

**Инвестиционная декларация
ФГУП «Росморпорт» по развитию
объектов инфраструктуры морских портов.**

*Существующие механизмы привлечения внебюджетных средств в
объекты федеральной собственности.*

Одна из характерных черт реализации проектов в морской отрасли – их высокая капиталоемкость. Строительство новых мощностей требует миллиардов рублей ежегодно, модернизация портовой инфраструктуры – сотен миллионов.

Целый ряд рисков, присущих отрасли (колебания цен на продукцию, изменения политической ситуации и экологических стандартов и др.), на морском транспорте усугубляется долгосрочным характером проектов и их высокой стоимостью. Период полной окупаемости и возврата инвестиций в проект строительства крупного терминального комплекса может составлять 15 – 30 лет.

Мировой опыт показывает, что в условиях дефицита или ограниченности бюджетных ресурсов одним из эффективных инструментов обеспечения финансовой базы развития транспортной инфраструктуры является механизм государственно-частного партнерства.

Несмотря на то, что основную долю в источниках финансирования инвестиционной программы ФГУП «Росморпорт» занимают средства федерального бюджета, предприятие активно сотрудничает с частными компаниями (операторами морских терминалов) в сфере привлечения внебюджетных средств в объекты федеральной собственности.

При этом Росморпорт придерживается принципов проектного финансирования (самоокупаемости проекта), поскольку источником возмещения привлеченных средств является чистая прибыль, получаемая предприятием от оказания соответствующих услуг.

Механизм взаимодействия с частными инвесторами строится следующим образом:

Росморпорт и компания (как правило действующий или будущий оператор морского терминала), намеревающаяся инвестировать в строительство или реконструкцию объектов портовой инфраструктуры, по результатам рассмотрения Декларации о намерениях (инвестиционной заявки, бизнес-плана и т.п.), подготовленной инвестором и согласованной Росморречфлотом, заключают соглашение о взаимодействии, в котором определяют основные действия, которые они намереваются предпринять для строительства или реконструкции объекта. В соглашении определяется порядок привлечения средств инвесторов и их компенсации.

Стивидор-инвестор разрабатывает проект, в том числе в части объектов федеральной собственности, подлежащих передаче в хозяйственное ведение Росморпорта на возвратной основе. При этом Росморпорт согласовывает техническое задание на разработку проекта в части своих объектов.

Инвестор разрабатывает проект, согласовывает его с Росморпортом и иными организациями в соответствии с требованиями законодательства РФ.

После получения положительного заключения ФАУ «Главгосэкспертизы» по проектной документации возможны следующие варианты финансирования объектов Росморпорта за счет средств частных инвесторов:

Вариант 1. Заказчиком строительства (реконструкции, модернизации) выступает ФГУП «Росморпорт». В договоре подряда на объекты федеральной собственности устанавливается условие об оплате работ подрядной организации в рассрочку в течение срока окупаемости проекта, который определяется исходя из планируемой прибыли Росморпорта по проекту.

По сути в качестве подрядчика по таким договорам выступает инвестор.

При этом в случае неполучения запланированной прибыли в результате неисполнения инвестором заявленных параметров проекта (грузооборот, количество судозаходов, сумма валовой регистровой вместимости и т.д.), инвестор, в соответствии с условиями соглашения о взаимодействии компенсирует Росморпорту недополученные доходы.

В рамках данного варианта, как правило, реализуются проекты, связанные с новым строительством, а также проекты реконструкции объектов, в аренде которых инвестор не заинтересован (акватории, каналы, объекты безопасности мореплавания, молы, волноломы и т.п.).

Вариант 2. Реконструкция (модернизация) объектов федеральной собственности осуществляется инвестором в рамках договора аренды указанных объектов. Заказчиком работ выступает инвестор (арендатор).

