



14	Одним из наиболее важных социальных проектов ГЧП для Газпромбанка стало строительство 15 детских садов на 2,5 тыс. мест в Томской области	15	Руководство Банка развития Китая заявило, что до 2020 года выделит на проекты «Шелкового пути» до \$1 трлн
----	---	----	--

С 15 ноября с владельцев грузовиков массой более 12 тонн за проезд по дорогам федерального значения будет взиматься плата. Собрать ее будет уполномоченная государством компания, средства эти пойдут на ремонт дорожного полотна и расширение дорожной сети. Ожидается, что за год с грузовиков удастся собрать около 40 млрд руб.

Грузовики заплатят за проезд

— обременение —

Практика взимания платы с грузовиков, двигающихся по дорогам общего пользования, не нова. В Западной Европе аналогичный сбор был введен в 2005 году. В России перевозчики до сих пор оплачивали перевозку лишь сверхтяжелых грузов (к примеру, элементов строительных конструкций или технологического оборудования). Объяснение того, почему взимается такой сбор, было простое: колеса перегруженного автомобиля давят на дорожное покрытие сильнее, чем рассчитывали конструкторы дорог, и разрушают его. Собранные деньги идут на ремонт дороги. На водителей грузовиков и компаний, пойманных на отправке в рейс перегруженных машин без специального разрешения и, соответственно, оплаты, налагают суровые штрафы. Следят за перегрузом пункты весового контроля, расположенные рядом со стационарными постами ГИБДД. Но это не компенсирует ущерба, который наносят дорогам грузовики со сверхнормативным весом: по данным Росавтодора, он составляет 2,6 трлн руб. в год, что почти вдвое превышает годовой объем дорожных фондов всех уровней.

Идея создать систему взимания платы (СВП) с владельцев всех грузовиков разрешенной массой более 12 тонн возникла в Минтрансе в 2012 году. На разработку «Платона» — такое имя получила система сбора платежа — ушло три года, и вот сейчас, в ноябре, она запускается в эксплуатацию.

Отныне владельцу грузовика до отправки транспорта в рейс следует зарегистрироваться в «Платоне» (это уже сделало более 900 крупных компаний-перевозчиков), получить расчетный счет и перевести на его депозит деньги с помощью банковской карты или через терминал. Управлять счетом можно с помощью мобильного приложения.

Депозит этот можно потратить двумя способами. Первый предполагает установку в салоне грузовика прибора с GPS/ГЛОНАСС-датчиком. Он передает спутниковые координаты грузовика через сеть сотовой связи в центр обработки данных для вычисления траектории движения большегруза и суммы средств для списания со счета согласно тарифу 3,06 руб./км. Первоначально тариф был 3,73 руб., но накануне запуска «Платона» его уменьшили по просьбам перевозчиков. Деньги списываются по мере следования по трассе. Приборы уже выдаются бесплатно в 138 центрах обслуживания СВП, многие из которых



расположены возле погранпереходов (для въезжающих в страну машин). Всего, по оценкам Росавтодора, на весь парк российских и зарубежных большегрузов понадобится около 2 млн таких устройств, но на первое время их будет выпущено примерно 200 тыс.

Второй вариант — оплата заранее согласованного маршрута, в этом случае устанавливать прибор в грузовик не нужно. Оформить и оплатить поездку можно через терминал или мобильное приложение, оформив так называемую маршрутную карту. Отклонение от маршрута будут контролировать камеры, установленные вдоль федеральных дорог. Они не только считывают номер грузовика, но и визуальное выделяют из потока именно 12-тонники. Вместе с камерами будут установлены датчики, выявляющие наличие бортового устройства в машине (прибор оборудован микроволновым передатчиком). Первые 20 рамок с камерами в ЦФО заработают с 15 ноября, к концу 2016 года их будет более 100, к 2017 году — 481. Предполагается, что камеры будут контролировать всю сеть федеральных дорог

(50 тыс. км). Но первое время основная нагрузка ляжет на 100 мобильных комплексов фотовидеонаблюдения, которые будут курсировать по магистралям.

«На первых порах большинство перевозчиков будет оформлять маршрутные карты. Бортовыми устройствами будут пользоваться крупные компании с большим парком машин», — считает коммерческий директор «РТ-Инвест Транспортные системы» Антон Замков. — В европейских странах на этапе запуска СВП приборами пользовались максимум 15–20% от общего числа перевозчиков».

С 15 ноября вместе с запуском СВП вступает в силу и новая редакция КоАП. Если грузовик массой более 12 тонн движется по дороге без бортового устройства, без денег на депозитном счету «Платона» или за пределами согласованного маршрута, то штраф составит 5 тыс. руб. для водителя и 450 тыс. руб. для компании — собственника автомобиля. Штрафные сборы будут направлены в Федеральный дорожный фонд. От санкций и взимания платы будут освобождены автобусы, спецгрузови-

ки полиции, пожарной службы, скорой помощи и военных. При пользовании дорогами ГК «Автодор» за проезд нужно будет платить только по тарифам платных дорог.

Для реализации проекта СВП использованы не государственные, а частные инвестиции. Общая стоимость системы оценивается в 29 млрд руб. Конcessionером выступает компания «РТ-Инвест Транспортные системы», которая привлекла в проект деньги Газпромбанка. «Это очень важная задача, позитивное значение которой для экономики гораздо шире, чем само по себе упорядочение движения 12-тонников», — говорит заместитель председателя правления Газпромбанка Алексей Матвеев. — Средства, которые удастся собрать благодаря этой инновации, будут направлены и на ремонт дорог, и в целом на развитие автодорожной инфраструктуры, а соответствующие проекты обеспечат мультипликативный эффект данных инвестиций для многих отраслей. Одновременно компании-перевозчики получат мотивацию для оптимизации своей логистики, и конкуренция в этой сфе-

ре будет способствовать успеху наиболее правильно и прозрачно организованных предприятий».

