

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ: ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ И МЕХАНИЗМЫ ГОСПОДДЕРЖКИ

Вдовин И.А., Чистяков П.А.¹

В данной статье представлены материалы совместного мастер-класса председателя Совета директоров НАПИ Игоря Вдовина и директора Центра экономики инфраструктуры Павла Чистякова. В ходе лекции Игорь Вдовин рассказал о причинах необходимости реализации инфраструктурных проектов и различиях их восприятия среди представителей бизнеса и власти. Лекторами были подробно проанализированы ключевые источники инвестирования данных проектов и основные изменения последних лет, повлиявшие на доступность рассмотренных источников. На примере 3-х крупнейших инфраструктурных проектов последних лет Павел Чистяков продемонстрировал собственное видение перспективы пространственного развития России и рассказал о ключевых особенностях реализации подобных проектов в России и за рубежом.

Ключевые слова:

Инвестиции, инфраструктурные проекты, концессии, СПИК, ГЧК, ВСМ, высокоскоростная магистраль, транспортно-логистический центр.

¹ **Вдовин Игорь Александрович** – д.ю.н., профессор кафедры теории и практики взаимодействия бизнеса и власти Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». Адрес: 101000, Москва, ул. Мясницкая, д. 20. E-mail: GR@hse.ru.

Чистяков Павел Александрович – Вице-президент ООО «Центр экономики инфраструктуры». Адрес: 129110, Москва, ул. Гиляровского, 57. E-mail: GR@hse.ru.

Вдовин Игорь Александрович:

В настоящее время эксперты разделились на 2 лагеря: одни считают, что у нас очень много узких мест в городах и селах, в связи с чем необходимо для начала построить дороги, а только потом браться за мегапроекты; другие же считают, что нам нужно совершить прорыв, связать территории и увеличить качество агломераций.

Этот спор идет уже очень давно, и, как мы понимаем, в России есть несколько факторов, которые играют в пользу скептиков по поводу проектов в инфраструктуре. У нас, наверное, самая низкая плотность населения при огромной территории, а климатические условия – одни из самых суровых. Строительство существенно дороже чем в Европе или в Китае, уже не говоря об Африке. И всегда не хватает денег: ни частных, ни бюджетных, ни каких-либо иных источников.

Нужна ли России инфраструктура? Я прошу присутствующих в зале проголосовать по этому вопросу. Требуется ли России значительное увеличение финансирования инфраструктуры?

Удивительно, но в профессиональных сообществах обычно не такой маленький процент людей, считающих, что значительного увеличения финансирования не нужно, и что эти деньги можно потратить на какие-то другие полезные и важные цели.

Комментарий из зала:

Возможно, такое соотношение объясняется тем, что профессионалы лучше понимают, от чего придется отказаться при реализации мегапроектов?

Вдовин И.А.:

А если нет необходимости от чего-то отказываться? Просто эти люди не смотрят на более далекую перспективу.

Такой проект, как Савва Мамонтов сделал (строительство железной дороги Москва – Ярославль – Архангельск), – это целиком частный проект, который до сих пор используется. Прошло уже больше ста лет, а та дорога, которую он построил, по-прежнему используется, она всегда была доходной.

Второй пример – это всем известный БАМ. Трагичный и очень советский проект, за который заплатились жизнями не один десяток тысяч людей. Он никогда не был рентабельным, и он до сих пор не окупил все вложения, которые в него были направлены. Вместе с тем он имеет стратегическое значение: он впервые связал Дальний Восток с Европейской частью. Если бы его не было, то, наверное, не было и страны.

Рентабельность, доходность и капекс (капитальные вложения), вероятно, – это не совсем применимо к крупным стратегическим проектам, о которых мы сегодня будем говорить. Для сегодняшней встречи мы выбрали 2 примера: Канаду и Китай.

По климатическим условиям Канада является абсолютно адекватным примером. Высокий уровень развития Канады и большой объем инвестиций, который направляется в инфраструктуру. Также, как и у нас, у них на северных территориях ничего нет, кроме малой авиации, но малая авиация развита здорово. В отличие от наших территорий, части Канады связаны с друг другом без посредничества столиц. У нас же чтобы долететь из Челябинска до Екатеринбурга, нужно лететь через Москву. Канада в этом плане показывает очень хороший опыт.

Пример Китая дает нам понимание достигнутого высокого уровня: 20 тысяч километров высокоскоростных магистралей (ВСМ). У нас же пока нет ни одного километра ВСМ: были некоторые замыслы, одна-

ко их реализация идет странно. Все, что можно было бы построить в Китае, уже построили, причем за очень короткий период. Средняя скорость на этих магистралях выше, чем 250 км/ч. В свое время они отказались от строительства скоростных магистралей (до 200 км/ч) и сейчас строят только ВСМ. Две трети таких магистралей сосредоточены в Китае. Никто не сомневается, что выбор был сделан верный, и тот мультипликативный эффект, который возникает сейчас, убеждает всех в правильности выбранного пути. В то время как у нас все еще продолжаются споры о том, нужно ли нам ВСМ или нет.

