

Опять по шпалам

На развитие железнодорожной инфраструктуры будет направлено 417,2 млрд рублей

ТРАНСПОРТ

Елена Березина

В 2015 году в транспортный комплекс планируется инвестировать 1,437 трлн руб. (554 млрд из госбюжета, 85,4 млрд из ФНБ, 472 млрд — внебюджетные источники). «Размер инвестиций в транспортный комплекс за счет средств федерального бюджета на 2015 год определен исходя из приоритетов развития транспортной инфраструктуры», — говорится в обновленном прогнозе социально-экономического развития РФ на 2015 год. Среди них — подготовка к чемпионату мира по футболу в 2018 году; расширение «узких» мест транспортной инфраструктуры (развитие Московского транспортного узла, БАМа и Транссиба), строительство ЦКАД и моста через Керченский пролив, а также увеличение уставного капитала «Государственной транспортной лизинговой компании».

Однако все средства из ФНБ планируется направить на развитие Восточного полигона, строительство железнодорожной линии Элегест—Кызыл—Курагино и ЦКАД. «Вряд ли можно найти, хоть какое-то возражение против любого из этих проектов. ЦКАД не просто существенно улучшит транспортную ситуацию в Московском регионе, но и даст импульс развития соседним регионам, позволит создать тысячи рабочих мест, улучшит безопасность на дорогах. Развитие Восточного полигона не просто расширит и модернизирует БАМ и Транссиб, но даст возможность ускоренно развивать Сибирь и Дальний Восток, повысит транзитный потенциал России в

тные потоки грузов более рационально по территории РФ».

При этом в прогнозе никак не упомянута реализация проекта ВСМ «Москва—Казань», который также является одним из приоритетных. Вопрос финансирования будет решаться позже, пояснил «РГБ» Дмитрий Баранов: «Пока же должны быть проведены инженерные изыскания и разработана проектная документация ВСМ. В декабре 2014 года Дмитрий Медведев поручил минфину, миноэкономразвития и транспорту представить предложения об источниках финансирования инженерных изысканий и разработки проектной документации дороги в размере 6 млрд руб. в 2015 году и 14,9 млрд руб. в 2016 году с участием средств федерального бюджета. Позднее сообщалось, что средства для этого могут быть взяты не только из бюджета, но и у РЖД, причем они могут быть выделены в равных долях. Однако вопрос финансирования инженерных изысканий и разработки проектной документации изучается, и окончательное решение пока не принято».

При этом президент РЖД Владимир Якунин заявил, что госмонополия может отказаться от проекта, если на проектирование ВСМ не будут выделены средства. Задержка субсидий тормозит объявление кон-

курса на проектирование, объявить который планировалось в феврале.

Напомним, общий объем инвестиций в ВСМ составит 1,068 трлн руб., из которых 380 млрд — деньги государства, 150 млрд — средства ФНБ, 100 млрд — инфраструктурные облигации. Предполагается, что частные инвесторы вложат 43 млрд и еще 225 млрд привлекут в качестве кредитов. Моисей Фурщик полагает, что ВСМ, с учетом распределения финан-

ВСЕ СРЕДСТВА ИЗ ФНБ ПЛАНИРУЕТСЯ НАПРАВЛЯТЬ НА РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА, СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ЭЛЕГЕСТ—КЫЗЫЛ—КУРАГИНО И ЦКАД

ПРОГНОЗ КОММЕРЧЕСКОГО ГРУЗОБОРОТА В 2015 Г., %

Источник: Минэкономразвития



транспортном коридоре Европа—Азия. Линия Кызыл—Курагино, в первую очередь позволив Туве присоединиться к сети железных дорог страны, позволит начать освоение ее природных богатств, в том числе и Улуг-Хемского угольного бассейна. Так что включение этих проектов в программу финансирования полностью оправданно», — считает Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финанс Менеджмент».

