

*Горбачева А.И.,**к.т.н., доцент кафедры логистики,
Институт бизнеса и менеджмента технологий
Белорусского государственного университета**Руселевич А.Н.,**аспирант кафедры международных экономических отношений,
Белорусский государственный университет*

КОНЦЕССИЯ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ МИРОВОГО ОПЫТА: ОПТИМИЗАЦИЯ КОММЕРЧЕСКОЙ И БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТОВ

Аннотация. В статье определены факторы, которые влияют на заключение концессионных договоров, строительство дорог в рамках государственно-частного партнерства. Проанализированы составляющие коммерческой и бюджетной эффективности строительства платных дорог для Республики Беларусь. Предложена финансовая модель для оценки эффективности концессионного соглашения.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, концессия, платная дорога, коммерческая эффективность, бюджетная эффективность.

Постановка проблемы. Главной задачей Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 гг. является улучшение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог «Для выполнения поставленной задачи стратегическими направлениями в период реализации Государственной программы являются:

– модернизация автомобильных дорог с повышением их несущей способности до 11,5 тонны на одиночную ось на протяжении не менее 2 758 километров;

– реконструкция и возведение по параметрам I категории автомобильных дорог, соединяющих г. Минск с областными центрами, и других грузонапряженных участков протяженностью 520,8 километра с доведением их до международных стандартов. Реализация этого направления осуществляется в основном за счет кредитных средств отечественных и зарубежных банков или на основе принципов государственно-частного партнерства» [1].

Мониторинг первых лет осуществления Государственной программы показал, что в 2016 г. введена в эксплуатацию вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска, полностью соответствующая международным стандартам, закончена реконструкция автомобильной дороги М-5 Минск – Гомель и участка Р-23 Минск – Микашевичи. Однако не выполнены показатели по текущему и капитальному ремонтам. Также не внедрена до настоящего времени инновационная система содержания дорог на основе государственных контрактов и нормативного метода, которая позволит уйти от затратного механизма к оплате труда за достигнутый результат по содержанию дорог согласно требуемым законодательством нормативам [2].

Анализ последних исследований и публикаций. Внедрение и развитие механизма государственно-частного партнер-

ства (далее ГЧП) является многогранной проблемой, включающей в себя четкое определение роли и функций государства и частных инвесторов, особенности и принципы взаимодействия сторон, институциональное регулирование процессов партнерства на всех стадиях его практического осуществления и т. д.

Среди зарубежных экономистов, исследовавших проблемы ГЧП и его влияние на развитие мировой и национальных экономик, следует отметить М.Б. Геррарда, В. Гримсей, М.К. Льюиса, У. Смита, И.Р. Ескомби, А. Линхарда, У. и др.

Изучению аспектов взаимодействия государства и бизнеса в различных отраслях экономики, посвящены исследования ученых: М.Н. Афанасьева, О.С. Белокрыловой, В.Г. Варнавского, С.Ю. Глазьева, И.М. Осадчей, Я.Ш. Паппэ, В.И. Якунина и др.

Оценка экономической эффективности инвестиционных и инновационных проектов, обеспечивающих научно-технический прогресс на транспорте и в сфере транспортной инфраструктуры, нашли свое отражение в работах Б.А. Волкова, А.Е. Гишмана, В.Н. Лившица, Т.С. Хачатурова, Ф.И. Шамхалова и др.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Вместе с тем в экономической науке ощущается недостаток теоретических и методических разработок, касающихся механизмов регулирования интересов партнеров при реализации стратегии развития транспорта и его инфраструктуры.

Цель статьи заключается в разработке научно-обоснованных рекомендаций по совершенствованию современного механизма государственно-частного партнерства при реализации концессионных проектов строительства платных дорог как важнейшего инструмента осуществления государственной стратегии по развитию и содержанию автомобильных дорог Республики Беларусь.

Изложение основного материала исследования. Во многих странах строительство инфраструктурных проектов, в том числе дорог, осуществляется в рамках ГЧП. Особенно распространен механизм предоставления дорог общего пользования посредством контрактов на строительство и эксплуатацию. Согласно контракту, частные компании строят дороги и получают ограниченную франшизу, а когда истекает срок действия франшизы, собственность передается правительству.