Давайте посмотрим на 4 группы приоритетов (табл. 1). В ЖКХ большинство проектов ГЧП на сегодня представлено, то есть это более или менее освоенное направление. Здесь в большей степени мы ориентируемся не только на экономическую эффективность, но и на социальную значимость. Этим направлением нельзя не заниматься, иначе у нас возникнет социальная напряженность и множество других неприятных последствий.

В транспортной инфраструктуре на первый план выходит все-таки экономическая эффективность, которая получается, в том числе, и через связанность территорий, огромных пространств. Наибольшим мультипликативным эффектом обладает именно она, потому что растет стоимость недвижимости, растут доходы бизнеса. Кроме того, это обычно огромное количество рабочих мест.

На социальной инфраструктуре не будем останавливаться, так как все понимают, что она важна. Здесь мало пока сделано, однако все-таки есть проекты.

Не так давно компаниям из списка Белоусова предложили проинвестировать в проекты, которые, с точки зрения Прави-

тельства и бизнеса, являются приоритетными. Я не могу сказать, что предлагаются проекты высокого уровня и высокого качества, особенно среди тех, которые представляют федеральные органы. Над ними много приходится трудиться. Сама идея неплохая, так как мы перешли из категории «отнять» в категорию «договориться». Однако качество проектов, представленных на публичных площадках, оставляет желать лучшего.

Когда утверждается какая-нибудь государственная программа или национальный проект, вы всегда можете увидеть общую сумму финансирования, которое разделяется на бюджетные и внебюджетные источники. Сумма финансирования «Комплексного плана развития инфраструктуры» составляет более 6 трлн. руб., из которых только 2 трлн. являются государственными средствами, а 4 трлн. – это средства частных инвесторов. Но никто из чиновников не может дать четкий ответ, кто именно предоставит эти частные средства, каким образом они будут привлечены.

Чистяков Павел Александрович, Вице-президент Центра экономики инфраструктуры:

С транспортом за последние 30-40 лет происходила очень неприятная история: он все ветшал и ветшал. Когда сейчас пришли к тому, что в целом эту ситуацию надо менять, мы столкнулись с проблемой. С одной стороны, мы безнадежно отстали технологически – нужны проекты, которые двигали бы всю транспортную систему вперед и хотя бы выводили на тот уровень, на котором сейчас находится развитый мир. С другой стороны, мы столкнулись с тем, что все исторически изношено, а это означает, что инвестиций должно быть в 2 раза больше, чем нам хочется. Невозможно решить задачу выбора: либо ты ремонтируешь дорогу к дому, либо ты строишь ВСМ. Такого выбора не

существует, значит, это задача не решаемая. Необходимо делать и то, и другое, вопрос заключается лишь в том, хватит ли ресурсов? Экономический блок Правительства сразу заявил, что денег не хватит.

Встала задача сформировать некие *hard evidence*, то есть некие свидетельства того, зачем нужен транспорт и что изменится, если он будет развиваться. Этот вопрос очень сложный, на него однозначно не отвечает никто, во всем мире идут дебаты на эту тему.

Мы проехали по всем крупнейшим «центрам мысли» (США, Великобритания, Китай, в меньшей степени Германия), общались с международными организациями на эту тему, – все упирается в пространственное развитие. Страна должна определиться в том, как она хочет развиваться с точки зрения территорий, а уже от этого выстраивать транспортную систему и считать агломерационные эффекты.

Табл. 1. Определение приоритетов развития инфраструктуры.

Вид инфраструктуры	Инженерная и ЖКХ	Транспортная инфраструктура	Социальная инфраструктура	Телекоммуникационная инфраструктура
<i>Определение приоритетов</i>	Экономическая эффективность проектов + социальная значимость	Экономическая эффективность проектов, улучшение связанности территорий + отдельные стратегические проекты, без которых не обойтись	Социальная значимость и экономическая эффективность (развитие платного здравоохранения)	Экономическая эффективность + стратегическая безопасность
<i>Результат</i>	Удовлетворенность населения, обеспечение потребностей экономики	Рост ВВП, рост цен на недвижимость, рост доходов бизнеса и домохозяйств в результате снижения издержек, связанных со временем в пути	Удовлетворенность населения, повышение доступности услуг	Рост ВВП, рост доходов бизнеса и домохозяйств, обеспечение стратегических интересов государства

Мы выяснили одну очень простую вещь: в России сверхцентрализованный экономический рост: за последние 15 лет всего 5 точек внесли больше половины вклада в экономический рост страны. Если же проанализировать, кто из регионов вкладывал в рост, то их можно пересчитать по пальцам

одной руки: Москва, Санкт-Петербург, нефтяные округа, отчасти Свердловская область и Краснодарский край.

