

**ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

**20—22 июня 2013**

**Россия в глобальной повестке  
РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР РОСТА  
НАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИК**

**Панельная сессия**

**20 июня 2013**

**18:00—19:15, Павильон 5, Зал 5.1**

**Санкт-Петербург, Россия**

**2013**

**Модератор:**

**Саймон Никсон**, Главный обозреватель по Европе, The Wall Street Journal

**Выступающие:**

**Олег Белозеров**, Заместитель Министра транспорта Российской Федерации

**Луи-Рок Бюргар**, Главный исполнительный директор, Vinci Concessions SA

**Кайрат Келимбетов**, Заместитель премьер-министра Республики Казахстан

**Мауро Моретти**, Главный исполнительный директор, Ferrovie dello Stato Italiane; председатель, Сообщество европейских железных дорог и инфраструктурных компаний

**Михаил Полубояринов**, Директор департамента инфраструктуры, Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)»

**Эдоардо Ревильо**, Глава группы по экономическим и статистическим исследованиям, Cassa Depositi e Prestiti Spa

**Дамиан Рональд Сечин**, Председатель, Macquarie Renaissance Infrastructure Fund

**Владимир Якунин**, Президент, ОАО «Российские железные дороги»

**Участники дискуссии:**

**Сергей Нарышкин**, Председатель Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации

**Тагир Ситдеков**, Директор, УК «Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ)»

**Ермолай Солженицын**, Старший партнер, McKinsey & Company по России

### **С. Никсон:**

Добрый вечер. Добро пожаловать на нашу сессию «Развитие транспортной инфраструктуры как фактор роста национальных экономик». Это весьма важная тема для Российской Федерации, поскольку ее промышленный сектор и сектор потребительских товаров во многом зависят от высококачественной логистики. Состав наших экспертов, как вы можете видеть, существенно изменился по сравнению с заявленной программой. Приношу извинения тем из вас, кто ожидал увидеть вице-преьера: его здесь сегодня не будет. Однако вскоре к нам присоединится господин Якунин, президент ОАО «Российские железные дороги» (сейчас он подписывает контракт). Не буду представлять каждого из наших экспертов по отдельности, поскольку время дорого. Обращусь сразу к Дамиану Рональду Сечину, председателю Masquarie, одного из самых крупных инвесторов в мировую инфраструктуру, чтобы он представил нам точку зрения инвестора. Какие проекты в инфраструктуре привлекают инвестиции? Спасибо.

### **Д. Р. Сечин:**

Благодарю Вас. Замечательно видеть перед собой такую большую аудиторию. Надеюсь, что мы не заставим вас скучать. В настоящий момент в планах нашей инвестиционной стратегии — вложение 600 миллионов долларов в инфраструктуру Российской Федерации, и мы исследуем поле деятельности. Четыре инвестиции уже произведены, но они довольно скромны по сравнению с тем, на что мы рассчитываем. Как инвесторы, мы рассматриваем много вариантов, и одна из самых больших трудностей для нас в России — найти капитал. Сегодня на рынке много кредитного финансирования, но не так много акционерного капитала. Предлагаю сопоставить: мы только что закрыли Европейский инфраструктурный фонд, в котором собрали более 3,5 миллиардов долларов. Более половины этих денег поступило от пенсионных фондов. Когда мы пришли в Россию и собрали здесь 630 миллионов долларов США, в них не было ни цента пенсионных денег. Полагаю, если

реформировать систему и позволить пенсионным фондам и страховым компаниям инвестировать в инфраструктуру, возможности откроются фантастические.

Другой значимый для нас момент — транспортная логистика. Сегодня все подсчитывают, как много производит Китай, сколько портов, дорог и железных дорог там строится. Я же считаю необычайно важным предмет сегодняшней дискуссии — эффективное использование капитала. Для справки: во Франции мы управляем более чем 2 300 километрами дорог под названием Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR). Эта дорожная сеть стартовала в 1977 году с 500 километров и постепенно доросла до 2 300 километров. Благодаря чему это произошло? В один прекрасный момент Франция поняла, что должна развиваться и развивать свою дорожную сеть в соответствии с меняющимися потребностями логистики и транспортного рынка. Оцените: тяжелые транспортные средства теперь проезжают по нашим дорогам более 3,2 миллиарда километров ежегодно. Это стало возможным потому, что дорожная сеть развивалась в соответствии с изменившимися нуждами. При взгляде на современную Россию поражает тот факт, что вторая по величине железнодорожная сеть в мире за последние 30 лет практически не изменилась. Давайте рассмотрим положение России и то, как быстро она меняется. Тридцать лет назад это была закрытая экономика, часть Советского Союза. Сегодня это экономика глобально интегрированная. Мы оцениваем транспортные потоки, экспорт, а также стремительный рост среднего класса. Реальные доходы населения за последние десять лет удвоились. Все это подстегивает массовый потребительский спрос. Настоящей проблемой для России стало большое количество товаров, прибывающее в страну в контейнерах. Кто в мире лидирует по морским грузоперевозкам? Первое и второе места занимают Соединенные Штаты Америки и Китай. Российской Федерации нет даже в первой двадцатке. Только полностью интегрированная транспортная сеть, рассчитанная на контейнеризацию, способна доставить по назначению те товары и услуги, которые прибывают в Россию или следуют

через Россию. Интеграция дорог, портов и железных дорог — фундаментальное условие с точки зрения инвестиционных перспектив. Как раз его мы сейчас анализируем.

Есть и другие структурные проблемы, влияющие на продуктивность этого рынка, но что может реально помочь эволюционировать, так это листинговые рынки капитала. В настоящий момент они развиваются в Российской Федерации относительно медленно, но если взглянуть на другие части мира, мы увидим, что таким образом создается большой инвестиционный пул для инфраструктурных активов. Скажем, в Австралии, стране с населением всего 22 миллиона человек, есть шесть платных дорог, принадлежащих одной листинговой компании. В портфеле Macquarie есть специальный фонд платных дорог, который сам владеет шестью дорогами, но есть также отдельные листинговые инвесторы, вкладывающие капитал в дороги. Если произойдет комбинированная реформа пенсионных фондов и страховых компаний и их капитал через управляющие фонды можно будет направить в инфраструктуру, и если появится возможность брать займы на листинговых рынках капитала, то будет больше таких компаний, как, например, Globaltrans, которые листингуются и получают капитал от самых разных инвесторов. Если потом эти деньги с умом тратить на интеграцию железных дорог, портов и автодорог, то огромный потенциал Российской Федерации станет очевиден. Перспективы действительно захватывающие.

