

УДК 33 DOI: 10.14451/1.231.348

ВОТ – модель финансирования и реализации инфраструктурных проектов: модификации и принципы

© 2024 Титов Игорь Борисович

Преподаватель Кафедры международного бизнеса Факультета международных экономических отношений. Финансового университета при Правительстве РФ, Москва, Россия.

E-mail: ecoinves@inbox.ru

Ключевые слова: Проекты ВОТ, проекты ВОО, Строительство – Управление – Передача, Строительство – Владение – Управление, инфраструктура, Росатом, инвестиции.

Данная статья посвящена анализу модели финансирования и реализации проектов строительства инфраструктурных проектов, широко известной по аббревиатуре ВОТ (с англ. яз. Build-Operate-Transfer – «Строительство – Эксплуатация – Передача»), которая стала довольно распространенной в последние 30–40 лет. В статье будут рассмотрены особенности данной модели в различных ее модификациях, история ее возникновения и возможности ее применения при реализации российских проектов за рубежом.

Во всем мире в последние десятилетия, особенно в развивающихся странах, в качестве схем реализации и финансирования инфраструктурных проектов стала популярна схема ВОТ (Build-Operate-Transfer) – «Строительство – Управление – Передача» и ее многочисленные модификации.

Эти модели привлекают внимание не только развивающихся стран, но и стран с развитой экономикой, так как они позволяют реализовывать крупные долгосрочные проекты с устойчивой прибылью для инвесторов. В них заинтересованы центральные и региональные правительства стран, которые при обеспечении своих инфраструктурных потребностей могут обойтись без отвлечения собственных бюджетных ресурсов. По данной схеме легче привлечь новые техноло-

гии и «ноу-хау» в таких сферах, как энергетика, строительство мостов, тоннелей и дорог, коммуникации жилищно-коммунального хозяйства. Для успешной реализации российских проектов ВОТ за рубежом, корпорации большое значение имеет изучение международного опыта реализации подобных проектов, который подробно рассматривается в научной литературе.

The Build-Operate-Transfer (BOT) scheme and its numerous modifications have become popular as schemes for implementing and financing infrastructure projects around the world in recent decades, especially in developing countries.

These models attract the attention not only of developing countries, but also of countries with developed economies, as they allow implementing large long-term projects with fixed investor's profit.

They are of interest to central and regional governments, which can do without diverting their own budgetary resources to meet their infrastructure needs. It is easier to attract new technologies and “know-how” in such areas as energy, construction of bridges, tunnels and roads, housing and utilities communications. For the successful implementation of Russian WOT projects abroad, it is important to study international experience in the implementation of such projects, which is under discussion in the scientific literature.

Основные принципы модели BOT

Согласно рекомендациям Всемирного банка, в проекте *BOT* государство предоставляет инвестору (частной компании или консорциуму компаний) право на разработку проекта, как правило, нового строительства.

Инвестор финансирует, строит, владеет построенным им объектом и эксплуатирует его на коммерческой основе в течение установленного контрактом периода, после чего передает его в собственность государства или определенной им государственной компании.

Так как проект реализуется длительный период времени, инвесторы и кредиторы стремятся обеспечить защиту активов проекта так, чтобы все риски, связанные с проектом, были переданы соответствующему оператору проекта. Поэтому инвестором создается компанией специального назначения *Special Purpose Vehicle (SPV)*, которая не занимается никакой другой деятельностью кроме проектной.

Доходы от проекта поступают, как правило, от одного покупателя, например, коммунального предприятия или государственной компании, которые приобретает продукцию у операционной (проектной) компании *SPV*.

Как правило, вся продукция, произведенная в рамках проекта, или оговоренная ее часть продается в соответствии с контрактом *take-or-pay* («бери или плати»), который позволяет инвестору гарантировать его окупаемость независимо от конъюнктуры рынка.

Проектная *SPV* компания получает от инвесторов и кредиторов финансирование, обеспечивает проектирование и строительство объектов и эксплуатирует их в течение срока концессии. В состав акционеров оператора *SPV* обычно входят компании с опытом строительства и/или эксплуатации, а также с возможностями поставки «ноу-хау» и сырья.

