Скоростной переход из Европы в Азию

Проект строительства первой высокоскоростной магистрали (ВСМ) перешел в стадию проектирования. После того как будет определена стоимость проекта, определится и его финансовый партнер.

— транспорт —

Илья Вадимович

РЖД удалось запустить между Москвой и Санкт-Петербургом экспрессы, закупив в 2008 году у немецкой компании Siemens первые восемь высокоскоростных поездов, получивших в России имя «Сапсан»

Проект с историей

Ввести Россию в клуб государств, обладающих железнодорожными высокоскоростными магистралями (ВСМ), планировали все без исключения руководители российских железных дорог. Первый проект ВСМ Москва—Санкт-Петербург со строительством выделенного железнодорожного пути для скоростных поездов прорабатывался специалистами Министерства путей сообщения (МПС) в 1990-е годы. Железнодорожники не любят вспоминать об этом провале, завершившемся потерей денег иностранных инвесторов, уголовными делами и огромным котлованом под будущий вокзал в центре Петербурга (на этом месте позже был построен торговый центр «Галерея», где расположилось больше 300 магазинов, 10 кинозалов и боулинг-клуб).

Но желание достичь высоких скоростей у железнодорожников не прошло. Сформированному на базе МПС ОАО «Российские железные дороги» в течение пяти лет удалось запустить между Москвой и Санкт-Петербургом экспрессы, закупив в 2008 году у немецкой компании Siemens первые восемь высокоскоростных поездов, получивших в России имя «Сапсан». Руководитель железнодорожной монополии Владимир Якунин утверждал, что это и есть «высокоскоростное движение», поскольку поезда конструкционно способны развивать скорость до 300 км/ч. Однако из-за того, что поезда курсируют по железнодорожным путям одновременно с грузовыми, пассажирскими и пригородными составами, реальная скорость в движении у них оказалась немногим выше, чем у советского скоростного экспресса Р-200 (только на одном участке, между Окуловкой и Малой Вишерой, «Сапсану» разрешено разогнаться до 250 км/ч, на остальных перегонах он едет не быстрее 220 км/ч).

Тем не менее проект был признан удачным: на маршруте между крупнейшими городами страны «Сапсаны» отобрали у авиаперевозчиков заметную долю пассажиров. Полеты между столицами, конечно, не прекратились, но цены авиабилетов на этом направлении снизились на порядок. Сейчас наземный трафик на этой магистрали практически полностью удовлетворяет платежеспособный спрос. Поэтому инвестировать средства в строительство новых высокоскоростных путей между Питером и Москвой пока признано нецелесообразным.

Инженеры набирают скорость

Приоритетным проектом строительства «настоящей» высокоскоростной магистрали стала трасса ВСМ-2 между Москвой и Казанью с возможностью продления путей до Екатеринбурга и Челябинска. Многолетняя эпопея общественных и межведомственных дискуссий о реализации ВСМ-2 неожиданно завершилась весной текущего года подписанием в Москве российско-китайского меморандума о сотрудничестве, который и дал старт проекту. Причем конечной остановкой на магистрали был заявлен Пекин. Правительство РФ выделило средства на проектирование: на 2015 год бюджет предоставит 6 млрд руб., в 2016 году — еще около 15 млрд руб. (всего 20,9 млрд руб.). Ориентировочная стоимость строительства магистрали сегодня оценивается в 1,07 трлн руб., уточнена она будет лишь после подготовки проекта и утверждения его Главгосэкспертизой России. По оценкам первого вице-президента ОАО РЖД Александра Мишарина, курирующего проект ВСМ-2, эта работа будет завершена к концу 2016 года.

Уже сформирована совместная российско-китайская рабочая группа, которая курирует проектирование магистрали и прорабатывает организационно-финансовую модель проекта. Первый вице-президент Газпромбанка Сергей Некрасов, входящий в ее состав, рассказал „Ъ“, что группа собирается регулярно в разных форматах в Китае и России, в октябре состоялось четвертое заседание группы в китайском городе Ченду, столице провинции Сычуань.

«Мы, финансисты, порой с завистью смотрим на продвижение технической подгруппы, ее прогресс впечатляет»,— рассказывает Сергей Некрасов. По его словам, на полигоне прохождения будущей трассы вовсю идут изыскательские работы, специалисты Мосгипротранса и китайской строительной компании CREEC уже начали бурение на 76 из 91 инженерной скважины. Господин Некрасов отмечает, что на этом этапе подготовить технический проект и утвердить его в Главгосэкспертизе — важнейшая часть проекта, ведь только когда он будет полностью готов и будут понятны все инженерные решения и уточнены затраты, появится возможность представить проект инвесторам.