Возмещение вложенных средств осуществляется одним из двух способов:

- возмещение осуществляется за счет экономии инвестора по налогу на прибыль: капитальные вложения амортизируются на балансе инвестора (ст. 256 НК РФ), в результате чего снижается его налогооблагаемая база;

- возмещение осуществляется за счет части арендных платежей, которая определяется как разница между арендными платежами за пользование имуществом после его реконструкции и арендными платежами до реконструкции.

В рамках данного варианта, как правило, реализуются проекты, связанные с реконструкцией объектов федеральной собственности, которые находятся в аренде или в аренде которых заинтересован потенциальный инвестор.

Данные о проектах, реализованных ФГУП «Росморпорт» с привлечением внебюджетных средств в объекты федеральной собственности.

Общий объем привлеченных ФГУП «Росморпорт» в объекты федеральной собственности частных инвестиций составил почти 3 500 млн. руб. за период с 2006 года.

Общий объем поступлений от проектов, реализованных за счет средств инвесторов, в форме портовых сборов и арендных платежей составил порядка 400 и 500 млн. руб. в 2011 и 2012 годах соответственно.

Общий прирост портовых мощностей в рамках инвестиционных проектов, реализованных с привлечением в объекты федеральной собственности средств частных инвесторов составил 34 млн. тонн.

Среди наиболее крупных инвестиционных проектов, реализованных ФГУП «Росморпорт» с привлечением в объекты федеральной собственности частных инвестиций можно выделить следующие:

1) Инвестиционный проект «Строительство распределительно-перевалочного комплекса нефтепродуктов «ЛУКОЙЛ-П» на острове Высоцкий» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ООО «РПК-Высоцк «ЛУКОЙЛ-П» в рамках инвестиционного договора от 31.03.2003 № 2-9/03.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 12 млн. тонн/в год;*
- начало эксплуатации морского терминала - 2008 год;*
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 1 893 млн. руб.;*
- объекты ФГУП «Росморпорт»: СУДС, СНО, ГМССБ, подходные каналы, акватория терминала, административное здание;*
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - 0,4 долл. США за каждую переваленную тонну;*
- объем перевалки в 2011 и 2012 годах составил 10,2 и 10,3 млн. тонн соответственно;*

2) Инвестиционный проект «Строительство первой очереди комплекса по перевалке маслосодержащих культур в пос. Волочаевское Калининградской области» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с

ЗАО «Содружество-Соя» в рамках договора целевого беспроцентного займа от 14.02.2006 № 50/ОДР-ДЗ.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 1 млн. тонн/в год;
- начало эксплуатации морского терминала - 2007 год;
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 134,2 млн. руб.;
- объекты ФГУП «Росморпорт»: участок Калининградского морского канала от пикета № 198 до пикета № 209 (реконструкция);
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - 50% от портовых сборов с судов, заходящих на терминал;
- объем перевалки в 2011 и 2012 годах составил 1,2 и 1,3 млн. тонн соответственно.

3) Инвестиционный проект «Восстановления судового хода от приемного буя подходного канала в устье реки Луга до причала № 5» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ОАО «Лесной терминал «Фактор» в рамках договора целевого беспроцентного займа от 20.01.2006 №114/ОДР-ДЗ.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 2 млн. тонн/в год (в результате реализации проекта увеличение не произошло - обеспечены глубины для проектной мощности);
- начало эксплуатации морского терминала - 2007 год;
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 69 млн. руб.;
- объекты ФГУП «Росморпорт»: участок подходного канала в устье реки Луга от приемного буя до причала №5 (капитальный ремонт);
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - ежемесячно за счет разницы между портовыми сборами в отчетном периоде и портовыми сборами в соответствующем периоде 2005 года;
- объем перевалки и в 2011, и 2012 годах составил по 0,3 млн. тонн.

