

Внешэкономбанк как финансовый институт развития в реализации инфраструктурных проектов в АЗРФ

Vnesheconombank as a financial institution for development of infrastructure projects in the Russian Arctic

Воротников А.М.

канд. хим. наук, доцент кафедры государственного регулирования экономики Института общественных наук Российской академии народного хозяйства и государственный службы, Эксперт экспертного Центра ПОРА (Проектный офис развития Арктики)
e-mail: vdep14@yandex.ru

Vorotnikov A.M.

Candidate of Chemical Sciences, Associate Professor of the Department of state regulation of Economics of the Institute of Social Sciences of the Russian Academy of national economy and public service, Expert of the PORA Expert Center (Arctic development Project office)
e-mail: vdep14@yandex.ru

Гасанова С.Ф.-гызы

Эксперт Деловая Россия, исполнительный директор Antema Consulting
e-mail: sevil_gasanova@mail.ru

Gasanova S.F.-gizi

Expert Business Russia, Executive Director of Antema Consulting
e-mail: sevil_gasanova@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрена возможность участия Внешэкономбанка в реализации инфраструктурных проектов в Арктической зоне Российской Федерации. Показана роль Внешэкономбанка в создании и реализации деятельности фабрики проектного финансирования.

Ключевые слова: инфраструктурные облигации, фабрика проектного финансирования, Арктическая зона Российской Федерации.

Abstract

The article considers the possibility of Vnesheconombank's participation in the implementation of infrastructure projects in the Arctic zone of the Russian Federation. The role of Vnesheconombank in the creation and implementation of the project financing factory is shown.

Keywords: infrastructure mortgage, project financing factory, Arctic zone of the Russian Federation.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. (далее – Стратегия), в соответствии с основными рисками и угрозами развитию, а также с учетом приоритетов развития Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ) предусматривает совершенствование системы государственного управления социально-экономическим развитием АЗРФ, улучшение качества жизни коренного населения и социальных условий

хозяйственной деятельности в Арктике, развитие ресурсной базы АЗРФ за счет использования перспективных технологий, модернизации и развития инфраструктуры арктической транспортной системы, современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и рыбохозяйственного комплекса [1].

Государство финансирует проекты развития инфраструктуры, включая и социальную, в рамках различных государственных программ, например, новая редакция государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» [2]. Кроме того, программы развития инфраструктуры АЗРФ включены и в другие государственные программы Российской Федерации, федеральные и ведомственные целевые программы, отраслевые стратегии, региональные и муниципальные программы, программы крупных компаний, предусматривающие меры по комплексному развитию территории Арктической зоны. Многие проекты, связанные с развитием технологической и производственной инфраструктуры, финансирует сам бизнес, к примеру, проекты «Новатэка» или «Норникеля», где он конкретно видит преимущества от создаваемой инфраструктуры. Однако, существует большое количество проектов, в которых интересы бизнеса присутствуют, но без участия государства их реализовать бизнесу сложно. И тогда появляется такой инструмент, как государственно-частное партнерство (далее – ГЧП). Ярким примером последнего времени является подписание концессионного соглашения по строительству Северного широтного хода [3]. В настоящее время в России начата работа по совершенствованию инструментария ГЧП. МЭР России разрабатывается ГЧП 2.0, или инфраструктурная ипотека [4, 5]. Инфраструктурная ипотека – это усовершенствованное ГЧП, и заключается в том, частный партнер берёт кредит, строит объект, а пользователи этого объекта постепенно кредит погашают. То есть возврат происходит за счёт регулярных платежей от владельцев инфраструктуры и бюджетов различных уровней. Применение механизма госгарантий позволяет сделать кредит дешевле. В экономике под ипотекой понимается залоговое кредитование, при котором право распоряжаться предметом залога остается у должника (кредитополучателя). И поэтому, в случае реализации проекта «инфраструктурной ипотеки» частный инвестор сможет прокредитовать проект по строительству дороги или моста, или другого инфраструктурного проекта, получая гарантированный ежегодный доход.

Возврат капиталовложений частных инвесторов в проекты предлагается осуществлять за счет регулярных платежей, которые будут поступать от основных выгодоприобретателей инфраструктурных объектов. Такая «инфраструктурная ипотека» позволит реализовывать крупные проекты с привлечением платежей пользователей и частных инвесторов.

