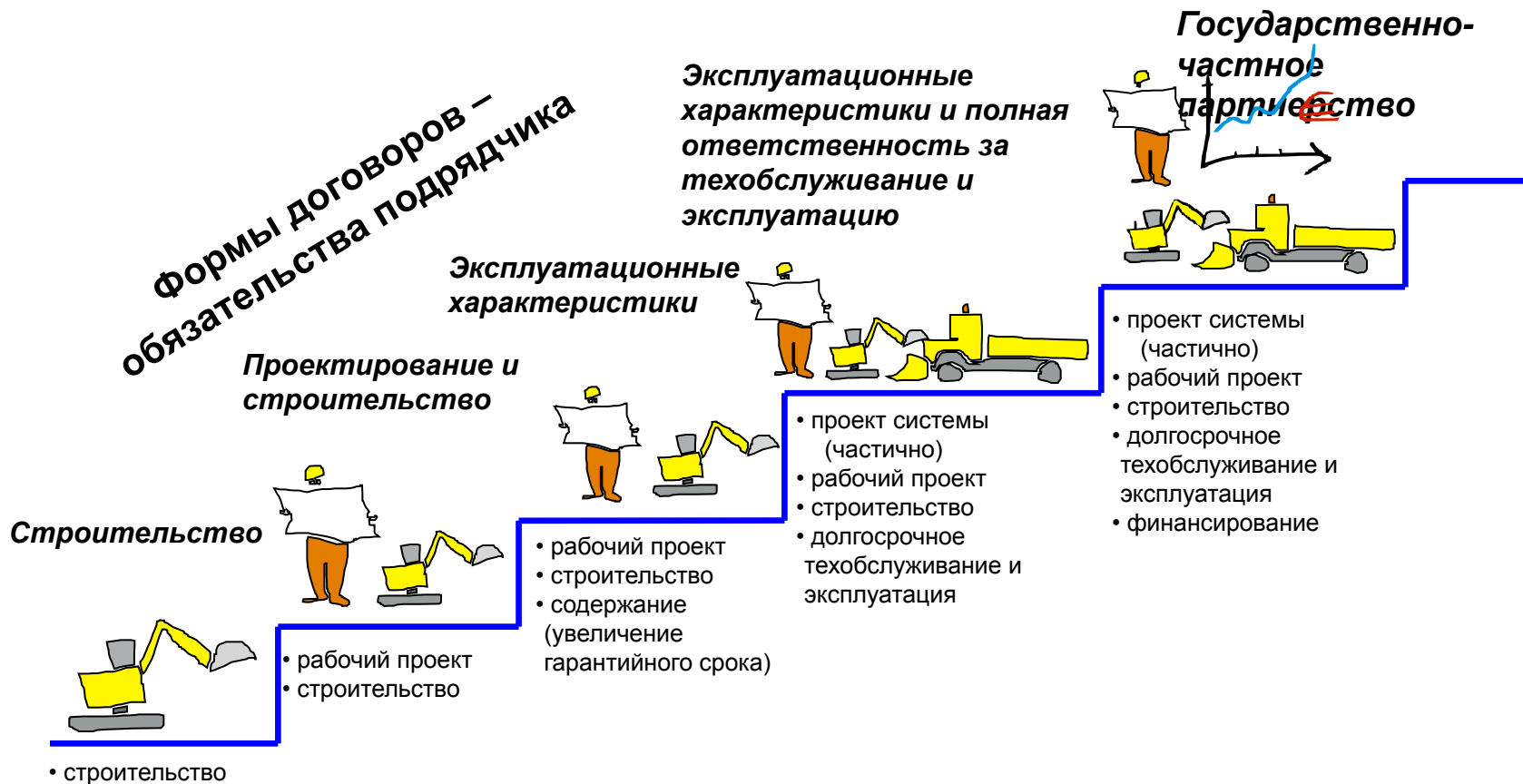
**В состав проекта, реализуемого по схеме государственно-частного партнерства входят:**

- проектирование
- строительство
- финансирование
- эксплуатация и содержание на период 20-30 лет

**Оплата услуг в период эксплуатации зависит от того, как выполняются требования по:**

- наличию услуг
- техобслуживанию и эксплуатации
- безопасности, экологии и пр.