В идеале реализуемые транспортные проекты должны создать общую систему из взаимодействующих элементов, связывающих все виды транспорта, уверен глава экспертного совета Комитета РСПП по промышленной политике Моисей Фурщик: «Перечень первоочередных проектов может быть дополнен созданием нескольких крупных транспортно-логистических узлов, а также портовых особых экономических зон по заданным направлениям. Такая система могла бы покрывать все направления и виды перевозок и предоставлять значительные средства от оказания транспортно-логистических услуг. Это позволило бы перераспределить транспор-

сирования между бюджетными и внебюджетными источниками, вполне может быть реализован в запланированные сроки. «Для строительства ВСМ принципиально не столько конкретное направление, сколько технологическая и проектно-вводная база, — убежден управляющий партнер, руководитель ГЧП—практики Адвокатского бюро «Линия права» Андрей Новаковский. — Нужно понять, какая технология берется за основу, как решаются вопросы с отводом земель, принять нужные СНиПы. Ведь для движения со скоростью 400 км/ч нужны абсолютно другие технологии, которых нет в РФ».

Если серьезно вложиться в подготовительную фазу (не в стройку конкретной дороги, а в создание системы материальных предпосылок, позволяющих тиражировать проекты строительства конкретных дорог) — это в средней и долгосрочной перспективе даст значительный экономический и социальный эффект. При этом очевидно, что такой вид транспорта будет востребован и портовые базы деньги вернуться — пусть не за 10, но за 15 лет точно. ➤ 11

Мост из кризиса

Сложная экономическая ситуация заставит инвесторов быть более креативными

СИТУАЦИЯ

Елена Шмелева

Сегодняшняя экономическая ситуация, казалось бы, не способствует реализации инфраструктурных проектов. Компании урезают бюджеты, органы местного самоуправления сокращают финансирование, естественные монополии ограничивают расходы. Однако кризис хорошее время, чтобы сделать ставку на инфраструктурные проекты, уверен генеральный директор Федерального центра проектного финансирования Александр Баженов. Свою точку зрения он изложил «РГБ».

—Кризис, в который мы вступили, кажется, не самое подходящее время для инфраструктурных проектов. Нужно ли сейчас ими заниматься?

—Пока имеются противоречивые сигналы. С одной стороны, президент РФ настоял на осуществлении ранее запланированных крупнейших инфраструктурных проектов с использованием средств Фонда национального благосостояния. Значительный объем средств федерального бюджета планируется для поддержки дорожных проектов в регионах. С другой стороны, происходит весьма существенное сокращение программ бюджетного финансирования капитальных вложений, которое, похоже, превысит аналогичное кризисное сокращение — около 30% в 2009 году. В соответствии с этой логикой должны завершаться раннее начатые стройки, поэтому в первую очередь сокращаются затраты на новые проекты — на изыскания, проектирование, тендеры. Какая у нас ассоциация с кризисом? На полках нет товаров. Но кризис происходит в результате наших действий. И когда он проходит, «товар» на полке должен быть.

На наш взгляд, отказываться от подготовки и реализации инфраструктурных проектов сейчас неправильно. Логика сокращений должна быть не только арифметической, из соображений, что урезать, но и управленческой — в каких иных формах и последовательности мы можем развиваться с учетом изменяющихся условий. И этот вопрос рано или поздно возникнет. Основные предположения, на которых базировалась логика финансового обеспечения развития инфраструктуры до последнего года, меняются: года не «тучные», бюджет не богатый, и внешние рынки не полны к нам энтузиазма.

—И по какому же пути идти?

