

ДОРОЖНЫЕ СПОРЫ

для реализации самых дорогих инфраструктурных проектов — строительства дорог — необходима синергия сразу трех сторон: государства, инвесторов и кредитных организаций. Объединить усилия позволяют механизмы государственно-частного партнерства. В условиях, когда внешнее финансирование ограничено санкциями, государство стремится еще активнее развивать сотрудничество с частными партнерами.

МАРИЯ КАРНАУХ

ВСЕ В ПЛЮСЕ Ухудшение экономических отношений с Западом стало дополнительным импульсом к развитию государственно-частного партнерства (ГЧП) в России. Как пояснили в Минэкономике, введенные санкции ограничили доступ госбанков к заемному финансированию, что вынудило их еще активнее привлекать частные инвестиции для реализации инфраструктурных проектов. Объединить интересы государства и частного сектора позволяют механизмы ГЧП. «Это именно та сфера, где цели государства и бизнеса сходятся и совместные усилия по принципу разделения ответственности и рисков позволяют найти баланс интересов и могут дать значительный синергетический эффект», — отмечает помощник главы Минэкономки Александра Улюкаева Елена Лашкина.

Система ГЧП выгодна всем ее участникам — прежде всего благодаря разделению рисков. Кроме того, публичную сторону ГЧП избавляет от необходимости искать средства на реализацию проектов: эта обязанность переходит к частному сектору. Что касается самого объекта инвестиций, то он создается по новым технологиям и с применением инноваций, в результате качество жизни конечных потребителей выходит на новый уровень. «В рамках проектов частный сектор привносит в сферу производства и общественных услуг современный организационный опыт, знания, новые управленческие технологии», — напоминает Елена Лашкина. — Пользуясь свободой принятия административно-хозяйственных решений, частный партнер оптимизирует бизнес-процессы, организационную структуру, повышает эффективность принятия решений — использует новаторские подходы к осуществлению государственных инфраструктурных проектов на основе ГЧП».

Частный партнер ГЧП рассчитывает на прибыль, например от эксплуатации платных трасс, что сокращает сроки окупаемости объекта. «Одно из преимуществ механизма ГЧП для государства — оптимизация издержек, поскольку частный партнер заинтересован в «соблюдении сметы» проекта, так как график платежей согласуется до начала строительства, что служит защитой от перерасхода средств», — подчеркивает Елена Лашкина. — Также, как правило, удается заметно сократить сроки ввода объектов в эксплуатацию. Ведь и в данном случае частный партнер прикладывает максимум усилий, чтобы завершить проект как можно скорее, стремясь снизить свои издержки и начать получать оплату».

Наконец, финансовой организации, выдающей средства на реализацию объекта, ГЧП дает возможность увеличить кредитный портфель за счет качественно проработанных проектов с госучастием, то есть с госгарантиями.

КАРТА ДОРОГ По данным Минэкономки, примерно 23% проектов ГЧП реализуется в транспортной инфраструктуре. «При этом в сравнении с другими направлениями суммарная стоимость проектов в транспортной сфере составляет 80% от общей стоимости всех проек-

СИСТЕМА ГЧП ВЫГОДНА ВСЕМ ЕЕ УЧАСТНИКАМ ПРЕЖДЕ ВСЕГО БЛАГОДАря РАЗДЕЛЕНИЮ РИСКОВ

тов. Общий объем привлеченных инвестиций составляет 750 млрд руб.», — отметили в министерстве.

Что касается актуальных проектов дорожной инфраструктуры, то их разработкой занимается государственная компания «Автодор»: программа с 2011 по 2019 год предусматривает возведение и реконструкцию около 2 тыс. км автомобильных дорог. Запланированный объем инвестиций — 1,4 трлн руб., из них 26% — привлеченные частные инвестиции, в том числе банковские кредитные ресурсы.

Реализовывать программу помогает Газпромбанк. «Газпромбанк является одним из наших ключевых партнеров», — подчеркнули в ГК «Автодор».

Также Газпромбанк выступал в роли финансового консультанта ОАО «Столичный тракт» — претендента на строительство и эксплуатацию трассы М11 Москва—Санкт-Петербург на участке 543–684-й км. Общий бюджет проекта составляет 83,1 млрд руб., объем государственного участия — 75%. Частному партнеру предстоит построить трассу общей протяженностью 137,5 км от четырех до шести полос с тремя транспортными развязками. Срок реализации проекта — 2018 год. ОАО «Столичный тракт» по итогам конкурса заняло второе место, однако финансовое закрытие проекта еще не проведено.

