



ВЛАДИСЛАВ ДОРОФЕЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ»

ШИРОКОМАСШТАБНО, ЭФФЕКТИВНО И ЧЕСТНО

Концессии (а это и есть государственно-частное партнерство, ГЧП) — довольно распространенная мировая практика. Эта модель успешно работала и в России. Вспомним, Китайско-Восточную железную дорогу, которая через Маньчжурию связывала Транссиб с русскими тихоокеанскими военно-морскими базами во Владивостоке и Порт-Артуре, значительно сокращая время в пути. Построена эта дорога была в конце XIX века с использованием инструментов ГЧП. Затем опыт концессий спустя почти четверть века был успешно использован в короткий период нэпа для развития индустриальных предприятий на Урале и в Сибири, когда надо было ускоренно восстанавливать экономику разоренной войной бывшей империи. То есть у нас есть в прошлом свои успешные примеры привлечения частного капитала в стратегические проекты.

Впрочем, теперь уже и в настоящем. Законодательство о концессиях сделало доступным этот механизм. И прежде всего в транспортной инфраструктуре, по причине недоразвитости которой страна просто захлебывается от недостатка дорог и современных аэродромов и аэропортов. В первом ряду потребностей также здравоохранение, туризм, деградирующее коммунальное хозяйство. Это надо было делать вчера, но вчера не было ни денег, ни возможностей, ни законодательства. А теперь есть. И даже уже есть специалисты, которые знают, как, почему, с кем и что делать, чтобы заработал механизм ГЧП. Широкомасштабно, эффективно и честно.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide «Проекты развития»)

Владимир Желонкин — президент АО «Коммерсантъ»
Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ»
Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор АО «Коммерсантъ»
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Владислав Дорофеев — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198
Учредитель: АО «Коммерсантъ».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвоб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

«ДЕНЬГИ БЕЗ МОЗГОВ СМЫСЛА НЕ ИМЕЮТ»

АЛЕКСАНДР БАЖЕНОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЦЕНТРА ПРОЕКТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ (ФЦПФ), УБЕЖДЕН, ЧТО ИНФРАСТРУКТУРА МОЖЕТ СТАТЬ ОСНОВОЙ НОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА. В СТРАНЕ ЕСТЬ УЖЕ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ АМБИЦИОЗНЫЕ ПРОЕКТЫ, И СОЗДАНЫ УСЛОВИЯ ДЛЯ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕХАНИЗМОВ КОНЦЕССИЙ И ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП).

ОАО «Федеральный центр проектного финансирования» (ФЦПФ) занимается подготовкой проектов регионального и городского развития с привлечением внебюджетных инвестиций. Это проекты по развитию социальной, транспортной, коммунальной и энергетической инфраструктуры, проекты по развитию инфраструктуры государственного управления, а также проекты комплексного развития территорий. ОАО ФЦПФ является дочерним обществом государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».

ЭКОНОМИКА ЧУВСТВ

BUSINESS GUIDE: Насколько велика активность частных инвесторов в сфере ГЧП?

АЛЕКСАНДР БАЖЕНОВ: По нашим проектам в различных видах инфраструктуры мы оцениваем, что в каждом присутствует три-пять-семь квалифицированных групп девелоперов-инвесторов-операторов. Этого достаточно, чтобы начать целенаправленно предлагать проекты для конкуренции, запускать программы привлечения частного сектора в каждой отрасли с целевой глубиной его проникновения в объеме 10–20% от объема соответствующих бюджетных вложений.

BG: Но на текущий момент в России частные инвестиции в развитие инфраструктуры все же скорее редкость, чем правило. В чем проблема?

А. Б.: У нас экономика очень чувствительна к развитию инфраструктуры. И в этом смысле возможности экономического роста за счет развития инфраструктуры очень большие. Гораздо больше, чем в экономически развитых странах, где данный потенциал в значительной степени исчерпан и принимаются национальные программы экспорта инфраструктурного комплекса (в Японии примерно то же самое лежит за идеей развития Великого шелкового пути). Но соответствующая система до последнего момента у нас была закрыта: использование концессионных проектов и проектов ГЧП в рамках проектов развития отдельной строкой не планировалось. Расходы на подготовку конкурсов также не планировались, частная инициатива не была легализована. Плюс ограниченность источников долгосрочного финансирования.

