

“Нужно найти адекватные механизмы приоритетного финансирования для каждого из инфраструктурных секторов”, —

считает Марк Магалецкий, старший банкир Европейского банка реконструкции и развития

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) — один из крупнейших инвесторов украинской экономики. Возможно, его роль даже важнее роли МВФ, поскольку ЕБРР кредитует реальный сектор экономики. Текущий объем проектов банка в Украине превышает \$5 млрд. Всего же за последние два десятилетия ЕБРР профинансировал у нас 344 проекта на \$10,4 млрд. Примечательно, что три четверти кредитного портфеля ЕБРР в Украине — это вложения в частный сектор. При этом 26% инвестиций направляются в отечественную инфраструктуру.

Сотрудники ЕБРР разрабатывают новый вариант стратегии для Украины, учитывая произошедшие изменения на востоке Европы. Принципиально направления финансирования и порядок кредитования проектов не изменятся. О том, что собой представляет украинская инфраструктура, какие “узкие места” требуют приоритетного внимания и чем ЕБРР может помочь повышению конкурентоспособности отдельно взятой страны, “Успешная страна” поинтересовалась у **Марка Магалецкого**, старшего банкира ЕБРР.

В нашем портфеле есть проекты, касающиеся участков дорог Н-01 (национальная) Киев — Обухов и Р-02 (региональная) Киев — Иванков. Эти проекты укладываются в нашу концепцию улучшения подъездов к Киеву. Есть у нас и проекты на уровне городов. Например, мы кредитруем реконструкцию муниципальных дорог во Львове. Здесь для нас важен такой аспект, как завершение реформы администрирования дорожной сети, которая начата около трех лет назад и предполагает передачу местных дорог и источников их финансирования на баланс местных органов власти.

— Почему в Украине не получается построить платные дороги на основе концессионных соглашений?

— Инфраструктура Украины, выстроенная по законам экономического районирования бывшего СССР, уже настолько несовременна, что ее модернизация потребует неподъемных для страны затрат. А потому предпочтительны точечные инвестиции в отдельные проекты, в самые узкие инфраструктурные “места”. Согласны с такой логикой?

— Я согласен с тем, что “узкие места” в Украине есть везде, и нужно найти адекватные механизмы приоритетного финансирования для каждого из инфраструктурных секторов. Где-то это решается на уровне государства, где-то с привлечением частного бизнеса, где-то путем комбинации финансирования.

— Судя по данным Отчета о глобальной конкурентоспособности, у нас сложилась аховая ситуация в сфере автомобильных дорог. Украина занимает место во второй сотне государств по этому показателю. Значит ли это, что следует бросить все силы на ремонт и развитие дорожной сети?

— Это само по себе приоритет. Дорожное покрытие давно пора привести к нормативному уровню. А вот собственно дорожная сеть в Украине, на наш взгляд, развита хорошо. Поэтому о сети новых скоростных магистралей протяженностью в тысячи километров и стоимостью

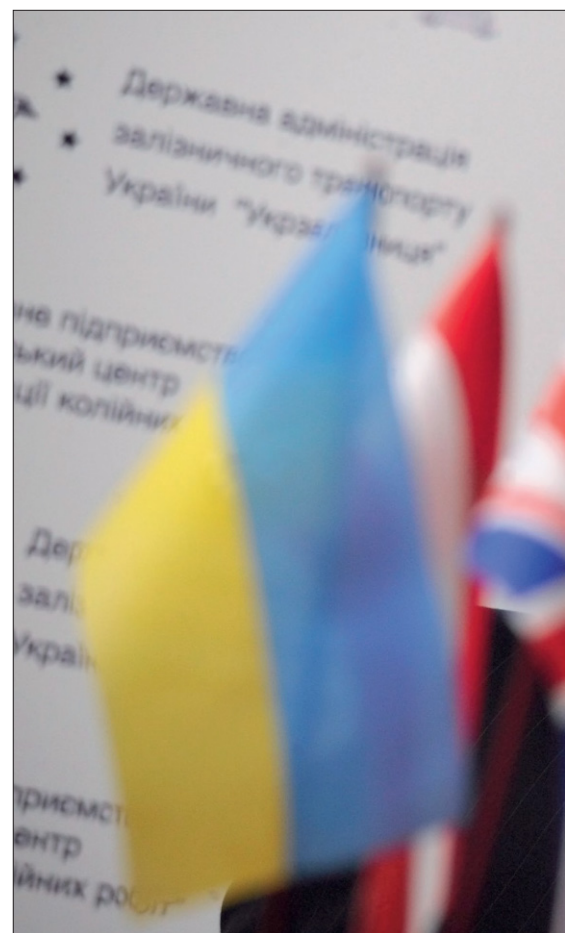
десятки миллиардов евро с учетом экономической ситуации в стране говорить не стоит. Это недостижимо и неактуально.

