

Review Инфраструктура

Широтный подход

Эффективность концессионных механизмов при строительстве инфраструктуры будет впервые проверена железнодорожниками в России на проекте Северного широтного хода, строительство которого должно начаться до конца текущего года при участии ОАО «Российские железные дороги», «Газпрома» и частных инвесторов.

— железная дорога —

Инициатива снизу

В начале июля администрация Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) сообщила, что для начала работ по строительству железной дороги Северный широтный ход (СШХ), соединяющей Северную и Свердловскую железные дороги ОАО РЖД в районе полуострова Ямал, все готово. Пакет документов для заключения концессионного соглашения подготовлен, согласован с Минтрансом и направлен в правительство РФ. Остается лишь дожидаться соответствующего распоряжения премьер-министра Дмитрия Медведева и подписать концессионное соглашение с подрядчиком, который уже найден. По итогам конкурса, объявленного Минтрансом РФ в феврале, партнером государства по строительству и эксплуатации новой дороги станет компания «СПК-Концессионер» — консорциум ОАО РЖД и строительной фирмы «Спецтрансстрой» (СТС) бизнесмена Юрия Ребильяна.

Как сообщили «Ъ» в пресс-службе ОАО РЖД, по состоянию на 5 июля уставный капитал «СПК-Концессионер» составляет 1,8 млрд руб. Контрольный пакет в размере 50,1% находится во владении ООО «Управляющая компания СШХ» (согласно данным kartoteka.ru, принадлежит СТС), 49,9% — у АО «КРП-Инвест» (100% минус одна акция принадлежит ОАО РЖД). «Привлечение дополнительных участников для реализации проекта не планируется», — сообщили «Ъ» в пресс-службе компании.

Монополия давно сотрудничает с СТС, которая недавно стала основным владельцем «Южтрансстрой» — одного из крупнейших подрядчиков ОАО РЖД по инфраструктурным стройкам последнего времени. Эта компания была одним из подрядчиков при строительстве совмещенной автомобильно-железнодорожной магистрали между олимпийскими объектами в Сочи Адлер—Красная Поляна (общая стоимость строительства — 266 млрд руб.), реконструкции БАМа (подряд на 62 млрд руб.), строительства железнодорожных подходов к мосту через Керченский пролив и развития сети железных дорог на полуострове Тамань в Краснодарском крае.

Впрочем, выбор частного партнера был в значительной степени predetermined. Концессия по строительству и эксплуатации СШХ является одним из немногих в России ГЧП-проектов, использующих механизм «частной инициативы», когда идея о его реализации предлагается не государством, а одним из потенциальных инвесторов. Процедура, регламентированная законодательством, предполагает публикацию проекта соглашения и проведение открытого конкурса, в ходе которого другие потенциальные участники могут предложить лучшие условия. Таковых не оказалось: согласно

сообщению Минтранса РФ, на конкурс была подана всего одна заявка.

Девять к одному

Объектом концессионного соглашения станет новый железнодорожный путь от станции Лабитнанги Северной железной дороги до станции Надым Свердловской железной дороги общей длиной 405 км, включая мостовой переход через Обь (3,2 км) с подходами к нему (13,69 км со стороны Салехарда и 24,82 км от станции Лабитнанги), мост через р. Надым (1,33 км) и линейный участок Салехард—Надым (361,5 км). Общая стоимость проекта без учета стоимости реконструкции участков в зоне ответственности ОАО РЖД и «Газпрома» оценивается на уровне 113,1 млрд руб. (около \$1,8 млрд).

Государственные инвестиции в строительство СШХ составят 12,7 млрд руб., то есть меньше одной десятой от стоимости объекта. По условиям концессионного соглашения капитальный грант будет выплачен концессионеру тремя траншами: 900 млн руб. будет переведено в 2019 году, 9,91 млрд руб. — в 2020 году и 1,89 млрд руб. — в 2021 году.