Газпромбанк также помогал Республике Татарстан выбрать наиболее обоснованную с коммерческой точки зрения схему реализации проекта платной дороги Шали—Бавлы. Трассу предполагается построить в рамках международного транспортного коридора Европа—Западный Китай. Протяженность дороги — 280 км, ширина — четыре полосы. Бюджет проекта составил 132 млрд руб., срок строительства — 4 года, эксплуатации — 26 лет.

Во многих проектах с участием Газпромбанка речь идет не только о роли банка как кредитора и инвестора, но и о консультациях: инвестиционные эксперты Газпромбан-

ка работают в составе советов ГЧП, созданных при Государственной думе, Министерстве экономического развития, Министерстве финансов, Министерстве транспорта и Министерстве регионального развития.

ПРОЕКТЫ ГАЗПРОМБАНКА Среди собственных проектов Газпромбанка в рамках ГЧП — строительство трассы М1 «Беларусь»: платной автомобильной дороги в обход города Одинцово с выходом на трассу М1 Москва—Минск протяженностью 18,5 км. Общий объем финансирования составил 32 млрд руб., из них частичное финансирование капитальных затрат со стороны частных партнеров — 11 млрд руб. Трасса уже сдана и находится в эксплуатации.

Газпромбанк участвовал в консорциуме инвесторов вместе с УК «Лидер», FCC Construction S.A., Alpine и BauGMBH, Brisa, «Стройгазконсалтинг». «Банк выступил в роли акционера, финансового консультанта и организатора первого в России выпуска проектных облигаций в рамках ГЧП-проекта», — подчеркнули в Газпромбанке.

Еще один проект в рамках ГЧП при участии Газпромбанка — строительство трассы «Западный скоростной диаметр» стоимостью 120 млрд руб. Срок сдачи в эксплуатацию — 2016 год. Газпромбанк выступил акционером, финансовым консультантом, кредитором и организатором финансирования строительства и эксплуатации Центрального участка платной автомобильной дороги в Санкт-Петербурге общей протяженностью 11,7 км (на основании закона Санкт-Петербурга №627–100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»).

Государство предоставило проектную документацию, а частная сторона взяла на строительство и финансирование около 120 млрд руб. (объем государственного участия — 51 млрд руб.).

В ПЛАНАХ Что касается планов по реализации новых проектов, то, как заявили в Газпромбанке, кредитная организация ведет работу в регионах: банк готовится инвестировать средства в строительство дорог и объектов дорожной инфраструктуры (мостов, эстакад) как федерального, так и регионального уровней. «Использование механизмов ГЧП позволяет банку участвовать в реализации крупных инфраструктурных проектов, — подчеркивают в кредитной организации. — Газпромбанк в своей работе использует как возможности регионального законодательства о ГЧП (проект ЗСД реализуется на основе закона г. Санкт-Петербурга №627–100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»), так и федерального».

Так, Газпромбанк планирует участвовать в строительстве пусковых комплексов №1, №3, №4 и №5 Центральной кольцевой автомобильной дороги, автомобильной дороги М3 «Украина» на участках 124–173-й км и 173–194-й км, а также четвертого этапа автодороги М11 Москва—Санкт-Петербург. Кроме того, Газпромбанк участвует в конкурсе на строительство Северного дублера Кутузовского проспекта: частный партнер ГЧП должен будет обеспечить проектирование, финансирование, строительство трассы и ее эксплуатацию. Стоимость проекта — от 40 млрд до 60 млрд руб., срок концессионного соглашения между государством и частным партнером составит 40 лет.

Таким образом, ГЧП позволяет банкам участвовать в масштабных инфраструктурных проектах, где государство принимает на себя определенные обязательства, а государству — получать финансирование и инновационные технологии (тем более что в контроле за их эффективным использованием напрямую заинтересован частный партнер.) Наконец, разделение рисков на руку обоим сторонам. ■



ЗАМИР УСМАНОВ / ТАСС

ПО ДАННЫМ МИНЭКОНОМИКИ, ПРИМЕРНО 23% ПРОЕКТОВ ГЧП РЕАЛИЗУЕТСЯ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