**С. Никсон:**

Благодарю Вас, Дамиан. Переходим от финансового инвестора к компании, которая уже инвестировала в ряд концессий в России. Луи-Рок Бюргар, главный исполнительный директор VINCI Concessions. Пожалуйста, Ваша точка зрения на логистическую сторону проблемы.

**Л.-Р. Бюргар:**

Мы работаем на российском рынке с 2006 года, если отсчитывать с того момента, как мы начали дискуссии и переговоры по проектам. В 2008 году вместе с партнерами мы выиграли право строительства первой очереди скоростной дороги Москва — Санкт-Петербург. Позвольте сделать несколько замечаний на основе опыта работы на российском рынке и сформулировать выводы. Мне неоднократно приходилось выступать в поддержку частно-государственного партнерства (ЧГП). В контрактах этого типа нас привлекают экономия на затратах и отсутствие временных задержек. В плане сокращения затрат первое желательное усовершенствование — это гибкость планирования: она может дать определенные преимущества, которых мы и ждем от ЧГП. Порой мы сталкиваемся с тем, что план утверждается в окончательном виде в самом начале работы (и это характерно не только для России). Отсюда проистекает ряд трудностей, поскольку одним из ожидаемых результатов ЧГП является оптимизация плана, а следовательно, оптимизация стоимости проекта. Пока что мы не видим здесь желаемого уровня оптимизации. Обычно план жестко фиксирован и обязателен для выполнения. Если вы захотите в чем-то изменить его, это займет год. Чтобы можно было получить главные преимущества ЧГП, я бы порекомендовал облегчить пути оптимизации.

Второй момент также связан с планированием. Уровень услуг, наверное, должен быть целью, а не средством со стороны компаний, предоставляющих эти услуги. Очевидно, что если вы предоставляете ту же услугу, что и другие, а персонала у вас занято на десять человек меньше, это создает экономию для всех, в том числе и для государства. Поэтому мы активно пропагандируем такой подход. Теперь обратимся к срокам выполнения проектов. Ситуация, опять же, не специфическая для Российской Федерации, но тем не менее. Как правило, порядка 75% проектов ЧГП оплачиваются в рассрочку. Этот процесс существенно затягивается из-за сложностей, связанных с получением земли для выполнения проекта. Мы обнаружили, что в России (хотя и не только в ней) невероятно трудно получить землю вовремя, а значит и начать работу в

срок. Здесь тоже требуются решительные перемены. В этой связи возникает противоречие между правилами бюджета, согласно которым субсидии выдаются по мере выполнения проекта, и принципами ЧГП, предполагающими единовременную выплату, — причем с допущением, что вы не обязательно следуете физическим объемам и работам, предусмотренным первоначальным проектом. Не буду вдаваться в детали: здесь много технических сложностей. И последнее: ЧГП может дать определенные преимущества местным органам власти (что, опять же, характерно не только для российских проектов). Возьмем, например, проект парковок. Глубоко впечатляют изменения в системе парковок, за столь короткий срок произошедшие в Москве. Лично на меня это произвело глубокое впечатление. Однако перемены коснулись лишь парковки на улицах. Чтобы получить от реформирования все возможные выгоды, следует прибегнуть к ЧГП и обратить внимание на другие возможности парковки, усовершенствовать инфраструктуру в целом. Свободных мест для стоянки в Москве по-прежнему не хватает. Около 20—30% трафика в городе связано с тем, что люди разъезжают в поисках места, где можно припарковаться. Очевидно, что можно резко уменьшить пробки в городе (вероятно, это относится и к Санкт-Петербургу), если построить паркинги. Вот что мы хотели бы порекомендовать. Мы счастливы и польщены тем, что могли способствовать успехам Российской Федерации в последние годы. Надеемся, что многое еще впереди. VINCI Concessions является оператором более чем пяти тысяч километров платных дорог по всему миру, а также более полутора миллионов паркингов и ряда аэропортов. Сейчас мы завершаем оформление сделки по приобретению всех аэропортов Португалии и надеемся внести вклад в тот стремительный рост, который наблюдается в Российской Федерации. Спасибо.

### **С. Никсон:**

Благодарю Вас, Луи. Переходя от автодорог к железным дорогам, обращаюсь к Мауро Моретти, главному исполнительному директору Ferrovie dello Stato

Italiane. Возможно, Вы расскажете нам о некоторых проблемах, с которыми столкнулись в России.

**М. Моретти:**

Спасибо. Будем исходить из того, какой огромный рост грузоперевозок предстоит в будущем. Согласно прогнозам, в течение следующих двух десятилетий поток контейнерных перевозок возрастет втрое. Мы должны подготовить к этому евразийский регион с логистической точки зрения, иначе управлять растущими транспортными потоками станет невозможно. Вы знаете, что сегодня наиболее важный трафик проходит с помощью морского транспорта, в частности из Тихоокеанского региона через Средиземное море в средиземноморские гавани и гавани Северного моря. Я думаю, что в будущем развитие пойдет по двум направлениям. Железные дороги, в частности российские, станут играть новую роль, — роль моста между Азией и Европой. Мы обязательно должны увеличить этот вид трафика, поскольку он дает возможность восстановить баланс между сухопутными и морскими перевозками. Инновации, охватившие сегодня сферу морского транспорта, могут серьезно продвинуть этот бизнес в будущем. В таком случае потребуется переориентирование терминалов — и с европейской стороны, и с азиатской. Эта перемена должна учитывать европейские интересы и, в частности, базироваться на обновленной программе Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T). Что касается железных дорог, то Европе следует четче определить европейские коридоры, в том числе базовую сеть, чтобы соответствовать росту перевозок в ближайшем будущем.

