



Рекламно-информационное издание

партнер выпуска:

ГАЗПРОМБАНК

Навеки вместе



Чем привлекательно партнерство бизнеса и государства

Ксения Чемоданова

Выгоды сотрудничества при реализации общественно значимых проектов бизнес и государство осознали еще со времен Древнего Рима. Бизнес вкладывает в проекты капитал и свою операционную эффективность, государство дает необходимые меры поддержки и обеспечивает долгосрочную стабильность, снижая риски. В кризисные времена значение такого партнерства только растет. В 2022 г. инвестиции в государственно-частные (ГЧП) инфраструктурные проекты возрастут в 2–2,5 раза по сравнению с 448 млрд руб., вложенными в прошлом году, прогнозирует Национальный центр ГЧП.

Темпы оживления в отрасли будут зависеть от доступа инвесторов к дешевым кредитам, совершенствования законодательной базы и преодоления инфляции на рынке стройматериалов.

В 2021 г. в России было объявлено концессионных и ГЧП-конкурсов на 33% больше, чем годом ранее, говорится в исследовании платформы «Росинфра». А их суммарный объем составил 447,9 млрд руб. – в 4 раза больше, чем в 2020 г. Однако реальных соглашений о концессиях, ГЧП- или муниципально-частном партнерстве (МЧП) было подписано на 22,7% меньше, чем в 2020 г. (102 против 132). В то же время «Росинфра» зафиксировала рост общего объема «заключенных»

инвестиций – 414,8 млрд руб. в 2021 г. против 363,9 млрд годом ранее. Изменился и их «состав». Если в пандемийном 2020 году частный бизнес вложил в инфраструктурные ГЧП/МЧП чуть более 211 млрд руб., то в 2021 г. – не менее 344 млрд руб.

Статистика свидетельствует о постепенном восстановлении рынка от последствий пандемии COVID-19. За исключением нескольких дефолтов публичных выпусков концессионных облигаций в целом рынок ГЧП успешно преодолевал коронавирусные ограничения, уверена руководитель направления проектного финансирования АКРА Альфия Васильева.

«Возможностей для инвестирования у государства больше, и в кризисных ситуациях более сильное участие госструктур оказывает поддержку сектору и проектам. Это позволяет российскому рынку ГЧП быть эффективным уже более 15 лет», – отметила Васильева. Но и бизнес не остается в стороне – в финансирование большинства инфраструктурных проектов вовлечены крупные российские банки.

Механика ГЧП

Инвестиционное законодательство в РФ достаточно разнообразно и постоянно обновляется, предоставляя бизнесу различные формы реализации инфраструк-

турных проектов. После 1998 г., в котором появился закон «Об инвестиционной деятельности в форме капитальных вложений», были приняты специальные законы, предусматривающие такие формы соглашений, как специальные инвестиционные контракты, соглашения о защите и поощрении капиталовложений и, конечно, концессионные соглашения и соглашения о ГЧП/МЧП. Такое разнообразие обусловлено спецификой проектов и позволяет учитывать особенности создаваемых объектов инфраструктуры и потенциал их эксплуатации при грамотном структурировании. С этой точки зрения действующее в РФ инвестиционное законодательство достаточно комфортно и позволяет добиваться справедливого экономического и юридического баланса в отношениях бизнеса и государства. Тем не менее существенной проблемой структурирования долгосрочных проектов является постоянный процесс усовершенствования законодательства, что, с одной стороны, необходимо в целях устранения правовых пробелов и поддержки лучших практик, а с другой – может негативным образом сказываться на уже реализуемых проектах. В этой связи особое внимание при внесении изменений в действующие специальные законы следует уделять переходным положениям и воздействию



Алексей Белоус: «У рынка ГЧП нет проблем с ликвидностью»

Зампред правления Газпромбанка о перспективах инфраструктурных проектов в России

Александр Южный

Газпромбанк – один из лидеров в финансировании создания инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП) в России. С его участием реализуются проекты совокупной стоимостью более 850 млрд руб., а портфель потенциальных ГЧП-проектов превышает 1 трлн руб. Заместитель председателя правления Газпромбанка Алексей Белоус рассказал «Ведомости&» о том, какие отрасли сегодня требуют инвестиций, почему именно стройкомплекс должен помочь преодолеть сложную ситуацию в экономике, а также зачем банку собственное подразделение инжиниринга.

«Мы считаем себя частным партнером»

– Почему ГЧП – эффективный механизм реализации инфраструктурных проектов?

– Практически все ГЧП-проекты, в которых задействован банк, довольно масштабные. И присутствие государства в том или ином виде является основополагающим. Отсюда и название этого механизма – ГЧП или концессия. С помощью частного партнера, в данном случае банка (хотя это может быть и не банк), появляется возможность быстрее реализовывать проекты, делать их более эффективными, контролировать через банковское сопровождение. Сейчас популярным является такой механизм, как частная концессионная инициатива, когда сам инвестор или группа инвесторов обращаются в про-

фильный федеральный орган исполнительной власти (ФОИВ) или региональное правительство, предлагают осуществить важный проект на основе ГЧП.

– Газпромбанк в формуле ГЧП выступает как частный инвестор или как представитель государства?

– Как частный инвестор. Что нужно для воплощения ГЧП-проекта? Во-первых, поддержка государства, соответствующая регуляторика и пр. Во-вторых, компания-эксперт, которая это все построит (включая функции девелопера и эксплуатанта). И нужен финансирующий институт, в роли которого выступает в том числе Газпромбанк. А поскольку деньги привлекаются в проект на принципах платности и возвратности, то мы считаем себя частным партнером. Хотя сейчас движемся к расширению функционала. Если раньше мы себя рассматривали исключительно в качестве кредитора (накапливали экспертизу, внедряли во все проекты банковское сопровождение и пр.), то с недавнего времени начали создавать компании для юниорных проектов, куда мы заходим на этапе подготовки проектно-сметной документации, подключать инжиниринг.

– Ваша задача как банка – только кредитование проектов ГЧП или вы выступаете в качестве инвестора в них?

– Да, мы давно начали входить в капитал отдельных проектов. Наша стратегия – запустить проект, создать компанию с партнером и потом на каком-то этапе продать нашу долю партнеру, который дальше будет выступать в роли эксплуатанта. Поэтому мы приобретаем миноритарные доли в ГЧП-проектах. При вхождении в проект в качестве акционера проще контролировать вопросы, связанные с корпоративным управлением, с расходованием средств, осуществлять контроль за целевым характером финансирования. Мы тщательно просчитываем проекты. Причем если раньше нанимали профильных консультантов, то сейчас для этого у нас есть собственное инжиниринговое подразделение. Таким образом, подавая заявку на реализацию частной концессионной инициативы либо в рамках конкурса, который объявляет ответственный ФОИВ, мы смотрим, получается проект или нет. И если мы видим, что проект не окупится в какой-то разумный срок (как правило, это 10–15 лет), то предпочитаем в него не заходить.

