

ПАРТНЕРСТВО БЕЗ ГАРАНТИЙ

ГЧП испытывает болезни роста

● ТЕКСТ | Ирина КИРИЛЛОВА

В условиях рецессии восстанавливать экономику приходится совместными усилиями государства и бизнеса. До недавнего времени идеальным инструментом для этого считался инструмент государственно-частного партнерства (ГЧП). Даже случаи срыва договоренностей не охладили пыл потенциальных участников соглашений. Победное шествие ГЧП по стране продолжается.



Административный ресурс как инвестиционный инструмент

В Санкт-Петербурге еще до создания законодательной базы были реализованы первые проекты ГЧП, имеющие, по меньшей мере, его внешнюю форму. Возведение Юго-Западных очистных сооружений (ЮЗОС) ГУП «Водоканал» не представлялось возможным завершить к назначенному сроку. Тогда, как это довольно часто бывает в России, родилась гениальная схема привлечения для строительства помимо бюджетных еще и частные средства. Причем не из российских, а из зарубежных источников. И это сработало. Без каких-либо государственных гарантий, только лишь под выход закона Санкт-Петербурга, который определил доли участия в стройке городской казны и ГУП «Водоканал» по годам.

После вступления в силу в 2005 году закона о концессиях

город в 2006 году принял Закон «Об участии города Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». А в 2008 году вступил в силу Закон «Об изменении федерального закона «О концессионных соглашениях».

По мере создания законодательной базы условия участия в проектах ГЧП частных инвесторов менялись. От них требовалось полное финансовое обеспечение строительства, от власти — административный ресурс. Такие договоренности легли в основу создания малоэтажного жилого комплекса «Новая Ижора». Компании «Балтрос», которая вывела проект на рынок, необходимо было доказать на местном и федеральном уровнях свой тезис о востребованности загородных домовладений эконом-класса. Доказали, но какой ценой! «Балтросу» пришлось на собственные средства построить инфраструктуру водоснаб-

жения и водоотведения не только в границах участка застройки (285 га), но и для обеспечения близлежащих городских территорий (по условиям соглашения с КЭИО правительства Санкт-Петербурга и ГУП «Водоканал»). Взамен эксперимент получил поддержку властей на уровне согласования документации и выделения мощностей. Условия, в европейской практике невыполнимые: там, по условиям соглашений, в инфраструктуру проектов ГЧП инвестирует только государство.

ГЧП стало применяться прежде всего в транспортной отрасли. В последние перед кризисом годы в Петербурге форму ГЧП стали принимать мегапроекты, подобные Западному скоростному диаметру (ЗСД), Орловскому тоннелю, реконструкции аэропорта «Пулково», наземному экспрессу (см. www.gov.spb.ru).

Но с наступлением кризиса частное финансирование — например, ЗСД — было отозвано. Победители концессионного конкурса — консорциум «Невский Меридиан» (объединяет «Базовый элемент» Олега Дерипаски, ОАО «Мостоотряд-19», нескольких иностранных инвесторов — Bouygues, Hochtief, Strabag AG, Egis) — отказались подписать соглашение. Потенциальные концессионеры должны были выделить на строительство 108 млрд руб., ровно столько же — местный и федеральный бюджеты. На сегодняшний момент продолжать строительство решено за бюджетные средства.

Построим, несмотря ни на что

Власти пытаются обеспечить дополнительные гарантии возврата средств инвесторам

инфраструктурных проектов. Ни один из них пока не завершен, и примеров исполнения обязательств по договорам не существует. Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) разработала законопроект об инфраструктурных облигациях. Они призваны привлечь частные вливания в строящиеся объекты и обеспечить госгарантии возврата средств инвестору. В ожидании момента, когда проект закона будет внесен в Правительство РФ, специалисты высказали разные мнения. **Аналитик ИК «ФИНАМ» Константин Романов** отмечает, что этот инструмент весьма эффективен для государства. Он позволяет за счет высокой надежности привлечь в приоритетные стройки «длинные» деньги институциональных инвесторов.

Мнения других экспертов диаметрально противоположны. Например, высказывались прогнозы, что средства потенциальных консервативных инвесторов (Пенсионного фонда РФ), на которые можно рассчитывать с высокой степенью вероятности, составят не более 3 млрд руб. Разумеется, это не тот объем финансирования, который позволит завершить строительство ЗСД. Кроме того, доходность по инфраструктурным облигациям ниже, чем по банковским вкладам.