Конcessionер вводит систему в эксплуатацию, модернизирует ее, выпускает дополнительные бортовые приборы, устанавливает рамки, сообщили «Ъ» в Газпромбанке. Общий срок реализации проекта — 13 лет. Каждый год «РТ-Инвест» будет получать от государства фиксированную плату за свою работу. «Таким образом, конcessionер не несет рисков сбора платы или риска объема трафика, который очень сложно оценить», — поясняет управляющий директор департамента проектного и структурного финансирования Газпромбанка Павел Бруссер. Банк представил проект 12-тонников в программу инвестпроектов с господдержкой с льготным финансированием ЦБ. Полученные от взимания платы деньги будут поступать в федеральный бюджет и направляться на дорожные работы и строительство объектов дорожной инфраструктуры: речь идет примерно о 40 млрд руб. в год. Президент Владимир Путин уже поручил направлять большую часть этих средств на

региональные дорожные проекты и на строительство мостов, обходов крупных городов, развязок (в 2016 году на эти цели в бюджете уже заложено 32 млрд руб.). Тем более что наполняемость региональных дорожных фондов сейчас 13–14% от необходимого объема.

«В ряде регионов уже инициированы крупные конcessionные проекты, которые не могут быть реализованы без поддержки государства, необходим капитальный грант на строительной фазе», — поясняет Павел Бруссер. — Это, к примеру, мост в Новосибирске, мост через Лену в Якутии и другие. Как известно, бюджетные источники для реализации этих целей ограничены. Сборы от взимания платы с грузовиков будут предназначены для решения в том числе этой проблемы: Росавтодор сможет распоряжаться дополнительными деньгами для финансирования региональных объектов. Выбирать их будут по специальной методике решением межведомственной комиссии».

Введение платы будет иметь и ряд косвенных эффектов. Подсчитана, к примеру, возможная экономия на снижении аварийности (в связи с улучшением состояния дорог) — около 10 млрд руб. в 2017–2031 годах. Кроме того, СВП с высокой долей вероятности повлияет и на работу компаний-перевозчиков. «Как только будет введена плата за проезд, коммерческие перевозчики начнут планировать маршруты таким образом, чтобы логистика была максимально эффективной», — поясняет Павел Бруссер. — Иными словами, не должно быть так, что из одной точки в другую грузовик едет нагруженный, а обратно — пустой. Введение платности будет мотивировать владельцев грузовиков искать оптимальные схемы загрузки в оба конца».

СВП только запускается, однако власти уже говорят о возможном векторе ее развития. Глава Федерального дорожного агентства Роман Старовойт заявил, что планирует совместить систему контроля 12-тонников с существующей системой весогабаритного контроля (измеряет массу грузовиков прямо на ходу и высылает штрафы по почте за несанкционированный перевес).

«В следующем году, вероятно, изменится законодательство, и система взимания сбора с 12-тонников начнет распространяться в регионы, заинтересованные в развитии и поддержании собственной дорожной сети», — говорит Алексей Матвеев. — Мы уже рассматриваем возможность участия и в таких проектах».

Иван Буранов

Фактор экономического роста

— экономическая политика —

Мировая практика подтверждает важность вложений в строительство инфраструктуры для экономики любой страны в период кризиса. Однако финансировать такие проекты сейчас трудно и государству, и бизнесу. Выходом, впрочем, могли бы стать иностранные инвестиции — возможно, российской экономике за рубежом скоро станут доверять больше.

Инвестирование в строительство транспортной инфраструктуры — один из способов стимулирования национальной экономики. Примеры успешных вложений в инфраструктуру как инструмент в борьбе с кризисом есть во многих странах: от США, правительство которых таким образом боролось с последствиями Великой депрессии, до Западной Германии послевоенного времени. В середине 1990-х годов этот путь выбрал и Китай — развитие инфраструктурных проектов заложило основы для взрывного роста экономики.

Вложения в инфраструктуру могут стать драйвером развития и российской экономики, находящейся сейчас не в лучшем состоянии. Согласно прогнозу Минэкономки, в 2015 году темпы сокращения ВВП страны составят 3,8–3,9%, объем промышленного производства сократится на 3,3–3,4%, а вот спад инвестиций будет существеннее: он снизится на 9,9%.

«В таких условиях вложения в инфраструктуру могут стать первым и самым необходимым для страны шагом: как только начинается развитие качественного современ-



Первый вице-президент Газпромбанка Сергей Некрасов: «Вложения в транспортную инфраструктуру дадут серьезный импульс экономическому развитию регионов»

ного железнодорожного сообщения между регионами, это дает очень серьезный импульс их экономическому развитию», — говорит первый вице-президент Газпромбанка Сергей Некрасов. Заметный эффект да-

ют даже локальные проекты, не говоря уже о проектах в области скоростного и высокоскоростного движения. «Появление скоростного сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом показало, насколько ожив бизнес на всем семисоткилометровом участке между ними», — говорит господин Некрасов.

По оценкам McKinsey, если в инфраструктуру инвестировать 1% национального ВВП, это создаст 3,4 млн новых рабочих мест в Ин-

дии, 1,5 млн мест в США, 1,3 млн рабочих мест в Бразилии. Как следует из аналитического отчета Газпромбанка «Инфраструктура России», с учетом схожести экономических показателей Бразилии и России количество рабочих мест, которое может быть создано в России при аналогичных вложениях, скорее всего, тоже будет совпадать, и это обеспечит занятость 1,7% экономически активного населения страны.

Если в таких развивающихся экономиках, как Бразилия, Китай и Индия, уровень инфраструктурных вложений в среднем ежегодно превышает 4,5% ВВП, то в России этот показатель составляет 3–4,5% ВВП. «С учетом размеров территории России, масштаба перемещения людей и грузов страна нуждается в инвестициях в транспортную инфраструктуру», — отмечает Сергей Некрасов.