– Что касается завершенных проектов, всегда ли оправдываются те коммерческие планы, которые лежали в основе их окупаемости?

– У нас нет ни одного дефолтного проекта. Но есть проекты, которые чуть медленнее, чем изначально планировалось, выходят на показатели эффективности. Мы предпочитаем всегда давать фору по срокам, т. е. не го-

Алексей БелоусЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВЛЕНИЯ
ГАЗПРОМБАНКА

Родился в 1969 г.

Окончил Московский ордена Ленина авиационный институт им. С. Орджоникидзе (ныне МАИ) по специальности «инженер-электромеханик» и Финансовую академию при правительстве Российской Федерации с присвоением квалификации «экономист». В 2000 г. получил ученую степень кандидата экономических наук.

1996–1999 гг. – занимал различные должности в банке «СБС-агро».

1999–2000 гг. – начальник отдела финансового сопровождения проектов ЗАО «СТБ-карт».

2000–2001 гг. – старший консультант отдела финансовых решений ЗАО «Эн. Си. Ар.», Ncg A/O».

2001–2002 гг. – начальник отдела экономических проектов ООО «Газтехлизинг».

С июня 2002 г. работает в Газпромбанке.

ворим клиенту: «Построй за три года и сразу начнешь кредит гасить», а, наоборот, предоставляем некий запас по времени, например порядка пяти лет. И это правильно, потому что сроки ввода могут сдвинуться, может вырасти смета. Вот ГЧП-проекты в «цифре» себя показали великолепно – система «Платон», национальная система маркировки товаров для их отслеживания от производителя до потребителя «Честный знак». У них окупаемость пошла значительно быстрее, чем мы прогнозировали.

«Обращаем внимание на региональные проекты»

– Сейчас существенная часть портфеля ГЧП-проектов – проекты автомобильного строительства. Планируете ли вы наращивать присутствие и в других отраслях?

– Дорожное строительство действительно было драйвером развития рынка ГЧП. Это и Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, и дорога до аэропорта «Шереметьево» в Москве, и «Обход Одиноца» в Подмоскowie, и т. д. Они позволили создать необходимую нормативную базу, сформировать критерии общения с инвесторами и банками, получить опыт консультанта. Но если раньше мы рассматривали финансирование магистральных трасс, то сейчас обращаем внимание и на региональные проекты.

Например, есть несколько проектов в Московской области – это дублеры «кольца» (ЦКАД) и хорды, которые позволяют снижать риск образования пробок. Мы также заинтересованы в участии в проектах развития аэропортовой сети. Это второе важнейшее направление. Кроме того, мы одними из первых сделали два проекта ГЧП в «цифре», которые позволяют государству получать статистику и контролировать движение товаров, транспортных средств. Финансируем возведение школ, детских садов, медицинских учреждений. Еще одно важное направление – строительство студенческих кампусов. Сейчас в стадии проработки шесть проектов. Также есть определенный спрос на создание концессий в сфере сельского хозяйства. Это селекционные центры, центры по выведению гибридов и т. д.

– Расскажите об опыте банка в ГЧП-проектах создания медицинской инфраструктуры. Это только платная медицина?

– Первый медицинский центр, который мы начали финансировать и строить с партнерами, – онкордиологические центры в Московской области: в Балашихе и Подольске. Подобного рода проекты мы продолжаем развивать, потому что это те направления деятельности, где ждать нельзя, так как существует очередь на медицинское обслуживание таких пациентов. При этом население получает высококвалифицированную медицинскую помощь за счет программ обязательного медицинского страхования (ОМС). Есть, конечно, услуги, которые такой центр будет оказывать на коммерческой основе, но они не являются определяющими. Софинансирование других медучреждений в большинстве случаев идет по такой же схеме: на 90% это учреждения, работающие по системе ОМС. Основная цель – обеспечить доступность медицинских услуг, поскольку еще не во всех регионах они соответствуют установленным нормативам, в том числе по срокам оказания помощи.

– Продолжит ли Газпромбанк осуществлять инфраструктурные проекты по модернизации аэропортов или откажется от них из-за возросших рисков?

– Большие аэропорты, из которых выполнялась значительная часть международных рейсов, уже практически все построены. Да, многие сейчас просели по трафику. Но региональные аэропорты падения трафика, по нашим оценкам, не заметили, там увеличилась частота рейсов. Более того, сейчас пришло время региональных аэропортов. Например, есть аэропорты, где вообще нет ни одного международного рейса и где трафик увеличивается. Мы смотрим и на такие проекты. К примеру, аэропорт в Благовещенске будет развиваться благодаря созданию Амурского газохимического кластера, в который вошли газохимический комплекс «Сибур» и газоперерабатывающий завод «Газпрома». Это же огромные стройки, которые потребуют модернизации нынешней воздушной гавани. Такая же история с малыми аэропортами, которые нужно развивать под проекты добычи нефти и газа, металлов и т. д.

– Какие регионы у вас в приоритете?

– Традиционно важный для нас регион – это Петербург. Мы уже реализуем там два крупных проекта, общая стоимость капитальных затрат (с НДС) по которым составляет свыше 180 млрд руб. Сейчас администрацией города рассматривается несколько новых крупных проектов, но пока не могу раскрыть, каких именно. Отмечу Московскую область и Дальний Восток. Видим там реальную заинтересованность властей, которые оказывают поддержку развитию инфраструктуры региона, в том числе с использованием федеральных программ. В Московской области банк финансирует несколько крупных уже заключенных автомобильных концессий, на Дальнем Востоке за последний год также подписали несколько концессий, в проработке находится проект с Сахалином, в Хабаровске есть образовательный проект. Кроме того, интересны Сибирь и Урал. Активно работаем в Калининграде, там есть несколько концессий, начиная от баскетбольных залов и заканчивая школой. Вообще, стараемся работать по всей России.

– Каков размер вашего портфеля ГЧП-проектов сегодня и какое в нем соотношение наиболее капиталоемких проектов в области строительства дорог и всех остальных?

– Если говорить о стоимости проектов по уже выданным кредитам, то это порядка 850 млрд руб. А перспективный портфель с учетом рассматриваемых проектов составляет более 1 трлн руб. Причем инфраструктурные проекты, несмотря на то что они длинные, могут достаточно быстро возвращать вложенные средства: так было, например, с ЦКАД-3 (третий пусковой комплекс Центральной кольцевой автодороги в Подмоскowie. – «Ведомости&»), который рефинансировался через облигации, выпущенные госкомпанией «Автодор». Сейчас в нашем портфеле порядка 40% приходится на дорожную инфраструктуру (мосты, дороги, эстакады, переезды и др.), а 60% – все остальные.

«Должны развиваться рыночные механизмы регулирования, в частности форвардные сделки»

– Почему сроки больших инфраструктурных строек часто не выдерживаются и как это, на ваш взгляд, можно исправить?