—В предшествующие кризису годы были достигнуты качественные результаты в разработке и освоении новых форм закупки и реализации инфраструктурных проектов. Если в рамках правительственной политики они начнут масштабно применяться, то позволят сделать определенных бюджетный маневр без потери качества развития. Хотелось бы выделить четыре главных результата. Во-первых, это распространение модели концессии с платой за доступность на все виды инфраструктуры, за исключением, к сожалению, ЖКХ. Во-вторых, накоплен положительный опыт запуска федеральных проектов развития инфраструктуры с использованием концессий и ГЧП в транспортной сфере (дороги и аэропорты). В-третьих, это развитие региональных инфраструктурных проектов на основе концессии с платой за доступность на основе региональных законов об участии в ГЧП, прежде всего в дорожной сфере. Масштаб самостоятельных инициатив регионов по развитию инфраструктурных характеризуется принятыми



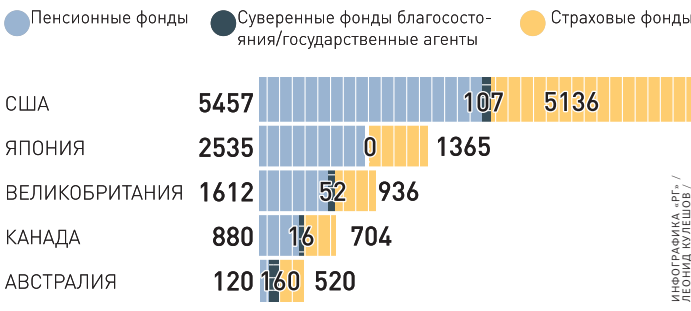
В ПРЕДШЕСТВУЮЩИЕ КРИЗИСУ ГОДЫ БЫЛИ ДОСТИГНУТЫ КАЧЕСТВЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ В РАЗРАБОТКЕ И ОСВОЕНИИ НОВЫХ ФОРМ ЗАКУПКИ И РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ. ЕСЛИ В РАМКАХ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ОНИ НАЧНУТ МАСШТАБНО ПРИМЕНЯТЬСЯ, ТО ПОЗВОЛЯТ СДЕЛАТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЙ БЮДЖЕТНЫЙ МАНЕВР БЕЗ ПОТЕРИ КАЧЕСТВА РАЗВИТИЯ



Александр Баженов: Отказываться от подготовки и реализации инфраструктурных проектов сейчас неправильно.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ ПОД УПРАВЛЕНИЕМ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ ИНВЕСТОРОВ В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ, МЛРД ДОЛЛ.

Источник: Preqin и Colonial First State Global Asset Management Research estimates



законами — в 71 субъекте из 85. И это в условиях бессмысленной и бессодержательной демагогии о якобы существующих противоречиях с федеральным законодательством. Четвертый результат — это накопление опыта по участию в проектах долгосрочных национальных финансовых инвесторов: пенсионных фондов, Банка развития, трех крупнейших коммерческих банков и возникновение новых механизмов долгосрочного рефинансирования — так называемое проектное финансирование с участием ЦБ РФ. А также ожидаемое участие Агентства по ипотечному жилищному кредитованию в рефинансировании инфраструктурных инвестиций для подготовки площадок под массовую застройку доступным жильем.

Эти результаты позволяют поставить вопрос о запуске массовой кампании по выводу инфраструктурных проектов на рынок. Сокращение бюджетного финансирования капитальных вложений в этом случае может быть замещено внебюджетными инвестициями. А будущие бюджетные расходы для платы за доступность будут распределяться на длительный период и постепенно обеспечиваться дополнительными доходами бюджета за счет экономического роста, получаемого от создания соответствующих объектов инфраструктуры и сбора тарифной выручки.

—Как это работает?

—Объясню на примере одного из проектов. Строительство моста в регионе за счет капитальных вложений из регионального бюджета невозможно. Одновременно трафик и достижимый уровень платы потребителей не позволяют полностью окупать возможные затраты на строительство за счет частных инвестиций. Модель реализации проекта на основе платы за доступность дает возможность профинансировать проект из внебюджетных источников при объеме капитального гранта в размере 20% от стоимости проекта. В период от завершения строительства до окончания

срока концессии региону придется ежегодно платить концессионеру около 4% стоимости проекта. Но начиная с 10-го года реализации проекта эти платежи будут полностью перекрываться сборами за проезд. Получается, что проект можно было бы запустить сегодня. Бюджетные расходы текущего года на такой проект были бы в пять раз меньше, а более половины его стоимости за период реализации проекта можно было бы покрыть за счет коммерческих доходов.