По данным Фонда содействия ГЧП Всемирного банка, в общей сложности с 1991 г. свыше 44 автомагистралей использовали подход ГЧП на общую сумму \$22,4 млрд. при средней стоимости одного проекта около \$53 млн. [3]. Частные инвес-

тиции покрывают около 35% затрат на строительство платных дорог.

В США также распространен механизм передачи в аренду государственных дорог, например в 2006 г. консорциуму компаний Masquarie-Cintra была передана дорога длиной 252,6 км на 75 лет. Взамен правительство получило \$3,8 млрд.

Строительство половины всех платных дорог Франции финансируется за счет частных средств, а федеральный бюджет и местные бюджеты оплачивают по 25% расходов. Платные дороги во Франции начали строить еще в середине прошлого века. По данным Фонда содействия ГЧП Всемирного банка, из 11 тыс. км платных автомобильных дорог более 8 тыс. км находятся в частном управлении, что составляет более 75%.

В Великобритании с помощью ГЧП была построена одна дорога – платная трасса M6 Toll. Работы были закончены в 2003 г., проект задумывался для разгрузки одного из самых популярных направлений движения в Западной Европе – от Бирмингема до Ливерпуля. Трасса M6 Toll Road стала первой платной автомагистралью в Великобритании, не считая мостов и тоннелей. Затраты составили около \$1,1 млрд., срок использования трассы заканчивается в 2054 г., и дорога будет передана государству.

Платная дорога N4 – успешный пример сотрудничества между соседними странами ЮАР и Мозамбиком без государственных субсидий. Управлением дорогой занимается консорциум Trans African Concessions, который отвечает за финансирование, проектирование, строительство, восстановление, эксплуатацию и техническое обслуживание трассы до 2027 г., после чего дорога перейдет к правительствам.

Концессия городских дорог в столице Чили – Сантьяго стала первым в мире случаем функционирования четырех платных дорог, построенных различными операторами. Общий объем частных инвестиций в строительство дорог составил \$5,3 млрд. Предполагалось, что инвесторы будут восполнять свои инвестиции через пошлины, но правительство гарантировало минимальный доход, равный сумме 70% инвестиций и затрат на управление и обслуживание, а все дополнительные расходы взяло на себя. Также правительство должно было выплатить концессионерам компенсации за задержки, вызван-

ные протестами местных жителей, таким образом, государственные инвестиции составили около \$386,6 млн.

Анализ строительства дорог в рамках ГЧП в мире показывает, что в основном применение концессий при строительстве дорог используют при строительстве платных дорог или чаще платных участков магистралей. Причем платные дороги имеют как четко выраженное экономическое значение, т. е. высокий доход, так и общественно-социальный. В табл. 1 приведен доход от платных дорог стран Европейского Союза, который превысил 1 млрд. евро (по данным ASECAP, 2012) [4]. Платные участки не только повышают класс дорог и их качество, позволяют повышать скорость и уменьшать время прохождения трассы, увеличивают комфорт и снижают аварийность, но и оказывают стимулирующие влияние на сопутствующие отрасли, в т. ч. логистику, торговлю, коммуникации и т.д. Преимущества строительства платных дорог и участков структурированы и сведены в табл. 2.

В Российской Федерации федеральный закон «О концессионных соглашениях» был принят 21.07.2005, но до сегодняшнего дня не являлся эффективным ГЧП-механизмом, хотя еще в 2009 г. между Федеральным дорожным агентством Минтранса РФ «Росавтодор» и ОАО «Главная дорога» было подписано концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе «Нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск». Строительство дороги началось в 2010 г. В феврале 2015 г. дорога протяженностью 18,5 км была введена в платном режиме в полном объеме в эксплуатацию до 2042 г. Из 32,1 млрд. руб. общего объема инвестиций, 16,8 млрд. руб. были инвестированы с привлечением средств негосударственных пенсионных фондов. ОАО «Главная дорога» осуществила выпуск семи серий облигаций. Рейтинговое агентство «АК&М» присвоило инфраструктурным облигационным займам компании рейтинг по национальной шкале на уровнях от высокого уровня надежности «А» до наивысшего уровня надежности «А++».