Сейчас в России, по расчетам McKinsey, доля инфраструктурных проектов в ВВП составляет 61%, схожие показатели у США (64%) и Великобритании (57%). По оценке аналитиков Газпромбанка, это объясняется тем, что в России представлены все виды инфраструктуры: автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты, трубопроводы, энергетика, водоснабжение. В мире не так много стран, обладающих столь разнообразной инфраструктурой. Например, в Бразилии при хорошем качестве автомобильных дорог практически отсутствует железнодорожное сообщение, во многих странах нет атомной энергетики, и мало где есть такая развитая система трубопроводов.

Однако, по оценкам McKinsey, для поддержания инфраструктуры страны в рабо-

чем состоянии совокупная стоимость инфраструктурных активов должна составлять в среднем 70% ВВП. Те страны, у которых эта доля ниже (например, Бразилия, Россия, Индия и США), должны наращивать инвестиции в инфраструктуру опережающими темпами, а те, у которых выше (Япония, Китай, Германия), имеют возможность сократить объем инвестиций в ближайшие годы.

Традиционно в мире основной объем инвестиций в инфраструктуру приходится на долю государства. Многие объекты выполняют социальную функцию и не предполагают извлечения прибыли: из-за высокой капиталоемкости не способны обеспечить ту норму прибыли, которая заинтересует частного инвестора. Однако в текущем году из-за неблагоприятной внешней конъюнктуры доходы российского бюджета упали более чем на 12%, в то время как расходы хотя и сократились относительно первоначального плана приблизительно на 2%, все же вырастут более чем на 2,6%. При этом затраты на транспортную инфраструктуру, очевидно, снизятся на 10–15% от первоначального плана, но будут близки к уровню 2014 года. Больше всего сократятся инвестиции в энергетiku (–37%), а вот вложения в аэропортовую и портовую инфраструктуру вырастут на 12% и 45% соответственно. По оценкам федерального казначейства, общий бюджет региональных дорожных фондов в 2015 году сократится на 12%, до 713 млрд руб., а по оценкам из аналитического отчета Газпромбанка, фактические расходы будут еще ниже — около 540 млрд руб.

Review инфраструктурные проекты

«У нас цель — разработать образовательную программу мирового уровня»

Финансирование социальных проектов — важнейший вопрос для руководителя любого региона. Законодательно разрешенных возможностей привлечения средств немало, но далеко не все схемы финансирования эффективны в сегодняшних экономических реалиях. Губернатор Томской области **Сергей Жвачкин** рассказал, в чем его подход к реализации социальных программ.

— **мнение** —

— С момента запуска программы «ИНО Томск» прошло почти девять месяцев. Каким из инфраструктурных проектов в рамках этой программы уделяется сейчас особое внимание? Насколько эффективное и конструктивное сотрудничество по этим проектам удастся наладить с федеральными государственными, производственными и финансовыми структурами? — Мы уделяем одинаковое внимание каждому из проектов, ведь «ИНО Томск» — это программа комплексного регионального развития. Помните пример последовательного соединения из уроков физики: если одна из лампочек на елочной гирлянде перегорает, перестает работать вся гирлянда? Так и в нашем случае: если хоть один из проектов «ИНО Томск» начнет пробуксовывать, «елочка» не загорится.

И реконструкция взлетно-посадочной полосы томского международного аэропорта Богашево, и строительство транспортной развязки на въезде в областной центр, и реконструкция автомобильной дороги Камаявка—Асино—Первомайское, и строительство новых автодорог на севере и юге — все эти проекты для нас приоритетные.

Нам удалось выстроить конструктивный диалог с руководителями федеральных министерств и ведомств потому, что концепция «ИНО Томск» реальная, а не воображаемая. Ход ей дало специальное распоряжение правительства России за подписью премьер-министра Дмитрия Медведева. Дмитрий Анатольевич назначил и руководителя межведомственной рабочей группы — своего заместителя Аркадия Дворковича, вместе с которым мы и сверяем часы, и продвигаем эту работу.

Не покривлю душой, если скажу, что налаживать взаимодействие с бизнесом нам не пришлось: суть «ИНО Томск» в том, что инициатива программы исходит не сверху, а снизу, в ней отражены реальные планы бизнеса — инвестиционные проекты на ближайшую пятилетку, задачи по созданию новых рабочих мест, операции с наукой и так далее. Неслучайно в рабочую группу проекта входят руководители многих крупнейших российских компаний.

Реальность этих планов показывали первые месяцы реализации «ИНО Томск». Как мы и планировали, российско-китайская компания «Роскитинвест» запустила первый из десяти лесоперерабатывающих заводов. Одна из первых в стране томская инновационная компания «Микран» с ну-

ля построила завод радиоэлектронной аппаратуры на тысячу рабочих мест. Оба наших национальных исследовательских университета, спражающихся за право к 2020 году войти в топ-100 лучших университетов мира, продолжают идти вверх в престижных рейтингах, в вузах растет конкурс, расширяется география абитуриентов и так далее.

— Ряд пунктов программы «ИНО Томск» связан с развитием социальной и образовательной инфраструктуры в области. Какие результаты есть в этой сфере? Удалось ли реализовать проект создания интернат-лицея для одаренных детей?

— Развитие социальной инфраструктуры обязательно для региона, который идет вперед. Все мы знаем, что кадры решают все и что эти кадры выбирают для жизни только удобные и современные населенные пункты, где доступно дошкольное образование, качественная медицина, развит общественный транспорт.

Летом мы открыли в Томске первый и единственный за Уралом центр водных видов спорта мирового класса — спорткомплекс «Звездный» с 50-метровым бассейном, уникальным спортивным и техническим оборудованием. В начале года открыли крытый футбольный манеж для детей и сверхсовременный радиологический каньон онкологического диспансера.

