

ми по этому виду проектов сравнительно невелики, автострады, функционирующие на концессионной основе, обычно требуют меньших затрат на поддержание и ремонт.

Концессионные соглашения находят применение и в практике строительства железных дорог. Полная приватизация железнодорожного транспорта отвергается многими странами из-за неспособности частных предприятий в большинстве случаев обеспечить финансовую отдачу в размере, необходимом для покрытия эксплуатационных и первоначальных инвестиционных издержек и получения прибыли только за счет платных тарифов. Но и концессионные проекты в этой сфере зачастую невозможны без существенных государственных субсидий.

В отличие от традиционных государственных инвестиционных проектов, расходы на которые финансируются за счет бюджета или кредитов, основой функционирования концессионных проектов служит сочетание акционерного и заемного капитала, соотношение между которыми варьируется в зависимости от конкретного проекта и по странам. Максимальное соотношение между ними в пользу заемного составляет 80:20.

Привлечение бизнеса в инфраструктурные проекты должно помочь справиться с постоянным ростом их стоимости. Дело в том, что госпроекты быстро дорожают. Так, например, «Западный скоростной диаметр» (окружная дорога вокруг Санкт-Петербурга), финансируемый инвестфондом, за 2004–2007 годы подорожал с 82 млрд до 120 млрд рублей (с \$2,85 млрд до \$4,69 млрд), то есть в 1,6 раза.

**ИНВЕСТИЦИИ** По словам замминистра транспорта Александра Мишарина, ежегодно планируется привлекать в транспортную отрасль 150–200 млрд рублей частных инвестиций. По словам замглавы Минтранса, в 2006 году в транспортную отрасль было инвестировано 594 млрд рублей, из которых только 194 млрд рублей составили госинвестиции. Господин Мишарин отметил, что на данный момент существует ряд государственно-частных проектов, которые уже доработаны и выносятся на инвестиционный конкурс. В частности, проектная стоимость строительства скоростного участка Москва—Петербург составляет 60 млрд рублей, из которых 47% выделяет государство и 53% — частные инвесторы. В то же время на проект железной дороги в Читинской области выделено более 80 млрд рублей, из которых 30% принадлежат частным инвесторам. «При этом „Норникель“ обязуется 40 млрд рублей вложить в освоение этой зоны. То есть суммарное отношение в пользу частного бизнеса будет», — отметил замминистра.

Участие в подобном рода проектах частных инвесторов пока не очень распространенное явление. Бизнесу интересны такие инвестиции, но пока неизвестно, как это все работает, говорят эксперты. По словам директора по корпоративным финансам банка «КИТ Финанс» Эльнура Гурбанова, инвесторы все еще осторожничают, так как до сих пор нет примеров успешного результата взаимодействия с государством. «Эти примеры прописаны лишь на бумаге, и инвесторам бывает сложно оценить эффективность вложений на каких-то конкретных примерах», — говорит господин Гурбанов. — Например, интерес частных



ОПЛАТА ПРоезда на платном участке федеральной автотрассы «ДОН» занимает несколько минут

инвесторов к реконструкции петербургского аэропорта Пулково был огромен только потому, что среди участников были опытные управляющие компании. Реализация того или иного проекта требует создания и консорциума из строителей, консультантов, инвестбанкиров, и от отношений между ними во многом зависит успешность проекта. Так, для участия в проектах строительства и эксплуатации платных автодорог управляющая компания „Лидер“ при поддержке Газпромбанка сформировала международный консорциум, в который вошли зарубежные компании, обладающие опытом создания и управления дорожной инфраструктурой».

