



PHOTOPRESS

транспорте, — напомнил эксперт. — Он предполагает расширение возможностей привлечения средств частных инвесторов в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

В ОАО РЖД уверены, что инвесторы уже готовы вкладывать средства в развитие инфраструктуры. Это видно на примере линий Нарын—Лугокан, Кызыл—Курагино. Начальник департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Дмитрий Мухин говорит, что, учитывая крайнюю сложность инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта, целесообразно говорить об оптимальных подходах к организации взаимодействия с потенциальными инвесторами в зависимости от характеристик объекта.

«На отдельных участках с коротким перевозочным плечом, характеризующихся наличием ограничений пропускной способности, может быть целесообразным создание специализированных проектных компаний, в том числе в форме совместных предприятий с якорными грузоотправителями. — считает представитель холдинга. — Такой же метод подходит для строительства объектов, обеспечивающих независимый поток доходов. Например, отдельные вновь строящиеся приграничные и портовые станции, погранпереходы и железнодорожные пункты пропуска».

Специальные компании в этом случае выступают заказчиками и организаторами проектных работ и строительства железнодорожной инфраструктуры, в том числе их финансирования. А после окончания строительства

могут осуществлять ее эксплуатацию. Размер и форма участия ОАО РЖД в капитале такой компании будут согласовываться в каждом отдельном случае с учетом характеристик проекта.

«Принципиальное значение приобретает возможность установления экономически обоснованного локального тарифа за пользование инфраструктурой для сохранения рентабельности на уровне, позволяющем достичь окупаемости инвестиций в приемлемые сроки», — говорит Дмитрий Мухин.

Идея хорошая, но остается проблема. Отсутствует порядок создания специальной проектной компании с особым юридическим статусом и правоспособностью. Есть ограничения в части в ее реорганизации, ликвидации и банкротства. Прорывом, полагают в РЖД, стало принятие в декабре 2013 года закона, который вводит такую организационно-правовую форму, как специализированное общество проектного финансирования.

Привлечь в развитие инфраструктуры средства крупных грузоотправителей, по мнению Дмитрия Мухина, возможно с помощью долгосрочных договоров «вези-или-плати». Грузовладелец как бы авансирует инвестиционные затраты на усиление инфраструктуры.

«Инвестор должен получить гарантии первоочередного обеспечения его потребностей перевозочными мощностями, — отметил представитель РЖД. — Однако широкое внедрение данной формы взаимоотношений требует не только законодательного утверждения, но и внесения

исключений в условия публичного характера договора перевозки железнодорожным транспортом. Они не должны распространяться на объем перевозочных мощностей, созданный в рамках данного соглашения».

Сейчас ОАО «Корпорация развития» в рамках проекта «Урал промышленный — Урал полярный» обеспечивает развитие железнодорожной магистрали Северный широтный ход Обская—Салехард—Надым—Пангоды—Новый Уренгой—Коротчаево. Объем вложений инвесторов по проекту составит порядка 69 млрд руб. без НДС, включая имеющееся незавершенное строительство. Объем бюджетных средств, предусмотренных федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», составит 69,2 млрд руб.

Как рассказала пресс-секретарь ОАО «Корпорация развития» Ольга Судакова, разработана проектная и рабочая документация, получены положительные заключения Главгосэкспертизы России. Выбрана оптимальная схема призывания проекта к путям общего пользования Северной железной дороги. Подписаны соглашения с грузоотправителями об объемах перевозок и тарифных условиях. Актуализирована финансовая модель проекта, в которой уточнены объемы, структура грузов, планируемых к перевозке по железнодорожным линиям Северного широтного хода.

«Результаты, полученные на подготовительном этапе, позволяют начать реализацию проекта уже в 2014 году. Для этого предполагается применить механизм регионального ГЧП, и в настоящее время ведется работа в на-

**УГОЛЬ, ЛЕС И РУДУ ВЫВОЗИТЬ НАДО. НО ВЛАДЕЛЬЦЫ МЕСТОРОЖДЕНИЙ И РЕСУРСОВ САМИ СТРОИТЬ ПУТИ К НИМ НЕ СПЕШАТ**

правлении оптимального распределения рисков проекта между публичным и частным партнерами, в том числе чтобы минимизировать потенциальные обязательства региона и в то же время обеспечить кредитоспособность схемы, возможность привлечения заемных средств при предлагаемом механизме распределения рисков», — говорит Ольга Судакова.

По ее словам, существующий механизм ГЧП нуждается в доработке обеспечения исполнения обязательств публичной стороны в сделках. Необходимо закрепить возможность заключения долгосрочных государственных контрактов за пределами бюджетного цикла планирования при условии их обеспечения государственной программой. Законом (решением) о бюджете должен быть определен объем бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение реализации механизма ГЧП.

Ольга Судакова отмечает также, что инвесторы уверены в необходимости законодательного закрепления долгосрочных бюджетных обязательств, принимаемых в соглашениях о ГЧП.

«Нужно распространить действие контрактов жизненного цикла, заключаемых по схеме концессии, на объекты железнодорожного транспорта», — говорит представитель компании. ■

**ОТСУТСТВУЕТ ПОРЯДОК СОЗДАНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ ПРОЕКТНОЙ КОМПАНИИ С ОСОБЫМ ЮРИДИЧЕСКИМ СТАТУСОМ И ПРАВОСПОСОБНОСТЬЮ. ЕСТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ В ЧАСТИ В ЕЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ, ЛИКВИДАЦИИ И БАНКРОТСТВА**

### ГЧП. ГДЕ РАБОТАЕТ



Реализуется инвестиционный проект строительства 410 км железнодорожной линии Элегест—Кызыл—Курагино. Разработку рабочей документации и выполнение строительно-монтажных работ будет вести компания «СГК-трансстройЯмал», предложившая выполнить работы за 144,3 млрд руб.

В Якутии компанией «Мечел» реализован проект строительства железнодорожного подъездного пути к Эльгинскому угольному месторождению. Железнодорожная линия от БАМа (станция Улак) до Эльгинского угольного месторождения протяженностью 321 км обошлась компании в 40 млрд руб.