Если бы мы хотели создать лицей для галочки, для отчета, то дети уже сидели бы за его партами. Но у нас другая цель — разработать образовательную программу мирового уровня, объединить в этом проекте не только все шесть томских университетов, но и ведущие компании, которые работают в области, активно участвуют в реализации «ИНО Томск», — «Газпром», СИБУР, «Росатом» и другие. Ведь главными образовательными направлениями лицея станут физико-математические предметы. Мы создаем учебное заведение для 500 школьников из всех городов и районов области, 300 из них будут жить в интернате. У нас есть площадка, сейчас дорабатываем концепцию лицея и аккумулируем средства. Проект дорогостоящий: только для того, чтобы открыть двери этого объекта, необходимо более 1,6 млрд руб. Министр образования и науки РФ Дмитрий Ливанов поддержал этот проект во время визита в Томск в марте.

— У администрации региона были планы строительства 15 детских садов. Насколько применимы механизмы государственно-частного партнерства для реализации таких проектов? Финанси-



Губернатор Томской области Сергей Жвачкин: «Нам удалось выстроить конструктивный диалог с руководителями федеральных министерств и ведомств, потому что концепция «ИНО Томск» реальная, а не воображаемая»

рование строительства 15 детских садов по схеме ГЧП в Томской области было объявлено пилотным проектом банка в регионе. Какие следующие инфраструктурные проекты будут реализованы по такой же схеме с Газпромбанком?

— Хочу поблагодарить Газпромбанк и нашу Томскую домостроительную компанию (к слову, также одну из крупнейших в стране) за поддержку этого проекта. Как и планировали, на сегодняшний день мы сдали в эксплуатацию 12 детских садов, остальные 3 сдадим до конца года. А всего нам удалось построить 35 детсадов для 11 тыс. детей — такого масштабного развития дошкольного образования в Томской области не было никогда.

Теперь перед нами стоит задача построить школы, ведь сегодняшние дошколята завтра сядут за парты. Мы обсуждаем с Газпромбанком продолжение сотрудничества, потому что оно успешно для всех участников партнерства.

— В какой стадии находится работа по автодорожным проектам Камаявка—Асино—Первомайское и Томск—Тайга далее до Кемерово? Каковы основные факторы жизнеспособности этих проектов? Удастся ли находить приемлемые формулы окупаемости на основе принципов ГЧП.

— Проекты очень важны для нас. Только реконструкция автодороги Камаявка—Асино—Первомайское позволит привлечь в экономику региона более 40 млрд руб. частных инвестиций, создать 8 тыс. новых рабочих мест. Сегодня мы активно работаем в федеральных министерствах и ведомствах, чтобы вклю-

чить проект в бюджет будущего года и реализовать его до 2018 года.

На принципах государственно-частного партнерства мы планируем построить автодороги Томск—Тайга и Игол—Орловка, соединить в одном случае областной центр с Кузбассом и Транссибом, в другом — развитие нефтегазодобывающих районов области с Новосибирской областью и федеральной трассой М-53.

Формула окупаемости здесь проста: сокращение логистических расходов бизнеса и готовность этого бизнеса оплачивать проезд большегрузной техники, чтобы экономить на расходных материалах. К примеру, сегодня наши нефтяники и газовики вынуждены завозить грузы на вагонные и пудинские месторождения через Тюменскую область и Югру, а это лишние 1,8 тыс. км.

Мы привлекли к проектам госкомпанию «Российские автомобильные дороги», создали в Томске проектный офис «Автодор-инвеста» и наряду с проектно-сметной документацией разрабатываем условия концессионных соглашений.

— Несмотря на падение цен на энергоносители, объективно не снижается острота задачи по повышению энергоэффективности. Вносятся ли в этой связи коррективы в предусмотренные программой мероприятия, в том числе по модернизации котельных?

— Задача повышения энергоэффективности, то есть конкурентоспособности томской продукции, как была в нашей повестке, так и ней и остается. На повышение энергоэффективности и модернизацию коммунальной инфраструктуры мы потратим в 2015 году 2,1 млрд руб. из областного бюджета. За три последних года построили и реконструировали 13 котельных и более 100 км тепловых сетей.

Вместе с этим мы активно занимаемся развитием газификации в городах и районах. Только за два последних года в эту масштабную програм-

му 1,9 млрд руб. вложил «Газпром», 1,1 млрд руб. — областной и муниципальные бюджеты. Мы построили 190 км газопроводов, газифицировали 19 населенных пунктов.

— Повлиял ли на планы создания инфраструктуры экономичного жилья и реализации соответствующих ипотечных программ ожидаемый по всей стране спад спроса на недвижимость?

— Нет, мы продолжаем ставить рекорды. Прошлый год томские строители завершили с плюсом в 17%, сдав 619 тыс. кв. м жилья — лучший показатель за последние 24 года, фактически мы восстанавливаем объемы советского строительного бума. В этом году наш стройкомплекс демонстрирует еще более высокие показатели.

Томская область стала одним из первых российских регионов, который принял собственную «Социальную ипотеку». Работникам бюджетной сферы, инновационных и оборонных предприятий, ученых и многим другим из областного бюджета мы субсидируем ставку по ипотечному кредиту в размере 3,75% в первые три года. Для всех остальных жителей области — в размере 2%. Также выделяем субсидию на оплату первоначального взноса за квартиру — 100–150 тыс. руб. В рамках программы «Жилье для российской семьи» в Томске строим два микрорайона — «Южные ворота» и «Северный парк».

— Ранее в рамках Программы анонсировались проекты в нефтехимической сфере. Каковы их сегодняшний статус?

— Первый объект — единственный за Уралом завод по производству пищевой БОПП-пленки — СИБУР открыл еще в 2013 году. Сейчас нефтехимический холдинг модернизирует производство полимеров на «Томскнефтехиме». Оба проекта мы поддерживали в рамках нашего регионального инвестиционного законодательства. Согласно ему, инвестор, вкладывающий в Томской области в созда-

ние нового производства более 1 млрд руб. или в модернизацию действующих активов более 8 млрд руб., получает ряд налоговых льгот и субсидию областного бюджета на возмещение до двух третей затрат.

