



НЕ БУДЕМ ПУТАТЬ кредиторов с инвесторами

• ТЕКСТ | Борис ВИШНЕВСКИЙ

Сбербанк объявил, что планирует в ближайшие годы вложить в инфраструктуру Петербурга 291 млрд рублей: 60 млрд рублей — в строительство Западного скоростного диаметра, 25 млрд рублей — в строительство Орловского тоннеля, 11 млрд рублей — в программу «Надземного экспресса», 8 млрд рублей — в строительство мусороперерабатывающего завода в Янино и так далее.

По словам главы Сбербанка Германа Грефа, эти проекты изменят жизнь города, а их реализация стала возможна благодаря активным действиям команды губернатора Валентины Матвиенко. В свою очередь губернатор Санкт-Петербурга заявила, что «финансирование Сбербанка носит не только финансовый, но и политический характер», что банк «был и остается надежным партнером города» и что «зная надежность Сбербанка, мы можем быть уверены, что сможем реализовать эти проекты».

Оптимизм губернатора очевиден. Вот только не надо создавать у горожан впечатление, что Сбербанк, дабы сделать губернатору приятное, вдруг решил заняться благотворительностью и за свой счет помочь городу реализовать указанные проекты. И не надо (как это нередко делают питерские, и не только питерские, власти) путать кредиторов с инвесторами, а тем более — со спонсорами.

Инвестор — тот, кто вкладывает свои средства, чтобы получить прибыль, и при этом рискует: если проект окажется неэффективным, инвестор понесет потери. Спонсор — тот, кто безвозмездно отдает свои деньги, чтобы помочь важному начинанию. Но ни тем, ни другим Сбербанк в данном случае не является. Он не спонсор, потому что не собирается дарить свои деньги Петербургу. И он не инвестор, потому что ничем не рискует. Он дает деньги в долг, причем с процентами (характерно, что процентная ставка не называется, но, судя по всему, она немалая). И получит их обратно — за счет нас с вами, уважаемый читатель. Потому что на самом деле именно мы и оплатим все перечисленные проекты.

Западный скоростной диаметр — проект, который первоначально планировалось реализовать на принципах частно-государственного партнерства. При этом было подготовлено концессионное соглашение, по которому, если концессионер (кому предоставлялось право эксплуатации будущей платной трассы) не получал нужные ему доходы, город обязывался компенсировать ему «недостачу». Иначе говоря, если ЗСД оказался бы при-

быльным, то прибыль получал инвестор. А если ЗСД оказался убыточным, то убытки брал бы на себя город. Так в Смольном понимают «частно-государственное партнерство»: это когда доходы оказываются частными, а расходы — государственными...

Затем, однако, начался экономический кризис. И выяснилось, что концессионеров не найти даже на таких условиях. Ведь инвесторы должны сначала вложить деньги в строительство, а банки не соглашаются давать им «длинные» кредиты (срок окупаемости ЗСД измеряется, как минимум, двумя-тремя десятилетиями). Тогда было решено, что за все заплатит бюджет — федеральный и городской. То есть налогоплательщики.

На 7 июня этого года был назначен конкурс на строительство пятой очереди ЗСД, но он был отменен — в преддверии включения в проект Сбербанка: теперь финансировать проект собираются за счет средств от размещения облигаций ОАО ЗСД. Часть из них купит Сбербанк, при этом облигации (на сумму 25 млрд рублей) выпускают под гарантии федерального бюджета. То есть за строительство ЗСД все равно заплатит бюджет — но уже по несколько иной схеме. И не только бюджет, но и все автомобилисты, потому что проезд по ЗСД будет платным. С ноября 2010 года вводится плата за проезд по первому участку ЗСД (от КАД до грузовых районов морского торгового порта), на который городской бюджет потратил 16 млрд рублей. Платные дороги, построенные за бюджетные деньги — это, безусловно, российское «ноу-хау»: по сути, мы заплатим за этот участок дважды...

Практически то же самое касается и финансирования Сбербанком проекта Орловского тоннеля, который будут строить по той же схеме «частно-государственного партнерства». Тоннель стоит примерно 45 млрд рублей, при этом предполагалось, что треть денег внесет федеральный бюджет, треть — бюджет Петербурга, еще треть — инвестор. Участие Сбербанка в размере 25 млрд рублей означает, что он в таких размерах кредитует город и инвесторов — само собой, под проценты. И захочет вернуть себе эти деньги, для чего проезд по тоннелю также делают платным: уже сейчас называют стоимость проезда: 50 рублей.

Получается, вовсе не Сбербанк является инвестором всех «амбициозных проектов» питерской администрации. Подлинные инвесторы — это мы, граждане. Правда, нас о желании стать инвесторами никто не спрашивал. ■