Между тем схемы применения ГЧП становятся все более разнообразными и доступными для привлечения

сравнительно небольших вложений. Если раньше речь шла о миллиардах, то теперь говорится о миллионах. Интерес к объединению государственных и частных средств проявляют потенциальные участники ГЧП в регионах. С помощью этого инструмента представляется возможным улучшить состояние не только транспортной, но и промышленной, социальной инфраструктуры, систем тепло- и водоснабжения. На основе ГЧП можно реализовывать проекты утилизации ТБО и реконструировать энергохозяйство. Рынок предлагает новые механизмы привлечения капитала. По словам **управляющего партнера юридической фирмы «Лас-Вегас» Альберта Еганяна**, это квазиинфраструктурные облигации, ЛСС, сервисные контракты, региональные концессии.

Правда, **координатор по исследованиям международной сети CEE Bankwatch Пиппа Галлоп** предупреждает о непрозрачности схемы ГЧП. В ней, заявила госпожа Галлоп, отсутствует окончательный аудит — возможность сопоставить стартовые и реальные объемы финансирования. Поэтому возникает опасность выйти из границ бюджета проекта. А на российском рынке, в отличие от европейского, гарантии возврата инвестору вложенных средств пока недостаточны.

Однако российских специалистов это не пугает.

реклама



Общество с ограниченной ответственностью
СоветникЪ
БУХГАЛТЕРСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ УСЛУГИ
✓ Первичная постановка, восстановление, текущее ведение бухгалтерского и налогового учета в организации (все виды и системы налогообложения).
✓ Государственная регистрация и перерегистрация юридических лиц ООО, ЗАО, ОАО (с 01.07.2009г. согласно Ф3-312 от 30.12.2008г.).
Комплексное сопровождение бизнеса
Тел: +7(812) 943 14 55 Санкт-Петербург, Литовский пр-т, д.43/45 оф.546
Факс: +7(812) 578 19 23 (ул. Невского в Литовского пр-та, БЦ "Петро")
sovetnick.info@mail.ru www.sovetnick.com

реклама



Свидетельства о допуске к работам в СРО, строительные лицензии и сертификаты ISO 9001-2001
• бесплатные юридические консультации по предмету оказываемых услуг
• оформление нормативно-технических материалов для СРО
• ведение дел организации на этапе экспертизы, поданных документов, вплоть до вступления в СРО
• переоформление лицензий в строительной деятельности (инженерные изыскания, проектирование и строительство)
МЕДВЕДЬ
аналитико-правовой центр
Мы предлагаем юридическое сопровождение вашего бизнеса
• регистрация юридических лиц и ИП
• ПЕРЕРЕГИСТРАЦИЯ ООО
• бухгалтерский учет
СПб, Б. Морская, 13 (вход под арку с Кирпичного пер.)
тел.: 710-68-62; 312-51-18, факс 710-63-75
E-mail: mail@apcentr.ru www.apcentr.ru

Большие риски при реализации проектов — ежедневная рутина для инвесторов. Например, в портовом строительстве традиционно действуют соглашения, подобные ГЧП, но без установленных законом госгарантий. При таком количестве заинтересованных сторон — федеральные и местные власти, собственники земель и портовой инфраструктуры, собственники объектов энергетики, инвесторы строительства — проще положиться на догово-

ренность с федеральной стороной и поддерживать контакт с остальными.

С учетом всех условий у института ГЧП в России довольно радужные перспективы. С одной стороны, есть потребность в восстановлении и создании многих отраслей экономики. С другой — опыт реализации проектов в отсутствие достаточной правовой базы. И, наконец, есть надежда, что ее создание когда-нибудь будет завершено. Может быть, к тому времени и экономику восстановим. **15**

комментарии

Директор развития бизнеса Vinci Concessions Винсент Пирон:

— Стоимость строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры можно уменьшить. Первый шаг для экономии — расчеты на весь период жизни объекта (проектирование, строительство, эксплуатация, обслуживание и реновация в течение десятков лет). Второй шаг — расчет максимальной адаптации проекта к нагрузкам на момент ввода в эксплуатацию и на перспективу с учетом растущей нагрузки на трассу. Все расчеты делаются на основе базового уровня прироста стоимости объекта. А он, в свою очередь, — на основе анализа текущей экономической ситуации в стране.

Руководитель по инфраструктуре и энергетике Бизнес-группы по России Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) Наталия Ханженкова:

— ЕБРР предоставляет кредитные возможности сторонам концессионного договора. Адекватным обеспечением кредита могут быть залог или переуступка прав по концессионному договору, гарантии завершения строительства от спонсоров, залог акций или долей участия в компании концессионера, прямое соглашение между кредитором и концедентом, право на прямое управление проектом (step-in-rights).