—И какого же объема такой маневр мог бы быть?

—В международной практике такой объем составляет, к примеру, в Великобритании 10–15% бюджетного финансирования капитальных вложений. До 25–30% в Италии, где аналогичный механизм доведен до уровня комму-

—В каких отраслях возможен такой маневр?

—Наиболее просто и эффективно это сделать в тех отраслях, где уже существуют достаточные постоянные бюджетные расходы или тарифная выручка. Например, в транспортной региональной и муниципальной инфраструктуре за счет перевода на концессию содержания дорог. В коммунальной инфраструктуре, где есть большой спрос на капитальные вложения, большой объем субсидий из бюджета и тарифной выручки. Также в отношении простых и массовых проектов в социальной инфраструктуре, необходимой для массового строительства жилья и влияющей на рост кадастровой стоимости недвижимости.

Более весомых результатов можно было бы добиться при запуске второго раунда реформ инфраструктурных монополий — железных дорог, электрогенерации и сетей электропередачи. Развитие этих отраслей построено на принципе корпоративного финансирования. Но при условии их закрепитованности и ограничений на повышение тарифов эти компании не способны сегодня обеспечивать развитие новых проектов и поддерживать экономический рост в рамках действующей модели. Развитие новых проектов здесь могло бы формироваться на принципах проектного финансирования концессий по строительству объектов инфраструктуры, необходимых для новых промышленных проектов. Например, это строительство сетей и железных дорог для проекта «Удокан» в Забайкальском крае. Без выделенного блока проектного финансирования на инфраструктуру, который оку-

Строительство мостов во многих регионах возможно только за счет частных инвестиций.

пается за счет результатов экономического роста, этот проект не может быть запущен. Противоположный пример — это самостоятельное строительство «Мечелом» железной дороги в Якутии, затраты на которую при падении цен на уголь привели к жесточайшему финансовому кризису компании. Это при том, что сам проект добычи угля не перестал быть экономически эффективным.

Для запуска таких механизмов в этих отраслях на федеральном уровне государству нужно было определить концедента. Например, сети можно строить на условиях федеральной концессии. Но полномочий концедента у минэнерго нет, как нет плана и средств на подготовку таких проектов вместо замороженных в инвестпрограмме «Россетей». Для запуска проектов по объектам в региональной собственности государству прежде всего нужно создать нормально работающий и универсальный механизм передачи части федерального налогового эффекта, получаемого от реализации новых региональных проектов, на поддержку обязательств самих регионов до момента выхода проектов на окупаемость.

Для массового запуска муниципальных проектов в ЖКХ, возможно, нужна государственная компания федерального уровня. Регионами и муниципалитетами такой компании, аналогично ГК «Автодор», могли бы быть делегированы полномочия по подготовке и проведению концессионных конкурсов, а также по оплате обязательств концедента с учетом требований концессионного законодательства. Это решило бы массу вопросов, существующих сейчас к Минстроу России по запуску хотя бы пилотных концессионных проектов. В частности, экономическая модель концессии в ЖКХ была бы аналогичной, как в ранее приведенном примере про мост: тариф рос бы не для финансирования текущих капитальных затрат, а за достигнутое повышение качества и эффективность услуги.

Субсидии ЖКХ переводились бы в явную форму — в гранты и плату за доступность, а рост тарифа отделился бы во времени от инвестиций. Заключение муниципальных концессий федеральным агентом и его участие в оплате обязательств снижали бы риски инвестиций в муниципальные проекты до уровня. ➤ 10

ДЕЛО ЗА МАЛЫМ КОНЦЕССИИ В СФЕРЕ ЖКХ ПОЛУЧАТ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СУБСИДИИ

ПРОБЛЕМА

Ольга Бухарова

Правительство РФ одобрило введение софинансирования концессий в сфере жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ) в малых городах. Об этом на конференции, посвященной реформированию в ЖКХ, сообщил министр строительства и ЖКХ Михаил Мень. Он отметил, что инвестора всегда привлекали концессии в больших городах, где объем выручки позволяет вывести проект на окупаемость, а вот привлечь к концессиям бизнес в малых городах было проблематично. «Долгое время шла большая дискуссия, в какой форме предоставлять софинансирование: кредиты или просто субсидии», — отметил министр. Он уточнил, что решили остановиться на субсидиях, но с обязательным условием участия концессионера.