Сейчас обсуждаем с нефтехимиками их возможное участие в проекте создания территории опережающего развития в Северске.

— Многие проекты в Программе связаны с развитием городской среды, в том числе с организацией системы управления пассажирским транспортом, а также проектом «Томские набережные». Когда в этом направлении можно будет увидеть первые результаты, насколько существенно, по вашим ожиданиям, они изменят городскую инфраструктуру?

— Изменяя кардинально, при этом подчеркнут облик старинного сибирского Томска, которому в этом году исполнилось 411 лет. Мы уже приступили к проекту «Томские набережные», который оцениваем в 45 млрд руб. Совместно с «Газпромом» реконструируем набережную реки Ушайки и центральную часть главного городского проспекта. Национальный исследовательский Томский государственный университет заселил 16-этажное общежитие. Национальный исследовательский Томский политехнический университет до конца года откроет 17-этажное общежитие и 25-метровый бассейн. Вместе со всеми нашими шестью федеральными университетами, институтами РАН продолжим работу над проектом и концепцией музея науки и техники, ведь главную роль в «Томских набережных» играет наш уникальный научно-образовательный комплекс.

— Как вы оцениваете экономический эффект для бюджета области от реализации проекта с Газпромбанком по схеме ГЧП?

— Этот эффект не нуждается в оценках, цифры говорят сами за себя: на строительство 15 детских садов нам удалось привлечь более 2,6 млрд руб. Найти эти средства в бюджете на решение проблемы длиной в несколько десятилетий было бы, мягко говоря, непросто.

— Какой объем инвестиций в проекты ГЧП может привлечь Томская область в ближайшие десять лет?

— Один только «ИНО Томск» до 2020 года предполагает 200-миллиардные инвестиции, и значительная часть проектов инновационного территориального центра концессионные, реализуемые на условиях государственно-частного партнерства.

Наш ежегодный инвестиционный потенциал и оборот исчисляется десятками миллиардов рублей. Томская область — один из лидеров в Сибири по объему инвестиций на душу населения, у нас хороший кредитный рейтинг и высокая оценка участия в пилотных проектах Агентства стратегических инициатив. И опыт, полученный от совместной работы с Газпромбанком, разумеется, мы используем в дальнейшей работе.

Интервью взял Сергей Иванов

Частный интерес к государственным вопросам

— **социальная политика** —

Перспективным инструментом для развития социальной инфраструктуры в регионах в последние годы становится государственно-частное партнерство (ГЧП). Однако эта относительно новая практика сотрудничества государства и бизнеса в России не всегда реализуется гладко: есть как успехи, так и провалы. Поэтому особую ценность приобретает сегодня опыт успешных инвестпроектов — таких, например, как строительство детских садов в Томской области, которое на основе ГЧП финансирует Газпромбанк.

Практику реализации проектов ГЧП в России трудно назвать богатой — количество заявленных проектов пока намного больше, чем реализуемых. Тем не менее тенденция применения прогрессивных механизмов ГЧП очевидна. По оценкам экспертов, механизмы ГЧП уже в ближайшем будущем способны стать альтернативой существующей сегодня системе госзакупок.

Крупных проектов, реализуемых на основе ГЧП, пока немного. Среди них транспортные проекты, к примеру, Западный скоростной диаметр, инфраструктурный проект реконструкции аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге и другие. Однако все чаще бизнес приходит в социальную сферу, помогая регионам решать давно назревшие проблемы. Так, еще совсем недавно во всех регионах остро не хватало детских садов. Сегодня с



Управляющий директор департамента проектного и структурного финансирования Газпромбанка Павел Бруссер: «Строительство детских садов в Томской области — успешный проект, соглашение было заключено на выгодных условиях — как для нас, так и для региона»

проекты ГЧП в Санкт-Петербурге, Московской области, Ямало-Ненецком автономном округе, Татарстане, Башкирии, Томской области. Традиционно Газпромбанк инвестирует средства в медицину. Однако возведение социальных объектов также входит в сферу его интересов.

Одним из наиболее важных социальных проектов ГЧП для Газпромбанка стало строительство 15 детских садов на 2,5 тыс. мест в Томской области. Проект реализуется на основе соглашения о государственно-частном партнерстве, заключенном между правительством Томской области и ООО «Соцсфера ТДСК». Газпромбанк финансирует проект. Соглашение о государственно-частном

партнерстве было подписано в июле 2013 года, строительство началось в 2014 году. Согласно проекту, все детские сады должны быть сданы в эксплуатацию до конца текущего года. Участники соглашения выполняют заявленные сроки: сдано уже 12 детских садов, оставшиеся 3 будут введены в ближайшее время. Выполнение этой программы позволит полностью ликвидировать очереди в детские сады в Томской области уже к началу 2016 года.

— Строительство детских садов в Томской области — успешный проект, — считает управляющий директор департамента проектного и структурного финансирования Газпромбанка Павел Бруссер. — У региона была задача в короткие сроки сократить очереди в детские сады, но не хватало для этого средств. Мы представляем финансирование. При реализации коммерческих соглашений всегда возникают элементы компромисса, ведь должен быть соблюден баланс интересов. Но мы удовлетворены общением с регионом — это профессиональная команда, которая умело отстаивала свои интересы. В результате соглашение было заключено на выгодных условиях — как для нас, так и для региона. Мы вкладываем свои средства в проект на относительно льготных условиях, частный партнер строит и осуществляет техническую эксплуатацию, а правительство Томской области предоставляет земельные участки для строительства и подключения к коммуникациям.