4) Инвестиционный проект «Реконструкция причала № 17 в морском порту Мурманск» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ООО «Мурманский балкерный терминал» в рамках нескольких договоров подряда с условием оплаты в рассрочку.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 1 млн. тонн/в год;
- начало эксплуатации морского терминала - 2009 год;
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 24,6 млн. руб.;
- объекты ФГУП «Росморпорт»: причала № 17 (реконструкция);
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - 1,1 млн. руб. в год;
- объем перевалки в 2011 и 2012 годах составил 0,9 и 1,1 млн. тонн соответственно.

5) Инвестиционный проект «Строительство терминала по перевалке зерновых культур в порту Туапсе» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ОАО «Туапсинский морской торговый порт» в рамках договора подряда от 14.08.2009 № 345/ДО-09.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 2 млн. тонн/в год;
- начало эксплуатации морского терминала - 2010 год;
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 128,8 млн. руб.;
- объекты ФГУП «Росморпорт»: акватория;
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - за счет части чистой прибыли, полученной ФГУП «Росморпорт» от реализации проекта;
- объем перевалки в 2011 и 2012 годах составил 1,5 и 1,9 млн. тонн соответственно.

6) Инвестиционный проект «Образование территории контейнерной составляющей АЖПК в МТП Усть-Луга» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ОАО «Усть-Лужский контейнерный терминал» в рамках договора аренды от 01.08.2010 № 350/ДО-10.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 0,4 млн. TEU/в год (первая очередь);
- начало эксплуатации морского терминала - 2012 год (первая очередь);
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 142,5 млн. руб.;
- объекты ФГУП «Росморпорт»: искусственно образованная территория;
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - 50% от арендной платы;
- объем перевалки в 2012 году составил 0,1 млн. тонн соответственно.

7) Инвестиционный проект «Строительство объектов подготовительного периода комплексов перегрузки лесоматериалов и скоропортящихся грузов второго участка Южного района МТП Усть-Луга» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ОАО «Компания Усть-Луга» в рамках инвестиционного договора от 01.12.2005 № ИД-21.

Характеристики проекта:

- пропускная способность морского терминала - 6 млн. тонн/в год;
- начало эксплуатации морского терминала - 2008 год;
- объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 168,5 млн. руб.;
- объекты ФГУП «Росморпорт»: акватория;
- порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - 35 млн. руб. одновременно и 0,44 долл. США за каждую переваленную тонну после обеспечения грузооборота 0,7 млн. тонн;
- объем перевалки в 2011 и 2012 годах составил 0,3 и 0,7 млн. тонн соответственно.

8) Инвестиционный проект «Строительство Глубоководного причала 1А в порту Туапсе» реализован ФГУП «Росморпорт» совместно с ОАО «НК «Роснефть» в рамках договора о реализации инвестиционного проекта от 10.03.2011 № б/н.

Характеристики проекта:

- *пропускная способность морского терминала - 7 млн. тонн/в год;*
- *начало эксплуатации морского терминала - 2013 год;*
- *объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 883,2 млн. руб.;*
- *объекты ФГУП «Росморпорт»: акватория, волнолом, СНО;*
- *порядок возврата инвестиций в объекты федеральной собственности - в течение 12 лет равными платежами;*
- *перевалка не осуществляется: разрешение на ввод объекта в эксплуатацию подписано 01.04.2013.*

Данные о проектах, реализуемых ФГУП «Росморпорт» с привлечением внебюджетных средств в объекты федеральной собственности.

По состоянию на текущую дату ФГУП «Росморпорт» в рамках механизма государственно-частного партнерства, предполагающего привлечение внебюджетных источников для финансирования объектов федеральной собственности, закрепленных на праве хозяйственного ведения за предприятием, реализовывает 10 инвестиционных проектов с общим объемом инвестиций порядка 11 млрд. руб. Реализация указанных проектов позволит увеличить пропускную способность морских портов более чем на 65 млн. тонн. При этом дополнительные поступления от портовых сборов и арендных платежей для ФГУП «Росморпорт» оценивается на уровне почти 1,8 млрд. руб. в год при выходе проектов на полную мощность.