— Те дороги, которые реконструируются за счет кредитных средств ЕБРР и Всемирного банка, являются частью панъевропейских транспортных коридоров. Международные организации ставят на транзит?

— Нет, эти магистрали используются преимущественно для внутреннего передвижения. То, что мы начали финансировать реконструкцию автодорог именно с этих трасс, отражает приоритеты Украины как заказчика. На дорогах с индексом “М” наиболее высокая интенсивность движения.

— Следует ли понимать, что вслед за реконструкцией магистралей Киев — Чоп, Киев — Ковель, Киев — Харьков — Довжанский будут модернизироваться и другие международные магистрали, в частности М-12 Знаменка — Кировоград — Умань — Тернополь — Стрый и М-19, проходящая через Черновцы, Тернополь, Дубно и соединяющая Белоруссию с Румынией?

— Вполне вероятно. Вы же знаете, что мы приняли решение о финансировании реконструкции трассы М-01 Чернигов — Киев, а также других подъездных дорог к столице. Кстати, мы финансируем не только реконструкцию дорог с индексом “М”.





— Актуально это или неактуально — вопрос к политике государства. Следует понимать, что внедрение модели платной дороги предполагает нечто гораздо большее, чем просто установку шлагбаума и взимание денег за проезд. В мире существуют разные модели финансирования дорожной отрасли. Замечу, что концессии — это не обязательно платная дорога. Есть немало примеров, когда концессионер получает плату из госбюджета. Платные дороги — это, как правило, новые скоростные магистрали для обслуживания транспортных потоков на большие расстояния. То есть если тебе надо проехать 5 км или 10 км, ты вообще не должен на такие трассы выезжать.

Отмечу, что формирование такой сети — дорогое удовольствие. И я не представляю, как Украина сможет позволить себе строить нечто подобное в ближайшие 5-10 лет. Следует развивать существующую систему сборов с пользователей дорог и существующую дорожную сеть.

— **А может, стоит сделать платными те дороги, которые реконструировались под Евро-2012?**

— Вопрос организации платных дорог в Украине в контексте нашего финансирования никогда не обсуждался. По большому счету, дороги в Украине не бесплатные, просто плата взимается косвенно,

через налоги, в частности акциз на топливо. И это вопрос баланса: хочешь иметь очень хорошие дороги — за это надо хорошо платить. В Украине акциз составляет около EUR200 за 1 т бензина и EUR100 за 1 т дизтоплива, тогда как в Европе эти налоги достигают EUR700 за 1 т. Другой вопрос, что надо добиваться максимальной эффективности использования этих средств.

— **Вот как раз об эффективности. “Ямочный” ремонт выгоден своей бесконечностью, когда эксплуатирующие организации всегда имеют подряды. Ваш банк предложил иной механизм — OPRC**

“Если хочешь иметь очень хорошие дороги — за это надо хорошо платить”

(Output and Performance-based Road Contracts). Он впервые применен на участке дороги Броды — Львов — Стрый (М-06), построенном при содействии ЕБРР. Турецкая фирма “Онур”, строившая эту магистраль, теперь отвечает и за текущий ремонт. Каков принцип контроля? Каковы критерии качества, позволяющие обслуживать дорогу на отлично?

— Это пилотный проект. И хотя

реконструкция дороги была завершена еще в 2010 г., реализация самого проекта началась только в прошлом году.

Сначала дорогу обслуживал “Укравтодор”. Но совмещение функций контроля и текущего обслуживания дорог — это его слабое место. Вот мы и предложили этот эксперимент, раз уж в Украине появились такие дороги.