На самом деле в нашей стране не такая низкая подвижность, как принято считать. Во-первых, в стране начался рост миграционных потоков между регионами. Во-

вторых, при измерении того, сколько люди ездят на автомобилях и автобусах, статистика с фактами существенно расходится. Согласно нашим исследованиям, которые базируются на очень большом массиве данных (мобильные операторы, соцопросы, наблюдение за машинами и т.д.), подвижность в стране очень высокая. Люди хотят перемещаться по стране, спрос на это есть. Колоссальная централизация, которая дополняется недостаточным уровнем доступа к услу-

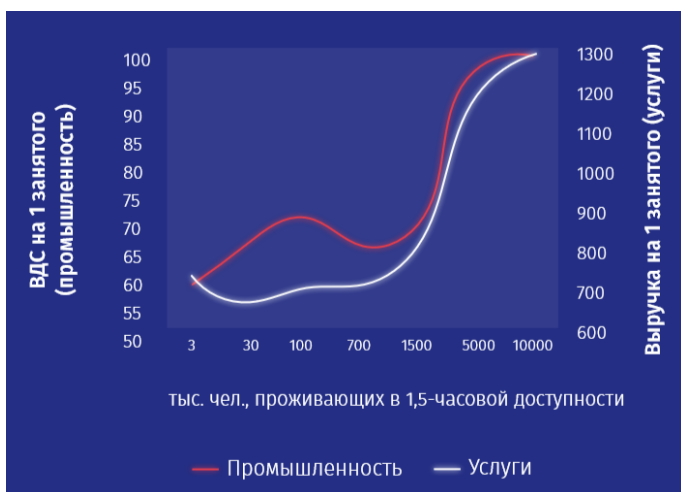
гам, привела нас к мысли о том, что стратегия пространственного развития – это децентрализация экономического роста (см. табл. 2). Только при увеличении точек роста минимум с 5 до 20 мы, может быть, сможем говорить про среднемировые темпы роста. Потому что иначе Москва должна расти на 10-15% в год, что не было ни с одним мегаполисом мира. Однако, этих центров может стать больше только в том случае, если они окажутся связанными.

Табл. 2. Приоритеты и задачи для транспорта.

Пространственные приоритеты	Стратегические задачи развития транспортной системы
Децентрализация экономического роста за счет создания крупных объединений городов и сельских районов, сопоставимых с Москвой по вкладу в экономический рост	Связь между агломерациями за счет <ul style="list-style-type: none"> • создания сети скоростных и высокоскоростных железных дорог • формирования сети скоростных автомобильных дорог • децентрализации авиаперевозок, формирования пассажирских авиахабов
Раскрытие потенциала развития территорий, удаленных от крупных городов за счет поддержки эффективной специализации	Приведение в нормативное состояние дорог в агломерациях и до муниципальных центров
	Обеспечение регулярного безопасного авиасообщения удаленных территорий
Повышение транспортной доступности территорий России – как внутри страны, так и до глобальных рынков	Увеличение пропускной способности Восточного полигона
	Увеличение мощности портов и подходов к ним
	Создание мультимодальных ТЛЦ и сети перевозок контейнерных грузов по расписанию
	Децентрализация авиаперевозок, формирование пассажирских авиахабов
Специальные программы развития геостратегических территорий, в т.ч. с высокой плотностью населения и низким уровнем развития	Создание скоростных полимагистралей (авто и ж/д) на МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг», ускорение перемещения грузов через границу
	Опережающее развитие инфраструктуры на Кавказе, в Крыму, на Дальнем Востоке, в Калининградской области
Отдельный пункт 204 Указа – повышение комфортности городской среды	Повышение качества услуг городского общественного транспорта

Дальше мы стали смотреть, насколько это важно для бизнеса: было проанализировано 600 тыс. предприятий по данным налоговой отчетности и оценено влияние фактора количества населения или одинаковых / сопоставимых / смежных компаний, которые проживают в 1,5-часовой доступности (рис. 1). 1,5-часовая доступность – это транспорт, и чем он быстрее, тем больше радиус. Эта картина существенно различается по отраслям. Для тех отраслей, которые должны двигать экономику вперед (инновационная промышленность, сфера услуг, IT, наука, образование), она критична.

Рис. 1. Зависимость производительности труда от численности населения, проживающего в полуторачасовой доступности.



Вдовин И.А.:

Перейду к внешней среде, потому что она серьезно влияет на то, какие источники инвестиций можно использовать и в мире, и в России. Сейчас мы находимся в ожидании роста уровня качества и количества санкций. Мир замер, не реагируют фондовые рынки. Все, что было можно, уже отыграли. Мы знаем о прогнозе, который сделал GPMorgan: нас ждет очень серьезный кризис ликвидности в 2020 году. Это тот год, на который планируются основные инвестиции в инфраструктурные проекты в России.