Однако следует отметить, что с каждым годом в Российской Федерации большое внимание стали уделять концессии. Существуют Национальная ассоциация концессионеров и долгосрочных инвесторов в структуру (НАКДИ), база данных о реализации концессионных соглашений в России (ИНВЕСТИНФРА),

Таблица 1

Доход от платных дорог стран Европейского Союза

Страна	Доход, млрд. евро	Протяженность, тыс. км	В управлении		Среднесуточный трафик, авто	Доход на 1 км платной дороги, евро
			отеч. комп.	иностр. комп.		
Франция	8,45	8,9	7,2	1,7	26 454	950388
Италия	4,8	5,7	5,6	95	37633	839970
Германия	4,4	13,9	13,9	0	5591	314308
Испания	1,6	3,4	3,4	0	17324	476790
Австрия	1,6	2,2	2,2	0	34200	744925

Таблица 2

Преимущества строительства платной дороги

тактические преимущества	стратегические преимущества
<ul style="list-style-type: none"> – доходы местных бюджетов увеличиваются в среднем на 3,3% – значительно повышается уровень безопасности; – снижается количество ДТП; – падает смертность на дорогах 	<ul style="list-style-type: none"> развитие дорожной сети подразумевает долгосрочный экономический эффект: – повышается подвижность населения; – увеличивается товарооборот; – появляются новые рабочие места в регионах, по территории которых проходят современные шоссе

экспертный журнал «Концессия и инфраструктурные инвестиции». Максимальный период реализации концессионных соглашений из списка «ИНФЕСТИНФРА – ТОП» – 40 лет, в проекте по созданию и эксплуатации автомобильной дороги «Северный дублер Кутузовского проспекта». Максимальный объем инвестиций в рамках одного проекта – 120 млрд. руб., это строительство автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге [4].

В настоящее время в России концессионные облигации – это единственный финансовый инструмент, с помощью которого институциональные инвесторы могут целевым образом инвестировать средства в инфраструктуру. С 1 сентября 2016 г. Национальная ассоциация концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру предоставляет Национальному расчетному депозитарию на постоянной основе информацию о параметрах концессионных соглашений, деятельности эмитентов-концессионеров по их реализации и ценных бумагах, выпущенных в рамках исполнения таких соглашений в соответствии с новыми требованиями листинга ПАО «Московская Биржа».

В 2016 г. в Российской Федерации заключено 32 концессионных соглашения, из них 18 – в категории «средних» проектов с объемом инвестиционных обязательств от 100 млн. руб. до 1 млрд. руб. на общую сумму 7,7 млрд. руб., 14 – в категории «крупных» проектов с объемом инвестиционных обязательств от 1 млрд. руб. с общим объемом инвестиций 250 млрд. руб. В транспортной сфере заключено семь соглашений, из них три проекта крупной категории – от 1 млрд. руб. Все это является немаловажной причиной того, что за последние два года Федеральное дорожное агентство смогло добиться снижения затрат на строительство дорог в России примерно на 12% [5].

В Украине, скорее всего, пилотными будут концессионные дороги Львов – Краковец и Киев – Умань, это будет составляющей автобана, который соединит Балтийское и Черное моря, так называемый Go Highway из Гданьска в Одессу. Но для реализации проектов еще предстоит изменить законодательство о концессии. Планы руководства «Укравтодора» на 2017 г.: мобилизация ресурсов на реконструкцию автодорог за счет реструктуризации прежних долгов, подготовка к работе с дорожным фондом (который начнет работу в 2018 г.), внедрение контроля качества CoSt, FIDIC. Среди крупных проектов – подписание Меморандума о сотрудничестве Госагентства автомобильных дорог Украины и китайской компании CRBC по вопросу реализации проекта реконструкции дороги М-14 (Е-58) Одесса – Николаев – Херсон (соединение трех портов, через которые проходит 80% грузов всей страны) [6; 7].

В законодательстве нашей страны, Республики Беларусь, основными нормативными актами, которые регулирует порядок осуществления концессий, являются законы «О концессиях» и «Об объектах, находящихся только в собственности государства, и видах деятельности, на осуществление которых распространяется исключительное право государства Закон Республики Беларусь» [8; 9].

Порядок заключения концессионного договора в Республике Беларусь: на основании решения Президента о необходимости концессии в отношении отдельного вида деятельности или имущества, находящегося в собственности Республики Беларусь, правительство или уполномоченный им республиканский орган государственного управления готовят концессионные предложения и организуют заключение концессионных договоров. Концессионер, как правило, определяется посредством

проведения конкурсов или аукционов. Концессионный договор может заключаться на срок до 99 лет. По истечении срока договора добросовестный концессионер пользуется преимущественным правом на его перезаключение [10].