Критерии качества касаются четких технических характеристик, а именно состояния дорожного полотна, дорожной разметки, барьерного ограждения, сроков, в течение которых следует устранить возникающие дефекты. В рамках проектов OPRC предусмотрена служба инженеров, которая и осуществляет контроль за выполнением условий контракта. Платежи подрядчику зависят от соблюдения таких условий. Контролируют и заказчик, и служба инженеров.

— **Кто в этом случае заказчик, а кто — служба инженеров?**

— Заказчик — “Укравтодор”, служба инженеров — Egiz International.

— **На какой срок заключен контракт?**

— На семь лет.

— **То есть на других дорогах, которые строятся при финансовом участии ЕБРР, механизм OPRC внедряться не будет? Ждем семь пилотных лет?**

— Не надо ждать семь лет. По итогам второго года эксплуатации станет понятен результат. Там уже будет слово за украинским правительством, которое решит, оказался ли такой подход эффективным. Нас особенно интересуют итоги зимнего сезона. Зимой ведь свои особенности ухода за дорогой, летом — свои.

— **На какие реформы следует обратить внимание в портовом хозяйстве? Приватизация и доступ инвестора к причальной стенке?**

— Это самые принципиальные вопросы. Государство должно определить для себя, где оно “начинается” и где “заканчивается”. И дать во всем остальном максимальную свободу частному бизнесу. При этом государство должно качественно выполнять тот функционал, который взяло на себя. Иными словами, если государство берет на себя содержание гидротехнических сооружений, то оно действительно должно заниматься их строительством и содержанием.

Замечу, что портовая отрасль сейчас наиболее привлекательна для частного бизнеса. Мы видим желание частных компаний инвестировать, несмотря ни на что.

— **На что вы делаете акцент в финансировании портовой инфраструктуры?**

— В Украине уже создано достаточно мощностей для обработки импортных контейнерных грузов. Они загружены не полностью — на 30-50%. В свое время это



PHC

направление развивалось динамично, были расширены существующие терминалы в Ильичевске, а в Одессе и Южном даже новые построены. Очевидно, что нуждается в поддержке инфраструктура экспорта. Прежде всего речь идет о сельскохозяйственных товарах, масштабно производимых в Украине, — зерне, масле. В этом смысле перспективно возобновление грузоперевозок в нижнем течении больших рек. И это вопрос прежде всего конкретных холдингов. Скажем, использование ООО “Нибулон” судов типа “река-море” является ключевым стратегическим элементом логистики именно этой компании.

Вообще, важно не просто наличие номинальных мощностей, но и их качество. Важно иметь мощности для хранения товаров на причале, эффективное перегрузочное оборудование, нужные глубины у причала и хорошие перемишки с основными авто- и железнодорожными магистралями. Поэтому ЕБРР инвестирует и готов инвестировать в дальнейшем в современные терминальные комплексы. Как в качественную часть, так и в увеличение объемов перевалки.

— **Возможно ли появление в Украине специализированных грузовых аэропортов?**

— Едва ли. Авиация — это ведь концентрация на перевозке специализированных грузов, которые относительно легки и при этом достаточно дороги. Почта, цветы, электроника... Согласитесь, подобные перевозки в Украине не таких объемов, как в Китае или некоторых других регионах, где они уже являются неотъемлемой частью технологического процесса.

— **Есть ли какая-то точка приложения усилий в отрасли гражданской авиации, которая позволит повысить конкурентоспособность страны, принесет большую отдачу?**

— К 2012 г. были построены современные аэропортовые комплексы в четырех украинских городах, причем с перспективой наращивания мощностей. На мой взгляд, после стабилизации ситуации в стране следовало бы модернизировать и другие ведущие аэропорты, прежде всего Симферопольский и Одесский.

Рассчитывать на то, что в каждом областном центре будет работающий аэропорт, сейчас нереально. Должны выживать такие локальные аэропорты, как Ивано-Франковский, который обслуживает потоки туристов, следующих в Карпаты, в первую очередь — в комплекс “Буковель”. Аэропорт Ивано-Франковска сейчас позволяет решать локальные нишевые задачи, стоящие перед ним. Делать из него второй “Борисполь” уж точно не надо.