– Если проанализировать завершённые инфраструктурные проекты, то видно, что уже после того, как стройка стартовала, нередко появляется какой-то неучтенный трубопровод либо участок земли, не предназначенный для строительства, и пр. Согласование стройки на таких участках затягивало процесс, заставляло оставлять их на потом и строить на тех кусках трассы, где все разрешения уже получены.

Сейчас правительство РФ в лице профильного блока предложило поменять механизм строительства. Об этом изначально просили строители; банки их поддержали. Идея состоит в том, чтобы разбить проект на этапы: первый – проектирование, второй – подготовка дорожного полотна и т. д. И получать разрешения, необходимые для конкретного этапа проекта. Это относится как к жилому строительству, так и к инфраструктурному. Такая схема взаимодействия, конечно, ускорит процесс строительства, снизит риски, связанные с превышением смет, срывами сроков. Но полностью их не уберет.

– В каких еще законодательных доработках нуждается механизм ГЧП?

– Необходимо заняться созданием форвардных, т. е. гарантирующих будущую поставку по фиксирован-

Газпромбанк

Дата основания – 1990 г. Предоставляет широкий спектр банковских, финансовых, инвестиционных продуктов и услуг корпоративным и частным клиентам, финансовым институтам, институциональным и частным инвесторам. Является третьим банком в России по размеру активов – 8,9 трлн руб. на февраль 2022 г., по данным banki.ru. Входит в перечень Банка России из 13 системно значимых кредитных организаций. В числе клиентов Газпромбанка – около 5 млн физических и порядка 61 400 юридических лиц

ной цене, рынков сырья – металла, цементных смесей и др. Потому что металл нужен на второй-третий год строительства, а смета считается с учетом текущих цен. Поэтому многие компании предпочитали закупать критические элементы или металлоконструкции заранее на заемные деньги и платить проценты банку. Форвардный рынок на эту продукцию с гарантированной поставкой – это следующий этап развития. В том числе это касается и нерудных материалов – песка, щебня и пр. Сейчас прорабатывается идея фиксации цен на определенный срок для государственных строек, в том числе структурированных с механизмом ГЧП. Но мне кажется, что должны развиваться и рыночные механизмы регулирования, в частности форвардные сделки.

«Мы не вышли ни из одного нашего проекта»

– Как будут влиять на подготовку ГЧП-проектов, структуру финансирования и сроки сдачи ограничения, введенные против России из-за последних событий?

– Они мало затронули инфраструктуру, потому что уровень импортозамещения здесь высокий. Мы не отказались ни от одного из ранее стартовавших проектов. Но вынуждены были в какой-то момент вслед за повышением ключевой ставки Банка России скорректировать процентные ставки.

По новым проектам пересматриваем бизнес-модели – есть ускорение инфляции, поэтому нужно более тщательно считать. Но основной вопрос сейчас – размер ключевой ставки Банка России. У нас многие проекты привязаны к ключевой ставке. При ее пиковых значениях значительно возросла процентная нагрузка на заемщиков. Но наши партнеры и регионы в принципе с пониманием к этому отнеслись. А мы, в свою очередь, пытаемся сделать профинансированный нами проект окупаемым и отодвигаем получение части процентного дохода на более поздние сроки. То есть это общая проблема сейчас – и банка-кредитора, и инвесторов. Нужны совместные усилия, для того чтобы делать проекты более устойчивыми.

– Возможно ли привлечение инвесторов и концессионеров из стран Азии, в частности из КНР?

– В рамках инфраструктурных проектов 90% расчетов осуществляется за рубли. Более того, если вы работаете с российским бюджетом в рамках ГЧП, то он «не любит» какие-то другие валюты. Поэтому в части привлечения финансирования этого не нужно. Валютная составляющая в инфраструктурных, дорожных проектах, как правило, не очень большая – 5–10%. Но, безусловно, идет работа с определенными поставщиками, поиск новых технологических партнеров.

– Как в целом на сфере ГЧП и развитии инфраструктуры в стране отразится новая реальность, в которой оказалась Россия с конца февраля 2022 г.? Могут ли инфраструктурные проекты стать драйвером развития экономики?

– Государство и делает их локомотивом. Не только ГЧП-проекты, концессии, но и возведение жилья. Это и льготная ипотека, и другие инструменты стимулирования строительства. Мультипликативный эффект [для экономики] максимален как раз в стройке. На каждый вложенный рубль экономика страны получает два с четвертью рубля дополнительной продукции, потому что стройка тянет за собой ряд других отраслей. У российских банков сейчас нет проблем с рублевой ликвидностью. Да, она дорогая и не позволяет в моменте эффективно реализовывать долгосрочные ГЧП-проекты. Но, как мы видим, ключевая ставка снижается, появились механизмы рефинансирования, все начинает работать. &

Государственно-частная поддержка

Как государство в связке с бизнесом помогает российской экономике развиваться в кризис

Полина Трифонова

Проекты государственно-частного партнерства (ГЧП) позволяют бизнесу и государству нивелировать негативные процессы в экономике: стагнацию, дефицит товаров и пр., говорят эксперты. Такие проекты позволяют привлекать частных инвесторов и активизировать приток внебюджетных средств в развитие инфраструктуры, в том числе в импортозамещающие производства, появляются рабочие места и налоговая база. За счет чего ГЧП будет развиваться в сегодняшних реалиях и какие формы наиболее востребованы?

Импортозамещению в помощь

Вопросом импортозамещения Россия озаботилась в 2012 г. – оно стало одной из целей госпрограммы развития сельского хозяйства на 2013–2020 гг. Но в 2014 г., после введения взаимных санкций России и стран Запада, задача импортозамещения распространилась и на другие отрасли: информационные технологии, машиностроение, фармацевтическую промышленность и пр.

С тех пор доля импорта в некоторых отраслях существенно сократилась. Речь в первую очередь о продовольствии. К концу 2021 г. доля импортных товаров в продовольственной рознице составила 25%, за последние восемь лет зависимость ритейла от зарубежных товаров снизилась на треть, подсчитала аналитическая служба международной аудиторско-консалтинговой сети FinExpertiza.

Это произошло благодаря субсидированию производства продукции и субсидированию новых производств в отрасли, говорит первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов. Однако в некоторых стратегических отраслях – от текстильной и фармацевтической промышленности до автопрома и производства компьютеров – доля иностранной добавленной стоимости, по данным НИУ ВШЭ, превышает 50%. Отраслям, в которых импортозамещение не продвинулось далеко, в первую очередь IT-индустрии и машиностроению, нужна государственная поддержка, отмечает Чичканов.

Оживит отрасли

ГЧП может оживить множество заброшенной социальной и промышленной инфраструктуры, говорила Мария Ярмальчук, занимавшая тогда пост замдиректора департамента инвестиционной политики и развития ГЧП Минэкономразвития. К тому же такое партнерство помогает в развитии частного бизнеса: у проекта с господдержкой больше шансов на реализацию, он окажет поддержку как самому предприятию, так и смежным с ним, указывает первый вице-президент «Опоры России» Павел Сигал.