«Сейчас, когда работа по проектированию и уточнению стоимости проекта еще продолжается, представляется затруднительным просчитать его финансовую отдачу и денежные потоки, чтобы определять приемлемые условия финансирования»,— отмечает Сергей Некрасов. Он добавляет, что не позже первого квартала 2016 года ответственное за проект дочернее общество ОАО РЖД компания «Скоростные магистрали» должна объявить и провести конкурс по выбору группы консультантов по проекту, которая будет включать крупный банк, консалтинговую компанию из числа «большой четверки» и юридическую фирму.

Экономика рисков

Сейчас финансисты государственных банков и финансовых институтов Китая и России обсуждают предварительные подходы к формату межгосударственного сотрудничества в проекте ВСМ-2. Как ранее заявлял Александр Мишарин, взаимодействие будет организовано на принципах ГЧП: для строительства и эксплуатации магистрали предполагается использовать концессионные механизмы. Сергей Некрасов подтверждает, что проект действительно может быть осуществлен в формате концессии, однако и с российской, и с китайской стороны на месте частного партнера, скорее всего, окажутся только государственные компании.

«Одна из задач финансовых консультантов проекта — провести так называемый market-sounding, то есть выслушать мнения и замечания потенциальных инвесторов о проекте,— рассказывает Сергей Некрасов.— С ними нужно встретиться и точнее понять, кто из них готов заходить в проекты с подобным сроком окупаемости, готовы ли они работать в этой комбинации государственных и частных интересов, какие риски они будут готовы нести и на каких условиях. Исходя из этого мы сможем понять, кто будет потенциальным инвестором в акционерный капитал, кто будет вкладываться в финансовые инструменты — выкупать облигации, предоставлять гарантии и кредиты в той или иной валюте».

Кстати сказать, проблема валютных рисков — одна из самых нетривиальных задач, которую потребуется решить российским и китайским финансовым властям. По словам Сергея Некрасова, в таком огромном проекте эта проблема становится очень важной. «Решать ее придется,— отмечает он.— Здесь дело даже не в объемах, а в сроках: в настоящее время не существует инструментов по долгосрочному хеджированию валютного риска по такой паре, как рубль/юань». Он отмечает, что китайские компании весьма консервативны в этих вопросах, но во многом потенциал решения валютной проблемы находится на российской стороне, так как единой стратегии в этом вопросе нет даже у Минфина и ЦБ РФ. По словам господина Некрасова, первые шаги в этом направлении уже сделаны — например, центральные банки двух стран заключили в 2014 году договор о валютном свопе на $24 млрд. «На мой взгляд, нужно предлагать российским компаниям, банкам и, может быть, даже государству размещать свои облигации в юанях на российской бирже, где для этого нет преград, а в перспективе и на Шанхайской бирже. Логично будет ожидать и размещений китайских партнеров в рублях. И именно над таким алгоритмом наш банк активно работает. Таким образом, у контрагентов по торговым операциям была бы валюта и они не несли бы на себе валютные риски»,— предлагает первый вице-президент Газпромбанка.

Высокоскоростные переговоры

Учитывая геополитический характер проекта ВСМ-2, в переговорах по проекту задействованы самые высокие политические круги стран-участниц. В октябре в ходе инвестфорума «Россия зовет!», отвечая на вопрос главы немецкого концерна Siemens в России Дитриха Меллера, президент РФ Владимир Путин предложил немецкому бизнесу подумать не только о контрактах на поставку оборудования и технологий для ВСМ, но и о финансировании проекта в целом. «При осуществлении таких крупномасштабных проектов, как высокоскоростное железнодорожное движение, в данном случае Москва—Казань и дальше, это вопрос экономических параметров, стоимости, в том числе стоимости кредитных ресурсов. Это уже вопрос не к нашему правительству, а к вашему: если участникам таких проектов будет ограничен доступ к европейскому финансированию, то тогда у нас вариантов не так уж и много остается. И в этом случае предложение китайских партнеров об участии в финансировании может быть решающим»,— сказал Владимир Путин.

Сергей Некрасов из Газпромбанка отмечает, что двери для западных партнеров «не просто не закрыты, а широко распахнуты».

Более того, по мнению многих экспертов, сейчас у России выгодная переговорная позиция: немецким технологиям, к которым явно тяготела железнодорожная монополия в прошлые годы, теперь есть альтернатива в виде китайского предложения. С другой стороны, и в переговорах с китайскими партнерами Москва может требовать приемлемые условия финансирования, имея возможность вернуться на западный рынок, который по-прежнему считает Россию перспективной для сбыта своей высокотехнологичной продукции.