Мы непременно столкнемся с вопросом функциональной совместимости и интеграции, — интеграции гаваней и железных дорог и взаимодействия различных железнодорожных сетей, например, азиатской и европейской в России. У нас много трудностей. Я хотел бы привлечь ваше внимание к двум основным вопросам. Во-первых, перед нами стоят очевидные технические препятствия. Они касаются состояния рельсовых путей, электроснабжения,

сигнальных систем и так далее. Второй момент, не менее важный, — препятствия политические. Если мы не справимся с ними (особенно это относится к таможенным барьерам), то не сможем обеспечить свободный поток трафика. Вот два основных вопроса, с которыми мы столкнулись. Не решив их, нельзя разработать проект, способный поддержать интеграцию. Если взять, например, два пути из Китая в Европу: северный, через Российскую Федерацию, и южный, — то лучшее, что мы можем сделать, это наладить равномерное и взаимосвязанное функционирование обоих путей. Европарламент недавно добавил новые коридоры к Балтико-Адриатическому коридору, ведущему из Северной Италии в сторону стран Балтии; он может прийти непосредственно до северной части России. Это очень важные коридоры, они обслуживают один из наиболее важных регионов с высокой плотностью населения и высокой экономической производительностью. Северная Италия, Австрия, Чешская Республика, Словакия, Польша — это весьма примечательный регион, быстро развивающийся в экономическом и торговом отношениях. Правильно интегрировав свой коридор в существующую транспортную сеть, можно существенно повысить развитие торговли в данном регионе. Мы уделяем особое внимание подготовке терминалов коридора. Среди самых важных портов Италии следует выделить Триест с естественной глубиной гавани 22 метра. Он может принимать новейшие суда вместимостью 18 тысяч 20-футовых эквивалентов. Есть два сухих порта, Падуя и Верона, попадающие в первую десятку сухих портов Европы. Естественно, мы стремимся к тому, чтобы «Итальянские государственные железные дороги» были вовлечены в эти новые логистические решения. Наша компания сегодня является третьим железнодорожным оператором в Европе. Как я уже упомянул, мы расширяем сотрудничество с Северо-Восточной Европой, в частности с Польшей, Чешской Республикой и Российской Федерацией. Спасибо.

**С. Никсон:**

Благодарю Вас. Прошу Михаила Полубояринова, первого заместителя главы Банка развития и внешнеэкономической деятельности Российской Федерации («Внешэкономбанка»), рассказать о своем опыте инвестирования и о том, какие вопросы приходилось решать в этом процессе.

**М. Полубояринов:**

Спасибо. Добрый день, уважаемые гости, коллеги. Буквально несколько слов об опыте «Внешэкономбанка». За шесть лет «Внешэкономбанк» довел процент финансирования в своем кредитном портфеле до 32%: это инфраструктурные проекты. Порядка 400 миллиардов мы уже инвестировали в проекты, связанные с инфраструктурой. В основном это крупные проекты, основанные на принципах ГЧП: это строительство дороги Москва — Санкт-Петербург, строительство Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, аэропорт «Пулково» и так далее. Опыт работы у банка, безусловно, большой, и по мере развития законодательства (мы сами участвуем в развитии законодательства, в том числе именно ГЧП и концессий) мы рассчитываем приоритетно увеличивать инвестиции в этом направлении.

Что нового я хотел бы сказать в этой области? Государство сейчас стремится максимально увеличить объем инвестиций в инфраструктуру, в частности сделать доступными такие длинные и удобные для инвестирования средства, как пенсионные фонды. В частности, у «Внешэкономбанка» есть государственная управляющая компания, которая инвестирует в инфраструктуру средства пенсионеров, расширенный портфель. Буквально неделю назад произошли такие беспрецедентные события, как инвестирование государственной управляющей компании «Внешэкономбанка» в первый транш выпуска облигаций Федеральной сетевой компании. Облигации были выпущены на срок 35 лет, и вложили мы туда около 30 миллиардов. Чуть ранее наша управляющая компания вложила 25 миллиардов как первый транш в 30-летние облигации «РЖД». Это беспрецедентные сроки для инвестирования, и именно благодаря тому, что

государство сняло определенные законодательные ограничения, появилась возможность инвестировать такие большие средства в крайне длинные долгосрочные инструменты. Я напомним, что были только 30-летние облигации, которые выпускало государство в 2006 году, — был единственный такой выпуск.

Наблюдательный совет «Внешэкономбанка» принял решение дополнительно инвестировать порядка 75 миллиардов в облигации РЖД и ФСК (по 75 дополнительно в каждый), поэтому общее вложение составит более 100 миллиардов как в ФСК, так и в РЖД. Мне кажется, что этот момент является достаточно интересным для всего сообщества, и мы рассчитываем также на инвестиции во «Внешэкономбанк», которые впоследствии пойдут в экономику, с использованием Фонда национального благосостояния. Мы действительно рассчитываем, что «Внешэкономбанк» может сыграть здесь роль серьезного финансового эксперта, для того чтобы помочь инвестировать деньги в Фонд национального благосостояния, в крупные инфраструктурные объекты, такие как, например, строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей. В целом пока это всё.

#### **С. Никсон:**

Благодарю Вас, Михаил. Я рад приветствовать двух новых гостей: Владимира Якунина, президента «Российских железных дорог», и Кайрата Келимбетова, заместителя премьер-министра Республики Казахстан. Я обращусь к ним после того, как мы выслушаем Эдоардо Ревильо делла Венариа, главу группы по экономическим и статистическим исследованиям, Cassa Depositi e Prestiti Spa. Эдоардо, не желаете ли прокомментировать некоторые тезисы предыдущих докладчиков?

#### **Э. Ревильо:**

Благодарю Вас. В ближайшие десятилетия возникнет огромная потребность в транспортных инвестициях, и нам необходимо найти соответствующее

финансирование. Особенно мы нуждаемся в долгосрочном финансировании. Что-то должно измениться; что-то меняется на глобальном финансовом рынке, который все больше склоняется к инвестициям и сбережениям для долгосрочного финансирования. Я представляю Cassa Depositi e Prestiti, крупнейший итальянский банк развития. Мы являемся долгосрочным инвестором. В 2009 году мы встретились с другими европейскими инвестиционными банками: немецким KfW и французским Caisse des Dépôts — и создали клуб долгосрочных инвесторов. С тех пор мы стараемся поощрять долгосрочные инвестиции. В 2008 году мы создали при Европейском Совете фонд Marguerite, ориентированный на возобновляемую энергетику и инфраструктуру, который старается помогать рынкам, предоставляя для развития проектов долгосрочные займы по неспекулятивным ставкам IRR, поскольку, как вы знаете, в 2008 году рынок проектного финансирования полностью остановился. Три месяца назад Европейский союз опубликовал «зеленую книгу» по теме долгосрочных инвестиций. Это перемена в модели развития и роста Европейского союза, и мы очень рады, что председательство Российской Федерации в «Группе двадцати» (G20) сделало долгосрочное финансирование приоритетом. Думаю, это очень важно не только для Европы, но и для всего мира, поскольку страны G20 производят около 80% мирового ВВП.