Отвечая на вопрос о других источниках финансирования проекта (свыше 100 млрд руб.), в ОАО РЖД сообщили «Ъ», что на инвестиционной стадии расходы будут осуществляться за счет кредитов коммерческих банков, а также вкладов акционеров в уставный капитал компании и предоставления ими корпоративных займов, не уточнив распределения финансирования по источникам. Компенсация строительных расходов и привлеченных заемных денег будет осуществляться за счет доходов от коммерческой эксплуа-

тации дороги в течение 30 лет — до завершения концессии в 2052 году.

Банки уже готовят свои предложения по финансированию СШХ. Один из собеседников «Ъ» в Газпромбанке неофициально подтвердил интерес к проекту, сообщив, что банк уже направил в ОАО РЖД свои предложения по финансированию первой железнодорожной концессии. По его словам, входит в акционерный капитал СШХ Газпромбанк не планирует, тем более что концессионеры и не делали такого предложения финансовым структурам.

Формула успеха

Оперировать построенной инфраструктурой — перевозить грузы и предоставлять инфраструктуру для других потенциальных перевозчиков — будет сам концессионер, а концедент в лице Минтранса РФ — внимательно следить за его экономическими показателями. Согласно проекту концессионного соглашения, государство будет ежегодно получать от оператора фиксированную плату (установлена на уровне 100 тыс. руб.), а в случае прибыльности проекта — «часть сверхдохода» концессионера от эксплуатации, рассчитываемого по формуле в зависимости от объемов выручки, чистой прибыли и величины долговой нагрузки оператора.

Если фактическая выручка превысит плановые показатели, заложенные в финансовой модели проекта, то государство будет рассчитывать на 30% этой суммы. Аналогичный показатель будет рассчитываться по чистой прибыли концессионера, но доля государства от этого превышения будет составлять уже 70%. Выбор размера платы будет производиться по наименьшей сумме из двух вариан-



Через заполярный порт Сабетта на Ямале грузы с железной дороги будут уходить на Северный морской путь

тов расчета, а сам платеж будет осуществлен лишь при условии отсутствия у концессионера невыполненных обязательств по выплате основного долга по кредитам и займам.

Защита частника

Если доходность оператора будет ниже запланированных значений, в соглашении зафиксированы компенсации государством минимального гарантированного дохода концессионера на стадии эксплуатации СШХ, что специалистами по ГЧП считается одной из самых удачных схем распределения рисков между публичным и частным партнерами в инфраструктурных проектах. Поскольку доход от проекта будет формироваться за счет объемов грузовых перевозок и величины тарифов, то в случае отклонения выручки от плановых показателей в меньшую сторону государство готово субсидировать экономику частного партнера за счет платы концедента.

Как пояснили «Ъ» в ОАО РЖД, тарифы на грузоперевозки и проезд пассажиров по новой линии будут устанавливаться в соответствии с имею-

щимся в РФ порядком, то есть через постановления Федеральной антимонопольной службы. Таким образом, устанавливая возможность платы концедента, государство берет на себя ответственность за установление тарифов за проезд ниже запланированных и одновременно снимает с концессионера «риски трафика» в случае, если объемы грузоперевозок не будут соответствовать прогнозам.

Впрочем, эти выплаты из бюджета будут происходить лишь в том случае, если недостаток доходов не вызван «действиями или бездействием концессионера». В проекте соглашения перечислено 11 условий, в соответствии с которыми субсидия государства может быть снижена на сумму дохода, не полученного по вине концессионера. Среди них — недостаток информации о формировании грузоотправителей о возможностях и условиях перевозки, необоснованный отказ в перевозке или заключении договора с грузоотправителями и другими железнодорожными перевозчиками по использованию инфраструктуры, некачественное оказание услуг клиентам и др.