Таким образом, интересы государства заключаются в том, что:

- оно перекладывает расходы по инвестированию и содержанию своего имущества на частный сектор, теоретически – для повышения его эффективности;
- пополняет бюджет за счет поступления концессионных платежей и снимает с себя финансирование государственных объектов;
- в-третьих, решает социально-экономические проблемы. Частный бизнес, в свою очередь, может:
 - получить в долговременное управление государственные активы на льготных условиях платы за концессию, являющейся в некотором смысле аналогом арендной платы.
 - иметь достаточные гарантии возврата средств, поскольку государство как партнер несет определенную ответственность за обеспечение минимального уровня рентабельности.
 - увеличивать прибыльность бизнеса во время действия срока концессии за счет повышения производительности труда, инновационных нововведений, и при этом срок концессии не сокращается.

Большинство ученых, экономистов и управленцев понимают, что в Республике Беларусь высокий уровень огосударствления экономики, т. е. низкие риски, а также острый недостаток инвестиционных ресурсов. Найти и применить эффективную форму вложения ресурсов – очень актуальная задача для белорусской экономики. Концессия отвечает данным запросам, кроме этого, позволит отказаться от «чистой» продажи государственных активов, и в то же время даст шанс белорусскому бизнесу состояться в виде эффективного арендатора.

В Республике Беларусь планы по передаче в концессию периодически появляются. В начале 2014 г. Минтранс предложил передать в концессию автодороги М7 «Минск – Ошмяны – граница Литовской Республики (Каменный Лог)», М3 «Минск – Витебск» и М10 «Гомель – Брест». Концессия подразумевала передачу автодороги предприятию или организации, которая за свои деньги реконструирует объект и в течение 20 лет будет ее содержать, собирать плату, тем самым возвращая свои затраты [9].

В 2016 г. эти планы начали воплощаться в жизнь. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) изъявил намерение предоставить Беларуси поддержку в подготовке проекта для реконструкции 85 км участка международного транспортного коридора – трассы М10. Проект предполагалось реализовывать по концессионному принципу ГЧП.

В 2017 г. осуществляется подготовка документации, необходимой для его реализации, также ведется поиск частного партнера, который возьмет на себя обязательства по осуществлению проекта. Старт работ намечен на конец 2018 г. Данная дорога станет частью концепта «Шелкового пути» и будет одной из крупнейших транзитных артерий, проходящих через Республику Беларусь, поэтому реконструкция дороги является экономически выгодной не только для белорусского государства

Как свидетельствует мировая практика, конкуренция за рынок ГЧП позволяет снижать на 10–15 и более процентов стоимость создания объектов, их оснащения на современной технологической основе, стабильного и качественного предоставления услуг населению. При этом на те же 10–15% за счет частного сектора, соответственно, увеличиваются объемы инвестиций либо снижаются бюджетные расходы. В ЕС стали

все шире применяться «теневые концессии», т. е. концессии в дорожной отрасли, когда за проезд по построенной частной компанией дороге платит не водитель, а государство.

В Республике Беларусь накоплен хороший опыт использования платных дорог. Впервые электронная система на оплачиваемые магистрали страны была введена 1 августа 2013 г. Эта очень прибыльная разработка уже в первой половине 2014 г. принесла доход государственному бюджету в размере 20 млн. долларов. Ежегодно протяженность платных трасс увеличивалась. Современная структура платных дорог и участков представлена в табл. 3.

В процессе реализации Государственной программы в республике планируется расширить сеть платных дорог. Будет введена плата за проезд транспортных средств на участках дорог М-8/Е-95 граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута), М-12/Е-85 Кобрин – граница Украины (Мокраны) и др. К 2020 г. протяженность платных дорог составит 1 968 км. Стоимость платных дорог для различных категорий пользователей представлена в табл. 4.

За 2015–2019 гг. в бюджет от взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам предполагается поступление около 5,7 трлн. белорусских рублей, которые будут направлены на содержание, ремонт и развитие республиканских дорог, в первую очередь платных. Доходность платных дорог не вызывает сомнения, однако существует несколько проблем строительства и содержания платных дорог: недостаток инвестирования; необходимость соблюдения требований к соответ-

ствию транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги.