По мнению специалистов, основными достижениями проекта в Томской области стали грамотно заключенные соглашения, все условия которого, в том числе и процентная ставка, остаются неизменными на все время действия соглашения, а также четкое соблюдение сроков его реализации. Такие качественные проекты на рынке ГЧП до сих пор в меньшинстве. Соглашения о партнерстве, заключенные в отсутствие федерального закона о ГЧП на уровне региона, часто грешат ошибками и недочетами — это частая смена ставки рефинансирования, долгие согласования процедур, таких как изменения в бюджетной и тарифной политике региона, изменения условий выделения и регистрации земельных участков и другие. Поэтому многие проекты ГЧП замораживаются или не доходят до стадии реализации. Федеральный закон о ГЧП, который вступит в силу в следующем году, устраняет эти недочеты, закрепляя норму о неизменности условий соглашения о партнерстве на весь срок его действия.

Самый большой спрос на ДОУ был, конечно, в самом Томске. Поэтому здесь возводятся шесть детских садов в разных районах города. Остальные девять распределены по муниципальным образованиям области: детские сады появились в городах Северск и Стрежевое, в поселках и селах Белый Яр, Кожевниково, Нефтяников, Тимирязевское, Первомайское и других. Ни одно муниципальное образование, нуждавшееся в ДОУ, не осталось без садика.

По словам сотрудников администрации Томской области, детские сады отвечают высокому классу энергоэффективности В+. Это значит, что при строительстве использованы самые современные технологии, системы вентиляции, отопления, предусмотрены автоматический узел учета подачи тепла. Для детей оборудуются отдельные игровые и спальные комнаты, музыкальный и физкультурный залы, медицинский блок и современная пищеблок. Дошкольные учреждения оснащаются системой безопасности с видеокameraми и системой пожаротушения.

— Основная задача проекта — не просто построить детские сады, но и обеспечить их техническую эксплуатацию на качественном уровне, — уточняет Павел Бруссер. — Речь идет о новых подходах, в том числе в области энергоэффективности, для того чтобы садика были более дешевыми в эксплуатации. Именно в таких проектах нуждаются сибирские поселения с их холодным климатом.

Стоимость проекта строительства ДОУ в Томской области составила более 2 млрд руб. Во время всего срока действия соглашения частный партнер обязуется осуществлять текущее содержание и техническую эксплуатацию помещений. А через пять лет детские сады полностью перейдут в собственность Томской области. Теперь удачную коммерческую схему, отработанную в Томской области, банк намерен применить и в других проектах ГЧП.

Ирина Шкарникова

Reviewинфраструктурные проекты

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 —

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 поезд конструкционно способен 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» отбавили у авиаперевозчиков заметную долю пассажиров. Полеты



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»

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 тр

лн руб., уточнена она будет лишь после подготовки проекта и утверждения его Дявгосэкспертизой 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 Мостипротранса и китайской строительной компании CREEC уже начали бурение на 76 из 91 инженерной скважины. Господин Некрасов отмечает, что на этом этапе подготовит технический проект и утвердить его в Дявгосэкспертизе — важнейшая часть проекта, ведь только когда он будет полностью готов и будут приняты 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 заявил 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 потенциальные 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 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 будут 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.

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.

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 потоп.

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,



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

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 Foxconn, собирающая продукцию Apple, несколько раз переносила свои фабрики. Но теперь рабочая сила дорожает и в центральном Китае, так что нужно двигаться дальше на запад. Соответственно, растут и логистические издержки, к тому же пор

ты 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 Шаньчжэня 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 беспокойным 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, ждет прихода больших китайских денег.

Операция «Сопряжение»

В России выступление Си поначалу проигнорировали. Однако уже в 2014 году в Москве началась дискуссия о том, представлял 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 ны

«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: немецкие технологии, 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

нешнего 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 распылчатый 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, Еп+ 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

Review инфраструктурные проекты

Энергетикам нашли кредит

Стоимость кредитов для компаний, строящих крупные генерирующие объекты, сейчас непомерно высока. Однако специальная государственная программа поддержки инвестконтрактов позволяет рефинансировать привлеченные средства по ставке 9% годовых.

— инвестиции —

По данным Минэнерго, рост объемов строительства новой энергетической инфраструктуры предполагается относительно небольшим: при увеличении объемов выработки электроэнергии к 2035 году на 27–43% рост установленной мощности электростанций составит только 13–25% (до 282–312 млн кВт).

«Наша общая задача не только в том, чтобы не допустить строительства избыточной энергетической инфраструктуры, но также добиться повышения энергоэффективности у широкого круга потребителей, включая граждан, малый и средний бизнес», — говорит заместитель министра энергетики Антон Иноуцын.

Россия по-прежнему остается одной из стран мира с высокими удельными показателями энергопотребления, отставая в пять-десять раз по показателям уровня от стран Западной Европы. В рамках госпрограммы «Энергоэффективность и развитие энергетики» стоит задача за счет реализации мероприятий программы по энергосбережению снизить к 2020 году энергоемкость российского ВВП на 13,5 % по отношению к показателям 2007 года. При этом следует отметить определенный прогресс — за последние три года энергоемкость ВВП сократилась на 5%.

Напомним, что в прошлом году правительством были утверждены новые правила предоставления субсидий из федерального бюджета субъектам Российской Федерации на реализацию региональных программ в области энергосбережения и повышения энергетической безопасности. Сегодня субсидии получают только те регионы, которые привлекают в соответствующие проекты частные инвестиции. В то же время внедрение энергоэффективных и

энергосберегающих технологий на российских предприятиях способствует развитию инноваций и повышению конкурентоспособности российских компаний.

Участники рынка констатируют факт: в настоящий момент в энергетике есть проблемы с финансированием новых проектов. Компании завершают и «дофинансируют» уже существующие проекты ДПМ (договор поставки мощности) и стараются не начинать новые.

«Это происходит отчасти потому, что стоимость денег для энергетиков сегодня достаточно высокая. И не каждый инфраструктурный проект такого рода, ограниченный ростом тарифов, может в результате окупиться. Однако механизмы решения таких задач существуют. В частности, один из ДПМ, который планировался для города Березники, был перенесен в Казань, в которой наблюдается энергодефицит», — рассказывает о проектах Газпромбанка в данной сфере исполнительный вице-президент — начальник департамента проектного и структурного финансирования Алексей Белоус.

