

— Самым большим риском для концессионера я считаю стадию эксплуатации объекта, — приводит пример начальник отдела жизненного цикла транспортных сооружений ОАО «Трансмост» Антон Сырков. — Одна из целей ГЧП, которую преследует государство, — передача всех технических рисков, связанных с эксплуатацией, частной стороне. Государство снимает с себя ответственность за это, оно готово платить концессионеру деньги в согласованном с ним объеме и графике, но при соответствии объекта закрепленным в концессионном соглашении параметрам. Если эти показатели не выполняются, состояние дороги или моста оказалось хуже, чем должно быть, концессионер может на эксплуатационных затратах и рисках прогореть.

Мостостроительную компанию могут заставить, например, заменить несущие конструкции, а этого, я думаю, не выдержит бюджет даже крупных игроков. Так что участие в проектах ГЧП подразумевает принципиально иной уровень ответственности за свою работу.

Во-вторых, сегодня отсутствует общепринятая методика, позволяющая определить, при реализации каких проектов эффективно использование концессии, каких — КЖЦ, а что можно построить и по традиционной схеме государственного заказа.

В-третьих, компетенций государственного заказчика и специалистов, участвующих в реализации проектов дорожной инфраструктуры, зачастую недостаточно для работы в формате ГЧП.