Goldman Sachs дает среднесрочный прогноз на нефть, согласно которому также не будет больших излишков и запасов. Три из четырех сценариев по санкциям развиваются с крайне негативными последствиями, и только при одном мы можем надеяться на какой-то умеренный рост экономики, возможностей государственного бюджета и инвестиций (табл. 3).

Что касается источников финансирования, то их условно можно разделить на 5 групп (рис. 2). Если 10 лет назад мы смотрели, чтобы основным и главным источником у нас были прямые инвестиции, в первую очередь частные, которые и двигают экономику вперед, то сегодня мы поставили на первое место федеральный и региональные бюджеты и ГЧП.

У нас в стране появилась новая интересная тенденция: все живут по указам Президента. Сейчас мы все ориентируемся на майские указы, которые в каждом документе стратегического планирования, в планах федеральных органов исполнительной власти находят свое отражение. Процесс возникновения тех или иных указов с теми или иными КРП – неясный и непрозрачный, тем не менее мы ориентируемся на них, там все национальные проекты и необходимые КРП прописаны.

Есть закон о государственно-частном партнерстве, есть даже какое-то количество концессий (рис. 3), но у нас явно не настолько качественный уровень развития ГЧП, чтобы говорить о каком-то серьезном источнике. Хотя во всех странах, в том числе и развивающихся, оно является основным источником финансирования любой инфраструктуры.

Табл. 3. Возможные сценарии влияния внешней среды.

	Сценарий №1	Сценарий №2	Сценарий №3	Сценарий №4
Санкции	Не вводятся или вводятся мягкие	Не вводятся или вводятся мягкие	Ограничения по ОФЗ и госбанкам	Ограничения по ОФЗ и госбанкам
Кризис	Откладывается	Разворачивается	Откладывается	Разворачивается
Цены на нефть	Высокие	Падают	Высокие	Падают
Последствия	Умеренный рост экономики и возможностей госинвестиций	Стагнация или кризис, дефицит госинвестиций	Стагнация или кризис, дефицит госинвестиций	Глубокий кризис

Рис. 2. Источники инвестиций.

Федеральный/региональный бюджет и государственно-частное партнерство

Национальные проекты,
майские указы Президента,
федеральные и региональные программы,
проекты государственно-частного партнерства.

Международные финансовые инвесторы



Финансовый рынок (открытый)

ИПО и другие финансовые инструменты;



Национальные инвесторы и институты развития



Стратегические инвесторы

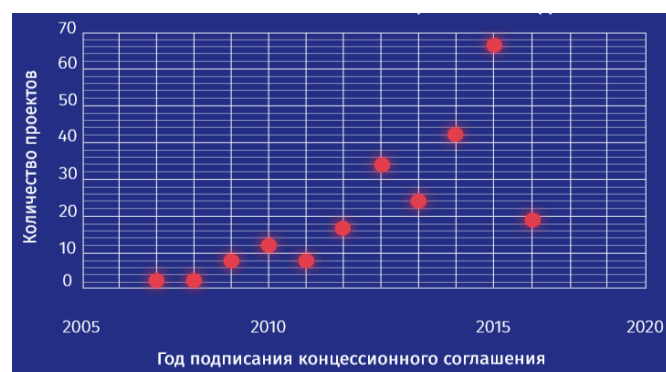


Про международных финансовых инвесторов можно говорить с условием, что есть проект, в котором и правила, и порядок, и подход понятны. В этом случае можно привлекать любого уровня финансовых инвесторов, наверное, в меньшей степени европейских, в большей степени азиатских. Например, Банк развития Китая всегда заявляет о готовности войти в любой крупный инфраструктурный проект, предоставить финансирование при некоторых условиях.

Что касается открытого рынка, то у нас был интересный период, который закончился примерно в 2014 году с кризисом, когда мы вполне могли рассчитывать на деньги на Лондонской и Нью-Йоркской бирж. Некоторые дошли даже до Гонконг-

ской биржи, всерьез задумывались о Шанхайской, но не дошли. Я считаю, что было бы хорошим и правильным шагом развивать шанхайское и гонконгское направления, однако проблема заключается в том, что звучат патриотические заявления о необходимости развития собственного финансового рынка.

Рис. 3. Структура заключения концессий по годам.