Арктическая альтернатива

Прогноз грузопотока по новой линии установлен на уровне 23,9 млн

тонн в год к 2025 году, отмечают в ОАО РЖД, преимущественно за счет транспортировки газового конденсата и нефтяных грузов. В то же время соединение Северной и Свердловской железных дорог с помощью СШХ позволит сократить протяженность транспортных маршрутов от месторождений полезных ископаемых в северных районах России до портов Балтики на 700–800 км, что, в свою очередь, позволит разгрузить наиболее напряженные участки железнодорожной сети ОАО РЖД за счет добавления «арктической» альтернативы «южным широтным ходам» — Транссибу и БАМу. Все это должно привести к дополнительному ускорению движения грузов по железной дороге, улучшению оборачиваемости подвижного состава операторов грузовых вагонов и снижению транспортных издержек грузоотправителей, говорится в конкурсной документации по проекту в разделе целей и задач реализации проекта.

Впрочем, участники рассчитывают и на дополнительную грузовую базу за счет реализации других инфраструктурных проектов, прежде всего на Ямале. В эти же сроки должен быть реализован еще один крупный ГЧП-проект в регионе — строительство новой железнодорожной линии от крупнейшего промышленного поселка Бованенково до морского порта Сабетта, где строится завод по производству СПГ и отгрузке его танкерами по Северному морскому пути. Новая линия длиной 170 км строится с участием «Газпрома», правительства ЯНАО и частной компании «ВИС-Трансстрой».

По словам участников этого проекта, соединение железнодорожных линий ОАО РЖД с инфраструктурой «Газпрома» и портом Сабетта, призванным стать конечной точкой СШХ с выходом в мировой океан через Северный морской путь, может дать прирост ВВП страны на уровне 7–9%. Прежде всего этим доступом к европейскому и другим мировым рынкам смогут воспользоваться разработчики месторождений полезных ископаемых и перерабатывающие предприятия в ЯНАО, Уральском федеральном округе, Западной и Восточной Сибири, а в перспективе это направление может стать более привлекательным для транзитных перевозок грузов между Юго-Восточной Азией и Европой, нежели «длинный» путь вдоль южных границ России.

Роман Стрельцов

ВОСКРЕШЕНИЕ «МЕРТВОЙ ДОРОГИ»

Нынешний проект строительства Северного широтного хода уже как минимум третья попытка освоить промышленный и геополитический потенциал северных территорий России с помощью железных дорог. В первой половине прошлого века советское правительство разработало проект Трансполярной магистрали прежде всего для решения военно-оборонительных задач. Строительство велось в режиме строгой секретности силами заключенных, работавших в нечеловеческих условиях Заполярья, за что стройка была прозвана «мертвой дорогой». Сразу после смерти Сталина заполярный проект было решено законсервировать, но из-за нехватки средств на консервацию недострой был просто брошен.

Реванимировать проект попытались лишь в середине 2000-х годов: за организацию строительства взялась госкорпорация «Урал Промышленный — Урал Полярный», занимавшаяся развитием инфраструктуры перспективных месторождений полезных ископаемых на северном Урале и на Ямале. Компании удалось привлечь инвесторов и договориться об инвестициях в проект со стороны государства, ОАО РЖД, «Газпрома» и крупных иностранных компаний, но из-за экономического кризиса 2008 года проект свернули, была построена лишь автомобильная часть моста через Обь в Салехарде.

Совпадение нынешнего маршрута СШХ со «сталинским» секретным проектом отнюдь не свидетельство чудесной прозорливости «вождя народов». Стратегический план развития железнодорожной сети на обширных территориях Сибири и Дальнего Востока с помощью нескольких широтных ходов был разработан еще в дореволюционные

времена. А чем ближе транспортная магистраль к северным широтам, тем короче путь между восточными и западными окраинами евразийского континента.

Единственным полностью построенным широтным ходом, по которому можно добраться от Атлантического до Тихого океана, стал Транссиб, соединивший Петербург и Владивосток. Магистраль до сих пор остается самой длинной железной дорогой в мире (почти 10 тыс. км) и главной железнодорожной артерией России с грузооборотом свыше 100 млн тонн в год.