В периоды кризисов на поддержке экономики ГЧП работает наиболее эффективно, согласен с ними Чичканов. На принципах ГЧП можно строить дороги, аэропорты, объекты социальной инфраструктуры и промышленные предприятия ряда сфер. В портфеле инфраструктурного финансирования на принципах ГЧП Газпромбанка, по собственным данным, проекты на 1,6 трлн руб. Среди них – «Обход Хабаровска», мост через Обь в Новосибирске, «Обход Тольятти», система

взимания платы с большегрузов «Платон», Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге, поставка пассажирских вагонов для «Аэроэкспресса», аэропорт «Платов», а также несколько проектов в Московской области, включая третий, четвертый, пятый участки ЦКАД, онкорадиологические центры и мусоросжигающие заводы по технологии waste-to-energy.

Новые формы господдержки

С 2019 г. ЦБ разрешил негосударственным пенсионным фондам инвестировать в концессионные облигации без кредитного рейтинга при условии, что третьей стороной концессионного соглашения является субъект России.

бликованным данным Минэкономразвития, на начало 2020 г. в России было подписано порядка 3100 концессионных соглашений общим объемом инвестиций более 1,7 трлн руб., из которых 1,2 трлн – средства инвесторов. В том же отчете сказано, что Россия будет испытывать ежегодную нехватку инвестиций в инфраструктурные объекты с 2020 по 2040 г. порядка 1,9% от ВВП.

«Для снижения этой нехватки может быть полезно создание новых форм государственно-частных проектов, такие программы поддержки, которые субсидировали бы кредитные ставки для строительства новых заводов в тех секторах, где по-прежнему высока зависимость от импорта, – говорит Чичканов. – Подобные программы действуют в ряде отраслей, например в строительстве, сельском хозяйстве и туризме, но системно решить проблему импортозамещения могла бы феде-

ральная целевая программа или единая политика рефинансирования Центробанка».

Интерес к таким инструментам есть: с начала года растет число обращений в Газпромбанк за предоставлением финансирования от компаний – производителей микроэлектроники, электроники, электротехнического оборудования, строительной и дорожной техники и даже горнолыжного оборудования, рассказывает Чичканов.

Вопрос разработки и развития новых ГЧП-инструментов для импортозамещения и индустриализации будет в первую очередь актуален для таких отраслей,

как машиностроение, электронная промышленность, медицина и фармацевтика, считает управляющий директор рейтинговой службы Национального рейтингового агентства Сергей Гришунин. ГЧП можно было бы совмещать и с другими инструментами государственной поддержки, например с соглашением о защите и поощрении капиталовложений (договор инвестора с властями, по которому бизнес вкладывает деньги в проект на территории России, а государство обязуется не применять законы, которые могут ухудшить выполнение этого инвестпроекта. – «Ведомости&»), полагает руководитель направления проектного финансирования АКРА, автор Telegram-канала «PRO рейтинги AAA» Альфия Васильева.

Ситуация разная в каждой отрасли, но там, где особенно актуальна ускоренная миграция на российские технологии, со стороны банков и государства требуется слаженная комплексная работа по созданию компаний и строительству заводов высокого уровня локализации, уверен Чичканов.

Государство обещает оказать поддержку инфраструктурным проектам в области ЖКХ, здравоохранения и дорожного строительства в виде субсидирования сегодняшней рыночной ставки, для того чтобы конечная ставка для концессионеров была приемлемой. По словам Чичканова, разрабатываются меры поддержки на уровне ЦБ и ВЭБ.РФ, включая гарантии по внешнему финансированию. «Мы рассчитываем, что этот комплекс мер будет оказывать существенное влияние на уже запущенные и только готовящиеся проекты и они не будут остановлены», – отметил Чичканов. &



Зарубежные примеры поддержки

Государство может участвовать в проектах по-разному. Например, при реализации проекта по строительству платной автомобильной дороги Загреб – Масельж в Хорватии государство предоставило поддержку, выделив землю и организовав условный кредит, который мог быть использован, в случае если доходы проектной компании упали ниже уровня, необходимого для обслуживания долга, пишет старший специалист по ГЧП Всемирного банка Джеффри Делмон.

«Взять хотя бы региональные проекты, в том числе такие, которые подразумевают импортозамещение с учетом освобождающегося рынка. Думаю, они будут высоко востребованы инвесторами. Государственный бюджет увеличивает расходы на инфраструктуру, и мы рассчитываем, что дополнительные ресурсы будут направлены на нивелирование увеличивающейся стоимости внешнего финансирования. На фоне ожидания снижения ключевой ставки ЦБ к концу года и возвращения инфляции к таргетированным значениям кредитование на основе ГЧП станет для банков часто применяемым инструментом», – отмечает Чичканов.

Новые формы

Одна из самых распространенных и востребованных форм ГЧП – это концессии. Так, согласно впервые опу-

Павел Бруссер: «МЕГАИГРОК – это инфраструктурный конвейер»

Первый вице-президент – начальник департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка о лидерстве на рынке

Инфраструктура – это то, что объединяет людей, а ее развитие является важным фактором экономического роста. Сегодня заказчиком и одним из основных источников финансирования инфраструктурных проектов в России является государство. Исторически так было и раньше, а сейчас эта тенденция только усилилась. Заказчиком может выступать федеральная власть или регионы, в финансировании участвуют различные ведомства, Центральный банк, государственные институты развития, потом на разных этапах подготовки и реализации проекта к нему подключаются банки, строительные компании, проектировщики, эксплуатанты, поставщики оборудования. И несмотря на то что рынок очень широкий и разнообразный, до сих пор нет единых стандартов проектирования объектов инфраструктуры, их строительства и эксплуатации.

Чтобы решить эту проблему, Газпромбанк, который давно занимается структурированием и финансированием инфраструктурных проектов, разработал и внедрил стратегию МЕГАИГРОКа. Его задача – создавать эти стандарты и совершенствовать рынок через комплексное сопровождение проектов с момента возникновения идеи до момента ввода объекта в эксплуатацию, а далее – сопровождать на эксплуатационной фазе.

Философия МЕГАИГРОКа предполагает, что Газпромбанк не просто финансирующая организация, нашу роль можно сравнить с модемом – прибором, который принимает входящий сигнал, определенным образом его упорядочивает и в понятном виде передает дальше. То есть МЕГАИГРОК – это агент, выступающий связующим звеном между всеми участниками проектов государственно-частного партнерства (ГЧП): государством, инвесторами, строительными компаниями, операторами, банками.