Замысел таков, что всегда будет финансовый рынок вне зависимости от того, какие инструменты были бы представлены (ИРО, банды или расписки), в любом случае коллективные инвестиции есть и будут. Вопрос заключается только в том, какие площадки мы можем использовать. Понятно, что Московская биржа ликвидности, необходимой для мегапроектов, не дает. В Шанхае у нас политической воли нет, потому что основные деньги сегодня сосредоточены на Шанхайской и Гонконгской биржах. Было бы неплохо, если бы компании, которые выходят на реализацию больших проектов, могли бы выходить на ИРО, в том числе, в Шанхае и Гонконге с учетом той ликвидности, которая там есть, и тех мультипликаторов по чистой прибыли, которые существуют в Шанхае. Они в несколько раз больше, чем те, что существуют в Москве, причем где-то эта разница достигает колоссальных размеров (6% против 40%), и качество этих денег другое. Наш финансовый рынок остается недоразвитым. Каких-то значимых политических шагов, позволяющих рассчитывать на доступ к восточным рынкам, пока не видно.

Что касается национальных инвесторов, то это очень замкнутая система, в которой довольно много денег, но при этом приказы ЦБ и те ограничения, которые установлены для коммерческих банков, в том числе, для крупнейших государственных и негосударственных, фактически ставят крест на проектном финансировании в целом. Существует фабрика проектного финансирования, все нормативные акты по которой приняты, однако никаких проектов, которые можно было бы представить в качестве «истории успеха», пока нет.

Со стратегическими инвесторами совсем беда, но в любом случае они имеют происхождение из юго-восточной Азии.

Немецкие компании проявляют очень большой интерес, однако, пока нельзя утверждать, что мы можем на что-то рассчитывать.

Комментарий из зала:

Я на Вашем слайде не увидела такого источника как средства негосударственных пенсионных фондов. За рубежом этот источник используется достаточно активно. Согласно статистическим данным, за последние несколько лет средства, которые находятся в доверительном управлении, растут.

Вдовин И.А.:

Когда мы говорим об инфраструктурных проектах, мы говорим об SPV (специальные проектные компании), куда вы не можете поместить пенсионные деньги.

Я кратко представил текущие источники в сравнении с теми, что были 10 лет назад: если раньше нам были доступны для использования все источники из списка, то сейчас в основном это федеральный бюджет, в меньшей степени, международные финансовые инвесторы, возможно, даже стратегические инвесторы.

Комментарий из зала:

Не могли бы Вы перечислить международных финансовых инвесторов?

Вдовин И.А.:

Первым является Новый банк развития БРИКС - недавно созданная структура, в которой есть деньги, но нет проектов. Второй - это China Development Bank, а третий - Азиатский банк развития. Здесь также наблюдается наличие денег и отсутствие проектов. Это удивительная история, которая для меня остается непонятной.

Существуют и относительно новые механизмы и инструменты инвестирования.

Очевидно, что работают концессии. Хотя они очень тяжелые, потому что до заключения концессионного соглашения необходимо провести довольно затратную работу, и никто пока не знает, где взять для этого средства. Один из источников сейчас существует во Внешэкономбанке (называется ИнфраВЭБ), который тратит деньги на возвратной основе на подготовку документации, необходимой для выхода на заключение концессионного соглашения. Никаких других явных источников не существует. Существуют частные инвесторы, частные концессионные инициативы, но в любом случае это большой риск, который существует вплоть до момента выхода на соглашение. После выхода на концессионное соглашение риск существенно уменьшается, в связи с чем можно привлекать довольно приличные деньги, в том числе, через облигационные займы.

Что же касается создания инфраструктурных фондов (речь идет и о государственных фондах), то недавно мы внесли предложение в Минтранс создать частный инфраструктурный фонд в свете обсуждаемой инициативы об участии крупного бизнеса в реализации инфраструктурных проектов.

Инфраструктурная ипотека долго обсуждалась в качестве действующего инструмента, однако пока мы его не видим, потому что большая группа чиновников не понимает его. Причем это непонимание прячется за неким странным подходом отрицания очевидного: инфраструктурная ипотека работает в мире.

Чистяков П.А.:

Большой парадокс, но данным инструментом активно пользуется Колумбия, которая строит по 3-4 тыс. км дорог в год за

последнее время – это в 2 раза больше, чем у нас в лучшие периоды.

Инфраструктурная ипотека помогает смягчить нагрузку, возлагаемую на государство. Инфраструктурные проекты обладают длинным циклом. На старте, как и любой другой проект, они самые рискованные – бизнес пойдет в них под самые большие ставки. Когда уже началась реализация проекта, риск снижается, и затраты государства могут быть сокращены. В связи с этим выгодно какую-то часть денег отдать из бюджета государства, какую-то часть занять с финансового рынка, начать как можно больше проектов и расплачиваться по ним потом, когда у государства пойдут по ним эффекты. В этом смысл инфраструктурной ипотеки.

Вопрос из зала:

Почему не пошло?