Он также подчеркнул, что государство недавно ввело новый механизм, позволяющий банкам кредитовать «длинные» проекты по низкой ставке специальной государственной Программы поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории Российской Федерации на основе проектного финансирования (постановление правительства РФ №1044 в ред. от 21.02.2015).

Данная программа позволяет рефинансировать в ЦБ кредиты на инвестиционную деятельность и проектное финансирование по ставке 9% годовых в рублях. В рамках этой программы достаточно весомый сегмент занимают проекты в сфере энергетики.



Исполнительный вице-президент Газпромбанка, начальник Департамента проектного и структурного финансирования Алексей Белоус: «Стоимость денег для энергетиков сегодня достаточно высокая. И не каждый инфраструктурный проект, ограниченный тарифами, может окупиться»

Программе 1044 еще нет года, но банкиры и энергетики уверены, что она поможет поддержать крупную генерацию.

«В рамках этой госпрограммы мы финансируем еще один интересный проект. Сейчас мы с партнерами из компании “Полюс Золото” осуществляем проект строительства линии электропередачи 220 кВ для развития золотодобывающего предприятия в Красноярском крае с последующей передачей линии Федеральной сетевой компании. Линия передачи Раздольинская—Тайга протяженностью около 250 км, яв-

ляется фактически первым проектом, реализуемым на деньги частных инвесторов», — рассказывает Алексей Белоус.

Важно отметить, что банки берутся за реализацию далеко не всех проектов. «В частности, банкам интересны проекты не ниже определенной суммы, потому что проектное финансирование в первую очередь требует человеческого ресурса. В рамках подготовки проекта к финансированию привлекаются различного рода эксперты, следовательно, возникают дополнительные затраты. Проекты меньше опреде-

ленной суммы смотреть просто нерентабельно», — говорит Белоус. По его словам, если сумма вложений в проект, наоборот, чересчур большая для одного банка, то в этом случае формируется так называемый клуб банков, куда входят и другие финансовые институты, готовые поддерживать проект.

В Газпромбанке была создана энергосервисная компания «ГПБ-Энергоэффект». В арсенале ее предложений решения по модернизации систем тепло- и электроснабжения на промышленных предприятиях, в городах, на объектах ЖКХ с применением ряда инновационных механизмов, в том числе энергосервисных контрактов. Среди наиболее значимых проектов компании — повышение энергоэффективности на «Ижорских заводах» (Санкт-Петербург) и на «Уралхиммаше» (Екатеринбург), модернизация уличного освещения в Клинцах (Брянская область), в Калуге и ее пригородах.

«В 2014 году было проработано и подготовлено 22 проекта на общую сумму около 70 млрд руб. Это в три раза больше, чем в предыдущем году. В первой половине 2015 года мы завершили техническую стадию двух больших проектов — по модернизации уличного освещения Рязани и по модернизации теплоснабжения в городе Домодедово», — рассказывает о крупных проектах генеральный директор «ГПБ-Энергоэффект» Сергей Инков.

Напомним, что несколько лет назад Газпромбанк профинансировал строительство установки по переработке попутного нефтяного газа (ПНГ) в Югре (Ханты-Мансийский автономный округ). Общая стоимость проекта составила \$110 млн. ПНГ, который ранее просто сгорал в факелах, стали сжигать, вырабатывая электроэнергию.

«Мы считаем финансирование подобных проектов перспективным направлением, дающим очевидный эффект для государства: только налоговая выгода в три и более раз выше при переработке ПНГ, чем при взимании штрафов за его сжигание. Такие проекты приносят стопроцентную экономию невозобновляемых энергоресурсов и могут быть профинансированы на специальных усло-

виях по программам энергоэффективности», — считает Белоус.

В Газпромбанке подчеркивают, что объем кредитного портфеля сегодня составляют проекты из самых разных сфер. «В нашем портфеле сегодня есть проекты в сельском хозяйстве с объемом финансирования 20–28 млрд руб., в горнодобывающей отрасли — порядка 20–25 млрд руб., в энергетике — порядка 10–15 млрд руб., в области добычи и переработки нефти и газа — 30–45 млрд руб., проекты, связанные с запуском спутников и инноваций», — 10–12 млрд руб.», — сказал Белоус.

Примером проекта, напрямую не связанным с энергоэффективностью, является проект строительства нового аэровокзального комплекса «Южный» (Ростов-на-Дону), реализуемый ОАО «Ростоваэроинвест», он включен в государственную программу поддержки инвестиционных проектов РФ. Межведомственная комиссия по отбору инвестиционных проектов приняла решение, что Газпромбанк предоставит ОАО «Ростоваэроинвест» кредит на сумму 15,7 млрд руб. на реализацию проекта «Южный».

Аэропортовый комплекс «Южный» на сегодняшний день является крупнейшим инфраструктурным проектом Ростовской области. Планируется, что новый комплекс полностью заменит старый аэропорт и станет современным централизованным аэропортовым узлом на юге России с пропускной способностью до 8 млн пассажиров в год.

«Ростовский аэропорт имел массу ограничений в связи с тем, что находился в центре города и вписывался в точечную городскую застройку. Путь развития этого аэропорта практически не было. Поэтому было принято решение снести старый аэропорт и построить новый за чертой города», — рассказывает Белоус.

Говоря о перспективах развития и повышения энергоэффективности российской экономики, Алексей Белоус подчеркнул, что в этой части банки видят все больший спрос как от частных компаний, так и от компаний с госучастием. Только за последний год объем таких проектов вырос в разы.