Поскольку китайская экономика имеет огромный запас прочности и этот проект имеет стратегический характер для КНР, долгосрочный кредит может быть предоставлен практически под любой процент, отмечает Сергей Некрасов. Однако в китайских кредитах нередко присутствуют условия, привязывающие заемщика к поставкам китайского оборудования или выполнению иных сопутствующих условий. Таким образом, финансирование может быть формально недорогим, но связывает заемщика привнесенными в контракт другими элементами. По словам Сергея Некрасова, китайская сторона предлагала России предоставить льготный кредит на проектирование магистрали, но «очень хорошо, что на данном этапе Россия смогла найти источники финансирования сама и обойтись без жестких обязательств перед китайской стороной». При этом стратегическое партнерство с Китаем при реализации ВСМ-2, несомненно, открывает долгосрочные позитивные перспективы не только перед непосредственными участниками будущих сделок, но и перед всеми отраслями российской экономики, которые будут задействованы в этом глобальном проекте, говорит первый вице-президент Газпромбанка.

Виктор Аносов

С Китаем по пути

— дружба народов —

Выдвинутая лидерами КНР инициатива «Один пояс — один путь» породила много ожиданий в России и мире. Существует как минимум четыре причины появления такой инициативы. И каждая из них ставит во главу угла реализацию глобальных инфраструктурных проектов.

Reuters

Драйвером роста китайской экономики был не только экспорт продукции, но и беспрецедентный инфраструктурный бум. За 15 лет Китай обзавелся самой протяженной в мире сетью высокоскоростных железных дорог

Путешествие на Запад

Словосочетание «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) было впервые произнесено председателем КНР Си Цзиньпином в сентябре 2013 года, во время выступления в астанинском Назарбаев-университете. Китайский лидер, официально возглавивший государство в марте, отправился в свое первое евразийское турне, кульминацией которого стало участие в саммите G20 в Санкт-Петербурге. Центральноазиатская часть этой поездки напоминала поход в супермаркет: в каждой из столиц региона товарищ Си объявлял о подписании контрактов на миллиарды долларов, суть которых покупка Пекином долей в сырьевых компаниях и крупных инфраструктурных проектах. Как рассказывают китайские дипломаты, перед поездкой в Пекине искали какой-то красивый образ, который бы помог убедить страны региона в дружественности намерений КНР и выгоде сотрудничества. Древний Шелковый путь, который объединял Китай с Европой и Ближним Востоком в Средние века, понравился самому Си Цзиньпину, и, взяв этот образ за основу, ему написали речь. Тогда никто даже в Китае не предполагал, что начнется потом.

Концепция ЭПШП вызвала огромный отклик и в Центральной Азии, и в самом Китае. Многочисленные мозговые центры при руководстве КНР начали придумывать, чем бы ее наполнить. Вскоре эксперты выдвинули по крайней мере четыре объяснения того, что такое ЭПШП и зачем он нужен Китаю. Первое из них — социально-экономическое. В 1990-е и 2000-е годы экономика КНР росла в среднем на 10,5% в год. Драйвером роста был не только экспорт продукции, но и беспрецедентный инфраструктурный бум. За 15 лет Китай обзавелся самой протяженной в мире сетью высокоскоростных железных дорог, новыми многополосными шоссе, десятками аэропортов. За время бума возникли сотни крупных и успешных компаний, а строительная отрасль генерировала миллионы рабочих мест. Теперь бум подходит к концу: вся нужная инфраструктура построена, и избыточные мощности вместе с рабочими руками надо куда-то девать. Вывести эти мощности на внешние рынки и начать строить огромную сеть наземных путей в ЕС через Евразию — возможное решение социальной проблемы.

Второе объяснение — более экономическое. Китай превратился в мирового экспортера за счет миллионов дешевых рабочих рук, сконцентрированных в приморских провинциях КНР. Однако стоимость рабочей силы там растет, ужесточается и трудовое законодательство. Правительство КНР еще с середины 2000-х начало стимулировать перенос производства вглубь территории, предоставляя налоговые льготы и субсидируя тарифы для транспортировки товаров. Например, тайваньская компания Foxxcon, собирающая продукцию Apple, несколько раз переносила свои фабрики. Но теперь рабочая сила дорога и в центральном Китае, так что нужно двигаться дальше на запад. Соответственно, растут и логистические издержки, к тому же порты Восточного Китая и так работают на пределе своих возможностей. И тут идея «большой дороги в Европу» начинает выглядеть привлекательно: по времени путь из Урумчи в Берлин занимает втрое меньше морского пути из Шэньчжэня в Гамбург. А разница в цене в те же три раза может быть компенсирована за счет развития инфраструктуры.

Третье объяснение появления ЭПШП — геополитическое. После того как США объявили о своем возвращении на Тихий океан, в Пекине опасаются, что Вашингтон начнет сдерживать амбиции растущего Китая, в том числе за счет активизации конфликта в Южно-Китайском море. Китайские силовики всерьез опасаются, что в случае конфликта американский флот будет осуществлять морскую блокаду Китая. А значит, стране нужны наземные пути снабжения.