Проектная компания принимает на себя основные риски, поэтому она требует от местного правительства ряда гарантий (особенно в случае энергетических проектов), обязательств со стороны правительства, которые включаются в соглашения о реализации проекта.

Особенностью данной схемы является то, что кредиторы предоставляют финансирование без права регресса или с ограниченным правом регресса и, следовательно, несут все остаточные риски вместе с проектной компанией.

Для минимизации рисков кредиторы часто настаивают на передаче рисков проектной компании другим участникам проекта посредством заключения договоров, таких как договор на строительство, договор на эксплуатацию и техническое обслуживание и т.д.

В классической схеме *BOT* после эксплуатации объекта в течение определенного периода времени (15–30 или более лет), достаточного для возмещения инвестиций и получения запланированной прибыли, актив переходит в собственность государства.

Объекты, реализуемые по модели *BOT*, в основном относятся к сфере инфраструктуры, поэтому это самые трудные проекты с точки зрения привлечения финансирования, соответствующих компетенций и наличия сопутствующих рисков. В них особенно заинтересованы власти страны, не имеющие достаточного бюджетного финансирования и опыта в реализации таких проектов. Проекты *BOT*, без сомнения, являются для правительств, отличной формой реализации и финансирования крупных проектов.

История концепции BOT

Аббревиатура *BOT* была впервые использована премьер-министром Турции Тургуттом Озалом в 1980-х годах для обозначения системы строительства крупных электростанций и сразу же вошла в оборот как термин в экономической литературе.

Хотя сама концепция «Строительство – Эксплуатация – Передача» использовалась еще раньше – властями Гонконга с конца 1960-х годов, когда проектировался первый подводный тоннель Cross-Harbour. Она прочно утвердилась уже в 1980-х и активно применялась сначала в Малайзии и на Филиппинах, а затем в Китае, Индии, Индонезии, Таиланде, Бангладеш, Мексике, Чили, Венесуэле, Аргентине, Нигерии, Кении и других странах. В таких странах, как Вьетнам, Корея, Китай, Турция и др., существует специальное законодательство для проектов *BOT*. В США и Великобритании приняты специальные законы для каждого проекта. В большинстве стран реализация проектов *BOT* регулируется специальными нормативными документами, например, законами об иностранных инвестициях и концессиях. Хотя термин *BOT* относительно новый, на практике эта схема используется уже много лет. Такие проекты называются «концессионными», и во многих странах крупные корпорации участвовали в строительстве многочисленных инфраструктурных объектов.

Специфика формулы *BOT* в том, что правительство уполномочивает частную компанию или консорциум подготовить, профинансировать, построить и эксплуатировать проект в течение определенного срока. По окончании срока концессии договор может быть продлен по соглашению правительства и концессионера. Инвестор получает установленную плату за предоставленные его предприятием услуги или товары.

Первым проектом, построенным фактически в соответствии с концепцией *BOT*, стал Суэцкий канал. В 1855 году компания *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* заключила концессионное соглашение с правительством Египта сроком на 99 лет. Общеизвестным про-

ектом XX века, реализованным по схеме *BOT*, является тоннель под Ла-Маншем.

Подход *BOT* применим не только к мегапроектам. Он широко используется при строительстве платных автомагистралей и участков дорог, например, шоссе Dallas – Greenway в штате Вирджиния (США), шоссе Conway в штате Южная Каролина (США) и др., мостов в Англии (мост на остров Sky, мост, соединяющий Англию и Уэльс, мосты Elizabeth и Dartford Crossing через реку Темзу и др.), мосты, электростанции и системы водоснабжения, очистные сооружения в Австралии, Индии, Китае, Марокко, Великобритании и США, телекоммуникационные спутники в Италии и странах Южной Америки, железные дороги в Кении и т.д.

Вариации модели BOT

Существует множество форм сделок, которые условно объединяют термином *BOT*: контракты постоянно совершенствуются в соответствии со спецификой проектов. Основной определяющей характеристикой является степень частного контроля и участия в финансировании. Идеальной модели не существует, стороны проекта сами определяют, какая из модификаций является для них наиболее подходящей.

