С ФОРМУЛОЙ СПОКОЙНЕЕ

НЕСМОТРЯ НА ПРОБЕЛЫ В НОРМАТИВНОЙ БАЗЕ, ИНВЕСТОРЫ УЖЕ ПРОБУЮТ ФИНАНСИРОВАТЬ КРУПНЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ОДНИМ ИЗ ФАКТОРОВ, СДЕРЖИВАЮЩИХ РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ, ЯВЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕ ТАКИХ ЕГО ФОРМ, КОТОРЫЕ ОБЕСПЕЧИЛИ БЫ ЧАСТНОМУ ИНВЕСТОРУ НОРМАЛЬНУЮ ДОХОДНОСТЬ И ОПТИМАЛЬНОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ. СТАНДАРТИЗИРОВАТЬ ПРОЦЕСС, ПО ОЦЕНКЕ ЭКСПЕРТОВ, НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ: КАЖДЫЙ ПРОЕКТ ТРЕБУЕТ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПОДХОДА. НО СДЕЛАТЬ МЕХАНИЗМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНЫХ КОМПАНИЙ ПРОЗРАЧНЕЕ МОЖНО. МАРИЯ ШТАЕВА

ИНТЕРЕС С ОГРАНИЧЕНИЯМИ Государство предлагает использовать несколько механизмов ГЧП: совместное финансирование с участием средств Инвестиционного фонда РФ, государственно-частное партнерство (ГЧП) при реализации проектов, имеющих общегосударственное значение, в рамках федеральных целевых программ. Одной из форм ГЧП, уже описанной законодательно, является концессия. Она регулируется законом «О концессионных соглашениях».

Чуть позже других придуман контракт жизненного цикла (КЖЦ), когда в рамках одного соглашения объединены стадии проектирования, строительства и последующего содержания объекта. При этом финансирование строительства и эксплуатации полностью или частично осуществляется за счет средств инвестора, получающего доход в виде платежей из соответствующего бюджета после ввода объекта в эксплуатацию.

Генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев считает, что при действующем законодательстве и нынешних экономических условиях механизмы ГЧП не могут быть применимы к проектам развития имеющейся железнодорожной инфраструктуры общего пользования:

— Существуют жесткие законодательные ограничения имущества в обороте, в особенности для магистральных линий. В частности, отсутствует правовая форма принятия инвестором такого имущества для последующего его развития. Кроме того, отсутствует экономический смысл участия потенциальных инвесторов в неэффективных проектах (отсутствие приемлемой возвратности и платности).

Таким образом, законодательство о концессионных соглашениях, как отмечает эксперт, не позволяет ОАО РЖД реализовывать инфраструктурные проекты. Самый яркий пример — проект создания инфраструктуры для высокоскоростного железнодорожного сообщения. Для снятия таких ограничений в закон необходимо включить положения, аналогичные нормам, действующим в отношении государственной компании «Российские автомобильные дороги». А механизм КЖЦ и вовсе требует законодательного закрепления.

«Он относится к договорам, прямо не поименованным в Гражданском кодексе РФ, в действующем законодательстве отсутствуют запреты и ограничения на его заключение. Для формирования единообразного подхода к заключению указанного договора КЖЦ целесообразно законодательное закрепление такой формы ГЧП»,— говорит Федор Пехтерев.

По словам директора департамента исследований и организационно-аналитической деятельности Центра развития ГЧП Максима Ткаченко, пока в России проекты ГЧП на железнодорожной инфраструктуре либо находятся на стадии инициации и разработки, либо представляют собой квази-ГЧП, если участие частного инвестора незначительно либо не привязано к последующей эксплуатации объекта инфраструктуры. Он отмечает отсутствие организационно-правовых форм ГЧП, которые в полной мере обеспечивали бы частному инвестору нормальную доходность и оптимальное распределение рисков.