Километр белорусской дороги стоит около 3 млн. долларов, или 5 841 тыс. белорусских рублей. ЧГП, в частности концессионный договор на строительство платной дороги, должно быть оправдано коммерческой и бюджетной эффективностью участников. Коммерческая эффективность строительства участка дороги рассчитывается с помощью прогнозирования денежных потоков и расчета основных показателей эффективности инвестиций. Построим денежный поток на предположении получения концессионером займа от государства в размере 80% требуемых инвестиций, со среднестатистическим процентом долгосрочного кредитования, а также среднестатистических данных об интенсивности движения, платы за проезд, затрат на содержание дороги [1; 10]. По законодательству платной может быть дорога общего пользования, обеспечивающая повышенный скоростной и безопасный режим движения транспортных средств с высоким уровнем сервисного обслуживания. Данные расчета сведены в табл. 5.

Бюджетная эффективность строительства участка дороги в концессию также может рассчитываться путем прогнозирования денежных потоков, однако здесь очень важно четко прогнозировать доходы бюджета (налоги, концессионные платежи, возврат ссуд и кредитов). В Республике Беларусь плата за дороги освобождена от обложения налогом на добавленную стоимость, дороги и объекты придорожного сервиса освобождены от земельного налога. Данные расчета сведены в табл. 6. Здесь следует остановиться на допущениях: не приняты во вни-

Таблица 3

Участки платных дорог Республики Беларусь на 01.11.2016

Дорога	Пункты	Начало платной дороги	Конец платной дороги	Протяженность, км
М1/Е30	Брест-Минск-Редьки (РФ)	0	610	610
М2	Минск-Национальный аэропорт Минск	15	42	27
М3	Минск-Витебск	9,4	40,4	31
М4	Минск-Могилев	16,3	192,1	175,8
М5	Минск-Гомель	21,2	295,1	273,9
М6/Е28	Минск-Гродно-Брузги (РП)	12	57,8	45,8
М6	Щутин-Гродно	211,5	287,2	75,7
М7/Е28	Минск-Ошмяны-Каменный Лог	57,8	148,1	90,3
Р1	Минск-Дзержинск	8,2	36	27,8
Р21	Витебск – Лиозно граница с РФ	9	40,5	31,5
		42,7	52,8	10,1
Р23	Минск-Микашевичи	10,2	99,8	89,6
		16,3	89,1	72,8
		91,9	111,9	20
Р99	Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно	121,6	148,3	26,7
		от Р99 к границе Республики Польша Берестовица	0	6,5

Таблица 4

Стоимость платных дорог в Республике Беларусь

Объекты, обязанные оплачивать платные дороги	Плата за 1 км, евро
легковые автомобили массой ≤ 3,5 т, зарегистрированные не в таможенном союзе	0,04
все транспортные средства массой > 3,5 т, 2 оси	0,09
все транспортные средства массой > 3,5 т, 3 оси	0,115
все транспортные средства массой > 3,5 т, 4 оси и более	0,145

Таблиця 5

Прогнозирование показателей коммерческой эффективности строительства 1 км дороги

1	Поток от инвестиционной деятельности ИД	тыс. руб.	5 841,0																	
2	Задолженность по инвестициям (макс)		4 672,8	4 205,5	3 738,2	3 271,0	2 803,7	2 336,4	1 869,1	1 401,8	934,6	467,3								
3	Средний тариф за проезд	руб./авт.	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2								
4	Общая интенсивность движения	авт./сутки		4 000	4 000	5 000	5 000	5 000	5 000	6 000	6 000	6 000								
5	Плата за проезд	тыс.руб./год		1 168,0	1 168,0	1 460,0	1 460,0	1 460,0	1 460,0	1 752,0	1 752,0	1 752,0								
6	Другие поступления			116,8	116,8	146,0	146,0	146,0	146,0	175,2	175,2	175,2								
7	Всего поступлений			1 284,8	1 284,8	1 606,0	1 606,0	1 606,0	1 606,0	1 927,2	1 927,2	1 927,2								
8	Заплаты на организацию сбора			46,7	46,7	46,7	46,7	46,7	46,7	46,7	46,7	46,7								
9	Заплаты на капитальный ремонт и ремонт																			
10	Заплаты на содержание			116,8	116,8	116,8	116,8	116,8	116,8	116,8	116,8	116,8								
11	Всего затрат			163,5	163,5	163,5	163,5	163,5	163,5	163,5	163,5	163,5								
12	Сальдо потока от операционной деятельности ОД	тыс.руб.		1 121,3	1 121,3	1 442,5	1 442,5	1 442,5	1 342,5	1 763,7	1 763,7	1 763,7								
13	Цена займа			560,7	504,7	448,6	392,5	336,4	280,4	224,3	168,2	112,1								
14	Сальдо потока от ИД и ОД			560,6	616,6	993,9	1 050,0	1 106,1	1 062,1	1 539,4	1 595,5	1 651,6								
15	Коэффициент дисконтирования			0,8929	0,7972	0,7118	0,6355	0,5674	0,5066	0,4523	0,4039	0,3606								
16	Дисконтируемый поток		-5 841,0	500,5	491,6	707,4	667,3	627,6	538,1	696,3	644,4	595,6								
17	ЧДД		-5 841,0	-5 340,5	-4 848,9	-4 141,5	-3 474,2	-2 846,6	-2 308,5	-1 612,1	-967,7	-372,2								