Мы контролируем не только финансовые потоки проекта, но и качество возведения финансируемых объектов, оказываем как услуги финансового консультирования и банковского сопровождения контрактов, так и услуги по контролю качества поставляемых материалов, машин, оборудования и т. д. Помимо этого, финансируя проекты, мы предлагаем всю цепочку банковских продуктов. Принимая решение о финансировании, мы сразу оцениваем потенциальную возможность продажи инвестиций на фондовом рынке, в том числе посредством выпуска облигаций. Одной из задач МЕГАИГРОКа является превращение инфраструктурных сделок в сделки M&A (слияния и поглощения) по мере становления рынка. Тем не менее уже сейчас мы можем похвастаться рядом сделок по покупке и продаже долей в инфраструктурных компаниях. Таким образом, наша цель как банка – нарастить долю некредитных доходов по отношению к кредитным, а в глобальном смысле – создать инфраструктурный конвейер, чтобы проекты эффективно запускались, осуществлялись, при этом высвободившиеся средства оперативно направлялись на создание новых проектов. Воплощение в жизнь проектов ГЧП на потоке способствует становлению зрелого инфраструктурного рынка и росту экономики в нашей стране.

Как устроен МЕГАИГРОК

МЕГАИГРОК в контексте группы Газпромбанка представляет собой «внутренний консорциум» дочерних и зависимых компаний, обществ и департаментов банка, которые участвуют в производстве инфраструктурных проектов конвейерным способом.

В чем наше принципиальное отличие? Мы используем так называемую концепцию «кошелек проекта», в то

время как другие банки и даже институты развития следуют алгоритму «кошелек клиента». «Кошелек клиента» – базисный подход, который всегда ограничен возможностями этого самого клиента, иницирующего проект и представляющего его в банк для целей получения инвестиций. «Кошелек проекта», наоборот, подразумевает создание инвестиционной инициативы с нуля самим МЕГАИГРОКом или при его непосредственном участии. «Клиентом» в этом случае выступает весь рынок, для целей привлечения лучших предложений которого создается специальная экспертиза. Это значит, что за все цифры, их достоверность, реалистичность финансовой модели, сроки исполнения и качество проекта отвечаем мы сами – разумеется, с привлечением внешних профессиональных организаций и консультантов. А отвечать за них мы можем только тогда, когда у нас есть необходимая экспертиза, специалисты, способные эти цифры собрать, верифицировать и предложить жизнеспособную модель реализации. Модель инициации проектов, таким образом, фактически представляет собой посевную стадию.

Более 1,6 трлн руб.
составил суммарный бюджет инфраструктурных проектов с участием Газпромбанка на конец 2021 г.

Источник: Газпромбанк

При этом каждый проект, безусловно, должен обладать экономическими эффектами для государства. В профильном департаменте среди различных стримов (направлений. – «Ведомости&»), таких как стрим структураторов, стрим кредитных бригад, есть также стрим экономического анализа и финансового моделирования, задача которого – оценивать экономическую реалистичность того или иного проекта, а также внедрять стандарты и следить за модой новых практик финансового моделирования. Слово «мода» тут выбрано не случайно – я глубоко убежден в том, что для создания зрелого инфраструктурного рынка нужно заботиться именно о моде в самых различных экспертных составляющих процесса финансирования инфраструктурных проектов.

Также в конце 2021 г. на базе инфраструктурного холдинга банка ООО «Инфраструктура ГЧП» был создан инжиниринговый центр, в задачи которого входит комплексное сопровождение проектов с момента задумки до ввода объектов в эксплуатацию. То есть инжиниринговый центр комплексно управляет реализацией ГЧП-проектов, самостоятельно проводит техническую экспертизу на всех этапах их структурирования. Это позволяет четко контролировать расходы, повышать

«Звездная карта» для коллектива

У МЕГАИГРОКа есть так называемая «звездная карта», которая показывает, какими профессиональными качествами обладает и в каком направлении хочет двигаться тот или иной сотрудник. Если кто-то хочет развиваться немного в других направлениях, чем те, которые заданы его должностью, Газпромбанк учитывает его желание и дает ему такую возможность. Сотрудник может попробовать любой функционал внутри МЕГАИГРОКа. «Совместно с департаментом по работе с персоналом мы очень внимательно следим за тем, чтобы карьера наших ключевых работников поступательно развивалась без пробуксовок и эмоционального выгорания», – говорит Павел Бруссер.



эффективность финансирования, а также существенно сократить сроки проработки перспективных проектов.

В составе банка действует девять региональных центров ГЧП: центральный в Московском регионе, дальневосточный, сотрудники которого находятся во Владивостоке, Хабаровске, Якутске и Южно-Сахалинске, северо-западный в Санкт-Петербурге и Ухте, западно-сибирский в Новосибирске, приволжский в Нижнем Новгороде, уральский в Екатеринбурге, центрально-черноземный в Белгороде, западно-уральский в Перми, а также центр в Калининграде. Их задача – распространение инфраструктурной экспертизы на местах. Координацией региональных центров в департаменте инфраструктурных проектов занимается центр интеграции стратегии и развития.

Откуда берутся мегапроекты

Мы используем самые разные источники поиска новых мегапроектов. Это и федеральная повестка инвестиционных программ, и региональные проекты, реализуемые через механизм частных инициатив или путем объявления конкурса, а также наши собственные предложения по результатам оценки экономических процессов. Кроме того, новые проекты могут возникать при обсуждении с постоянными партнерами банка, иницироваться государственными компаниями и федеральными министерствами.

При этом географический принцип распределения наших проектов может работать по-разному. Проектами не обязательно занимается филиал, который базируется в этом регионе присутствия. Конечно, работа идет при его участии, но иногда мы намеренно переводим ответственность за тот или иной проект в другой регион, чтобы обеспечить работу над ним практически в режиме 24/7. Например, проекты на Дальнем Востоке ведут не только местные специалисты, но и представители головного офиса. Когда в Москве заканчивается рабочий день, просыпаются наши сотрудники в Хабаровске, Владивостоке и на Сахалине. А утром, когда просыпается Москва, идут спать уже на Дальнем Востоке, передавая дела своим московским коллегам. Ни один другой банк в стране не может обеспечить такую бесперебойную деятельность. Это преимущество позволило нам стать одним из лидеров инфраструктурного финансирования в России на принципах ГЧП.

О новых направлениях и импортозамещении

МЕГАИГРОК сфокусирован на проектах дорожно-транспортного строительства, социальной инфраструктуры, в том числе медицинского сектора, а также ЖКХ, особенно в части мусоропереработки.

В текущих условиях актуальность концепции МЕГАИГРОКа только выросла. Если говорить о новых направлениях, возникших в последнее время, то из-за разрыва исторических логистических цепочек в ближайшие годы будет востребовано строительство портов, железных дорог и другой транспортной инфраструктуры на востоке России. Так что будем разрабатывать подобные проекты и обращаться с соответствующими предложениями к нашим партнерам.

