

# СЕБЕ И НАДОЛГО

## СОГЛАСНО ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ, В СРЕДНЕСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ ШИРОКОГО ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНОГО КАПИТАЛА. МЕЖДУ ТЕМ У НАС УЖЕ ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО ВПОЛНЕ УСПЕШНЫХ ПРИМЕРОВ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ДОРОЖНУЮ СЕТЬ.

ЕГОР АНДРЕЕВ

**ГЧП** Растущее значение социальной и производственной инфраструктуры, ответственность государства за ее развитие при ограниченности финансовых возможностей определяют необходимость обновления и совершенствования инвестиционного инструментария в целях повышения эффективности затрат и более полного удовлетворения потребностей общества. Одним из перспективных решений инвестиционной проблемы является сегодня объединение ресурсов и действий государства и частного сектора в различных формах государственно-частного партнерства (ГЧП). Транспортная сфера является классическим примером сектора экономики, в котором развиваются различные формы ГЧП. Выбор такого варианта сотрудничества определяется двумя обстоятельствами. Во-первых, транспорт — это средство для реализации экономической деятельности и жизни общества. В этом смысле большинство транспортных проектов имеет большое социально-экономическое значение, что не вызывает большой заинтересованности у потенциальных инвесторов. Во-вторых, транспортная инфраструктура — крайне капиталоемкая отрасль. В связи с этим финансирование первоначального этапа выливается в довольно значительные суммы. Выгоды частных инвесторов и операторов заключаются в том, что в рамках государственно-частного партнерства государство принимает на себя определенную часть затрат, рисков, а также использует имеющийся административный ресурс для повышения привлекательности соответствующего проекта для негосударственного участника. «При реализации инфраструктурных проектов на основе ГЧП государство предоставляет гарантии, наличие которых должно сделать риски инвестирования пенсионных резервов минимальными», — отмечает директор по инвестиционной и аналитической деятельности НПФ «Газфонд» Татьяна Канунникова.

В ближайшие годы государство собирается потратить на развитие транспортной инфраструктуры более 13 трлн рублей. На эти деньги должно быть построено или реконструировано более 17 тыс. км автодорог, более 100 взлетно-посадочных полос, проложено свыше 3 тыс. км новых железнодорожных линий. Частный бизнес готов активно участвовать в крупнейших за всю историю новой России стройках, предполагая зарабатывать на эксплуатации построенных при его участии объектов. Взаимодействие государства и бизнеса происходит в рамках подписанной в июне премьер-министром Владимиром Путиным федеральной целевой программы (ФЦП) «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы».

В Федеральном дорожном агентстве (Росавтодор) точную долю автодорожной подпрограммы в новой ФЦП не называют, ссылаясь на отсутствие опубликованного документа. Но уже ясно, что предыдущие объемы финансирования будут превышены в несколько раз — по ныне действующей ФЦП до 2010 года Росавтодор должен освоить чуть более 2 трлн рублей. Один из главных приоритетов агентства — сделать дорожную отрасль «менее затратной», то есть найти не только дополнительные источники денег на строительство, но и получать прибыль от эксплуатации дорог на условиях государственно-частного партнерства (до сих пор автодороги являлись исключительно расходной статьей бюджета). В связи с этим го-

**ГОСУДАРСТВО НАМЕРЕНО ПОТРАТИТЬ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОЛЕЕ 13 ТРЛН РУБЛЕЙ. НА ЭТИ ДЕНЬГИ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОСТРОЕНО ИЛИ РЕКОНСТРУИРОВАНО БОЛЕЕ 17 ТЫС. КМ АВТОДОРОГ И 100 ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПОЛОС, ПРОЛОЖЕНО СВЫШЕ 3 ТЫС. КМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ**



ИНВЕСТОРЫ



**В РАМКАХ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МАГИСТРАЛИ М4 «ДОН» ОТ МОСКВЫ ДО НОВОРОССИЙСКА ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ВОЗВЕСТИ 7 МОСТОВ, 16 ПУТЕПРОВОДОВ И ОДНУ ЭСТАКАДУ**

сударство решило открыть новую эру в отрасли: впервые в России появятся платные автотрассы, которые будут управляться частными инвесторами на условиях концессии. Закон о концессиях принят, и сейчас в стадии проработки находятся технологии разделения рисков Концедента и концессионера на всех фазах реализации проектов. «Важно точно определить, какие риски нужно страховать — это позволит избежать излишней нагрузки для инвестора», — отмечает директор по инвестициям УК «Лидер» Михаил Быханов.