Как увеличить мировую конкуренцию в финансировании транспорта, чтобы регионы, создающие наилучшие условия, получали больше капитала и сбережений? Проблема в том, что 80% проектов в мире финансировались европейскими банками. Сегодня европейские банки сокращают долю заемных средств и будут сокращать ее в течение еще десяти лет. Более того, только 30% финансовой деятельности европейских банков в настоящее время направлено на реальный сектор экономики. Об этом сообщалось недавно в экономическом докладе Европейской Комиссии. Поэтому необходима новая модель финансирования. Надо привлекать пенсионные фонды, страховые компании, суверенные фонды накопления богатства, которые являются

долгосрочными инвесторами и могут принимать на себя обязательства по таким инвестициям. Организация экономического сотрудничества и развития в своих исследованиях, сделанных для G20, пришла к заключению, что глобальные активы долгосрочных вложений пенсионных, страховых и суверенных фондов составляют около 90 триллионов евро. На сегодня они инвестировали в инфраструктуру около 3%. Если бы они могли инвестировать 5—8%, этого было бы более чем достаточно, чтобы получить необходимое финансирование. Конечно, чтобы это произошло, мы должны изменить политику и установить соответствующие правила бухгалтерского учета. Необходимо также создать правильные финансирующие структуры, потому что инвестиции с 30-летним сроком окупаемости — это совсем не просто. Хотя основные интересы нашего банка лежат в Европе, мы также интересуемся глобальным положением дел и идем на Восток. В течение нескольких лет мы обсуждали новые формы долгосрочного финансирования с «Российскими железными дорогами». Переговоры касались также технологии, логистики, энергетики, потому что инфраструктура — это система, которая создается совместно с другими отраслями. Полагаю, что идея долгосрочного финансирования может изменить модель развития глобальной экономики. Выбрав это направление, мы выберем правильный путь для будущих поколений. В последние 30 лет было слишком много краткосрочных проектов, слишком много финансовых вливаний, слишком много спекуляций, но не хватало реальной экономики. Спасибо.

### **С. Никсон:**

Благодарю вас, Эдоардо. Хочу обратиться к Владимиру Якунину, который, как я понимаю, несмотря на слухи, распространявшиеся в Интернете, остается полномочным президентом ОАО «Российские железные дороги». Думаю, мы можем услышать его мнение по поводу того, как привлекать инвестиции в российскую систему железных дорог. Прежде чем Вы начнете, напомним: здесь была небольшая дискуссия об этой системе, о потребности в эффективной

логистике и о том, что железные дороги Российской Федерации во многом используют модель 30-летней давности. То есть они ориентированы на внутренние потребности страны, тогда как для облегчения торговли требуется прочная связь со всей Евразией. Также говорилось о необходимости долгосрочного финансирования и о том, как привлекать для этой цели деньги пенсионных фондов. И теперь всем нам было бы очень интересно услышать Ваши соображения по поводу того, как привлечь больше денег в российскую систему железных дорог.

**В. Якунин:**

Спасибо. С вашего позволения, я продолжу на русском. Прежде всего я хотел бы отметить, что сегодня рассуждения на тему, надо ли инвестировать в инфраструктуру, надо ли развивать инфраструктуру, по сути дела, не имеют под собой никакой объективной основы. Все эти выводы сделаны в документах Европейского сообщества, сделаны в специальном рапорте, который был подготовлен по заказу Европейского железнодорожного агентства, Ассоциации железных дорог. Господин Моретти, который здесь присутствует, является вице-президентом Международного союза железных дорог. Как видите, мы давно уже работаем в формате глобального сотрудничества между железными дорогами. Различие стандартов 1520 и 1435 не является определяющим препятствием для развития такого сотрудничества. Это во-первых.

Во-вторых, я хочу повторить то, что уже говорил сегодня утром на панельной дискуссии, посвященной развитию новых экономик, новых рынков. Один из крупнейших американских банков только что сообщил, что в Соединенных Штатах Америки возникает тенденция к сокращению сроков кредитования. Мы в России проходили через это на протяжении длительного периода: невозможно было получить долгосрочные заемные средства, и это, безусловно, тормозило развитие не только инфраструктурных проектов, но и любых промышленных объектов. Это отражение определенной тенденции —

отчуждения финансового капитала от капитала материального. Это произошло, наверное, лет 30 тому назад, когда финансовый сектор стал самостоятельным видом бизнеса с получением огромных прибылей, не особенно будучи озабоченным тем, что он финансирует. Отсюда все эти спекулятивные деривативы и далее по тексту.

Сегодня есть уникальная возможность объединения усилий различных железных дорог на евразийском пространстве: мы только что подписали соглашение с нашими казахстанскими и белорусскими коллегами о создании объединенной транспортно-логистической компании, которая должна обслуживать этот новый вид транспортной услуги, который мы назвали новым транспортным коридором. Но развитие инфраструктуры, как хорошо известно из истории, стимулирует развитие всего пространства вокруг инфраструктуры. Так было в царской России, когда там, куда приходила железная дорога, возникали новые фабрики, новые производства, новые поселения, приезжали люди. То же самое будет происходить и сегодня. Использование транспортного сотрудничества на евразийском пространстве для доставки товаров производства стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) (в первую очередь Китая) в Европу и, соответственно, продукции европейского производства в сторону Китая создает огромный потенциал развития.