Оксана Иванова

Фактор экономического роста

— экономическая политика —

«Минтранс помимо отработки наиболее эффективных способов вложения средств в транспортную инфраструктуру очень интенсивно, насколько можно судить со стороны, занимается сейчас и поиском этих самых средств», — говорит господин Некрасов. Министрству удалось разработать определенные механизмы. В частности, предполагается, что средства, которые с 15 ноября начнут ви-

мать за проезд большегрузных автомобилей (12-тонников) в рамках отдельного федерального концессионного проекта, финансируемого Газпромбанком, будут направляться в Дорожный фонд с последующим распределением на основе специального механизма, в том числе для поддержки региональных концессионных проектов в области транспорта.

На частные инвестиции в инфраструктуру в России, как и во всем мире, приходится меньшая доля общего объема вложений

— около 35%, и возможности российских инвесторов стремительно сокращаются. С конца 2014 года из-за новой политики Банка России стоимость заемных средств, которые необходимы частным подрядчикам, существенно возросла: ставки по краткосрочным банковским кредитам для них выше 13–15%, что не позволяет компаниям работать с положительной рентабельностью. Повышение ключевой ставки, как поясняют аналитики Газпромбанка, вынудило многие компании приостановить работу в ны-

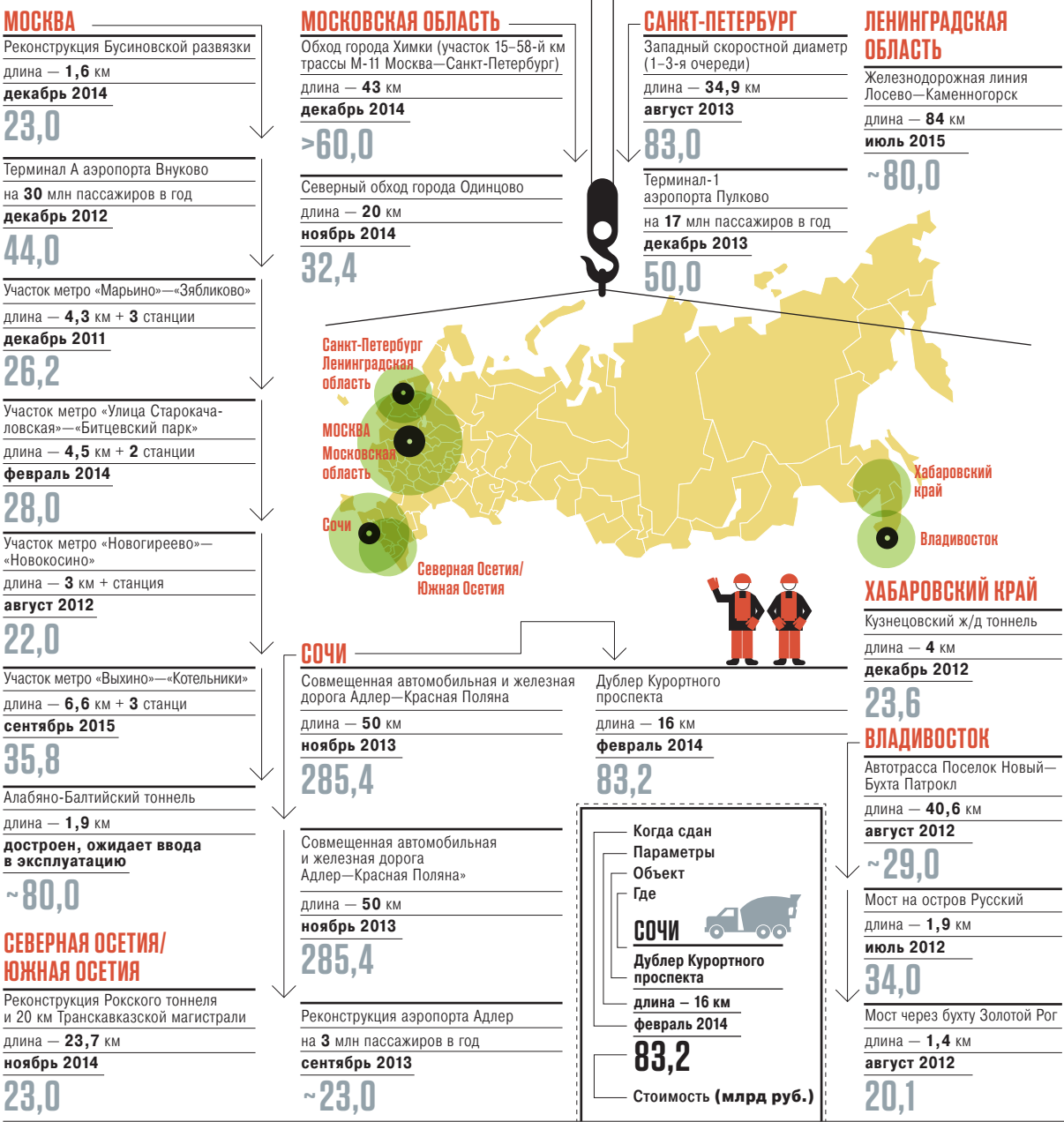
нешнем году, а самые закредитованные были вынуждены заявить о банкротстве.

Привлечение же более дешевых кредитов зарубежных банков затруднено из-за возросших валютных рисков. И все же, несмотря на политические сложности, настраивание иностранных инвесторов в отношении России начинает меняться. «На мой взгляд, Россия уже прошла дно интереса иностранных инвесторов к своим проектам, и в ближайшее время они начнут заходить на российский рынок. Я думаю, что

российские проекты уже в некотором смысле достали из дальнего ящика, положили на рабочий стол и вот-вот начнут рассматривать», — говорит господин Некрасов. Он предполагает, что в первую очередь инвесторы начнут работать с краткосрочными проектами, например инвестировать в те из них, срок окончания которых 2017–2018 годы, но впоследствии, если инвестиционный климат улучшится, заинтересуются и более долгосрочными вложениями.

Анастасия Мануйлова

Крупнейшие инфраструктурные проекты, осуществленные в России



Проекты, которые предстоит осуществить (сумма кредита конечному заемщику)