В восточной части страны Транссиб «дублируется» расположенным севернее от него БАМом, выходящим на порты Ванино и Советская Гавань в соединенным с Транссибом несколькими вертикальными «перемычками». В западную часть страны БАМ продолжится Северо-Сибирской железнодорожной магистралью (Севсиб) — железнодорожной линией длиной почти 2 тыс. км от Усть-Илимска до Нижневартовск. Возведение этого участка может очень скоро дать отдачу, поскольку соединительные «отростки» от Транссиба уже построены: Севсиб соединит Сургут и станцию Нижневартовск-1 Свердловской железной дороги со станциями Белый Яр Западно-Сибирской дороги, станциями Лесосибирск и Карабула Красноярской железной дороги и Усть-Илимск Восточно-Сибирской железной дороги.

Но полностью извлечь коммерческие преимущества из «среднего» широтного хода ОАО РЖД выйдя лишь при продолжении магистрали дальше на Запад, реализовав проект «Баренцкомур» — соединение Свердловской и Северной железных дорог и продолжение линии до порта Индига

в Баренцевом море. Вместе со строительством Севсига проект «Баренцкомур» включен в Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

Нынешний проект строительства Северного широтного хода является частью значительно более масштабного проекта под историческим названием Великий северный железнодорожный путь (ВСЖД), который призван соединить Атлантический и Тихий океаны примерно на широте Полярного круга. Его началом на северо-западе России можно считать действующий участок Северной железной дороги от станции Котлас в Архангельской области до станции Лабитнанги в ЯНАО, который к 2023 году будет продлен до станции Корочаево на Свердловской железной дороге и приобретет выход к морскому порту Сабетта на Ямале. Но это еще не все: от Корочаево железная дорога пойдет дальше на восток, пересечет Енисей, где резко свернет на север к глубоководным портам Игарка и Дудинка (последний уже соединен действующей железной дорогой с Норильском).

Только после этого можно будет говорить о продолжении ВСЖД дальше — строительстве магистрали длиной около 6 тыс. км до самой Чукотки, что заложено в перспективной схеме развития железных дорог РФ до 2050 года. Несмотря на гигантские объемы строительства и неопределенность сроков реализации такого проекта, его финальной частью объявлено создание железнодорожной паромной переправы или моста через Берингов пролив для соединения с железнодорожной системой на Аляске, если к тому времени в США будет принято принципиальное решение о строительстве там железных дорог.

«Региональные закатчики не готовы на инвестиции в будущее»

— инновации —

Инновационные технологии и материалы при строительстве инфраструктурных объектов активно применяются в ГЧП-проектах и на крупных федеральных стройках, но для их внедрения в регионах существуют объективные препятствия, рассказал «Ъ» генеральный директор петербургской строительной компании «АБЗ-Дорстрой» ЛЕОНИД ГИНДИН.

— Насколько активно сегодня применяются инновационные технологии в строительстве автодорожной инфраструктуры? — В России в большинстве случаев плачевное состояние дороги связано с тем, что в советские годы не думали о будущих нагрузках. Поэтому сегодня автотрассы не отвечают современным требованиям. Отсюда и колея, и уходящие в канавы дороги, и старое основание, которое в условиях весеннего паводка просто уничтожается грузовым транспортом.

Сейчас, конечно же, несколько другой подход, нежели в советское время. Есть зарубежные технологии, есть свои разработки и компетенции, ведется глубокое прогнозирование нагрузок на автодорожную



сеть. Так что можно с уверенностью сказать, что отрасль шагнула вперед. — **Какие конкретно инновации можно привести в пример?** — Например, мы применяли самые современные типы асфальтобетона для устройства верхнего покрытия дорожной одежды на Западном скоростном диаметре. Это литой асфальт и щебеночно-мастичный асфальт с применением полимер-битумного вяжущего. Материалы, которые используются в обоих видах асфальта, почти в два раза замедляют срок старения покрытия. Химические связи внутри обычного битаума с учетом наших природно-климатических условий через три года эксплуатации уже начинают разрушаться, начинается процесс эрозии. Отсюда и быс-

трый износ со всеми вытекающими последствиями в виде колеи и ям. В нашем случае этот процесс наступает не на третью зиму, а на пятую.

— **Насколько такое покрытие дороже «обычного»?**

— Грубо говоря, нужно потратить лишние 20 копеек на каждый рубль. Но эти самые 20 копеек экономят в течение двух лет дополнительный рубль.