Именно поэтому в прошлом году на миланской конференции, рассматривая вопросы сотрудничества — экономического, политического, социального, участники конференции подписали вывод о необходимости использования этого нового транспортного коридора для создания пояса развития, куда можно было бы пригласить инвесторов из всех заинтересованных институтов, из всех заинтересованных стран. Более того, уже сегодня у американских предпринимателей есть бизнес-план — я сам его видел, у меня есть его копия — строительства туннеля под Беринговым проливом, для того чтобы соединить североамериканские железные дороги с российскими на Камчатке, хотя там их пока еще нет, и через российские железные дороги соединиться с Китаем. Грандиозный проект, и мне кажется, для того, чтобы преодолеть

существующие отчуждения, о которых я только что сказал (финансового капитала реального сектора экономики), именно такие проекты и нужно создавать. Здесь нужны не просто проекты с накрученными процентами, потому что никто из присутствующих не пьет interest rate и не ест маржу. Все пьют воду и едят хлебушек. Поэтому необходимо совершенно четко определиться с развитием международного сотрудничества, и это международное сотрудничество, безусловно, даст стимул к развитию взаимодействия не только железнодорожных компаний, но и банковской сферы, и индустриальной сферы, на что мы истинно и откровенно рассчитываем. Спасибо.

**С. Никсон:**

Благодарю Вас. Наш следующий выступающий — Кайрат Келимбетов, заместитель премьер-министра Республики Казахстан. Спасибо.

**К. Келимбетов:**

Большое спасибо за то, что предоставили мне слово. Я тоже хотел остановиться на тех моментах, которые заострил Владимир Иванович. Мы сегодня говорим о влиянии логистики на экономический рост. Мне кажется, сегодняшние стереотипы логистики — это представление о ней как о сфере, которая, скорее, обслуживает индустриальное развитие, нежели сама является драйвером экономического роста. Действительно, создание нового типа инфраструктуры, или, как некоторые эксперты говорят, инфраструктуры 2.0 — это большой вызов, который стоит перед всем миром. Развитие транспортно-логистического потенциала Российской Федерации, Казахстана и Беларуси вписывается в эти процессы. Но, как уже сказал Владимир Иванович, мы буквально сейчас были свидетелями подписания документов по созданию единой транспортно-логистической компании.

Если вы помните, в предыдущие десятилетия к координации транспортно-логистической деятельности даже между нашими странами относились более

как к элементу конкуренции, нежели как к элементу взаимодействия и возможного получения ситуации win-win. Сегодня мы такую ситуацию получили. Более того, те процессы, которые идут в экономическом мире, а именно перемещение экономической гравитации в азиатские страны (вы знаете, что, согласно исследованию Института McKinsey, к 2050 году Китай и Индия будут входить по крайней мере в тройку мировых экономик), — говорят о том, что, поскольку мы находимся на перекрестке между торговыми путями Европы и Китая, мы должны этот потенциал использовать. То есть, с одной стороны, есть традиционный морской путь, но, с другой стороны, и центральная, и западная части Китая уже сегодня начинают формировать транспортные потоки, которые могли бы лечь в основу привлечения соответствующих инвестиций.

Сегодня уже много говорилось о долгосрочных инвесторах. Безусловно, такое мощное развитие и создание коридора развития, о котором говорил Владимир Иванович Якунин, подразумевают большие инвестиции. С одной стороны, сегодня мы это делаем сами: Российская Федерация изыскивает свои средства, средства Фонда национального благосостояния или бюджетные средства, или средства институтов развития. Казахстан тоже делает это пока самостоятельно. Но если мы говорим о серьезных инвестициях и о серьезном транспортном мосте между Европейским союзом и Китаем, то я думаю, что, конечно, нужно говорить о целом пуле инвесторов, в том числе это касается и суверенных фондов, и Клуба долгосрочных инвесторов, и пенсионных фондов, которые бы поставили себе задачей развивать это направление.

В Казахстане за последнее время была проведена большая работа по развитию инфраструктуры. Вы знаете, что мы буквально за очень короткий период соединили железными дорогами Алма-Ату с китайской границей, мы соединили морской порт Актау с границей Туркменистана и открыли совершенно новые возможности в регионе Центральной Азии. И это не только возможности Казахстана, это теперь наши совместные возможности, поскольку мы создали единую компанию и заново открываем этот регион как

для самих себя, так и для третьих стран. Я думаю, что нам еще предстоит большая работа по подключению таких стран, как Таджикистан и Кыргызстан. Все это является первой демонстрацией того интеграционного потенциала, который у нас имеется. Если говорить о потенциале Таможенного союза, Единого экономического пространства, о создании Евразийского экономического пространства, то, наверное, первой ласточкой в интеграционных процессах является наше сотрудничество в сфере работы и координации наших железнодорожных администраций.

Повторю, что сегодня транспорт и логистика — это не только средства доставки, но и драйвер роста. Вдоль пути новых железных дорог, новых транспортных коридоров должны возникать целые индустриальные кластеры, которые, с одной стороны, могут обслуживать само создание и развитие этих коридоров, а с другой стороны, могут использовать те возможности, которые создаются в этом направлении. В этой связи та модернизация, о которой говорил Владимир Иванович, — наверное, веление времени. Железная дорога станет мощным локомотивом экономического роста наших стран.

### **С. Никсон:**

Благодарю Вас. В заключение с комментариями к тезисам, высказанным участниками дискуссии, выступит Олег Белозеров, заместитель министра транспорта Российской Федерации. Передаю Вам слово.

### **О. Белозеров:**

Добрый вечер, уважаемые коллеги!

На мой взгляд, мы присутствуем на одном из самых важных мероприятий Петербургского форума. Может ли транспорт прожить без экономики? Думаю, что может. А вот может ли экономика прожить без транспорта? Уверен, что нет.

Что такое транспорт? Транспорт — это 7% занятого населения, транспорт — это приблизительно 20% основных фондов: в одних странах больше, в других

— меньше. Про транспорт говорят, что это кровеносная система любой страны, и, соответственно, от того, как она функционирует, зависит экономика в целом.

Что же показывает транспорт в Российской Федерации на данный момент? Есть индекс глобальной конкуренции Всемирного экономического форума, и Россия по показателю транспортной инфраструктуры в целом занимает 101-е место. Российские дороги занимают 136-е место. Более показателен авиационный транспорт: 104-е место. Спасибо большое железным дорогам, которые занимают 30-е место, эта отрасль поднимает нашу общую инфраструктуру повыше в сравнении с остальными.