«Предложение министром было на днях поддержано главой кабинета министров, — пояснил «РГБ» заместитель министра Андрей Чибис. — Мы планируем направлять прямые субсидии в те проекты, где участвует частный инвестор-концессионер. Сейчас с регионами обсуждается процент софинансирования. Но уже известно, что прямые субсидии будут выделены через Фонд содействия реформированию ЖКХ в размере не более 30% от стоимости проекта». Речь идет о городах с населением численностью менее 150 тысяч человек. Несмотря на макроэкономические изменения, концессия интересуют и регионы, и бизнес, который готов инвестировать в жилищно-коммунальное хозяйство. «Быстрых успехов на таком пути прище ждать не стоит. Но в ситуации, когда объем строительства сокращается, необходимо

СЕГОДНЯ ЗАКОН ГАРАНТИРУЕТ ВОЗВРАТ ИНВЕСТИЦИЙ, ПОЭТОМУ ЧАСТНЫМ КОМПАНИЯМ СТАЛО ВЫГОДНО ВХОДИТЬ НА РЫНОК

переориентироваться на другие сферы, — считает президент компании «Мортон» Александр Ручьев. — Мы предлагаем министру разработать программу кредитования проектов инфраструктуры ЖКХ. Это вызвало бы большой спрос у инвесторов и застройщиков».

По данным министра, в 2014 году в сфере ЖКХ было заключено 112 концессионных соглашений, объявлено 414 концессионных конкурсов. Для удобства работы министром была разработана типовая конкурсная документация. Кроме того, теперь инвесторы вправе выйти с инициативой об объявлении конкурса на коммунальные объекты, а не ждать, пока его объявит местная власть.

«Сегодня закон гарантирует возврат инвестиций, поэтому частным компаниям стало выгодно входить на рынок, — считает и.о. генерального директора «Росводоканала» Виктор Благовещенский. — Я думаю, что в ближайшее время игроков на рынке водопроводно-канализационного хозяйства (ВКХ) появится еще больше. Знаю, что сейчас многие компании, имея значительные денежные ресурсы, уже ищут надежные и выгодные варианты для их размещения».

Однако эксперты пока очень настороженно относятся к концессиям в коммунальной отрасли. Так, по информации председателя совета директоров компании «Российские коммунальные системы» Григория Теряна, едва ли не каждое второе концессионное соглашение, принятое в прошлом году, — это квазиконцессия, так как плохо коррелируется с требованиями российского законодательства. ➤ 10

ИНВЕСТОР ПОПАЛ В СПИСОК САМЫЙ МОЩНЫЙ УДАР ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ НАНЕСЛИ СЕКТОРАЛЬНЫЕ САНКЦИИ

ЧИНОВНИКАМ ПОРА ПОУМНЕТЬ РЕГИОНАЛЬНЫМ ВЛАСТЯМ НУЖНО ЛУЧШЕ РАБОТАТЬ НАД АНТИКРИЗИСНЫМИ МЕРАМИ

ДОКТОР ЗА ДЕНЬГИ ЧАСТНЫМ КЛИНИКАМ ПРИХОДИТСЯ ТРАТИТЬСЯ НА АДАПТАЦИЮ СОКРАЩЕННЫХ ВРАЧЕЙ

ВОСТОК ПОЛУЧИЛ ИНВЕСТОРОВ ВЫБРАНЫ ПЕРВЫЕ ТЕРРИТОРИИ И ПРОЕКТЫ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