К развитию государственно-частного партнерства подключился и Банк развития (ВЭБ), который объявил о создании центра развития государственно-частного парт-

нерства. Этот центр займется отбором инфраструктурных проектов и станет искать для них частных инвесторов. На ВЭБ, грубо говоря, будет возложена роль проводника между финансовыми возможностями государства и интересами бизнеса. Несмотря на все существующие сегодня сложности, в ВЭБе считают, что решить инфраструктурные проблемы через механизм ГЧП можно. За три с половиной года ВЭБ намерен отобрать на региональном и муниципальном уровнях 21–28 инфраструктурных проектов. Два проекта будут сверхкрупными, стоимостью более 30 млрд рублей каждый, уточняют в банке. У пяти-шести проектов бюджеты составят по 5 млрд рублей, стоимость остальных — около 2 млрд рублей каждый. «По сути, мы станем выполнять функции системного интегратора, помогая муниципалитетам и регионам искать частных инвесторов», — говорит директор центра ГЧП Александр Баженов. В некоторые проекты ВЭБ готов вложиться самостоятельно. В банке надеются, что к 2012 году 30% кредитного портфе-

ля, который, по прогнозам, достигнет 850 млрд рублей (сейчас 220 млрд рублей), составят проекты на основе ГЧП. «Пока в портфеле банка практически нет инфраструктурных проектов, в основном промышленные», — признается господин Баженов. Развивать инфраструктурные проекты ВЭБ намерен благодаря имеющимся у него в избытке пенсионным накоплениям так называемых молчунов. Объем пенсионных денег уже превысил 350 млрд рублей, и часть из них планируется инвестировать в инфраструктурные облигации. Кроме того, в инфраструктурные объекты готовы инвестировать пенсионные деньги и негосударственные пенсионные фонды. «Часть финансирования проектов может быть сформирована из тех активов, в которые можно направлять пенсионные резервы. Одним из этих активов могут стать облигации с фиксированной ставкой. Допустимый объем инвестирования пенсионных резервов будет зависеть от актива, в который направлены пенсионные резервы. Если это будут облигации, то вложения будут в том объеме, который разрешен законодательством», — отмечает директор по инвестиционной и аналитической деятельности НПФ «Газфонд» Татьяна Канунникова. Участие крупных негосударственных пенсионных фондов в инфраструктурных проектах оправданно с точки зрения целесообразности использования различных инвестиционных инструментов. По мнению госпожи Канунниковой, возможность диверсификации инструментов доходности пенсионных средств положительно скажется на притоке клиентов НПФ.

Сегодня одним из ярких ГЧП-проектов является «Белкомур». Железная дорога, которая пройдет через Соликамск (Пермский край), Гайны (Коми), Сыктывкар, Архангельск, соединит регионы Сибири и Урала с портом федерального значения в Мурманске, сократив путь перевозки грузов на 800 км. По предварительным данным, общая стоимость программы промышленного и инфраструктурного развития трех субъектов РФ оценивается в 500 млрд рублей. При этом частные инвесторы, заявившие о намерении участвовать в строительстве железнодорожной трассы Белое море—Коми—Урал, подтвердили объем инвестиций в размере 400 млрд рублей. «Бизнес сам заинтересован в такого рода проектах. Как правило, частные компании вкладывают деньги в развитие того, чем будут пользоваться сами. Например, если бы не началось строительство «Белкомура», крупнейшие предприятия, которые там работают, столкнулись бы с проблемой перевозки и реализации своей продукции. Возник бы транспортный коллапс», — говорит гендиректор ООО «Межрегиональная инвестиционная компания „Северо-Запад — Прикамье“»», занимающегося разработкой проекта «Белкомура», Юрий Демочкин.

В ближайшем будущем должны стартовать и другие крупные дорожные проекты — это скоростная магистраль Москва—Петербург, «Дон», ЦКАД, «Западный скоростной диаметр» и другие. Первую магистраль длиной 700 км планируют строить за счет частных инвестиций. В рамках проекта строительства магистрали М4 «Дон» от Москвы до Новороссийска предполагается возвести 7 мостов, 16 путепроводов и одну эстакаду. Дорога с двумя полосами движения с асфальтобетонным покрытием с расчетной скоростью движения 120 км/ч должна быть построена к ноябрю 2010 года. Изначально на нее планировалось потратить 14 млрд рублей, однако эти планы, по мнению экспертов, будут скорректированы. В рамках проекта ЦКАД планируется построить вокруг Москвы на расстоянии 30–50 км новое кольцо.