Кроме того, в текущий момент остро встал вопрос импортозамещения. Инфраструктурная стройка в этом плане не исключение. Есть легенда, что в СССР размер сигарет, например, соответствовал калибру патронов, чтобы завод в случае чего мог быть быстро переведен на военные рельсы, но от этого страдало качество продукции. При импортозамещении очень важно, чтобы люди получали качественную инфраструктурную услугу, в чем бы она ни заключалась. &

Инфраструктура для каждого

Как инфраструктурные проекты, реализованные по механизмам ГЧП, меняют жизнь регионов

Татьяна Щукина



Государственно-частное партнерство (ГЧП) становится для региональных властей эффективным способом повысить качество жизни жителей – от транспортного сообщения до образования, не отвлекая миллиарды бюджетных рублей от других важных проектов.

Грузооборот без перерыва

В 2020 г. берега реки Пур в Ямало-Ненецком автономном округе соединил новый мост длиной более 1 км (свыше 2700 м вместе с подходами), получивший по итогам народного голосования название «Пуровский». Он обеспечил десяткам тысяч жителей региона круглогодичную связь с «большой землей».

Пуровский мост стал первым в стране, который построен полностью за счет частных инвестиций без бюджетных вложений. Благодаря слаженной работе всех участников стройки удалось не просто запустить объект, которого ждали несколько десятилетий, но и сделать это на год раньше срока, рассказывает Ирина Петухова, управляющий директор департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка, участвовавшего в финансировании проекта. Правительство Ямала оперативно решало все административные вопросы, генеральный подрядчик и инвестор проекта «Мостострой-11» профессионально организовал и выполнил строительство, в том числе собственными силами изготовил металлоконструкции пролетных строений моста, а финансировавшие проект Газпромбанк и ВТБ перечисляли средства в полном объеме и без задержек.

«Открытие Пуровского моста – историческое событие для Ямала, которого ждали почти 40 лет. Надежная связь между территориями жизненно необходима нашему округу. Мы построили мост без единого бюджетного рубля, полностью за счет частного финансирования. При этом все жители будут пользоваться им

абсолютно бесплатно», – сказал на церемонии запуска движения губернатор Ямала Дмитрий Артюхов.

До того как в октябре 2020 г. по Пуровскому мосту поехали первые автомобили, единственной возможностью переправить транспорт и грузы через Пур осенью, весной и летом была понтонная переправа в виде наплавного моста из барж. В период ледохода и ледостава переправу убирали. Десятки тысяч жителей, а также крупные производственные объекты оказывались отрезаны от «большой земли» на срок до месяца. «Завоз грузов, продуктов всем приходилось планировать заранее. В экстренных случаях, таких как перевозка больных, через реку переправлялись на вертолетах. Все это создавало значительные неудобства как для частных лиц, так и для организаций, им приходилось подстраиваться и планировать все перевозки только во время работы переправы», – рассказывает Петухова.

Переправа была небезопасной – из-за изменения уровня реки понтоны регулярно опускались, и грузовикам приходилось форсировать реку по кабину в воде, и как минимум раз в сезон в образовавшиеся между понтонами бреши проваливался транспорт. При плохой погоде и высоком уровне воды машины приходилось разгружать на одном берегу, переправлять груз на специальной подушке и загружать на другом, в результате путь длиной 1 км мог занять весь день – с 5 утра до 6 вечера, вспоминают местные предприниматели, их цитирует портал «Ямал-медиа».

Сейчас эти проблемы в прошлом: Пуровский мост упростил жизнь людям, улучшил снабжение магазинов и обеспечил бесперебойный доступ к месторождениям восточной части округа – там находится не менее 50 промышленных объектов. Ввод моста стал еще одним шагом к решению стратегической задачи по развитию арктической зоны, которую ставит президент России.

Реализовать долгожданный и дорогостоящий проект удалось благодаря концессии в рамках ГЧП, говорит Петухова. Для этого округ инициировал поправки в фе-

деральное законодательство: они позволили строить в районах Крайнего Севера платную инфраструктуру для коммерческого использования, одновременно закрепили свободный доступ для жителей.

Таким образом, по Пуровскому мосту бесплатно ездят легковые автомобили, в том числе с прицепом, мотоциклы, автомобили экстренных служб, общественный транспорт. Платят за проезд грузовики, большая часть из которых обслуживает предприятия топливно-энергетического комплекса. За счет них инвестор оплачивает затраты на строительство моста. Концессионное соглашение действует до 2033 г., после чего проезд по мосту может стать бесплатным для всех категорий транспорта.

Дорога в будущее

В Республике Коми не было круглогодичного автомобильного сообщения между южными и северными регионами вплоть до 2018 г., когда открылись основные участки реконструированной автомобильной дороги Сыктывкар – Нарьян-Мар. На больших участках этой трассы просто не было асфальта, и в соцсетях и СМИ легко можно найти фото и видео трясины из грязи, в которую они превращались летом во время дождей.

Для региона же эта трасса имеет стратегическое значение, поскольку она обеспечивает свободное передвижение по территории республики и дает выход к «большой земле» – Ненецкому автономному округу.

В 2015 г. дорожное агентство Коми по итогам конкурса заключило 11-летнее концессионное соглашение по схеме контракта жизненного цикла на реконструкцию, строительство, а также последующее содержание и эксплуатацию основных участков этой дороги протяженностью 34,5 км от Малой Перы до поселка Израель и от Израеля до Каджерома с ООО «Дорожная концессия», структурой крупного инфраструктурного подрядчика – группы компаний «Автобан». Она известна, например, участием в строительстве ЦКАД в Подмосковье.



Инвестиции в реконструкцию дороги составили 10 млрд руб., из них республика вложила только 5%, а остальное «Автобан» профинансировал с помощью кредита Газпромбанка, рассказывал Forbes владелец группы компаний Алексей Андреев. Стройка шла с 2015 по 2018 г., а затем регион семь лет будет возвращать инвестиции – около 10 млрд руб. – концессионеру за счет бюджета, объяснял Андреев.

Правительство Коми компенсирует концессионеру расходы на эксплуатацию, обслуживает взятые на строительство банковские кредиты и выплачивает проценты на вложенные средства инвестора, объясняет директор департамента инвестиционных проектов и ГЧП Газпромбанка Висита Балаев.

К 2018 г. инвестор сдал участки дороги от Сыктывкара до Печоры. Новая трасса дала возможность более оперативно и качественно снабжать жителей республики товарами первой необходимости, обеспечивать медпомощью, облегчила завоз промышленных грузов в северные районы и передвижение по территории Коми, рассказывает Балаев. Однако из-за сложной геополитической и экономической ситуации правительство Коми в апреле решило приостановить проект по строительству этого участка. Осталось проложить порядка 25 км дороги и возвести нестандартной длины мост через реку Печору. Стройка оценивается в сумму около 25 млрд руб., самому региону ее не осилить, цитировал ТАСС заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства республики Эдуарда Слабикова.

