

Модели финансирования инфраструктурных проектов

Компания инфраструктуры железных дорог Франции Réseau Ferré de France (RFF) в настоящее время имеет в портфеле более 20 крупных проектов, согласованных с правительством страны. Оцениваемые в 40 млрд евро расходы по их реализации выходят далеко за рамки финансовых возможностей государства, но впервые в истории RFF получила право участвовать в государственно-частных партнерствах для финансирования и реализации важных инвестиционных проектов. Начиная с января 2006 г. государственные предприятия могут прибегать к техническому и финансовому содействию со стороны частных компаний.

Государственно-частные партнерства (PPP) в форме партнерских контрактов или концессионных соглашений, делегирующих выполнение ранее осуществлявшихся государством функций частным компаниям, являются новым явлением для железнодорожной отрасли Франции. В прошлом инфраструктурные проекты финансировали непосредственно оператор (как правило, Национальное общество железных дорог Франции, SNCF), государство или, позднее, коалиции национальных и региональных властей при поддержке международных финансовых организаций, например Европейского инвестиционного банка. Однако масштабы работ по модернизации и развитию отрасли, запланированных на следующее десятилетие, таковы, что требуется привлечение альтернативных инвестиционных возможностей.

Прибегая к заимствованиям частного капитала, государственно-частные партнерства выполняют крупные инвестиционные проекты, ослабляя нагрузку на государственный бюджет. Использование соглашений PPP позволяет распределять вклад со стороны общества на весь срок действия контракта, в то время как ранее основные инвестиции приходились на этап строительства.

Железнодорожные проекты отличаются долгосрочными инвестициями, и норма окупаемости для крупных проектов обычно определяется исходя из расчетного срока 50 лет. Но если рассмотреть три пилотных инвестиционных проекта RFF, видно, например, что для проекта оснащения сети системой радиосвязи GSM-R срок выбран равным 15 годам, для проектов строительства двух новых высокоскоростных линий — 30 и 60 годам. Кроме того, схемы PPP предлагают новые возможности в плане распределения рисков и вознаграждений между партнерами по проекту. Исследования показывают, что интеграция проектирования и строительства с эффективной системой распределения рисков в рамках PPP имеет решающее значение для выполнения проектов в намеченные сроки.

Две модели

Новый закон определяет две основные модели участия частного сектора: в качестве партнера или в качестве концессионера. В отношении участия в финансировании, проектировании, строительстве и эксплуатации транспортной инфраструктуры разницы между двумя моделями нет. Она проявляется

в отношении оплаты за пользование новыми объектами.

По концессионным соглашениям, уже достаточно проработанным для проектов автомобильных дорог во Франции и ряде других стран, железнодорожные операторы будут вносить плату за доступ к новой инфраструктуре в зависимости от фактического ее использования. В варианте партнерства RFF в течение срока действия соглашения будет вносить ренту (плату за эксплуатационную готовность инфраструктуры), размер которой зависит от степени исполнения партнером своих обязательств по контракту, но независимо от фактического использования созданных основных фондов.

В обоих случаях соглашение не касается функций эксплуатации и организации движения поездов, равно как и соответствующих систем безопасности, включая управление сигналами и стрелочными переводами. Эти функции должны передаваться SNCF по особому контракту, подобному действующему, по которому SNCF управляет национальной сетью железных дорог и эксплуатирует ее от имени RFF.

Пилотные проекты

Для RFF эта новая форма финансирования представляет огромные возможности в отношении ускорения развития сети. Государственно-частные партнерства позволяют привлечь новые ресурсы частного сектора, выполнять проекты быстрее за счет соответствующего распределения рисков, финансового инжиниринга и регулирования процесса тендеров.

Другим крупным преимуществом является консолидация всех проектных расходов на уровне партнера по проекту, который получает возможность соизмерять и балансировать расходы на проектирование, строительство и содержание инфраструктуры.

В 2006 г. RFF провела организационную работу по созданию структур

для эффективного ведения проектов, реализуемых с использованием государственно-частного партнерства. В отделении развития сети был создан отдел PPP и крупные проектные команды, а также проработаны модели тендеров, включая распределение финансовых и технических рисков и определение этапных отметок. В 2007 г. RFF предстоит проанализировать предложения по первым трем пилотным проектам PPP: национальной программе внедрения системы радиосвязи GSM-R и строительству двух высокоскоростных линий — LGV Sud Europe Atlantique и обхода Нима и Монпелье.

Система радиосвязи GSM-R

В декабре 2006 г. RFF объявила конкурс на участие в партнерском контракте на проектирование, строительство, комиссионные испытания, эксплуатацию, содержание и финансирование сети GSM-R. Этот проект будет отличаться поистине инновационной финансовой моделью, реализация которой может начаться в 2008 г.