Таким образом, инфраструктурный объект фактически покупается в кредит, полученный от частных инвесторов, а пользователь объекта этот кредит постепенно гасит. Наличие государственных гарантий в проектах «инфраструктурной ипотеки» повышает их привлекательность для участия в них, как инвесторов, так и кредиторов, а также снижает риски по возврату капитальных вложений. Наличие государственных гарантий позволит активно использовать в проектах «инфраструктурной ипотеки» синдицированное кредитование. Синдицированный кредит представляет собой публичную форму долгового финансирования с участием двух или более кредитных организаций (синдикат кредиторов), участвующих в данной сделке в определённых долях, в рамках одного кредитного соглашения. Очень важным, по мнению авторов, является то, что в силу использования таких инструментов секьюритизации как облигации (проектные, концессионные, зеленые и т.д.), ИИ облегчит внедрение «зеленого финансирования» в АЗРФ [6].

Важнейшую роль в развитии ИИ в России играет Внешэкономбанк (далее – ВЭБ). По сути своей, ВЭБ является одним из важнейших в России финансовым институтом развития. Институты развития являются одним из инструментов государственной

политики, стимулирующих инновационные процессы и развитие инфраструктуры с использованием механизмов государственно-частного партнерства. Основная цель институтов развития – преодоление так называемых «провалов рынка» для решения задач, которые не могут быть оптимально реализованы рыночными механизмами, для обеспечения устойчивого экономического роста и диверсификации экономики. Институты развития выступают в качестве катализатора частных инвестиций в приоритетных секторах и отраслях экономики, и создают условия для формирования инфраструктуры, обеспечивающей доступ предприятиям, функционирующим в приоритетных сферах экономики, к необходимым финансовым и информационным ресурсам [7].

Сейчас ВЭБ также становится «фабрикой проектного финансирования» (далее – ФПФ). ФПФ – новый механизм для российского рынка. Основная идея – синдицированное кредитование проектов с привлечением государственного субсидирования ставок и госгарантий по облигациям. Законодательная база была сформирована в конце 2017 г. В России объективно есть дефицит активности инвесторов. По сути ВЭБ, как основной оператор фабрики, совместно с куратором – Минэкономразвития – формирует культуру проектного финансирования. Постановлением Правительства РФ от 15 февраля 2018 г. №158 утверждена Программа «Фабрика проектного финансирования» [8]. Цель Программы – создание механизма проектного финансирования инвестиционных проектов, предусматривающего предоставление денежных средств заемщикам на основании договоров синдицированного кредита. Фабрика проектного финансирования проектов предусматривает синдикацию 80/20, где 20% – акционерный капитал, 80% – заемные средства, синдицированные через транши для снижения рисков участников проекта.

Схема работы фабрики проектного финансирования предполагает несколько этапов: центр компетенции проводит маркетинговый анализ и помогает в создании бизнес-модели, центр структурирования формирует оптимальную структуру сделки и механизм синдикации, центр мониторинга следит за исполнением кредитного соглашения и ситуацией на рынке, помогает в актуализации финансовой модели и бизнес-плана. В рамках программы предусматривается предоставление государственной гарантии по облигационным займам, привлекаемым ООО «Специализированное общество проектного финансирования "Фабрика проектного финансирования" (СОПФ ФПФ)». Идет и развитие инфраструктуры ИИ. В частности, с 1 января 2019 г. начнет действовать Фонд развития, входящий в состав бюджета РФ, т.е. это часть средств федерального бюджета, являющаяся источником формирования бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение мероприятий государственных программ Российской Федерации в соответствии с порядком, устанавливаемым Правительством Российской Федерации. Предельный объем Фонда развития устанавливается ежегодно Федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период до достижения в 2024 г. суммы до 3 500 000 000 тыс. руб. [9].

Недавно разработан и утвержден, с минимальной доработкой, проект комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 г. (далее – План), в который вошли многие инфраструктурные объекты, связанные с АЗРФ [10].

В комплексном плане выделены девять направлений, которые предполагают, в частности, строительство автодорог, «относящихся к международному транспортному маршруту "Европа — Западный Китай", развитие инфраструктуры морских портов, строительство атомных ледоколов для увеличения грузопотока по Северному морскому пути. Также в Плане есть и 66 региональных аэропортов, проект Мурманского транспортного узла и т.д.».

Документ подготовлен в соответствии с новым «майским указом» Президента Российской Федерации Владимира Путина от 7 мая 2018 г. № 204, которым предусмотрено повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации, с учетом Проекта Пространственной стратегии развития Российской Федерации.

Федерации [11]. Естественно, что большинство этих проектов будут реализованы с привлечением ВЭБа и использованием Фонда Развития.

