



ПРЕДОСТАВЛЕНО «ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ»

— Панацеи нет, нужен комплекс мер. Много говорят об инфраструктурных облигациях — безусловно, это одно из решений. Но очень важно, какого рода эти облигации — государственные, госкомпаний или же проектные. Последних не так много, хотя это одно из лучших решений с точки зрения внебюджетного финансирования. Например, мы выпускали облигации при строительстве седьмого—восьмого участков трассы М-11 — инвесторы вложились в успех этого проекта, а стоимость облигации зависела от его эффективности. Полностью потенциал рынка ГЧП не задействован: доступных средств у инвесторов и банков существенно больше, чем проектов. Рынок за 13 лет прошел огромный путь и способен стать той тягой, которая может покрыть дефицит финансирования инфраструктуры.

— Что для этого стоит еще «докрутить» в механизме концессий?

— Сейчас законодательство, может, и не совсем совершенно, но оно вполне рабочее. Конечно, надо поставить точку в дискуссии о разграничении госзаказа и концессий. И у нас есть ряд предложений — например, ре-

шить вопрос о возможности эксплуатации школ и больниц как объектов недвижимости. Сейчас четко не определено, должен ли инвестор предлагать образовательные или медицинские услуги. Также в законе предусмотрен закрытый перечень объектов, в которых может применяться концессия, — мы считаем, что механизмы ГЧП можно использовать в любых сферах и предлагаем сделать список открытым.

Важно и развитие участия пенсионных фондов в финансировании инфраструктуры — часть их активов может инвестироваться в проекты. К тому же сейчас ограничена возможность пенсионных фондов инвестировать в акционерный капитал, при этом в международной практике это довольно распространенное явление. Собственных инвестиций в акционерный капитал сейчас не так много, и часто это служит ограничением для проектов, хотя есть игроки, как «ВТБ Инфраструктурный Холдинг», которые готовы это делать. Возможность пенсионных фондов инвестировать, может быть, не на строительной, а на эксплуатационной стадии стала бы большим шагом вперед ●

КОНЦЕССИИ КАК ПОВОД ДЛЯ ДИСКУССИИ

**Рынок ждет
устранения
правовой
неопределенности**

К концу месяца Минэкономики внесет в правительство законопроект о разграничении концессий и госзаказа, где продолжит дискуссии с Федеральной антимонопольной службой (ФАС). Практически одновременно с этим искать ответы планируют и участники рынка в рамках недели ГЧП, которая стартует 28 сентября. Пока же инвесторы вынуждены работать в условиях правовой неопределенности, что хоть и повышает риски для них, но не останавливает реализацию крупных проектов.

Вопрос о разграничении госзакупок и концессий для сферы ГЧП не праздный: дискуссия на эту тему

длится уже несколько лет. Поводом послужило так называемое башкирское дело: в 2017 году ФАС признала госзакупкой строительство дороги в рамках концессии с полной оплатой из бюджета расходов инвестора на ее создание. Судебный спор перерос в межведомственный — в качестве оппонента ФАС в нем выступает Минэкономики.

Напомним, закон о концессиях принят в 2005 году. По оценке InfraOne, за 15 лет в сегменте от 100 млн руб. подписано 430 соглашений с инвестициями свыше 2 трлн руб. Активное участие принимали и финансирующие организации — например, «ВТБ Инфраструктурный холдинг» за 12 лет привлек более \$17 млрд. Среди крупнейших проектов компании — строительство седьмого и восьмого участков трассы М11 Москва—Санкт-Петербург (80 млрд руб.), мостовой переход через реки Кама и Буй в Удмуртии (14 млрд руб.), а также строительство и эксплуатация моста через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе (10 млрд руб.). Выступая в защиту этого механизма, Минэкономики настаивает на воз-

можности полного возмещения затрат инвестора на создание и эксплуатацию объекта. Ведомство разработало законопроект, который предполагает использование капитального гранта на покрытие до 75% расходов инвестора и получение им платы концедента в течение минимум пяти лет после завершения строительства. Вводится понятие минимального гарантированного дохода — выплат инвестору, если доходы от эксплуатации окажутся ниже запланированного минимума. ФАС же полагает, что к концессиям относятся проекты с долей бюджетного финансирования не более 50%, если выше — то это госзакупка. Как пояснили «Деньгам» в Минэкономики, законопроект планируется внести в правительство до конца сентября — с разногласиями с ФАС. Неурегулированность этого вопроса, по мнению Минэкономики, сдерживает привлечение частных инвестиций в инфраструктуру. Как отмечает исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко, существуют реальные споры, в результате которых соглаше-

ния нередко расторгаются. При этом на кону внушительные инвестиции. По данным платформы «Росинфра», среди лидеров по объему привлеченных средств — концессии в транспортной сфере (1,3 трлн руб.). И то, что спор начался именно с нее, неудивительно: транспортные проекты требуют значительного участия государства, которое в среднем достигает 80%. В условиях правовой неопределенности инвесторам и государству все же удается находить баланс интересов, используя различные финансовые модели. Например, в продолжение проекта строительства Западного скоростного диаметра (ЗСД) ООО «Магистраль Северной столицы» (один из акционеров — группа ВТБ), Санкт-Петербург и АО ЗСД в 2019 году подписали соглашение о начале строительства при закрытии «диаметра» к Витебскому проспекту. В проекте ЗСД использован механизм компенсации затрат: инвестор, получая плату за проезд, может рассчитывать на возмещение ему разницы между минимально гарантированной выручкой

и фактически собранными средствами. Как отмечают в «ВТБ Инфраструктурный Холдинг», это позволяет инвестору нивелировать риски отклонения от ожидаемого уровня трафика, необходимого для оплаты операционных затрат или обслуживания кредитов, — в среднем прогнозы автопотока оказываются завышенными на 20%. Концессии включаются и в относительно новые механизмы привлечения инвесторов — в частности, запущенную в конце 2018 года «фабрику проектного финансирования». Первой концессией, получившей финансирование в рамках «фабрики» стал проект строительства нового выезда из Уфы на федеральную трассу М5 «Урал» («Восточный выезд») стоимостью 40 млрд руб. ВЭБ.РФ и ВТБ уже сообщили о предоставлении синдицированного кредита Башкирской концессионной компании на 11,6 млрд руб. — одновременно начинают выделяться и средства из федерального бюджета, в частности, 17 сентября объявлено о предоставлении 2 млрд руб. **Евгения Крючкова**