Разработанная для железных дорог цифровая система радиосвязи для передачи информации путь — поезд заменит аналоговую систему, полезный срок службы которой близок к исчерпанию. Поскольку большинство европейских стран также приняло решение о переходе на систему GSM-R, очевидным и важным достоинством становится эксплуатационная совместимость. Во Франции первой линией, оснащаемой этой системой, является высокоскоростная LGV Est Européenne.

Стратегия развития сети предусматривает установку аппаратуры новой системы на линиях протяженностью 14 тыс. км, т. е. практически на всех электрифицированных линиях железных дорог Франции. RFF выполняет работы первого этапа на востоке страны с завершением их в период с 2006 по середину 2009 г. Оснащение остальных 12 тыс. км будет выполняться по партнерскому контракту. Выбранный партнер будет заниматься эксплуатаци-

ей и обслуживанием оборудования GSM-R на всей национальной сети в соответствии с потребностями операторов. Общая стоимость проекта оценивается в 650 млн. евро.

Строительство новых линий

Еще одной важной сферой инвестиций, которая выиграет от применения моделей партнерских отношений, является строительство новых линий. RFF приступила к ре-

ализации двух проектов для оценки разных моделей.

В феврале 2007 г. объявлен конкурс на концессионный контракт по финансированию строительства линии LGV Sud Europe Atlantique (рис. 1). В проект входит сооружение двухпутной высокоскоростной линии длиной 300 км между Туром и Бордо и нескольких участков для соединения с действующей сетью. Являясь продолжени-