Дальнейшее развитие использования механизма ГЧП (и, в первую очередь, ИИ) в АЗРФ будет актуально также в таких важных для АЗРФ проектах:

1. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры и реализации проектов опорных зон развития и минерально-сырьевых центров в АЗРФ [12-14].
2. Обеспечение энергией производства и поселений (проекты распределенной энергетики, микрогриды) [15].
3. Создание инфраструктуры переработки коммунальных и производственных отходов (с учетом щадящего экологического режима в АЗРФ) [16].
4. Развитие инфраструктуры арктического туризма с использованием возможностей ООПТ (особо охраняемых природных территорий) АЗРФ [17].
5. Снижение продовольственной зависимости от завоза (развитие сельскохозяйственного производства на территории АЗРФ).
6. Цифровизация регионов и территорий. Создание умных городов.

Таким образом, использование нового инструмента инвестирования, как инфраструктурная ипотека, при участии ВЭБа позволит профинансировать многие инвестиционные проекты в АЗРФ, и сделает реальным ее устойчивое развитие.

Литература

1. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденной Президентом Российской Федерации 8 февраля 2013 г. // Правительство России: офиц. интернет-сайт. 2013. — [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/news/432>.
2. Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. N 366 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) <http://base.garant.ru/70644266/#ixzz5SvtmJlsy>
3. Подписана концессия на Северный широтный ход [электронный ресурс] <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/10/02/782628-severnii-hod> (дата обращения 03.10. 2018)
4. *Воротников А.М.* Инфраструктурная ипотека – новый механизм финансирования // Региональная энергетика и энергосбережение. – 2017. – №4. – С. 61–63.
5. *Воротников А.М.* Возможности механизма «инфраструктурной ипотеки» в финансировании проектов городского развития Российской Федерации // Журнал экономических исследований Общество с ограниченной ответственностью «Научно-издательский центр ИНФРА-М». – 2017. – Т. 3. – №. 11. – С. 46–54. URL: <https://naukaru.ru/ru/nauka/article/18773/view> (дата обращения: 30.04.2018).
6. *Воротников А.М.* Перспективы «зеленого» финансирования в реализации инфраструктурных проектов в Арктике // Журнал экономических исследований . Общество с ограниченной ответственностью «Научно-издательский центр ИНФРА-М». – 2018. – Т. 4. – №. 6. – С. 87–96. URL: <https://naukaru.ru/ru/nauka/article/22111/view> (дата обращения: 02.09.2018).
7. Деятельность институтов развития [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/instdev/institute>
8. Постановление Правительства РФ от 15 февраля 2018 г. № 158 "О программе "Фабрика проектного финансирования" [Электронный ресурс] <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71781806/#1000>
9. Федеральный закон от 19 июля 2018 г. № 222-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и статью 4 Федерального закона "О внесении изменений в

- Бюджетный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации" [Электронный ресурс] <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71892672/#ixzz5PpiLXrSp>.
10. Совет по стратегическому развитию одобрил развитие магистральной инфраструктуры до 2024 г. [Электронный ресурс] <https://tass.ru/ekonomika/5598586>
11. Проект Стратегии Пространственного развития Российской Федерации [Электронный ресурс] // <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/planning/sd/>
12. *Воротников А.М.* Использование государственно-частного партнерства для финансирования проектов создания и развития минерально-сырьевых центров// Региональная энергетика и энергосбережение. – 2017. – №2. – С. 56–57.
13. *Балобанов А.Е., Воротников А.М., Майоров С.В.* " Роль транспортно-логистической инфраструктуры в реализации проектов опорных зон развития Арктической зоны Российской Федерации " Журнал экономических исследований 4 2 (2018): 17-27. url: <https://naukaru.ru/ru/nauka/article/20214/view> (дата обращения: 09.03.2018).
14. *Воротников А.М.* Актуальность реализации проектов государственно-частного партнерства на территории Арктической зоны Российской Федерации // Журнал юридических исследований . Общество с ограниченной ответственностью «Научно-издательский центр ИНФРА-М» . – 2017. – Т. 2. – №. 3. – С. 65–77. URL: <https://naukaru.ru/ru/nauka/article/18523/view> (дата обращения: 02.09.2018).
15. *Воротников А.М.* Финансирование проектов создания и развития локальной энергетики// Региональная энергетика и энергосбережение. – №3. – 2017. – С. 46–49.
16. Стратегия развития промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления на период до 2030 года". [Электронный ресурс] // <http://static.government.ru/media/files/y8PMkQGZLfbY7jhn6QMruaKoferAowzJ.pdf>
17. *Воротников А.М.* Туризм-актуальный тренд развития арктических регионов// Региональная энергетика и энергосбережение. – 2018. – №1. – С. 44–46.