# Государственно-частное партнерство как расширение рамок договора на проектирование и строительство и следующий шаг к модели стоимости жизненного цикла



# Государственно-частное партнерство

## *Плюсы:*

- Эффективное распределение рисков
- Стимул для творческих решений
- Более короткий период строительства
- Социально-экономическая выгода от более сжатых сроков внедрения
- Целостный подход, основанный на модели стоимости жизненного цикла
- Одна сторона отвечает за оптимальное расходование средств (строительство, обслуживание и эксплуатацию, и основные средства)

## *Минусы:*

- Сложные процедуры тендера
- Более высокие затраты на основные средства

# Государственно-частное партнерство в сравнении с другими формами договоров

- Взгляд / участие третьей стороны повышает дисциплину
- Эффективное распределение рисков (экономическое «давление» на предприятие государственно-частного партнерства, чего нет в случае государственного финансирования)
- Сокращает сроки ввода дороги в эксплуатацию (все внимание на планирование и производство)
- Одна сторона отвечает за оптимальное расходование средств (строительство, обслуживание и эксплуатацию, и основные средства)
- Заставляет стороны находить быстрое решение в конфликтных ситуациях

# Основные требования успешного применения государственно-частного партнерства в Швеции

- Получить полную политическую поддержку и понимание долгосрочного сотрудничества
- Быть «простым» в определенных проектах
- Рационально распределять риски между сторонами
- Применять принцип стимулирующей оплаты
- Инвестировать средства на подготовительном этапе
- Уделять основное внимание стоимости жизненного цикла и результатам
- Избегать слишком подробного контроля над техническими решениями проекта (“свобода проектирования”)



# Критерии выбора проектов государственно-частного партнерства

- Объем инвестиций около 1-3 миллиардов шведских крон
- Этап планирования: утвержденный окончательный проект
- Четкий порядок выполнения и разделения
- Эффективное распределение рисков
- Отсутствие крупных рисков
- Дополнительная ценность за счет долгосрочной эксплуатации и техобслуживания, стоимость жизненного цикла
- Срок действия контракта 20 - 30 лет (т.е. никакой реконструкции в ближайшем будущем)

## Шведская модель государственно-частного партнерства, некоторые основные принципы

- **Окончательный проект** (утвержден на момент подписания договора), удобный для проведения тендеров
- **Базовые договоры**, четкая документация запроса и прочая информация для участников тендерных торгов с целью сокращения затрат
- **Требования к эксплуатационным характеристикам**, которые (максимально) соответствуют целям транспортной политики (+поощрения)
- **Распределение рисков** оптимизирует эффективность затрат (передача риска стороне с соответствующими возможностями)
- **Полная ответственность**, проект-строительство-эксплуатация-обслуживание => стоимость жизненного цикла
- Тесное **сотрудничество** в целях получения максимальных преимуществ / возможностей от модели
- Оплата в зависимости от **наличия** услуг и соответствия заданным эксплуатационным характеристикам