Таблиця 6

Прогнозирование показателей бюджетной эффективности строительства 1 км дороги, тыс. белорусских рублей

	Переменная прогноза	База расчета	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Налог на добавленную стоимость	льгота	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Налог на недвижимость	придор. сервис	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3	Налог на землю	льгота	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Налог на прибыль	чистый доход	100,9	111,0	178,9	189,0	199,1	191,2	277,1	287,2	297,3	307,4
5	Подходный налог с работающих	затраты на з/п	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5	24,5
6	Процент по займу		560,7	504,7	448,6	392,5	336,4	280,4	224,3	168,2	112,1	56,1
7	Возврат займа на строительство		467,3	467,3	467,3	467,3	467,3	467,3	467,3	467,3	467,3	467,3
8	Итого поступления в бюджет		1 155,4	1 109,4	1 121,3	1 075,3	1 029,3	965,3	995,2	949,2	903,2	857,2
9	Расходы бюджета по сборам	0,022	23,1	22,2	22,4	21,5	20,6	19,3	19,9	19,0	18,1	17,1
10	Бюджетный эффект		1 132,3	1 087,3	1 098,8	1 053,8	1 008,7	946,0	975,3	930,2	885,1	840,1
11	Коэффициент дисконтирования		0,8929	0,7972	0,7118	0,6355	0,5674	0,5066	0,4523	0,4039	0,3606	0,3220
12	Дисконтированный поток		1 011,0	866,7	782,1	669,7	572,4	479,3	441,2	375,7	319,2	270,5
13	Кумулятивный дисконтированный доход			1 877,7	2 659,9	3 329,6	3 902,0	4 381,2	4 822,4	5 198,1	5 517,3	5 787,8
14	Займ						-4672,8					
15	Чистый эффект						1 115,0					

мание налоги, связанные непосредственно с работами и вознаграждениями строителей, а только с доходами от введенных в действие дорог. Это сделано для чистой оценки непосредственно бюджетной эффективности от платной дороги.

Дальнейшие расчеты и исследования осуществлялись с помощью имитационного моделирования по алгоритму таблиц 5 и 6. Очевидно, что для строительства дороги требуются крупные инвестиции, срок окупаемости и необходимые объемы которых, значительно выше среднего. Однако в период стабильности, насыщенности рынка такие объекты привлекательны, тем более что механизм концессий – наиболее эффективный механизм распространения рыночной системы на ранее монополизированные государством сферы экономики, эффективное средство управления государственным имуществом. Анализ таблиц 5 и 6 с различными исходными данными показал, что главная проблема – первоначальные инвестиции.

И здесь следует вспомнить о том, что концессионные облигации [11] – это практически единственный финансовый инструмент, с помощью которого институциональные инвесторы могут целевым образом инвестировать средства в инфраструктуру. В Республике Беларусь следует активизировать деятельность по заключению концессионных соглашений, эмиссии ценных бумаг, выпущенных в рамках исполнения таких соглашений.

Если обратиться к опыту лизинговых отношений, то следует констатировать, что в Республике Беларусь широкое распространение лизинга произошло потому, что существовали жесткое и постоянное лизинговое законодательство, устойчивая заинтересованность банков, а также страховых компаний, часто кэптивных.