Объективная потребность в развитой дорожной инфраструктуре растет. Количество инфраструктурных проектов растет, усиливая конкуренцию за частные инвестиции, что положительно скажется на качестве проработки и реализации инфраструктурных проектов, условиях привлечения заемного капитала. ■

**ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО СТАЛО ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСИНВЕСТИЦИЙ. ОЧЕВИДНА НАИБОЛЬШАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ ПРИ СООРУЖЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ТОННЕЛЕЙ И МОСТОВ**



## ГРАНТЫ НА РАЗВИТИЕ ЕВРОПЕЙСКИХ АВТОДОРОГ

Особенную роль в финансировании многих инфраструктурных проектов в странах Восточной и Центральной Европы, особенно в новых странах—членах ЕС, играет Евросоюз. По данным международной неправительственной организации CEE Bankwatch Network, из €55 млрд, выделяемых ЕС в 2007–2013 годах на совершенствование транспортной инфраструктуры в странах Центральной и Восточной Европы больше половины — 55% — пойдет на развитие автодорожной сети самых разных уровней.

По данным CEE Bankwatch, Европейский инвестиционный банк (EIB) в 1998–2003 годах выделил десятки тогда еще кандидатам в ЕС займы на общую сумму более €16 млрд — почти половина займов (€7,7 млрд — 47%) была выделена на развитие транспортной инфраструктуры. Из средств, направленных на развитие дорожно-транспортной сети, большая часть (65%) пошла на постройку новых магистралей, 35% — на реконструкцию или совершенствование уже существующих дорог.

Еще до вступления в ЕС новых членов Евросоюз выделял кандидатам на членство специальные гранты на развитие транспортного сектора в рамках «Системы по содействию структурного развития стран-кандидатов (ISPA)». В 2000–2002 годах для десяти стран Центральной и Восточной Европы, готовившихся к членству в ЕС, было разработано 249 проектов в рамках ISPA — 35% относились к развитию транспортной инфраструктуры. Из €5,6 млрд, выделенных на все проекты ISPA для десяти стран Центральной и Восточной Европы, 56% пошло на транспортные проекты. Гранты по программе ISPA предоставлялись для развития дорог в основном

в Румынии, Эстонии, Польше, Литве и Болгарии. По условиям программы ISPA ЕС осуществляет содействие в «развитии транспортной инфраструктуры для обеспечения и поддержания мобильности транспорта, особенно для тех стран, которым в соответствии с решением о подготовке к членству необходимо развивать проекты по объединению и совместимости национальных транспортных сетей с трансъевропейскими сетями».

Активное участие ЕС в финансировании некоторых спорных автодорожных проектов нередко вызывает критику неправительственных и природоохранных организаций. В марте CEE Bankwatch и Friends of the Earth Europe направили открытое письмо в адрес председателя Еврокомиссии Жозе Баррозу, комиссару ЕС по охране окружающей среды Ставросу Димасу. В письме выражена тревога о том, что 50 различных проектов, финансируемых из фондов ЕС, могут представлять угрозу экологии, а затраты на их воплощение могут быть чрезмерными.

Среди этих проектов есть и дорожные, в частности панъевропейская магистраль Via Baltica (Варшава—Каунас—Рига—Таллин — около 3 тыс. км), строительство которой уже вызвало много споров относительно своего воздействия на окружающую среду. Экологи и другие независимые наблюдатели заявляют, что есть более 40 альтернативных маршрутов, позволяющих обойти заповедник «Долина Роспуда» в Польше, и призывают ЕС, финансирующий строительство магистрали, оказать воздействие на власти Польши, решившей не менять первоначальный проект трассы.