Чистяков П.А.:

Дилемма была очень простая: основной механизм инфраструктурной ипотеки предлагался в виде государственного внебюджетного фонда. Это значит, что государство предоставляет деньги в виде капитального гранта в некий внебюджетный фонд, который потом привлекает деньги с рынка, увеличивает то, что у него уже есть и вкладывает их в инфраструктурные ГЧП-проекты. Государство было не готово фрагментировать бюджет, потому что вся логика построения бюджетной системы с 2000 года была направлена на консолидацию бюджета, а правительству предложили обратный механизм.

Вдовин И.А.:

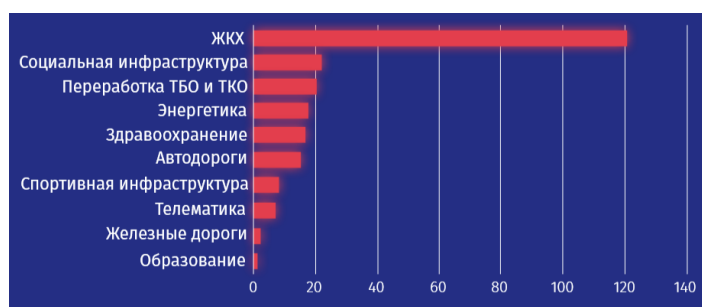
Стоит общая большая проблема отсутствия доверия бизнеса к власти. Мы рассматриваем различные варианты, в том числе, и внебюджетный фонд, формируемый

исключительно за счет частных средств. Наличие частного инвестора в любом проекте служит хорошим подспорьем в долгом финансировании и рождает доверие к тому проекту, который выдвигает на повестку дня государство.

Специальные общества проектного финансирования отличаются от любых других компаний только тем, что они концентрируются на конкретном проекте и берут на себя риски по этому проекту. Обычно выпускают облигационные займы, которые идут на реализацию проекта. При этом концессионеры и общества проектного финансирования могут совпадать. Тем не менее, этот инструмент не применяется широко, несмотря на существование такой возможности.

Если анализировать отраслевую структуру, то большинство концессий и контрактов жизненного цикла у нас реализуются в сфере ЖКХ, а на самом последнем месте – образование и железные дороги (рис. 4).

Рис. 4. Отраслевая структура проектов.



В определенный период количество подписанных концессионных соглашений росло, однако сейчас оно снижается.

Что касается иностранных инвестиций, то в основном мы будем ориентированы на азиатские направления, особенно на юго-восточную Азию. К сожалению, мы так и не научились работать с этими рынками капитала и прямыми инвесторами. Российский фонд прямых инвестиций создает

фонды с Китаем и с арабскими странами (больше 15 фондов создано на сегодня), но они не соответствуют тем масштабам, которые необходимы для реализации инфраструктурных проектов.

Чистяков П.А.:

Одна из причин роста и непредсказуемой изменчивости стоимости инфраструктурных проектов состоит в том, что страна долго размышляла о необходимости их реализовывать, в связи с чем свою роль сыграла инфляция: любой проект, если он не начинается, неизбежно дорожает. Вторая причина заключается в том, что к РЖД постоянно изменяли требования, в результате чего они переконфигурировали проект. Уменьшение стоимости означало сокращение этапа проекта и его «вывод» за горизонт n-ого года.

В комплексный план включены 9 федеральных проектов, посвященных транспорту:

- «Европа – Западный Китай» (предусматривает создание автомобильного коридора);
- «Морские порты» (увеличение объема портовых мощностей на треть – 370 млн. т);
- «Железнодорожный транспорт и транзит» (модернизация БАМа и Транссиба, строительство железнодорожных подходов к портам Азовско-Черноморского бассейна);
- «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» (строительство ВСМ Москва – Казань);
- «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»;
- «Внутренние водные пути»;
- «Транспортно-логистические центры»;
- «Северный морской путь»;
- «Коммуникации между центрами экономического роста».

Вдовин И.А.:

Сегодня мы остановимся на 3 проектах: ВСМ Москва – Казань, автомобильный коридор «Европа – Западный Китай» и транспортно-логистические центры.

Когда мы говорим о части большого проекта «Москва – Казань», мы должны принимать во внимание и модель реализации (рис. 5), и риски, которые разделяются между концессионером и концедентом (рис. 6).

Рис. 5. Бизнес-модель проекта ВСМ «Москва – Казань».