Коллеги говорили о том, что нужно сделать, чтобы изменить картину. Действительно, без инвестиций транспорт никуда не уедет. Соответственно, понимание того, что это необходимо делать, есть. Понимание того, каким образом это делать, тоже есть. В Российской Федерации принята государственная программа развития транспортной системы до 2020 года, где зафиксированы огромные цифры капитальных и текущих вложений в развитие транспорта по всем направлениям, по всем видам транспорта: это более 12 триллионов рублей, из которых мы планируем привлечь более пяти триллионов рублей внебюджетных средств. Это как раз те средства, которые нам нужны, средства инвесторов. Семь триллионов — это средства федерального бюджета. Но поскольку программа писалась некоторое время назад, сейчас она модернизируется. Мы видим потенциал, и самое главное, что его видят наши смежники: это Минэкономразвития и Минфин. Они с очень большой щепетильностью относятся к эффективности использования денег и говорят нам: вы заложили эти деньги — вы должны привлечь больше внебюджетных средств. И мы с ними в определенной части соглашаемся, поскольку формат прямых капиталовложений не всегда выгоден.

Абсолютно справедливо коллеги говорили, что нам нужны длинные деньги, но длинные деньги должны быть гарантированы и обеспечены. Мы прошли большой путь в рамках создания законодательства по государственно-

частному партнерству. Сейчас коллеги говорят о том, что в дорожной отрасли есть проблемы, но мы учимся, идем вперед, и если проводить анализ, то наше законодательство достаточно быстро меняется под необходимый формат взаимоотношений с инвесторами. Мы хотим быть лучше, мы приглашаем инвесторов, мы слушаем их и мы создаем условия для того, чтобы работать вместе. Мы считаем, что государственно-частное партнерство в ближайшее время — это соединение потенциала стабильности государства и подлинной мобильности, и поиска лучших решений частного капитала. Поэтому наши программы по всем видам транспорта составлены именно в рамках определенных проектов.

Каждый вид транспорта предлагает свои проекты. Грандиозные решения обсуждались и принимаются в части железнодорожного транспорта. Это развитие Дальнего Востока, это высокоскоростное движение, это и другие проекты. Авиация предлагает сейчас механизмы поддержки и внутрирегиональных, межрегиональных перевозок, а также строительство новых аэропортов. Отдельно стоят автомобильные дороги. Концессии реализуются, но не в том масштабе, в котором хотелось бы. Мы предлагаем и будем предлагать уже в этом году, а завтра с утра обсуждать на этом Форуме ряд важнейших проектов, в том числе строительство дороги — скоростного выхода из Санкт-Петербурга, введение платы с грузовиков более 12 тонн, строительство других дорожных объектов. Активно развивается морской транспорт, мы предлагаем строительство новых портов. Развивается и Северный морской путь.

Поэтому фактически все участники могли бы найти для себя интересную отрасль, интересное направление. Условия Правительства: был поставлен вопрос о том, чтобы в ближайшее время усовершенствовать законодательный механизм наших взаимоотношений.

Коллеги говорили, что сейчас кризис, и нужно думать, как и куда правильно вкладывать деньги. Я считаю, что транспорт, как и прежде, спасет мир и экономику. Спасибо.

**С. Никсон:**

Благодарю Вас. Давайте вернемся к Дамиану. Сегодня было затронуто несколько важных моментов, связанных с предоставлением «длинных» денег. Мне интересно услышать Ваш комментарий по этому вопросу.

**Д. Р. Сечин:**

Большое спасибо. Необходимость в долгосрочном финансировании признана, и об этом заявлено со всей отчетливостью. Следующая проблема — в том, как вести такое финансирование. Луи говорил о ЧГП. Я считаю, что Россия провела большую работу по установлению правовых и организационных рамок для ЧГП. Мы пришли к тому, что вам нужно долгосрочное финансирование. Россия находится в очень выгодном положении, имея такой крупный государственный банк, как «Внешэкономбанк»: о его роли уже говорил Михаил. Не забудем и о возможностях Сбербанка и ВТБ. Наличие банков, располагающих громадным объемом национального капитала, ставит Россию в уникальное положение по сравнению с другими частями Европы. Это очень позитивный момент. И все же я думаю, что следует больше работать с акционерным капиталом. В перспективе это сделает Россию более привлекательным объектом для инвестирования. В настоящий момент огромный интерес вызывает Центральная Европа, и много внимания уделяется Соединенным Штатам Америки: специалисты пытаются предсказать большой экономический подъем. Однако экономические возможности России остаются более высокими. Я считаю, что это очень познавательный процесс для участников рынка. Мы изо всех сил стараемся обучить рынок. Участникам этой сессии хорошо бы как можно больше ездить по миру и рассказывать о том, что происходит в российской экономике, чтобы подстегнуть интерес к потенциалу страны. Должно быть известно, какие шаги уже сделаны, какая большая работа проведена, особенно в последние десять лет, и тогда Россия сможет достаточно быстро решить оставшиеся вопросы.

**С. Никсон:**

Спасибо. Эдоардо, Вы поднимали тему долгосрочного финансирования. Ею озабочены не только в Российской Федерации, над тем же самым думают и в Европейском союзе. Один из аспектов этой проблемы — правовое регулирование таких активов, стабильность установленного порядка и уверенность в нем инвесторов. В конце концов, мы ведь говорим о 35-летних бондах... Хотелось бы узнать Вашу точку зрения на эти вопросы. Какими Вам видятся лучшие методики работы? Как предоставить инвесторам перестрахование, которого они требуют для долгосрочных проектов?