К основным проектам, реализуемым в настоящее время ФГУП «Росморпорт» с привлечением средств частных инвесторов относятся:

- 1) Строительство второй очереди производственного терминального комплекса по глубокой переработке маслосодержащих культур южнее пос.Волочаевское Калининградской области

Дополнительная мощность - 3,4 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 528,5 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - 17 лет (за счет части дополнительных портовых сборов).

Статус: строительство.

- 2) Проведение ремонтных дноуглубительных работ на Подходном канале морского порта Темрюк с целью создания условий по приемке судов к причалу № 51

Дополнительная мощность - 0,15 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 40,0 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - 15 лет (за счет части дополнительных портовых сборов).

Статус: строительство.

- 3) Развитие грузопассажирского автопаромного и железнодорожного паромного терминалов в городе Балтийск Калининградской области, включая строительство и последующую эксплуатацию контейнерного терминала пропускной способностью 300 тыс. TEU в год.

Дополнительная мощность - 150 тыс. TEU.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 1 068,9 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - 30 лет (за счет части дополнительных портовых сборов).

Статус: проектирование.

- 4) Строительство подходного канала к балкерному терминалу морского порта Посыет

Дополнительная мощность - 5 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 1 870 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - 13 лет (за счет части дополнительных портовых сборов).

Статус: проектирование.

- 5) Создание единого технологического комплекса по перевалке угля в морском порту Находка

Дополнительная мощность - 3 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 271,5 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - 10 лет (за счет части дополнительных портовых сборов).

Статус: проектирование.

- 6) Реконструкция подходного канала к причалам № 31 – 35 и акваторий причалов № 33 – 35 в морском порту Восточный

Дополнительная мощность - нет (цель обеспечение захода судов бОльших размеров).

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 134 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - 10 лет (за счет части дополнительных портовых сборов).

Статус: проектирование.

- 7) Строительство подходного канала к причалам ООО «Усть-Лужская ПТК»

Дополнительная мощность - 1,5 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 493,5 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - порядка 50 лет (за счет части портовых сборов, уточняется по результатам проектирования).

Статус: проектирование.

- 8) Реконструкция Усть-Лужского рыбокомбината

Дополнительная мощность - 11,8 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 1 440 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - порядка 7 лет (за счет части портовых сборов, уточняется по результатам проектирования)определяется по результатам проектирования).

Статус: проектирование.

- 9) Строительство универсального портового комплекса для перегрузки генеральных грузов

Дополнительная мощность - 5,7 млн. тонн.

Объем инвестиций в объекты федеральной собственности - 479,0 млн. рублей.

Срок возврата инвестиций - порядка 15 лет (за счет части портовых сборов, уточняется по результатам проектирования).

Статус: проектирование.

Помимо вышеуказанных проектов рассматривается возможность реализации ещё ряда проектов с привлечением внебюджетного финансирования на общую сумму порядка **20 млрд. руб.** При этом ожидаемый прирост мощностей составит порядка 150 млн. тонн.

К подобным проектам относятся:

- Реконструкция 1-го грузового района морского порта Мурманск с увеличением пропускной способностью порта на 1,5 млн. тонн угля (реконструкция причалов №№2,4 с проведением дноуглубительных работ на акватории причалов),

- Реконструкция 2-го грузового района морского порта Мурманск с увеличением пропускной способности порта на 3 млн. тонн угля (дноуглубление акватории у причалов №№9-11, изменение технологии перевалки угля на причалах №№13-14 с реконструкцией складских площадок и переносом осветительных мачт и ТП-18),

- Реконструкция причала №17 с ликвидацией объектов федеральной собственности (здание АБК и незавершенный строительство комплекс перевалки глинозема) в морском порту Мурманск с увеличением пропускной способности порта на 1,8 млн. тонн,

- Строительство нового глубоководного района Северный в морском порту Архангельск,

- Реконструкция причала № 105 для перевалки минеральных удобрений,

- Развитие контейнерного терминала (2-я очередь) в 4-ом грузовом районе Большого порта Санкт-Петербург в Угольной гавани,

- Строительство терминалов в Приморске для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов,
- Строительство нефтехимического комплекса в морском порту Находка,
- Строительство зернового терминала в Зарубино.
- Создание сухогрузного района морского порта Тамань.