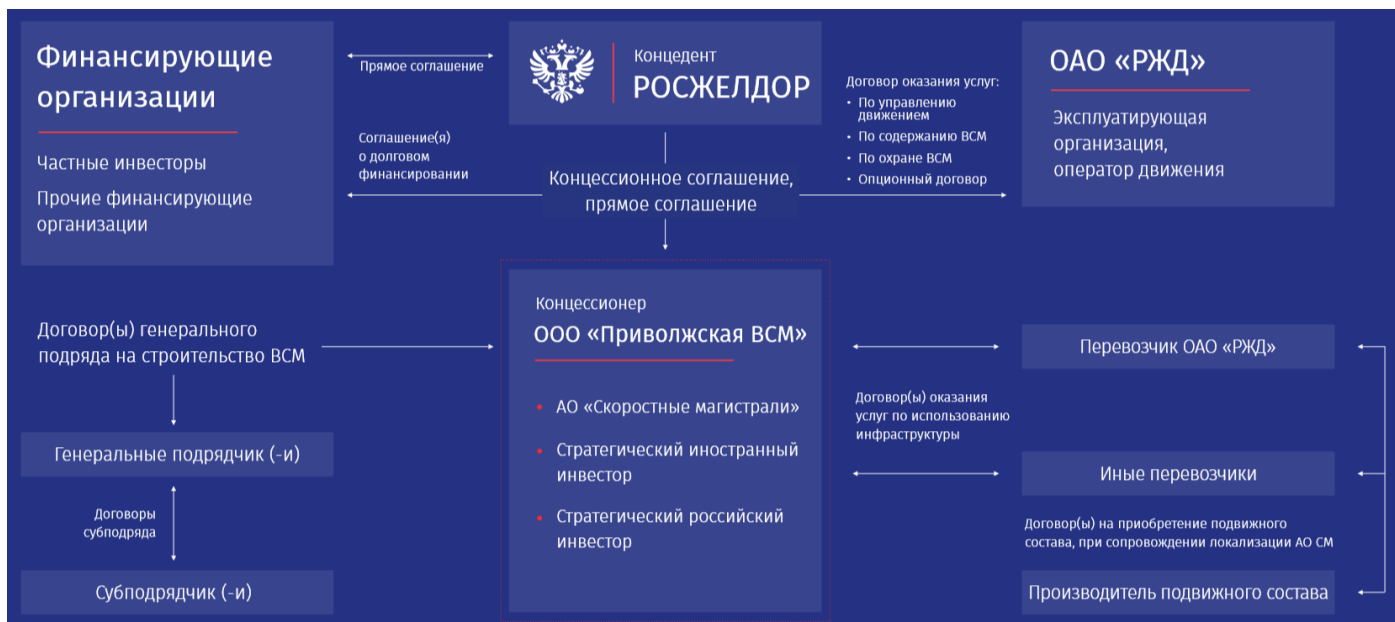


Рис. 6. Распределение основных рисков между ключевыми участниками.



Существует серьезный конфликт между текущими горизонтами планирования власти и бизнеса и временным промежуток, к концу которого инфраструктурный проект начнет доставлять выгоды.

Чистяков П.А.:

Инфраструктурные прорывы совершаются тогда, когда находится политик, который смотрит далеко за собственный горизонт планирования.

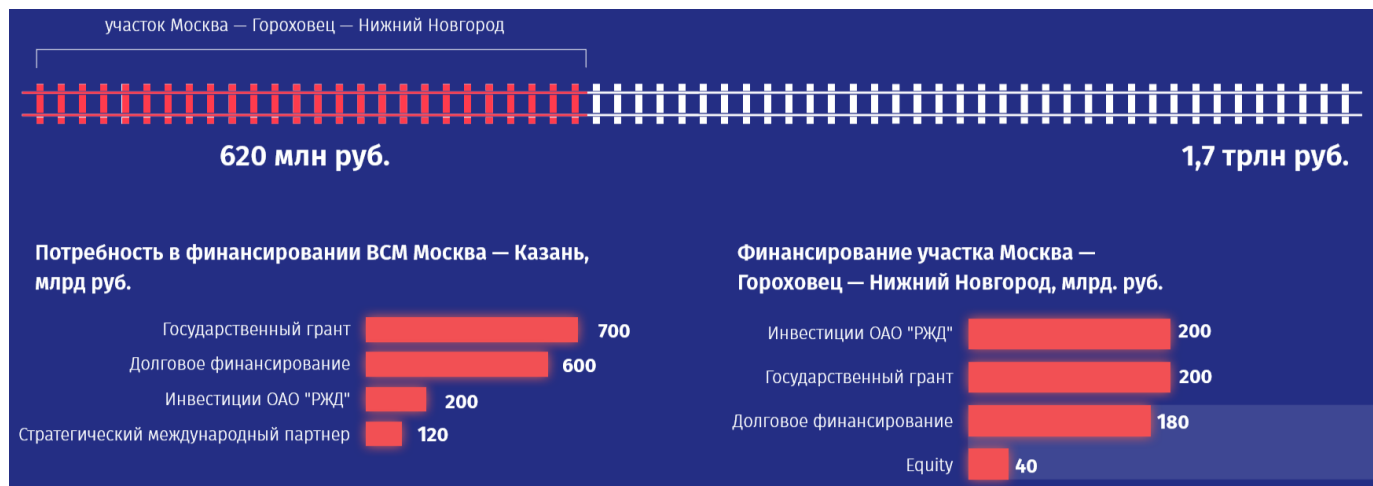
Вдовин И.А.:

Современная железнодорожная инфраструктура морально и физически устарела: в России средняя скорость пассажирского поезда составляет 57 км/ч, в Великобритании – 100 км/ч, в Китае – свыше 150 км/ч. У нас самая протяженная страна, а скорость самая низкая.