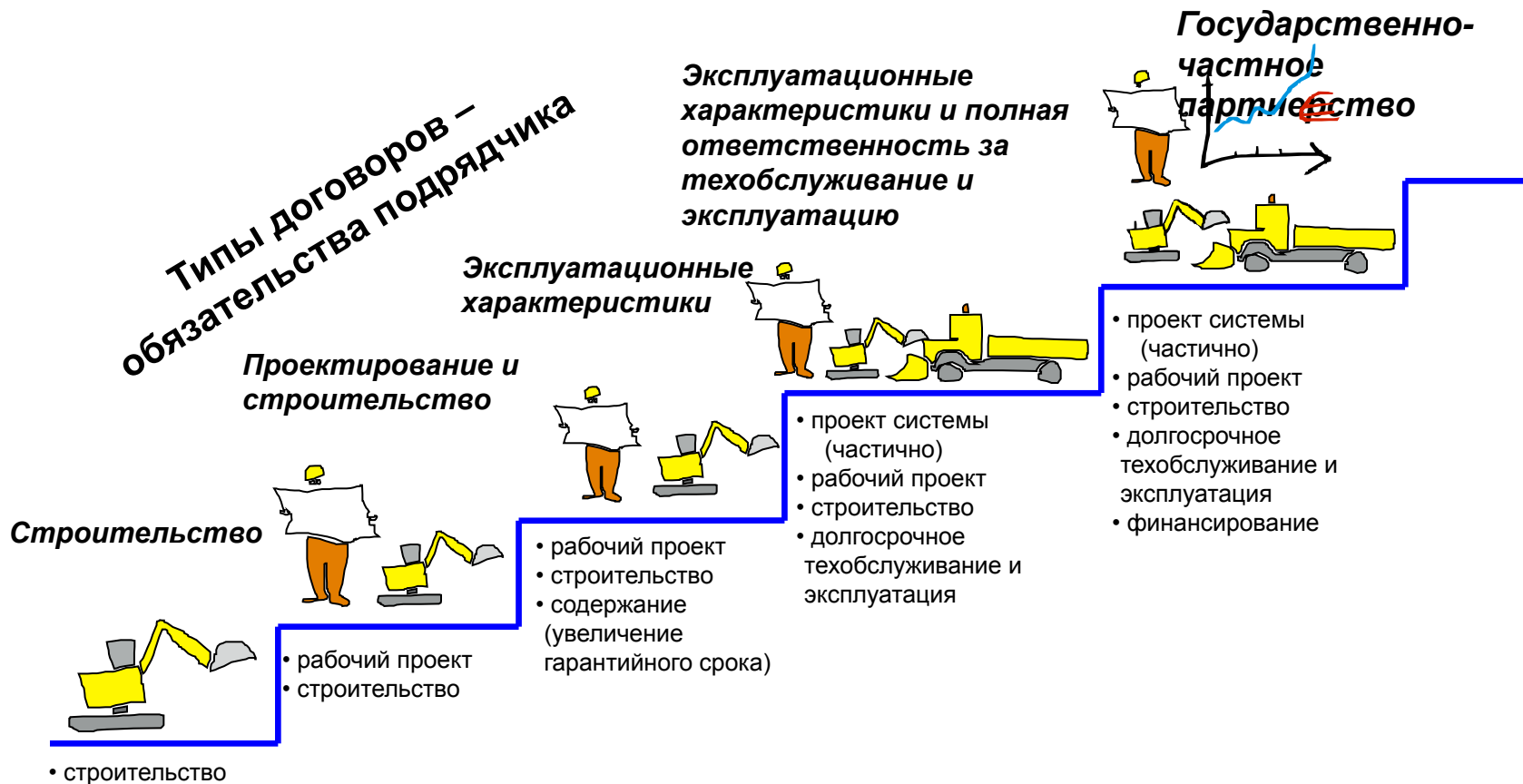
## Правительственный отчет, июнь 2007

- Государственно-частное партнерство достойно внимания
- Представлена шведская модель государственно-частного партнерства
- Четыре проекта, включенных в окончательный список  
Государственная дорога 50 Mjölby - Motala (включая мост через Skepparpinan)  
Дорога E22 Hurva - Kristianstad  
Дорога E4, южный Сундсвалль (включая мост через фьорды)  
Дорога районного значения 259 Södertörnsleden

## Последние события

- Вопрос о государственно-частном партнерстве не рассматривается в политической программе правительства
- Основное внимание на доленое финансирование
- Правительство по-прежнему заинтересовано в разработке новых и более эффективных форм строительства объектов инфраструктуры (в т.ч. с государственным финансированием)

# Государственно-частное партнерство как расширение рамок договора на проектирование и строительство и следующий шаг к модели стоимости жизненного цикла



## Правительственный отчет, апрель 2008

- Протокол о намерениях, доленое финансирование трех проектов:

Государственная дорога 50 Mjölby – Motala (включая мост через Skepparpinan)

Дорога E4, южный Сундсваль (включая мост через фьорды)

Комплекс работ в регионе Умео, включая западную объездную дорогу

- Общая модель долевого финансирования
- Руководство по разработке новых эффективных форм для строительства объектов инфраструктуры