
**Проектная рабочая группа по транспорту и пересечению границ
(PWG-TBC)**

20-я сессия
10-11 сентября 2015
Алматы, Казахстан

Установление и укрепление Государственно-частного партнерства и регионе СПЕКА

(Пункт 4.7 Повестки дня)

Примечание ЕЭК ООН/ЭСКАТО

1. Принимая во внимание большие финансовые затраты, необходимые для развития и поддержания транспортной инфраструктуры, а также ограниченные бюджетные ресурсы и кредитоспособность стран, маловероятно, что государственный сектор сможет предоставить всю инфраструктуру, необходимую для развития. Поэтому многие правительства принимают меры по дальнейшему привлечению частного сектора. Вовлечение частного сектора необходимо не только для обеспечения инноваций и эффективности в создании и управлении инфраструктурой и услуг, но также для обеспечения новых источников финансирования.

2. Признавая потенциал ГЧП как альтернативного источника финансирования и форм поставки, секретариаты ЭСКАТО и ЕЭК поощряют использование ГЧП в рамках своих постоянных рабочих программ. За последние годы ЭСКАТО и ЕЭК развивали и распространяли справочные и учебные материалы; проводили мероприятия по укреплению потенциала на национальном и региональном уровнях; устанавливали региональные сети знаний путем регулярных региональных встреч ГЧП и программ; оказывали консультативные услуги и техническую помощь. Данные ресурсы доступны на английском языке на сайте ЭСКАТО (<http://www.unescap.org/our-work/transport/financing-and-private-sector-participation>), и при ЕЭК был создан Международный центр передового опыта в области ГЧП (дополнительная информация о рабочей программе Центра доступна на сайте ЕЭК <http://www.unece.org/ceci/ppp.html>).

3. Для дальнейшего расширения вовлечения частного сектора в развитие инфраструктуры стран СПЕКА необходимо предпринять ряд важных шагов. В частности,

необходимо установить подходящие институциональные и правовые рамки, а также требуется устойчивая программа по укреплению потенциала в области ГЧП для государственного и частного секторов. В этой связи ЭСКАТО недавно запустила серию электронных обучающих материалов о ГЧП для разработчиков политики. Серия, включающая в себя 6 модулей, дает пользователям необходимую информацию о преимуществах и ограничениях моделей ГЧП для развития инфраструктуры (серия электронных обучающих материалов доступна на <http://www.unescap.org/our-work/transport/financing-and-private-sector-participation/public-private-partnership-course>).

ЭСКАТО продолжает способствовать обмену знаниями и опытом между странами региона. С этой целью в 2015 в Бангкоке прошел первый Азиатско-Тихоокеанский форум, посвященный участию ГЧП в развитии транспортной инфраструктуры, и была разработана серия объектов исследования ГЧП в области транспорта. Диагностический инструмент был использован в целях оказания помощи ряду развивающихся стран в оценке их готовности к внедрению ГЧП и в выявлении сложностей, требующих решения (например, изменения в политике, правовой или институциональной среде).

4. В ходе 22-ой сессии (Женева, 8–10 сентября 2014 г.) Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) организовала Второй семинар на тему «Полезный опыт и новые инструменты для финансирования транспортной инфраструктуры». Семинар был организован совместными усилиями проекта Евроазиатских транспортных связей (ЕАТП), проектов Трансъевропейской автомагистрали Север-Юг (ТЕМ) и Трансъевропейского железнодорожного сообщения (ТЕР) и WP.5.

5. Была отмечена важность современной и эффективной транспортной инфраструктуры наряду с развитием новых инновационных инструментов для финансирования транспортной инфраструктуры. Более того, был упомянут сопоставительный анализ затрат на создание транспортной инфраструктуры как один из ключевых моментов, обсужденных на семинаре.

6. Участники:

- Вспомнили, что эволюция системы взимания платы за проезд грузовых автомобилей прошла через три главных этапа: а) непрямая абонентская плата; б) плата за время (Vignette) и в) плата за расстояние (Péage);
- Отметили, электронные системы взимания платы за проезд, основанные на принципе «Пользователь» и «Платит загрязнитель», являются инструментами (ре)финансирования транспортной инфраструктуры;

- Отметили, что налоги транспортной системы постепенно заменяются более эффективными инструментами, такими как плата за использование дорог;
 - Заметили, что модели ГЧП для финансирования транспортной инфраструктуры влекут за собой некоторые риски, в том числе политические (смена правительства), строительные (непредвиденное состояние грунта), большие капитальные затраты (необходимость внесения уставного капитала), риски спроса (доход от пассажирских перевозок), доступность финансирования (рыночная ликвидность);
 - Отметили, что необходимо рассматривать и предпринимать очень осторожные шаги прежде, чем продолжать работу по программам использования ГЧП для финансирования транспортной инфраструктуры;
 - Отметили, что существуют различные ГЧП структуры, такие как традиционная структура ГЧП (Проектирование, Строительство, Финансирование, Обслуживание), финансирование строительства (Проектирование, Строительство, Финансирование) и послестроительное финансирование (послестроительные концессии/приватизация):
 - (i) В традиционной структуре ГЧП государственный сектор платит только за услуги, оказываемые ему, в то время как частному сектору рекомендуется рассматривать расходы на протяжении всего срока эксплуатации. Характеризуется детальным распределением риска и значительным международным прецедентом;
 - (ii) В структуре финансирования строительства строительные риски отходят к частному сектору, снижена послестроительная надбавка ГЧП, присутствует оперативная гибкость и существует необходимость краткосрочного финансирования, что подразумевает большую ликвидность на банковских рынках ;
 - (iii) В модели послестроительного финансирования снижена надбавка за риск во время строительства, также присутствует гибкость во время проектирования и строительства и устранена существенная сложность в закупках.
7. Презентации и все материалы семинара загружены на сайт ЕЭК ООН по адресу www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_workshop7.html.

Проектная рабочая группа может пожелать

- Попросить членов ПРГ-ТПГ возобновить встречи по развитию в области ГЧП в своих странах (пересмотренная легализация, институциональные мероприятия и так далее), включая конкретные проекты по транспорту, полученные в результате данного механизма;
- Поощрять страны СПЕКА в проведении политических мер, направленных на создание подходящей институциональной среды для развития ГЧП;
- Поощрять страны СПЕКА в развитии обучающих программ для государственных служащих и других заинтересованных сторон путем использования обучающих материалов по ГЧП, подготовленных ЕЭК и ЭСКАТО ООН.