**Э. Ревильо:**

Конечно, нормативно-правовая база включает в себя разные аспекты этой проблемы. При этом, как известно, дьявол — в деталях. Правила бухгалтерского учета способны помочь в создании инфраструктуры, если рассматривать вложения в нее как актив определенного класса, привлекательный для таких долгосрочных инвесторов, как пенсионные фонды, страховые компании и суверенные фонды накопления богатства. Могут помочь налоговые льготы, особенно в странах с бюджетными проблемами. Могут помочь также правила корпоративного управления. Если вы менеджер, занимающийся активами, или банкир, то вам нужен стимул, чтобы предпочесть долгосрочные инвестиции краткосрочным, — его и дает долгосрочная компенсация. Есть также проблема нефинансовых рисков, разрешить которую нелегко, поскольку ее создают политические риски и риски изменения нормативно-правовой базы. Однако вы можете получить рефинансирование; можете использовать механизм продвинутого кредита; здесь представлена вся палитра финансовых инструментов. Вы можете подключить национальные банки развития, которые способны поддержать используемый вами финансовый инструмент в долгосрочной перспективе. Мы говорим об инвестициях, которые будут генерировать потоки наличности и

смещать их в страны с высокими темпами роста. Те проблемы, которые возникли в Европе, слабее выражены в развивающихся странах. Вероятно, трафик не вырастет, так что потоки наличности будут удовлетворительными. Пенсионным фондам будет очень полезно иметь в своих портфелях инструменты извлечения прибыли из инфраструктуры.

**С. Никсон:**

Спасибо. Господин Якунин, вы хотели вернуться к этой теме.

**В. Якунин:**

Да, и чтобы меня лучше поняли, я воспользуюсь своим скромным английским, чтобы не дать переводчику поменять акценты. Для прочих участников дискуссии Мауро и я представляем так называемый реальный сектор экономики. Пожалуйста, объясните мне: несмотря на скандалы вокруг грязных деривативов, вокруг LIBOR, недоверие к операциям финансовых институтов на Западе и в России, — почему эти самые институты выведывают, хорошо или плохо наше корпоративное управление? С какой стати банковская система должна решать, хороший ли я менеджер, если мой главный акционер, государство, получает от моей работы результаты? Полагаю, после всех этих скандалов мы должны перевернуть пирамиду. По моему мнению, сейчас она стоит вверх основанием. Проверять корпоративное управление какой-либо компании в секторе реальной экономики должны другие члены клуба. Финансовый сектор обслуживает реальную экономику, а не наоборот. Поэтому я не могу понять, отчего привлекательность российской экономики оценивается ниже, чем, например, привлекательность экономики Габона. Кто пишет эти доклады? Кто ставит реальный сектор экономики на такую позицию? Надо использовать правильную терминологию и называть вещи своими именами. Инвестиционный банкир не может быть судьей или прокурором в секторе реальной экономики; оценку здесь должен давать не просто друг, а корпоративный друг, если хотите. Банковская система

существует лишь тогда, когда существует реальная экономика, потому что виртуальные деньги не могут кормить людей, не могут доставлять машины и оборудование. Ничего не может произойти без реального сектора экономики. Я считаю, что мы должны рассматривать сотрудничество между реальным сектором экономики и ее финансовым сектором с другого ракурса. Спасибо.

**С. Никсон:**

Это вызов Вам, Мауро. Я собираюсь озадачить Вас вот каким вопросом: испытываете ли Вы те же чувства по отношению к банкам и поставщикам финансов? Чувствуете ли Вы, что их надзор ведет нас по неверному пути? Каков Ваш ответ?

**М. Моретти:**

Я разделяю мнение Владимира. Хотел бы только рассказать о репутации моей компании на финансовом рынке. В настоящий момент, чтобы выполнить наш инвестиционный план в десять миллиардов евро, мы, благодаря своей репутации, выпускаем многошаговые бонды на 4,5 миллиарда. Проще говоря, прибыль до вычета процентов, налогов и начисленной амортизации (ЕВITDA) составляет 23,5% (возможно, на сегодня это лучший показатель в Европе), а прибыль до вычета процентов и налогов (ЕВIT) составляет 8,7%. Тонкость в том, что невозможно рассматривать каждую часть инфраструктурной системы как базу для ЧГП, надо выбрать определенный проект. И, разумеется, мы должны разделить риски. Должны быть разделены финансовые обязательства по проекту как риск ведения бизнеса в данной политической среде. Другая область, где ЧГП может играть важную роль, — это терминалы. Эффективное функционирование терминалов стало важным вопросом нашей сегодняшней дискуссии. Очевидно, что правильное соотношение между финансовым сектором и реальной экономикой просто необходимо для будущего развития. И еще один момент я бы хотел подчеркнуть. Невозможно определить в деталях, что именно нужно сегодня, чтобы поддержать рост торговли и потоки

фрахта между различными странами Евразии. Сначала надо определиться с системой коридоров, чтобы не возникали барьеры и «бутылочные горлышки». В противном случае нельзя будет прогнозировать доходность в будущем, а значит — и давать какие-либо гарантии финансовому сектору.

**С. Никсон:**

Михаил, позвольте обратиться к Вам. Вы имеете отношение одновременно и к государственной экономике, и к финансовому миру. Как Вы смотрите на то, что сказал господин Якунин о претензиях финансистов?

**М. Полубояринов:**

Спасибо. Первое, что я хотел бы сказать: все-таки инфраструктура не ограничивается дорогами. Это более широкое понятие, и существует очень широкий набор инструментов финансирования различных областей. Если проекты на принципах ГЧП или концессии хорошо ложатся на транспортную составляющую или, например, на составляющую жилищно-коммунального сектора, то в финансировании связи, энергетики и других сфер необходимо подыскивать другие инструменты — например, такие, о которых я говорил. Это могут быть инструменты вложения в облигации пенсионных средств, когда деньги даются не конкретно на какой-то один проект, а на баланс компании, которая либо имеет суверенный рейтинг, либо поддержана государственными гарантиями. Этот инструмент дает в том числе и частным инвесторам уверенность в том, что их деньги вернутся.

Также важен и законодательный аспект, о чем говорил Олег Белозеров. Если выстроено четкое, понятное законодательство, которое не меняется на протяжении длительного периода, так что не меняются правила игры, — это и есть основное условие. Если сейчас выстроить эти правила и потом их не трогать, это станет привлекательным аспектом для многих, в том числе иностранных, инвесторов. Что нужно казать с нашей точки зрения, то есть с точки зрения «Внешэкономбанка»: мы имеем огромную возможность по

привлечению денежных средств от своих партнеров, в частности, от международных финансовых институтов. У нас имеется огромное количество проектов, которые мы передали им для рефинансирования, и это говорит о том, что мы хорошо умеем упаковывать проекты. Я считаю это одним из важных моментов: инфраструктурные проекты требуют высокой квалификации именно в части банков и финансового сектора. Вот что я хотел сказать.