**КОНЦЕССИИ** Государственно-частное партнерство стало одним из главных инструментов повышения эффективности госинвестиций. В ходе многолетней хозяйствен-

ной практики за рубежом выработаны различные формы взаимодействия государства и частного капитала, в том числе в инфраструктурных отраслях. К ним относятся приватизация, концессионные проекты, система франчайзинга, контрактная система и лизинг. В последние годы в мировой практике реализации инвестиционных проектов все более широкое распространение получают концессионные соглашения, в которых эффективность на различных стадиях инвестиционного процесса успешно сочетается с контролем со стороны государства. Использование этой модели диктуется необходимостью (из-за ограниченных финансовых возможностей государства) привлекать частный капитал к финансированию и эксплуатации долгосрочных инвестиционных проектов в первую очередь в области производственной инфраструктуры. Стратегия концессионных соглашений не является универсальной для всех типов инфраструктурных проектов. Их сравнительная эффективность возрастает при невозможности привати-

зации по социально-экономическим причинам, при необходимости значительных первоначальных инвестиций в проект; при наличии крупного потенциала для экономии ресурсов на этапах строительства и эксплуатации, а также при возможности покрытия части инвестиционных затрат за счет пользователей.

Практикой выработаны оптимальные формы привлечения частного капитала в реализацию инвестиционных инфраструктурных проектов. Очевидна наибольшая целесообразность применения концессионных соглашений при сооружении автомобильных дорог, тоннелей и мостов. Во-первых, эти объекты инфраструктуры образуют стратегическую транспортную сеть, которую государство стремится держать под контролем. Во-вторых, при строительстве автодорог национального значения необходимы крупные первоначальные инвестиции и высок риск превышения запланированных расходов на строительство. В-третьих, хотя эксплуатационные издержки в сравнении с инвестиционны-

### ПРОЕКТЫ И ТЕНДЕРЫ

**Конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва—Санкт-Петербург на участке 15–58-й километр**

Участок платной дороги Москва—Петербург станет дублером наиболее загруженного отрезка федеральной трассы М10. Платная дорога будет проложена в обход населенных пунктов, в том числе г. Химки. Ширина проезжей части на выезде из Москвы (до Шереметьево) составит десять полос. Сметная стоимость данного проекта составляет 54 933 млн рублей. Из них около 25 798 млн рублей (47%) — средства из инвестфонда и 29 135 млн рублей (53%) — внебюджетное финансирование.

**Конкурс на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе нового выхода на Московскую кольцевую автодорогу с автотрассы М1 «Беларусь» Москва—Минск**

Новый выход на МКАД с автотрассы М1 Москва—Минск продублирует загруженный участок существующей дороги и пройдет в обход населенных пунктов (в частности, г. Одинцово). Ширина проезжей части — шесть полос, максимальная скорость движения — 120 км/ч. Средний срок окупаемости подобных проектов составляет 15–20 лет.

Реализация проекта позволит создать 2 тыс. новых рабочих мест, снизит количество выбросов токсичных газов в атмосферу в два-три раза.

Сметная стоимость данного проекта составляет 17 257 млн рублей. Из них около 10 007 млн рублей (58%) — бюджетные средства, и 7250 млн рублей (42%) — внебюджетное финансирование.

**Открытый конкурс на право заключения соглашения о создании, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущества аэропорта Пулково**

Реконструкция аэропорта Пулково является одним из первых проектов в сфере аэропортового бизнеса в России, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства. Проект предусматривает строительство нового пассажирского терминала, а также нового делового центра и гостиницы. Аэропорт будет передан концессионеру в эксплуатацию на срок не менее 30 лет.

Проектом реконструкции аэропорта предусмотрено увеличение пассажиропотока до 40 млн пассажиров в год до 2039 года. Теоретическая максимальная нагрузка взлетно-посадочных полос при полной реконструкции рассчитана на 76 взлетов-посадок в час.

Оценочная стоимость одного только пассажирского терминала составляет €900 млн.