Мы лишь дополнительно перечислим модели, которые, по сути, являются модификациями сделок *BOT*:

- BTO (Build – Transfer – Operate), «Строительство – Передача – Управление» – договор, по которому инвестор строит объект инфраструктуры, передает право собственности на него местному правительству, а затем получает право на эксплуатацию объекта. Частный сектор возмещает затраты на строительство и эксплуатацию за счет платы конечных пользователей.
- BLO (Build – Lease – Operate), «Строительство – Аренда – Управление» – инвестор строит объект, затем продает его правительству сразу после завершения строительства проекта и получает право на эксплуатацию объекта в течение всего периода контракта.

- BLT (Build – Lease – Transfer), «Строительство – Аренда – Передача» – компания строит объект, сдает его в аренду государственной компании, а по окончании срока действия контракта передает собственность государственному учреждению. Этот способ финансирования часто используется в бизнесе, развитии инфраструктуры и гражданском строительстве.
- BTL (Build – Transfer – Lease), «Строительство – Передача – Аренда» – после строительства объект передается в собственность правительства, а после того, как частный инвестор реализует свое право на эксплуатацию объекта в течение определенного периода времени, объект сдается в аренду выбранной правительством компании, от которой инвестору поступают арендные платежи в течение периода времени, указанного в контракте.
- BOOT (Build – Own – Operate – Transfer), «Строительство – Владение – Управление – Передача» – инвестор проектирует, строит, владеет и эксплуатирует объект в течение определенного длительного периода времени, после чего передает его правительству или госкомпании по заранее согласованной цене. Эта модификация отличается от основной формулы *BOT* акцентом на праве собственности в период эксплуатации, поскольку в определенных случаях, как отмечают некоторые исследователи, в модели *BOT* участие частного сектора в проекте ограничивается строительством, эксплуатацией и передачей проекта, финансируемого государством.
- (ROT) (Renovate – Operate – Transfer), «Аренда – Управление – Передача» – соглашение, по которому существующий объект передается частному сектору для реконструкции, эксплуатации и обслуживания на период действия франшизы, по истечении которого право собственности на объект возвращается правительству.
- BOO (Build – Own – Operate), «Строительство – Владение – Управление» – инвестор проектирует, финансирует, строит и эксплуатирует объект, но после окончания контракта не передает его, а становится владельцем всего

проекта. Он сохраняет право собственности на объект и может управлять в течение всего жизненного цикла проекта, продолжая получать от него доход. Модель *BOO* хорошо подходит для высокодоходных проектов с операциями, требующими специальных знаний и опыта. В настоящее время она распространена в энергетическом и транспортном секторах.

В международной практике встречается множество модификаций вышеназванных моделей инвестиционных контрактов. Все они, однако, разрабатываются в соответствии с базовыми алгоритмами и применимы к любым изменениям в динамичной бизнес-среде, что еще больше повышает интерес к этим финансовым схемам.

Заключение

Модель *BOT* и ее модификации рассматриваются в России в качестве эффективной схемы финансирования инвестиционных проектов за рубежом.

В частности, в настоящее время ГК «Росатом» реализует *BOO* проект строительства АЭС «Аккую» в Турции, которая будет вырабатывать 35 миллиардов кВт.ч электроэнергии в год, покрывая около 10% потребностей Турции. «Росатом» берет на себя финансовую ответственность за строительство, владение и эксплуатацию станции в течение 60 лет. Выработанная электроэнергия будет продаваться в турецкую энергосистему по заранее установленной цене.

Однако самый первый, но неудачный проект строительства турецкой АЭС «Синоп» первоначально планировался по модели *BOT* и начинался как совместное предприятие японской Mitsubishi Heavy Industries (MHI) и французской Areva. Реализация проекта «Аккую» и заморозка проекта «Синоп», как представляется, свидетельствует наряду с другими причинами об эффективности модели *BOO*, предложенной корпорацией «Росатом» в сравнении с моделью *BOT*. Модель представляется более жизнеспособной именно для строительства АЭС, поскольку снижает риски несанкционированной передачи технологий, обучения персонала, беспре-

ребойной поставки ядерного топлива на АЭС и безопасную утилизацию отработанного топлива, что также является непростой проблемой.