Наконец, четвертая теория — дипломатическая. Большинство соседей по континенту относятся к растущему Китаю с огромным недоверием, так что для улучшения отношений нужно сделать соседям что-то хорошее, например засыпать их масштабными инфраструктурными инвестициями. Это особенно важно для Центральной Азии, соседствующей с неспокойным Синьцзян-Уйгурским автономным районом. Инвестиции, по мысли близких к китайскому правительству экспертов, могут предотвратить экспорт нестабильности.

Все эти теории не противоречат друг другу. Так или иначе, спустя полтора года после речи в Назарбаев-университете Си Цзиньпин, выступая в марте текущего года на экономическом форуме в Боао, представил «дорожную карту» проекта. К тому времени Пекин выдвинул еще одну инициативу — «Морской Шелковый путь XXI века», направленную на улучшение портовой инфраструктуры в Юго-Восточной Азии и на Тихом океане. Оба проекта, морской и наземный, объединили в мегапроект «Один пояс — один путь». В документе, который подготовил Госкомитет по реформе и развитию КНР (бывший Госплан), указаны пять принципов реализации проекта: содействие развитию транспортной и прочей «жесткой» инфраструктуры, снятие таможенных и прочих нетарифных барьеров для торговли, развитие сети соглашений о зонах свободной торговли, продвижение использования национальных валют в торговых расчетах, а также укрепление гуманитарных контактов.

Четких официальных маршрутов ЭПШП в документе нет, а единственным упомянутым проектом стала высокоскоростная магистраль Москва—Казань. Несмотря на расплывчатость концепции, интерес к программе «Один пояс — Один путь» за пределами Китая огромен. Во многом это объясняется теми ресурсами, которые Пекин готов выделить на его развитие. В 2014 году был запущен Фонд Шелкового пути со стартовым капиталом $40 млрд. Руководство Банка развития Китая (аналог ВЭБа) заявило, что до 2020 года выделит на проекты «Шелкового пути» до $1 трлн. Кроме того, весной текущего года был запущен Азиатский банк инфраструктурных инвестиций с начальным капиталом $100 млрд, часть ресурсов которого тоже пойдет на поддержку ЭПШП. Весь мир, затаив дыхание, стал ждать прихода больших китайских денег.

Операция «Сопряжение»

В России выступление Си поначалу проигнорировали. Однако уже в 2014 году в Москве началась дискуссия о том, представляет ли ЭПШП угрозу для российских интересов в Центральной Азии. В ноябре 2014 года в совместном заявлении президента РФ Владимира Путина и Си Цзиньпина по итогам встречи на саммите ШОС в Душанбе указано, что Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и ЭПШП будут сотрудничать, но деталей не приводилось. Лишь в марте нынешнего года, выступая в Боао, первый вице-премьер Игорь Шувалов изложил более или менее детальное видение этого сотрудничества российской стороной. Из его выступления стало очевидно, что Россия будет воспринимать ЭПШП не как вызов, а как возможность для ЕАЭС. В свою очередь, ЕАЭС может быть выгоден для китайских планов строительства наземного маршрута транспортировки грузов в Европу благодаря инструментам Таможенного союза и необходимости проходить всего две таможенные границы при следовании грузов через Казахстан, Россию и Белоруссию. 8 мая, накануне Парада Победы, лидеры двух стран подписали совместное заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП. Довольно расплывчатый политический документ фиксировал несколько важных вещей: готовность отложить чувствительный вопрос о создании ЗСТ на будущее, а также создание рабочей группы по сопряжению на уровне МИДов.

Пока еще слишком рано говорить о каких-либо результатах сопряжения — рабочая группа встретилась один раз в Пекине. Подключение России к инициативе пока носит символический характер. Так, Фонд Шелкового пути должен до конца года закрыть сделку по покупке 9,9% в проекте НОВАТЭКа «Ямал СПГ» и присматривается к вложениям в финальную стадию российско-китайского проекта возведения моста через Амур. Во время сентябрьского визита Владимира Путина частный бизнес использовал бренд Шелкового пути для продвижения проектов. Так, En+ Олега Дерипаски подписал соглашение с Huawei о строительстве дата-центров в Иркутской области для китайского рынка «в рамках проекта ЭПШП». Кроме того, Росавтодор и ОАО РЖД подписали меморандумы с Банком развития Китая и Китайской железной дорогой, которые укладываются в идеологию сопряжения, но в обоих случаях остается ждать конкретных контрактов.

Пока еще, как показывает первый опыт реализации стратегии ЭПШП, у самих китайцев нет четких планов и конкретного набора проектов. А значит, составить список таких проектов и предложить условия сотрудничества должны будут страны, через которые пойдет «Шелковый путь».

Александр Габуев,
руководитель программы «Россия в АТР» Московского Центра Карнеги