Выводы. Анализ применения концессии в мировом дорожном строительстве, стремление к коммерческой и бюджетной эффективности крупных долгосрочных проектов позволяют прогнозировать, что государству при заключении концессионных договоров следует интенсивно привлекать банки как через проектное финансирование, так и путем выпуска целевых концессионных облигаций. Государственные гарантии, политика страхования, четкое законодательство – только все это вместе даст положительный эффект. Концессии в сфере строительства дорог с использованием концессионных облигаций позволят:

- в полной мере использовать преимущества ГЧП: создание конкурентной среды, активизация деятельности;
- оживить рынок ценных бумаг, за счет привлечения новых механизмов и новых инвесторов, в том числе мелких;
- усилить государственный мониторинг за договорной политикой в сфере строительства дорог за счет расширения количества финансово заинтересованных лиц;
- снять бюджетную нагрузку с государства и передать часть хозяйственной деятельности частным компаниям;
- улучшить инвестиционный климат в стране.

Литература:

1. Об утверждении Государственной программы по развитию и содержанию автомобильных дорог в Респ. Беларусь на 2015–2019 годы : Пост. Совета Министров Респ. Беларусь от 31.12.2014 № 1296 ; Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь, 09.01.2015 № 5/39982.
2. Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015–2019 годы / Оценка эффективности реализации государственных программ в 2016 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.economy.gov.by/ru/gp_avto-ru/.

3. Казакулова Г. Частное строительство дорог: мировой опыт / Г. Караулова [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.rbc.ru/photoreport/18/07/2017/595f01379a79476257835147>.
4. Бик С. Рынок долгосрочных инвестиций в инфраструктуру: контуры и лидеры / С. Бик // Рынок ценных бумаг. – 2016. – № 4. – С. 13–18.
5. Назаров А. Глава Росавтодора сравнил стоимость строительства дорог в России и США / А. Назарова // [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vz.ru/news/2017/3/6/860743.html>.
6. В Украине построят первую платную дорогу // Вести Украина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://vesti-ukr.com/strana/251927-v-ukraine-postrojat-pervuju-platnuju-dorogu>.
7. Китайцы будут строить дорогу Одесса – Николаев – Херсон // Дороги Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://routes.in.ua/kitajtsy-budut-stroit-dorogu/>.
8. О концессиях : Закон Респ. Беларусь от 12 июля 2013 г. № 63-3 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 25.07.2013. – 2/2061.
9. Об объектах, находящихся только в собственности государства, и видах деятельности, на осуществление которых распространяется исключительное право государства : Закон Респ. Беларусь от 15 июля 2010 г. № 169-3 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2010. – № 184. – 2/1721.
10. Развитие концессий как способа осуществления инвестиций в Республике Беларусь / А. Адашкевич, О. Касперович, Т. Савчук // Банкаўскі веснік – 2015. – № 1. – С. 28–32.
11. Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 15.04.2008 № 166-Ц «Об утверждении Методических указаний и разработке норм на работы по содержанию автомобильных дорог общего пользования» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://naviny.org/2008/04/15/by30580.htm>.
12. Царенкова И.М. Ивуть Р.Б. Экономическая оценка инвестиционных проектов в дорожном хозяйстве / И.М. Царенкова, Р.Б. Ивуть ; Бел. гос. университет транспорта. – Гомель, 2015. – 130 с.
13. Лучшие российские практики реализации государственно-частного партнерства с привлечением средств НПФ через инструмент концессионных облигаций [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.cbr.ru/StaticHtml/File/14554/11.pdf>.

Горбачова А.І., Руселевич А.Н. Концесія доріг у Республіці Білорусь через призму світового досвіду: оптимізація комерційної і бюджетної ефективності проектів

Анотація. У статті визначено фактори, які впливають на укладення концесійних договорів, будівництво доріг у рамках державно-приватного партнерства. Проаналізовано складники комерційної і бюджетної ефективності будівництва платних доріг для Республіки Білорусь. Запропоновано фінансову модель для оцінки ефективності концесійної угоди.

Ключові слова: державно-приватне партнерство, концесія, платна дорога, комерційна ефективність, бюджетна ефективність.

Gorbacheva A.I., Ruselevich A.N. Concession of roads in the Republic of Belarus through the prism of the world experience: optimization of the commercial and budgetary effectiveness of projects

Summary. The article identifies the factors that influence the conclusion of concession contracts, the construction of roads within the framework of a public-private partnership. Components of the commercial and budgetary efficiency of the construction of toll roads for the Republic of Belarus are analysed. A financial model is proposed to assess the effectiveness of the concession agreement.

Keywords: public-private partnership, concession, toll road, commercial efficiency, budget efficiency.