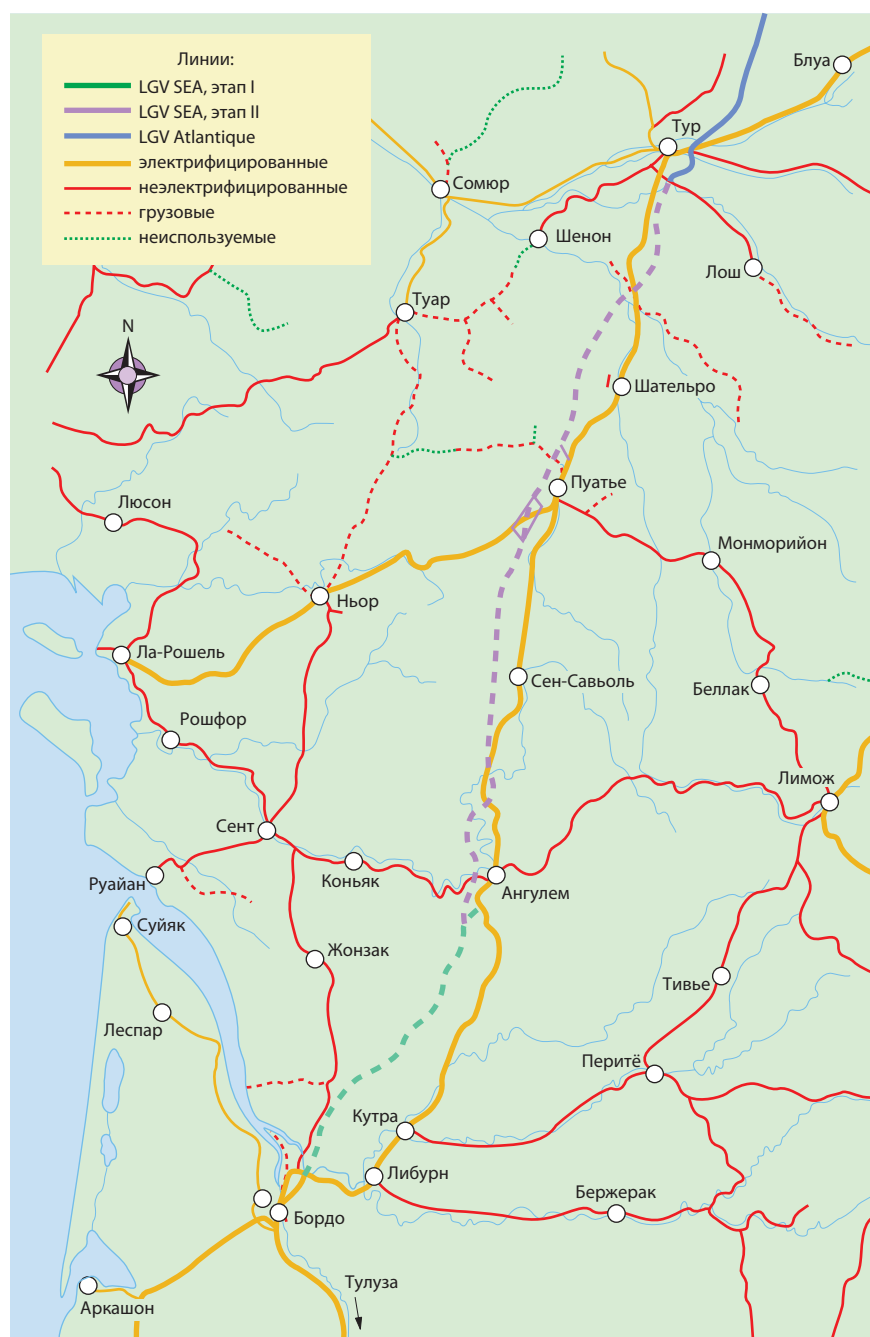


Рис. 1. Схема линии LGV Sud Europe Atlantique



Рис. 2. Схема обхода Ним — Монпелье

ем LGV Atlantique, новая линия сократит время поездки между Парижем и Бордо до менее чем 2 ч, а, как известно, преодоление двухчасового барьера гарантирует железным дорогам серьезные преимущества в конкуренции с автомобильным и воздушным транспортом.

Перспективы развития юго-запада Франции с открытием LGV Sud Europe Atlantique будут определяться высокоскоростными связями со столицей и другими регионами, как это уже продемонстрировано на примерах юго-востока, запада и севера страны. Эта линия станет также ключевым сегментом маршрута, связывающего север Европы с южными районами Франции и Атлантическим побережьем Пиренейского полуострова, высвободит провозную способность для пропуска региональных пассажирских поездов и грузовых на действующей линии Тур — Бордо, где на отдельных участках резервы пропускной способности близки к исчерпанию.

Недавно проведенные исследования прогнозировали, что новая линия, на строительство которой потребуется около 5 млрд. евро, при-

влечет дополнительно 3 млн. поездок в год. Ввод в эксплуатацию участка Ангулем — Бордо намечен на 2013 г., участка Тур — Ангулем — на 2016 г.

RFF планирует в 2007 г. оценить также предложения по проекту строительства новой линии длиной 70 км в обход Нима и Монпелье, стоимость которой оценивалась в 1,2 млрд. евро. Действующая двухпутная линия между этими городами является одной из наиболее интенсивно используемых, по ней наряду с грузовыми проходит большое число поездов региональных, межрегиональных и международных пассажирских сообщений. Прогнозируется дальнейшее, причем значительное, увеличение спроса на перевозки, в том числе и вследствие открытия нового сообщения Перпиньян (Франция) — Фигерас (Испания) через Пиренеи. В то же время ускоренные перевозки контейнеров и автотранспортных единиц предлагают хорошие возможности для развития интермодальных грузовых сообщений.

Обходная линия, рассчитанная на пропуск высокоскоростных поездов, возьмет начало на линии

Нарбонн — Ним западнее Монпелье, а на восточном конце будет иметь выходы на высокоскоростную линию LGV Méditerranée, обычную Ним — Тараскон и грузовую, проходящую из Лиона на юг по правому берегу Роны (рис. 2). Ввод линии в эксплуатацию намечен на 2013 г.

Перечень консультационных компаний по пилотным проектам RFF приведен в таблице.

Новые правила заключения контрактов

Концепция государственно-частных партнерств по разным моделям весьма обещающая, но следует помнить, что все эти модели должны учитывать специфику действующей железнодорожной сети. Главенствующими остаются проблемы обеспечения безопасности, отраженные в четких правилах и стандартах. Создание связей между новыми и старыми линиями также поднимает специфические вопросы, касающиеся, например, графиков движения поездов и единообразия платы за доступ к инфраструктуре.

Гарантией продолжения эксплуатации сети как единого целого, что является важным положением концессионных соглашений, является то, что за RFF сохраняются функции управления сетью и рассмотрения всех факторов с позиций национальной перспективы. Выступая в двух лицах — заказчика по проектам развития и пользователя, RFF должна определить новые правила контрактных взаимоотношений, сформулировать технические условия, требования к мониторингу эксплуатационной деятельности и т. д.

Коммерческие выгоды проектов PPP не менее важны. Эта инновационная концепция требует от RFF, например, выбора способа распределения рисков и анализа того, как компании, выигравшие концессионный конкурс, будут структурировать крупные проекты.

Консультанты RFF по проектам PPP

Проект	Консультант по юридическим вопросам	Финансовый консультант
Радиосвязь GSM-R	Lovells	Benjamin de Rothschild
Линия LGV Sud Europe Atlantique	Lovells	Natixis
Обход Ним — Монпелье	Lovells	Royal Bank of Canada

N. Cussac. *Railway Gazette International*, 2007, № 6, p. 363–365.