— **В железнодорожной сфере Украина — одна из самых конкурентоспособных**

стран. Может, это ошибка, что украинские власти, говоря о реформах в инфраструктуре, как правило, начинают с “железки”?

— Возможно, ситуация с железными дорогами в Украине, по данным исследования Всемирного экономического форума, лучше, чем с автодорогами. Но это не значит, что в этой сфере нет проблем. Железная дорога — это основа логистики украинской промышленности. Отечественное промышленное производство характеризуется большими объемами. Это миллионы тонн и миллиарды тонно-километров. По грузовым перевозкам Украина — это Франция и Германия вместе взятые. Львиную долю грузов перевозят по железной дороге.

Вместе с тем железнодорожное хозяйство инертно. Многие основы нынешней сети заложены еще в XIX в. И проблемы связаны со старением основных фондов и необходимостью повысить

“В целом я с согласен с тезисом, что полноценного ГЧП в виде классических концессий в Украине нет”

эффективность перевозок. Чем менее эффективна железная дорога, тем менее производительна национальная экономика в целом.

И как тут не инвестировать? Последние 25 лет — это время тотального недоинвестирования в железнодорожное хозяйство. Сейчас многие элементы этой инфраструктуры нуждаются в замене и усовершенствовании. Прежде всего — путевое и локомотивное хозяйство. С этого и началось наше сотрудничество: ЕБРР начал кредитовать закупку современных путевых машин, сейчас финансируем строительство Бескидского туннеля, на рассмотрении — предложение по электрификации ряда участков, в том числе Долинская — Николаев — Колосовка. В перспективе — финансирование закупки электровозов.

— **Что можно назвать точками роста в этой отрасли?**

— Сами железные дороги не являются таковыми. Они обслуживают экономику. На мой взгляд, в первую очередь должны быть завершены организационные трансформации — корпоратизация “Укрзалізниці”. Идее этой реформы уже больше 10 лет, и все страны-соседи нечто подобное уже провели. Отделить функции ведения хозяйственности от регулирования также критически важно. Кроме того, нужно реформировать отрасль, постепенно допуская в нее частный бизнес.

— **Приватизация обслуживающей инфраструктуры — это обязательный элемент реформ?**

— Нет. Важны сам допуск частного капитала в ту или иную сферу железнодорожной инфраструктуры и создание конкурентной среды там, где это возможно.

— **Тем не менее “Укрзалізницю” вы кредитуете даже без госгарантий. Готов ли ЕБРР кредитовать потенциальные совместные проекты украинских машиностроителей и западных промышленных групп?**

— В принципе, будут хорошие предложения — мы готовы кредитовать. Причем готовы финансировать машиностроение, не связанное с железной дорогой.

— **Учитывая наличие развитой атомной генерации и избыточность установленной мощности в украинской электроэнергетике, можно ли рассматривать Украину не только как “житницу”, но и как “свечку” Европы, т.е. как регион, экспортирующий в перспективе избыток электричества? Как это отражено в стратегии ЕБРР?**

— Безусловно, такое видение имеет право на существование. Сейчас, когда мы говорим о стабилизации и оптимизации электроснабжения страны, учитывая произошедшие в 2014 г. события, строительство ряда линий электропередачи — это как раз те проекты, которые позволяют говорить о достижении целей, упомянутых вами.

— **Почему, на ваш взгляд, в Украине так мало примеров государственно-частного партнерства (ГЧП)?**

— Я бы не сказал, что его совсем нет, но в целом я с согласен с тезисом, что полноценного ГЧП в виде классических концессий в Украине нет. На то есть несколько причин.

Первая — хроническая недооценка государством времени, сил и средств, требуемых на подготовку полноценной концессии. Мы часто сталкиваемся с тем, что ГЧП воспринимается чиновниками как обычный инвестиционный проект, только за счет частных денег. Образно говоря, кто-то придет и построит мне мост.

Вторая — непоследовательность действий государства, связанная с постоянной сменой приоритетов правительства. Кабинет меняется каждые год-два. И очень часто это влечет за собой кардинальную смену политики, пересмотр решений. И никак не способствует повышению доверия между частным бизнесом и государством. А в нашем случае требуется долгосрочное доверие.

Третья — общая экономическая ситуация и крайне низкие кредитные рейтинги Украины.