ПРОЕКТЫ ГЧП РЕДКО БЫВАЮТ ИНТЕРЕСНЫ ИНВЕСТОРАМ: СЛИШКОМ ВЕЛИКИ ЗАТРАТЫ, А ОКУПАЕМОСТЬ НЕОЧЕВИДНА. ОДНО ИЗ НЕМНОГИХ ИСКЛЮЧЕНИЙ — ДОРОГА КЫЗЫЛ—КУРАГИНО В ТУВЕ К ЭЛЕГЕСТСКОМУ УГОЛЬНОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ

«Один из возможных вариантов решения проблемы — наделение ОАО РЖД полномочиями публичного партнера или создание специализированной компании, которая выполнит эти функции. Тем не менее для реализации такого подхода необходимо также решить ряд законодательных проблем»,— говорит Максим Ткаченко.

«Проекты ГЧП редко бывают интересны инвесторам: слишком велики затраты, а окупаемость неочевидна. Одно из немногих исключений — дорога Кызыл—Курагино в Туве к Элегестскому угольному месторождению. Это действительно уникальный проект, для частного инвестора он интересен ввиду богатой минерально-сырьевой базы региона,— говорит аналитик АГК „Градиент Альфа“ Егор Двинянин.— Осваивать эти природные богатства без железной дороги невозможно. Но даже здесь существует масса препятствий к его реализации. Одному частному инвестору потянуть проект сложно, а нескольким — сложно договориться, как делить дорогу (когда она будет построена) и месторождения полезных ископаемых».

Председатель совета директоров ООО «Транспроект» Виталий Максимов говорит, что перспективными проектами являются искусственные сооружения, такие как железнодорожный мост через реку Лена в районе Якутска (второй этап после строительства автодорожного моста), автомобильный и железнодорожный мост через Керченский пролив и железнодорожный мост через Амур, который соединит Нижнеленинское в Еврейской автономной области и Тунцзян в КНР.

«Сейчас реализовать проект ГЧП могут в основном компании, у которых уже есть серьезнейший административный ресурс. Не потому, что специально вставляются палки в колеса, а потому, что ГЧП в России — вещь относительно новая и процессы не налажены»,— отметил Егор Двинянин.

Эксперты предлагают сделать более прозрачными и механизмы ГЧП, поскольку любой объект или магистраль индивидуальны и схема распределения рисков каждый раз выстраивается исходя из конкретных параметров проекта, в том числе с учетом статуса частного партнера.

«Необходим обмен опытом между всеми участниками. Между чиновниками, потому что сейчас некоторые регионы уже накопили определенный опыт, а другие еще и не думали о ГЧП. Внутри бизнес-сообщества и, естественно, между государством и предпринимателями. Наконец, необходим общественный контроль, чтобы население знало, что строится, какую долю средств предоставляет государство»,— предлагает Егор Двинянин.

Однако, по оценке Виталия Максимова, законодательно механизм ГЧП вполне обеспечен как на федеральном уровне, так и в субъектах РФ, на муниципальном уровне, и нуждается лишь в совершенствовании.

«Региональные законы об участии в ГЧП имеют 70 из 83 субъектов РФ,— заявил он „Ъ“.— Многие из них сейчас используются в реальных проектах, в создании реальной инфраструктуры, за которой стоят реальные частные инвестиции, реальные рабочие места и реальный социально-экономический вклад в экономику региона. Речь может идти только об эволюционном процессе совершенствования механизма».

ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ Юрист ART DE LEX Law Firm Кирилл Дозматов полагает, что изменить сложившуюся ситуацию сможет принятие закона «Об основах государственно-частного партнерства в РФ», поскольку исполнительная власть рассматривает привлечение инвесторов в неразрывной связи с развитием конкуренции на железнодорожном транспорте.

«В апреле правительством утвержден План мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном

ДМИТРИЙ АЗАРОВ

ЛИНИЯ ОБСКАЯ—БОВАНЕНКОВО ПОСТРОЕНА С МЕХАНИЗМОМ ГЧП ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ

↑
ПОИСК