Андреев рассказывал Forbes, что считает концессионные проекты перспективными. «Лучше работать, чем простаивать. Поэтому мы и хотели пробить себе дорогу, участвовать в концессионных соглашениях самостоятельно, научиться формировать и структурировать эти контракты. Чтобы в будущем мы с финансирующими организациями шли [на концессионные конкурсы] на паритетных началах», – объяснял он.

Газпромбанк заинтересован в дальнейшем финансировании проектов по созданию транспортной и социальной инфраструктуры в Республике Коми и в настоящее время проводит переговоры по ряду потенциальных проектов в регионе, сообщил Балаев.

В детсад за счет инвестора

Томская область с помощью концессий решила проблему с детскими садами в столице региона и отдаленных районах. В 2013 г. региональное правительство начало один из первых проектов ГЧП в России, заключив соглашение на проектирование и строительство 15 детских садов со структурой крупнейшей областной строительной компании – Томского домостроительного комбината (ТДСК). Стоимость контракта превышала 2 млрд руб. По условиям ГЧП компания должна была строить детские учреждения за свой счет, а власти – выкупать их по завершении строительства. По инициативе правительства области в финансировании проекта принял участие Газпромбанк: ТДСК взял на себя финансирование 15%, а остальное предоставил банк.

Проект оказался сложным: фактическая стоимость строительства превысила сумму платежей по концессионному соглашению, рассказывает Балаев.

Произошло это из-за сложных условий работы в северном климате: увеличения глубины погружения свай фундамента, работы по отводу подземных вод и частичного осушения участков, больших расходов на доставку стройматериалов в удаленные районы. На некоторые объекты их пришлось везти по воде. Были проблемы и с передачей коммуникаций в муниципальную собственность, так как часть из них просто не прописали в соглашении с инвестором, а также с оснащением детских садов, потому что за время реализации проектов требования к нему менялись, объясняет Балаев.

Каждое из девяти муниципальных образований, участвовавших в соглашении, предъявляло свои требования к эксплуатации и сдаче детских садов, добавляет он.

Здания детских садов из-за удорожания строительства продавались муниципалитетам с убытком, однако в целом на группу ТДСК проект повлиял положительно: она увеличила объем подрядных работ и производство железобетона и продала больше жилья в районах

вокруг детских садов. ТДСК продолжает занимать заслуженное высокое место в сфере строительства официальной инфраструктуры и на рынке недвижимости Томской области. Так, в 2021 г. комбинат вел строительство в Томске восьми садов на 1385 мест.

Областные власти концессией довольны. Бюджетные ограничения не позволяли построить за три года по госзаказу 15 детских садов, а сделав это по схеме ГЧП, область сумела существенно сократить очереди в дошкольные учреждения, объясняет Балаев. Кроме того, проект стимулировал появление масштабной программы строительства в Томской области социальных объектов – детских садов и школ – в период с 2017 по 2021 г.

Газпромбанк готов и дальше участвовать в проектах ГЧП на территории региона. В частности, обсуждается строительство на условиях ГЧП студенческого кампуса для нескольких томских вузов: в конце прошлого года совместная компания Газпромбанка и строительной группы «Гранит» ООО «Томский студенческий кампус» выступила с частной концессионной инициативой, заявку рассматривает правительство области. &



Навеки вместе

→ 01 на уже заключенные соглашения, максимально ограждая действующие или подготовленные к запуску проекты от возможных негативных эффектов, считает вице-президент – заместитель начальника департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Елена Бардашева.



Елена Бардашева

«Стабильность условий, в которых реализуется долгосрочный инвестиционный проект, является одной из главных задач при его структурировании. В той или иной степени все инвестиционные формы взаимоотношений с государством предполагают гарантии инвестору в этой части. При этом оптимальной формой для реализации инвестиционных проектов являются концессионные соглашения и соглашения о ГЧП, позволяющие структурировать сбалансированные условия создания и эксплуатации объектов и решать стоящие перед государством инфраструктурные задачи в условиях недостаточности бюджетных средств», – рассказывает Бардашева.

Концессии – наиболее распространенные формы ГЧП. Они используются в проектах строительства крупных инфраструктурных, в первую очередь транспортных, объектов, говорит Бардашева. По данным Минэкономразвития на начало 2020 г., в РФ заключено почти 3100 концессионных соглашений общим объемом инвестобязательств 1,7 трлн руб. Наибольший объем инвестиций (42%) предусмотрен в рамках соглашений, заключенных на федеральном уровне, 96% из них приходится на транспортную инфраструктуру.

Соглашения о ГЧП/МЧП чаще всего используются в сфере образования и здравоохранения, но также начинают применяться в сфере ИТ. В российской практике они все еще немногочисленны. К началу 2020 г. в России было заключено всего 25 соглашений о ГЧП/МЧП на всех административных уровнях общим объемом инвестиций 59,6 млрд руб., говорится в отчете Минэкономразвития РФ. Наиболее крупное среди них – соглашение о ГЧП для создания системы мониторинга за оборотом лекарственных средств и товаров медицинского назначения. Инвестиции в проект составят около 220 млрд руб. за 15 лет.

Ключевое отличие механизмов концессии от соглашений ГЧП/МЧП заключается в праве собственности на объект и обязательствах по его дальнейшей эксплуатации, рассказывает руководитель направления проектов в социальной сфере практики по инфраструктуре и ГЧП адвокатского бюро «Качкин и партнеры» Лусине Арутюнян. При реализации концессии права на объект принадлежат государству, а обязанности по его эксплуатации и техобслуживанию возложены на бизнес. Объект ГЧП/МЧП-соглашений, как правило, принадлежит бизнесу, а его эксплуатация чаще всего будет возложена на государство или муниципалитет, уточняет Арутюнян.

Разделение функционала особенно востребовано для проектов в сфере здравоохранения и образования, где у государства есть свои организации, готовые эксплуатировать объект. В отношении ряда объектов иная форма взаимодействия государства и бизнеса просто невозможна. «Например, строить объекты ЖКХ можно только на условиях концессии, а имущественные комплексы для промышленного производства – лишь на условиях ГЧП/МЧП», – уточняет Арутюнян.

Оба механизма позволяют построить необходимую инфраструктуру и распределить риски проекта

между государством и бизнесом. Более того, ГЧП дает возможность государству не только снизить нагрузку на бюджет и минимизировать расходы, но и в некоторых случаях получать бюджетный доход от эксплуатации объекта. «К примеру, строительство платного автомобильного моста через реку Пур (сдан в эксплуатацию осенью 2020 г., инвестиции – 10 млрд руб. – «Ведомости&») не стоило Ямало-Ненецкому автономному округу ни одного бюджетного рубля и приносит стабильный доход региональному бюджету на этапе эксплуатации», – приводит пример Бардашева.