В случае успешной реализации «Росатом» планирует тиражировать подход ВОО и в ряде других стран. Корпорация уже сейчас ведет переговоры с 20 странами о новых проектах. Очевидно, что часть из них может реализоваться по схеме ВОО.

«Росатом» предложил рассмотреть проект стро-

ительства АЭС по модели, аналогичной турецкой «Аккую», в Бразилии, которая ищет финансирование на новый энергоблок «Ангра-3». Что касается Бразилии, такого опыта промышленного взаимодействия между нашими странами, как в случае с Турцией пока нет.

При реализации проектов ВОТ и ВОО необходимо учитывать как позитивный, так и отрицательный опыт финансирования и инвестиций, широко анализируемый в мировой научной литературе.

Библиографический список

1. Лихачев сообщил, что около 20 стран ведут с Росатомом переговоры о новых проектах / ТАСС. – 2022. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16470787>.
2. Росатом договорился о тиражировании модели проекта «Аккую» в ряде стран / Коммерсант. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6210784>.
3. Build Lease Transfer / WallStreetMojo. – URL: <https://www.wallstreetmojo.com/build-lease-transfer>.
4. Different perceptions of concern factors for strategic investment of the private sector in public-private partnership transportation projects / S. Do [et al.]. – 2016. – Mar.
5. Eiki H. Itochu pulls out of nuclear plant project in Turkey / Nikkei Asia. – 2018.
6. Grimsey D., Lewis K. Public Private Partnerships: the worldwide revolution in infrastructure provision and project finance. – Edward Elgar Publishing, 2007. – ISBN 9781847202260. – DOI: 10.4337/9781845423438.
7. Guidelines for Successful Public-Private Partnerships : trans. European Commission, Brussels by. – 2003. – URL: <https://www.eib.org/en/publications/epcc-guide-to-public-private-partnerships>.
8. Irimia-Diéguez A. I., Oliver-Alfonso D. Models of Public-Private Partnerships in Megaprojects: the Spanish case // Organization, Technology & Management in Construction: An International Journal. – 2012. – Dec. – Vol. 4, no. 3. – P. 604–616. – ISSN 1847-6228. – DOI: 10.5592/otmcj.2012.3.4.
9. Irimia-Diéguez A. I., Oliver-Alfonso D. Models of Public-Private Partnerships in Megaprojects: the Spanish case // Organization, Technology & Management in Construction: An International Journal. – 2012. – Dec. – Vol. 4, no. 3. – P. 604–616. – ISSN 1847-6228. – DOI: 10.5592/otmcj.2012.3.4.
10. Lee J., Kim K., Oh J. Build-Transfer-Operate with risk sharing approach for railway public-private-partnership project in Korea // Asian Transport Studies. – 2022. – Vol. 8. – P. 100061. – ISSN 2185-5560. – DOI: 10.1016/j.eastsj.2022.100061.
11. Levy S. Build, Operate, Transfer: Paving the Way for Tomorrow's Infrastructure. – New York, 1996. – ISBN 978-0-471-11992-0.
12. McCarthy S. C., Tiong R. L. K. Financial and contractual aspects of build-operate-transfer projects // International Journal of Project Management. – 1991. – Nov. – Vol. 9, no. 4. – P. 222–227. – ISSN 0263-7863. – DOI: 10.1016/0263-7863(91)90030-y.
13. Nuclear power in Brazil / World Nuclear Association. – URL: <https://www.world-nuclear.org/information-library/country-profiles/countries-a-f/brazil.aspx>.
14. Tiong R. L. K. Risks and Guarantees in BOT Tender // Journal of Construction Engineering and Management. – 1995. – June. – Vol. 121, no. 2. – P. 183–188. – ISSN 1943-7862. – DOI: 10.1061/(asce)0733-9364(1995)121:2(183).
15. Vassileva A., Ignjatijević S. BOT (build-operate-transfer) projects as a successful model of public-private partnership // Revizor. – 2020. – Vol. 23, no. 91/92. – P. 23–36. – ISSN 2620-1461. – DOI: 10.5937/rev2092023v.
16. World Bank Internet. – URL: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/agreements/concessions>.