— **В этом и состоит главный принцип инноваций в строительстве — потратить на строительство больше, а сэкономить на эксплуатации?**

— В проектах государственно-частного партнерства, когда инвестор думает на десятилетия вперед, приоритетная задача — сделать именно содержание объекта более дешевым. Инвестор считает различные варианты создания объекта при помощи новых технологий и материалов так, чтобы вложенный сегодня рубль дал экономии два рубля в будущем, поэтому применяемые материалы и качество строительства играют важную роль.

Но в таких проектах важно не только это. Как правило, инвестору нужно не только построить инфраструктурный объект, но и обеспечивать оказание услуги, за которую собирается плата с пользователей, будь то дорога или, к примеру, трам-

вайная линия. Это обстоятельство подталкивает инвестора применять такие технологии, которые используют автоматизированное управление пассажиропотоком или автомобильным движением на построенной инфраструктуре с тем, чтобы это было удобно в будущем и минимизировало расходы на поддержание этой услуги.

— **Получается, что только ГЧП-проекты позволяют применять инновации в инфраструктуре?**

— Я бы так не сказал. Технологии, связанные с применением новейших материалов при строительстве активно используются и в государственных контрактах. Другое дело, что в случае государственного контракта ценообразование, связанное с ценовой экспертизой, не стимулирует к применению новых технологий. Новые технологии применяются в наибольшей степени на федеральных проектах, где заказчиком выступает либо ГК «Автодор», либо Росавтодор. К сожалению, региональные заказчики оказываются очень ограничены в финансах и не готовы на инвестиции в будущее. Те инновации, которые не ведут к экономии в текущем финансовом году, в основном не принимаются региональными заказчиками.

Если можно сэкономить уже прямо сейчас и сделать квадратный метр дорожного полотна не за рубль,

а за 90 копеек, тогда их используют, но если сегодня нужно потратить на 10 копеек дорожке, пусть даже и сэкономить рубль в ближайшее десятилетие, тогда такие инновации отменяются из-за дефицита текущего бюджета. Единственное исключение — это когда объект строится за счет субсидий из федерального бюджета. Так что основная проблема — это государственное ценообразование, которое состоит из цепочки проектирование — подтверждение сметной стоимости — строительство. При этом экспертиза нацелена на снижение стоимости именно строительства, а не последующей эксплуатации.

У ГЧП-проектов такого ограничения теоретически нет. Подтверждение в экспертизе, конечно, нужно, но определяющую роль в выборе новых технологий играет инвестор, а не государство, поскольку именно частный партнер, как правило, отвечает и за проектирование, и за последующую эксплуатацию, а государство лишь согласовывает этот проект, не изменяя его ключевых параметров.

— **Пару лет назад в качестве инновации преподносился так называемая георешетка, причем речь шла не только о сокращении издержек на время эксплуатации, но и об удешевлении самого процесса строительства. Так ли это на самом деле?**

— Георешетку инновационной можно считать в России потому, что раньше ее тут не использовали. На самом деле ничего нового в таком строительстве нет: технология уже много лет применяется в других странах. Георешетка позволяет предвосхитить увеличение нагрузки с ростом количества транспорта и объемов тяжелых грузоперевозок, которые учитываются при проектировании. Иначе впоследствии придется заниматься капитальным ремонтом основания дороги.

Но это также и пример более дешевой замены бетонной подушки, использовавшейся ранее. Конструкция с георешеткой позволяет, например, вместо толщины слоя щебня 50 см делать 20 см того же материала, что, в свою очередь, позволяет пересчитать расходы в меньшую сторону. Но сразу сказать нельзя, будет ли применение этой инновации дешевле или нет — все зависит от конкретного проекта.

— **То есть мы в основном импортируем инновации из-за рубежа?** — Сейчас при поддержке государства активно продвигается импортозамещение. Те же георешетки производятся в России, причем уже с новыми техническими параметрами. Тут речь идет скорее о перенимании опыта.

Беседовал Александр Фролов