Инвестиции в складчину

По данным Минэкономразвития, с 2005 по 2021 г. объем законтрактованных инвестиций в рамках концессий и соглашений ГЧП/МЧП составил 2,3 трлн руб., из них 1,7 трлн – частные инвестиции. Лидером по объему инвестиций стала транспортная сфера, на которую пришлось более 60% заключенных соглашений на сумму 1,5 трлн руб.

В 2021 г. активизировалось создание ГЧП-проектов в социальной сфере. В феврале прошлого года запущена программа создания общеобразовательных школ, в рамках которой будет построено более 500 новых объектов стоимостью 530 млрд руб. Уже прошли три волны отбора проектов, в рамках концессий будут заключены десятки соглашений, говорит Арутюнян. А в июле 2021 г. аналогичный механизм разработан для строительства студенческих кампусов в рамках национального проекта «Наука и университеты». По данным «Росинфры», за счет ГЧП в России будет построено не менее 1,2 млн кв. м (58 000 мест) в современной инфраструктуре кампусов. Инвестиции превысят 100 млн руб.

В декабре 2021 г. правительство РФ утвердило правила предоставления субсидий на реализацию инвестпроектов в социальной сфере. По замыслу властей это должно активизировать интерес бизнеса к строительству и реконструкции соцучреждений для проживания пенсионеров и инвалидов. Инвестор должен будет вложить в проект не менее 20% от стоимости объекта, остальные средства поступят из регионального и федерального бюджетов. По данным «Известий» со ссылкой на «Росинфру» на конец 2021 г., в России строится 12 объектов социального обслуживания граждан (дома-интернаты, пансионаты, центры социальной реабилитации и т. п.) в рамках концессий и соглашений о ГЧП. Их совокупная стоимость – 2,8 млрд руб., половину составляют частные инвестиции. «Росинфра» также отмечает рост интереса к проектам ГЧП в сфере физкультуры и спорта. В 2021 г. при участии бизнеса запущено пять проектов по созданию физкультурно-оздоровительных комплексов, а также ледовой арены общей стоимостью 626,3 млн руб.

Войти во вкус

Основной проблемой для участников ГЧП-проектов остаются сложности с доступом к долгосрочным дешевым заемным средствам, говорит заместитель начальника департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Иван Потехин. «Потребность в дешевых оборотных кредитах на покрытие операционных расходов у строительных подрядчиков всегда острая, а в сезон стройки – особенно», – подтверждает Васильева из АКРА. Строительство автомобильной трассы или школы – это долговременные проекты, а рынок кредитования достаточно волатилен. Рост

ключевой банковской ставки влечет за собой и рост стоимости кредитов. Так, в феврале 2022 г. Центробанк повысил ключевую ставку с 9,5 до 20% годовых. Несмотря на то что в мае из-за стабилизации инфляции регулятор снизил ставку до 11%, ее значение все равно находится на двузначной отметке. Дороговизна заемных средств замедляет темпы реализации проектов ГЧП и осложняет их долгосрочное планирование, говорит Васильева.



Иван Потехин

«С одной стороны, у Газпромбанка есть богатый опыт привлечения под инфраструктурные проекты льготного финансирования, – утверждает Потехин. – При этом, несмотря на регулярно повторяющиеся ситуации с резким ростом ключевой ставки Банка России в 2014 и 2022 гг.,

государство пока так и не выработало системного подхода для обеспечения предсказуемости при формировании стоимости банковского финансирования проектов ГЧП. Каждый раз мы наблюдаем отдельные инициативы по предоставлению льгот либо субсидий определенным отраслям или даже группе проектов, но отсутствует ответственный центр в правительстве для формирования единой политики по этому вопросу. Рынку ГЧП в целом и банковской системе в частности необходим набор инструментов льготного фондирования, который позволит предоставлять дешевые кредитные средства на всем сроке реализации проекта (как на стройке, так и на этапе эксплуатации) и для всех категорий значимых для государства инфраструктурных проектов». Васильева видит необходимость секьюритизации проектов ГЧП, находящихся на операционной стадии. Аналитик позитивно оценивает дополнительные меры поддержки ГЧП-проектов в виде выделения капитальных грантов, предоставления инвесторам налоговых льгот и госгарантий.

Остро стоит вопрос привлечения квалифицированных кадров к реализации инвестпроектов. Сейчас специалисты ГЧП-проектов готовят в Национальном центре ГЧП, открыто соответствующее направление и в МГИМО. Сотрудники Газпромбанка регулярно проводят семинары и презентации для правительств и администраций субъектов РФ, где рассказывают, как использовать инвестиционные инструменты на примере реализованных кейсов. «Впрочем, просто обучения недостаточно, нужно не бояться от инициатив переходить к фактической реализации проектов – начинать их делать своими руками, так как только практика позволяет разобраться во всех особенностях и деталях проектов ГЧП. В том числе и по этой причине на этапе структурирования и далее на этапе финансирования крайне важна роль эксперта-посредника – например, такого, как Газпромбанк, опыт которого основывается на десятках реализованных проектов», – подчеркивает Потехин.

Еще одним ограничением к восстановлению инфраструктурного рынка можно считать удорожание стройматериалов, говорится в отчете «Росинфры». По данным агентства «Национальные кредитные рейтинги», с октября 2020 г. по октябрь 2021 г. строительные материалы в России подорожали в среднем на треть. Если удастся нивелировать связанные с этим риски, то, по данным Национального центра ГЧП, 2022-й может стать годом «беспрецедентного роста рынка ГЧП». Количество заключенных концессионных соглашений и соглашений о ГЧП/МЧП может вырасти в 2,5–3 раза, что позволит привлечь в 2–2,5 раза больше инвестиций в инфраструктуру по сравнению с 2021 г. Минэкономразвития планирует, что к 2025 г. прирост рынка ГЧП составит порядка 70% и достигнет значения объема «законтрактованных» инвестиций – 3,9 трлн руб. &



Рекламно-информационное приложение к газете «Ведомости»

16+

Главный редактор Роман Витальевич Кутузов
Генеральный директор Михаил Нелюбин
Директор по продажам Ирина Павлова
Верстка Анна Ратафьева
Фоторедактор Наташа Шаралова
Корректор Светлана Борщевская
Менеджер по печати Татьяна Бурнашова
Шрифты: Илья Рудерман, «Студия Артемия Лебедева»; ParaType

Учредитель и издатель АО «Бизнес Ньюс Медиа»
Адрес учредителя, издателя и редакции:
127018 Москва, ул. Полковая, 3, стр. 1, пом. 1, этаж 2, ком. 21
Тел. 7 (495) 956-34-58
Рекламное СМИ

Свидетельство о регистрации:
ПИ № ФС 77-77720 от 17 января 2020 г., выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Все права защищены ©2019, АО «Бизнес Ньюс Медиа»
Любое использование материалов издания, в том числе в электронном варианте, допускается только с согласия правообладателя

ОАО «Московская газетная типография»,
123995 Москва, ул. 1905 года, 7, стр. 1

Тираж 53 400
Цена свободная