**С. Никсон:**

Благодарю Вас. Луи, какова Ваша точка зрения на поднятые здесь вопросы?

**Л.-Р. Бюргар:**

У меня есть некоторые замечания. Во-первых, институты финансового сектора не действуют одними и теми же методами повсюду. Примером тому служит работа «Внешэкономбанка», с которым мы сотрудничаем в рамках своего последнего проекта в Санкт-Петербурге. Я могу со всей определенностью сказать, что его представители оказывали нам большую помощь и никоим образом не выступали в качестве судей. Второй момент, который я не успел упомянуть, когда рассказывал о Vinci Concessions, состоит в том, что сейчас мы строим 300 километров высокоскоростных линий для управления французских железных дорог. Схема ЧГП позволила государственной железнодорожной компании вести несколько подобных проектов одновременно: 300 километров на востоке Франции, 300 — на юге, плюс наши 300 километров. Я считаю, что в нынешней экономической среде и при огромной сложности таких проектов модель ЧГП, безусловно, является выигрышной. Я знаю, что господин Якунин собирается во Францию, чтобы посмотреть на наш проект, и я буду счастлив рассказать обо всем этом подробнее. И последний комментарий, связанный с большим событием: через несколько лет Россия принимает Чемпионат мира по футболу. Должен упомянуть, что мы также используем модель ЧГП при строительстве и обслуживании стадионов. Наша компания является оператором самого

большого французского стадиона, рассчитанного на 80 тысяч мест. Это еще одна область деятельности, где ЧГП дает большие результаты.

**С. Никсон:**

И на этом можно сделать деньги. Михаил, используете ли вы схему ЧГП при подготовке к зимним Олимпийским играм в Сочи? Дает ли это возможность вашему банку заработать?

**М. Полубояринов:**

Спасибо за вопрос. У нас как у «Внешэкономбанка» есть около 20 проектов, которые мы финансируем для Олимпиады. Часть из них — инфраструктурные проекты; часть, не буду скрывать, убыточные, но есть и прибыльные. Если говорить об использовании принципа ГЧП, то я бы предложил понимать это более широко. Это не просто какой-то конкретный вид государственно-частного партнерства, а использование партнерства между государством и частником. Так, все наши проекты финансируются в определенной пропорции частным инвестором и государственным банком. И там, где этот проект не «переразмерен» определенными дополнительными требованиями, именно с точки зрения олимпиады, — там он является выгодным, и инвестор надеется вернуть свои деньги. Там же, где этот проект ранее был плохо просчитан, где не была подготовлена проектная документация, — там государственно-частное партнерство будет провальным. В целом я думаю, что наши олимпийские проекты будут реализованы достаточно качественно. Что же касается того, что вряд ли кто-то мог правильно рассчитать, — того, что огромный колоссальный поток недвижимости, который будет выброшен на рынок сразу после олимпиады в Сочи, невозможно будет продать, — то мы будем искать возможности растянуть срок погашения этих кредитов, с тем чтобы государству не было нанесено убытков.

**С. Никсон:**

Позвольте теперь обратиться к Кайрату Келимбетову. Вы не хотели бы сделать какой-нибудь комментарий в заключение?

**К. Келимбетов:**

Я хотел бы добавить буквально два пункта. Во-первых, развитие государственно-частного партнерства. С одной стороны, мы сегодня много говорили об этом; с другой стороны, мне кажется, последние события показывают, что государственно-частное партнерство в чистом виде, в виде концессии, не всегда является единственно возможным ответом на финансирование тех или иных инвестиций. Мы видим, что там, где государственно-частное партнерство являлось отложенным платежом государству, во многих странах эта модель находится под большим стрессом. Одно дело, когда ты сегодня откладываешь эти средства на 30 лет, а другое дело, когда эти уже отложенные платежи подошли и становятся частью бюджетных проблем. На мой взгляд, государству нужно очень четко определиться с тем, что сама финансовая модель должна быть устойчивой. Иногда государству или квазигосударственному сектору проще заимствовать, чем уходить в такую неустойчивую финансовую модель. В этой связи я хотел бы сказать доброе слово в адрес инвестиционных банкиров. Хотя Владимир Иванович с 2008 года подвергает сомнению их экспертизу, все-таки кто-то независимый должен делать оценку проекта и понимать, какие потоки генерируются, могут ли они покрывать дальнейшее функционирование проекта. Здесь, наверное, возможным вариантом является выпуск инфраструктурных долгосрочных облигаций для привлечения именно долгосрочных денег пенсионных фондов; хотя, опять же, есть как удачные, так и неудачные примеры. В любом случае, нужно использовать всю палитру инструментов.

**С. Никсон:**

Вернемся к Олегу Белозерову, заместителю министра транспорта. Присоединитесь ли Вы к словам благодарности в адрес инвестиционных банков? Или Вы разделяете взгляд господина Якунина и считаете, что финансовая пирамида должна быть перевернута?

**О. Белозеров:**

Во-первых, долгосрочные вложения в транспорт я считаю самыми надежными. Да, есть большое количество вопросов относительно сроков, но это наша с вами задача, в том числе и производителей, и инвест-банкиров: разработать и утвердить соответствующие механизмы, чтобы все мы были уверены в том, что горизонт 30 лет и больше для нас абсолютно понятен и гарантирован, и над этим нужно работать. Думаю, что правда, как всегда, окажется посередине. Я всегда считал, что инвестиционным банкирам и производителям нужно работать вместе, и чем ближе они будут друг к другу, — не с подозрением, а во взаимодействии, — тем лучше будет и тем, и другим. А в отношении государственно-частного партнерства я считаю, что за этим форматом работы будущее, потому что четко, жестко регламентированное законодательство в рамках традиционных процедур не дает возможности быстро двигаться вперед, а нам сейчас нужно именно это: быстро двигаться вперед. В проекты ГЧП сейчас приходят неординарные, яркие, творческие, равнодушные люди, и я считаю, что за ними будущее. Спасибо.

**С. Никсон:**

Большое спасибо. Мы немного выбились из расписания, но позвольте мне поблагодарить всех экспертов за чрезвычайно интересную сессию. Желаю всем с такой же пользой провести остаток конференции. Спасибо.