По вышеуказанным проектам в настоящее время ведутся предпроектные и проектные работы, в рамках которых, по результатам рассмотрения которых будут, в том числе определены источники и механизмы финансирования.

Перспективы развития механизмов государственно-частного партнерства в морских портах.

1) Концессии.

Данный механизм является наиболее распространенным в международной практике способом привлечения частных инвестиций в объекты государственной собственности в рамках инфраструктурных проектов.

Применительно к морским портам его целесообразно использовать при дефиците средств федерального бюджета в рамках проектов, предполагающих возврат инвестором средств в приемлемые сроки.

На сегодняшний день наиболее ярким примером такого проекта может стать **Создание сухогрузного района морского порта Тамань.**

Характеристики проекта:

Проектная пропускная способность порта - 93,8 миллиона тонн грузов в год.

Общий объем инвестиций в проект (ориентировочно) – **228 млрд. рублей.**

Сроки реализации проекта – 2013 – 2018 годы.

Согласно проектной документации стоимость объектов федеральной собственности составляет **115,5 млрд. руб.** При этом в действующей редакции ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» запланированы средства федерального бюджета в размере **76 млрд. руб.** Дефицит финансирования предлагается покрыть за счет средств частных инвесторов в рамках концессионного механизма.

К объектам федеральной собственности относятся: подходной канал, акватория порта, оградительные сооружения, причалы, автомобильная и железная дороги, общепортовые объекты и инженерные сети, объекты обеспечения безопасности мореплавания (СНО, СУДС). Объекты, которые будут переданы в концессию инвестору пока не определены, но ими, скорее всего, могут стать: подходной канал (возврат за счет установления соответствующего канального сбора), причалы (возврат за счет аренды), инженерные сети (взимание соответствующих коммунальных платежей).

За счет средств частных инвесторов предполагается проектирование и строительство портовых перегрузочно-технологических комплексов (морских терминалов).

2) При реализации комплексных инвестиционных проектов, подобных строительству порта Тамань, одной из форм участия ФГУП «Росморпорт» может являться создание специализированных Управляющих компаний.

В целях реализации проекта ФГУП «Росморпорт» и Администрацией Краснодарского края в 2012 году создана специализированная Управляющая компания ООО «РМП-Тамань».

Основные функции Управляющей компании: организация и проведение конкурсных процедур по выбору Инвесторов для строительства

морских терминалов, координация работы всех участников проекта, выкуп и консолидация земельных участков в границах порта с последующей передачей в долгосрочную аренду Инвесторам, проектирование, строительство и эксплуатация внутрипортовой инфраструктуры.

3) Институты развития (Внешэкономбанк, Фонд проектного финансирования, Российский фонд прямых инвестиций, Пенсионные фонды, инфраструктурные облигации, международные институты развития (ЕБРР, МБРР и т.д.)).

Средства, находящиеся под управлением указанных институтов развития интересны для инвесторов, прежде всего, тем, что предоставляют средства на условиях более привлекательных по сравнению с предложениями коммерческих банков, т.е. на БОльший срок по мЕньшей ставке.

Как правило, все вышеуказанные институты выдвигают требование о значительной социальной эффективности проектов для государства в целом и регионов в частности.

Возможными направлениями вложения средств институтов развития для ФГУП «Росморпорт» могли бы стать проекты, связанные с:

- развитием экологической инфраструктуры в морских портах;
- развитием служебно-вспомогательного флота, в т.ч. ледокольного.

В любом случае для принятия решения о целесообразности привлечения тех или иных ресурсов требуется подробное изучение проекта, проведение финансового моделирования и анализ рисков.