В то же время объективно происходят и еще не завершены очень масштабные положительные изменения, позволяющие вписать инфраструктуру в рыночную эконо-



АЛЕКСАНДР БАЖЕНОВ ЯСНО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СЕБЕ ВОЗМОЖНЫЙ ВЗРЫВНОЙ ЭФФЕКТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В МАСШТАБАХ РЕГИОНОВ И СТРАНЫ ЗА СЧЕТ РЫНОЧНОГО РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

мику. Их активное использование, переход на эти новые инструменты взамен традиционных — результат настойчивости, дело времени и вопрос веры в результаты проведенных реформ в этой сфере. Набор инерции нового движения требует времени.

ИДЕОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ

BG: У нас много говорят о необходимости стимулирования экономического роста, в том числе за счет снятия инфраструктурных ограничений, построении экономики развития. В чем, по-вашему, должна заключаться идеология построения экономики развития?

А. Б.: Критерием развития является улучшение социально-экономических условий жизни населения, которое происходит в рамках экономического роста территории. У нас сейчас система построена таким образом, что для финансирования проектов развития мы должны либо искать не-

кие бюджетные ресурсы, либо привлекать внешнее финансирование, наращивая госдолг. При решении многих подобных задач существует экономический потенциал рассчитываться с инвестором. Но этот потенциал мы на сегодняшний день не используем, потому что мы знаем, как его извлечь.

Поэтому господствующая идеология такова: социальная инфраструктура — это не бизнес, ее можно создавать только за счет бюджета, дороги — окупаются одна-другая за счет тарифа, все остальное опять-таки за счет бюджета и т. д.

BG: Это гладко на бумаге... Сразу возникает вопрос: как выбирать те самые проекты, которые дадут конечный эффект?
А. Б.: Давайте тогда посмотрим, как сейчас происходит выбор того самого одного завода. Сейчас есть комиссия по проектному финансированию в Минэкономике, которая из поступивших заявок выбирает в соответствии с определенными критериями. Можно долго обсуждать, насколько правильны эти критерии. Но если бы у нас существовал механизм, позволяющий рассчитаться с инвесторами за экономически эффективный проект из дивиденда роста, проблемы административного отбора просто бы не возникало. Финансирующая структура оценивала бы предложения частного инвестора относительно создаваемого дивиденда роста и, если бы считала его достаточным, дала бы согласие на запуск проекта. Шел бы нормальный процесс, в рамках которого доступ к финансированию получает проект развития, который соответствует критериям финансовой эффективности с учетом его влияния на экономику территории, страны в целом.

ВОЛЯ ВЛАСТИ

BG: Вам не кажется, что идея отбора инвестиционных проектов немного противоречит достаточно сильной тенденции в государственной политике, подразумевающей активное использования механизмов ручного управления?

А. Б.: Может быть, в этом и проблема, что экономика развития ручному управлению противоречит. С другой стороны, мы говорим, что в России создана вертикаль власти. Но при наличии вертикали экономически целесообразно запускать долгосрочные проекты, реализуя механизм управления долгосрочными рисками. И тогда само наличие вертикали может рассматриваться как определенный рычаг экономического роста. Когда же он не работает, получается, что система создана, но не занимается реализацией проектов в том масштабе, на который способна.

BG: То есть вы считаете, что отечественная система власти приспособлена для реализации долгосрочных проектов?

А. Б.: С точки зрения способности политической системы обеспечивать принятие решений, формирование политики на уровне регионов, муниципалитетов, анализ рисков эта часть приспособлена заниматься участием в управлении долгосрочными рисками. А вот экономическая часть, которая по отношению к инфраструктуре является распределительной, не приспособлена. И дальше встает вопрос, кто кого сможет реформировать.

BG: Чтобы что-то реформировать с точки зрения долгосрочной политики, нужна политическая воля. А у любого главы региона есть электоральный цикл. И есть выбор: ввязываться в дорогой долгосрочный проект, который →

КОЛИЧЕСТВО ПРОЕКТОВ ГЧП В РФ, НАХОДЯЩИХСЯ НА РАЗНЫХ СТАДИЯХ ПОДГОТОВКИ И РЕАЛИЗАЦИИ

ИСТОЧНИК: WWW.PPPI.RU., (ЕДИНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ГЧП В РФ), ФЦПФ.

Объекты образования	47
Объекты отдыха и туризма	30
Объекты переработки и утилизации бытовых отходов	50
Объекты социального обслуживания	57
Объекты физической культуры и спорта	44
Коммунальная инфраструктура	671
Объекты культуры, культурного наследия	17
Объекты здравоохранения	121
Транспортная инфраструктура, системы фото и видеонаблюдения	36
Автомобильные дороги	127