Весь отрезок от Москвы до Казани оценивается примерно в 1,7 трлн. рублей в

текущих ценах (рис. 7). На сегодняшний момент удалось согласовать участок, где есть государственный грант на 200 млрд. руб.

Рис. 7. Схема финансирования проекта ВСМ «Москва – Казань».



Еще одно направление – это транспортно-логистические центры (см. рис. 8). Пока есть 10 млрд. руб. за счет бюджета, но не понятно, на что именно они выделены. В основном распространена идея потратить их на цифровизацию отрасли в целом. Приблизительная же стоимость проекта за счет частных инвестиций составляет 100 млрд.

Почему этот проект так важен, и почему он вписывается в идею пространственного развития? Хотя этот проект в основном частный, но эффект от него колоссален. Любой мультимодальный центр – это не только склады, но и большое количество «якорей», куда входят оптово-розничные центры (агрохабы), промышленные парки и т. д.

Рис. 8. Схема узловых мультимодальных транспортно-логистических центров в РФ.



Чистяков П.А.:

Данный проект направлен на устранение лишних шагов при транспортировке грузов и снижение транспортных издержек.

Вдовин И.А.:

Есть еще один важный эффект, который мы упустили, – это транзитный потенциал России в целом.

Вопрос из зала:

Как производилась оценка стоимости этого проекта?

Вдовин И.А.:

По существующим аналогам. В Подмоскowie расположены 3 таких мультимодальных центра (Ворсино, Ховрино, Электроугли), в среднем приблизительно 3,5-4 млрд. составляет стоимость строительства такого мультимодального логистического центра.

Чистяков П.А.:

Значительная часть из них теоретически окупаема. Если все потоки действительно там сконцентрируются, то они могут стать и фактически окупаемой. Какая-то часть, возможно, потребует и от государства для того, чтобы чуть-чуть компенсировать нехватку какой-то инфраструктуры.

Вопрос из зала:

А учет будущих финансовых трат производился?

Чистяков П.А.:

С таким поручением Правительство согласовало магистральный план. По многим проектам он учитывался, особенно в сфере ГЧП, а по бесплатным проектам, осо-

бенно по дорогам, не учитывался, что является большой проблемой.

Вдовин И.А.:

Любимый проект нашего министра транспорта – скоростная автомобильная дорога Европа – Западный Китай.

Чистяков П.А.:

Если посмотреть на логику их развития, то это всегда полимагистрала, то есть предусматривают несколько видов транспорта. Этот проект охватывает и те части страны, которые пока не охватываются железными дорогами в планах. Этот проект действительно очень хорошо проработан, и к нему большой интерес у Минтранса, поскольку восточное направление по дорогам, наверное, самое загруженное в стране. Например, по трассе М7 сейчас проезжает порядка 30 тыс. автомобилей в сутки, по сути, вся эта дорога функционирует в режиме перегрузки. Проект реализуется в режиме концессии. У нас есть и конкурент этого проекта под названием «Меридиан» – прямой тоннель от Китая до Западной Европы. Этот проект целиком частный и очень нравится Минфину, однако ни развитию территорий, ни развитию агломераций он не содействует.

ATTRACTING PRIVATE INVESTMENT IN INFRASTRUCTURE PROJECTS: FINANCIAL INSTRUMENTS AND MECHANISMS OF STATE SUPPORT

Vdovin Igor - Doctor of Law, Professor of the Department of the Theory and Practice of Business-Government Interaction of the National Research University - Higher School of Economics. Address: 20 Myasnitskaya Ulitsa, Moscow, 101000, Russia. E-mail: GR@hse.ru.

Chistyakov Pavel - Vice-President of the Infrastructure Economics Center. Address: 57 Gilyarovskogo Ulitsa, Moscow, 129110, Russia. E-mail: GR@hse.ru.

This article contains the materials of the joint master class of Igor Vdovin, the Board Chairman of the National Direct Investment Agency, and Pavel Chistyakov, the Director of the Infrastructure Economy Center. During the lecture, Igor Vdovin spoke about the reasons for the need of infrastructure project implementation and the differences of its perception between representatives of business and government. The lecturers analyzed the key sources of investment for such kind of projects and the main changes in recent years that had affected the availability of the considered sources. Using the example of the three largest infrastructure projects of recent years, Pavel Chistyakov described his own vision of the Russian spatial development prospects and demonstrated the key features of implementing similar projects in Russia and abroad.

Key words:

Investment, infrastructure projects, concessions, special investment contract, public private partnership, high-speed network, center for transportation and logistics.