

## ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ МИНТРАНСА РОССИИ

**(особенности реализации проектов развития транспортной отрасли с инвесторами на принципах государственно-частного партнерства)**

Реализация государственной политики в области развития транспортной отрасли, как в отношении объектов инфраструктуры, так и транспортных средств, осуществляется на основании программных документов, принятых Правительством Российской Федерации, и документов инвестиционного планирования:

- ✓ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.
- ✓ Государственная программа «Развитие транспортной системы» до 2020 года.
- ✓ Инвестиционная программа ОАО «РЖД».
- ✓ Программа деятельности государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 - 2020 годы).
- ✓ Инвестиционные программы транспортных компаний.

Основными участниками деятельности по привлечению частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры и обновление транспортного парка являются:



ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания»

## **ПОТРЕБНОСТЬ В ФИНАНСИРОВАНИИ**

федеральный бюджет 7, трлн. руб. (в том числе, Федеральный дорожный фонд 5 039 млрд. рублей),  
внебюджетные источники 5 трлн. руб.

**Источниками окупаемости проектов**, которые софинансируются могут быть плата, взимаемая с пользователей, регулярные платежи со стороны государственного партнера (плата за доступность, плата в счет будущих налоговых поступлений), прямые субсидии.

**Основными правовыми механизмами** в сфере развития транспортной инфраструктуры являются:

- инвестиционные соглашения;
- арендные договоры с инвестиционными обязательствами;
- концессионные соглашения;
- создание совместных хозяйственных обществ;
- продажа долей или части акций инфраструктурных компаний.

### **Формы софинансирования из государственного бюджета:**

- прямая субсидия концессионеру;
- государственные гарантии в обеспечение облигаций и кредитов;
- регулярные платежи в соответствии с соглашением.

**Обновление парка транспортных средств** осуществляется с широким применением механизмов лизинга. Для этого создана ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания», 100% акций которой принадлежат Российской Федерации.

### **Выбор формы соглашения.**

При подготовке к реализации инвестиционных проектов осуществляется их структурирование в целях определения оптимальной конфигурации каждого из проектов, основных его участников и партнеров, условий их взаимоотношений, распределения рисков и ответственности, а также в целях применения наиболее эффективных форм и условий организации финансирования проекта в течение его жизненного цикла. По результатам структурирования инвестиционного проекта принимается решение о выборе

организационно-правовой и финансовой схемы его реализации.

В рамках *концессионного соглашения с прямым сбором платы* с пользователей концессионер осуществляет взимание платы в счет обслуживания эксплуатационных затрат и возврата вложенных инвестиций. Мотивация концессионера на качественное выполнение работ, применение инновационных технологий, обеспечивающих повышение надежности и транспортно-эксплуатационных характеристик объекта, осуществляется в соответствии с системой бонусов, предусмотренной концессионным соглашением.

В рамках *концессионного соглашения*, реализуемого по схеме "контракта жизненного цикла", предусматривающего поэтапный возврат инвестированных концессионером средств на стадии эксплуатации через выплату соответствующих платежей концедента (при этом вся выручка от сбора платы будет поступать в доход концедента). В целях обеспечения необходимого уровня мотивации концессионера на качественное выполнение работ, увеличение межремонтных сроков, применение инновационных технологий, обеспечивающих повышение надежности и транспортно-эксплуатационных характеристик объекта, условиями концессионного соглашения устанавливается зависимость размера платежей концедента от транспортно-эксплуатационных показателей объекта концессионного соглашения.

Еще одной используемой формой государственно-частного партнерства, являются *долгосрочные инвестиционные соглашения*. По своему предмету, основным условиям финансирования и срокам реализации долгосрочные инвестиционные соглашения в целом аналогичны концессионным соглашениям, реализуемым по схеме "контракта жизненного цикла", и отличаются от них условиями распределения имущественных прав на объекты, реконструкция и строительство которых завершены (в рамках долгосрочных инвестиционных соглашений объект инвестиционного соглашения и земельные участки под ним не передаются во владение и пользование исполнителю соглашения на стадии эксплуатации объекта), а также объемы привлекаемого внебюджетного финансирования, которое, как правило, в них не превышает 10 - 15 % общей стоимости реконструкции или строительства.

Особой разновидностью долгосрочного инвестиционного соглашения является такая новая форма контрактных отношений, как *операторское соглашение*. Операторские соглашения заключаются на срок до 10 - 15 лет и могут включать в себя выполнение оператором работ по комплексному обустройству участков, содержанию, ремонту, капитальному ремонту участков, в случае с автодорогами – организации сбора платы за проезд с пользователей, включая размещение систем взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением, а также по эксплуатации и техническому обслуживанию интеллектуальных транспортных систем. Помимо этого в условия операторского соглашения, как правило, включается обеспечение оператором полного или частичного финансирования работ по размещению систем взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением с последующим поэтапным возмещением понесенных оператором затрат с предусмотренной нормой доходности на инвестированный капитал. Для обеспечения высокого уровня мотивации оператора на максимизацию выручки от сбора платы, а также для применения наиболее технологически эффективных решений предусматривается система бонусов (премирования оператора) за превышение установленных плановых показателей.

Заключение операторских соглашений предусматривается в отношении участков автомобильной дороги, на которых завершены или находятся в завершающей стадии работы по их строительству или реконструкции, однако требуется дооснащение указанных участков системами взимания платы и системами по управлению дорожным движением.

В рамках реализации принципа обеспечения полной ответственности одного исполнителя на всех этапах жизненного цикла объектов, а также применения более эффективных и современных технических решений планируется поэтапный переход к осуществлению *проектирования в рамках концессионных и долгосрочных инвестиционных соглашений*. При этом предполагается формирование отвода земельных участков для строящихся объектов, включая изъятие земельных участков, на основе документации по планировке территории.

Важной финансовой особенностью планируемых инвестиционных и концессионных соглашений, реализуемых по схеме "контракта жизненного

цикла", должен стать методологический переход от платежного механизма, основанного на нормировании объемов и сроков выполняемых работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту объектов инфраструктуры, к платежному механизму, основанному на оценке качества предоставляемой инфраструктурной услуги в привязке к устанавливаемой системе транспортно-эксплуатационных показателей объекта соглашения, показателей доступности для пользователей и иных показателей. Эта модель полностью соответствует сложившимся в последние 10-летия в международной практике подходам к оплате эксплуатационных работ в рамках реализации долгосрочных контрактов.

Помимо контрактных к механизмам ГЧП относится *создание управляющих компаний*. Например, к функциям Управляющей компании ООО «РМП-Тамань», созданной инфраструктурным предприятием Росморпорт, относятся:

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 и  
передача в аренду инвесторам, а также  
проектирование, строительство и эксплуатация внутрипортовой инфраструктуры.

Еще одним важным инструментом привлечения внебюджетных средств является *выпуск облигаций специальных проектных компаний*, обеспеченных государственными гарантиями. Уже сейчас такие гарантии выданы в объеме 43 млрд.руб. по проектам «Западный скоростной диаметр» и «Москва – Санкт-Петербург». Облигации выкуплены долгосрочными инвесторами – компаниями управляющими пенсионными средствами.

Привлечение частных инвестиций в сферу **железнодорожного транспорта** осуществляется ОАО «Российские железные дороги». Соответствующая инвестиционная декларация ОАО «РЖД» приложена.

В сфере развития **автомобильных дорог** привлечение частных инвесторов осуществляется Федеральным дорожным агентством посредством заключения концессионных соглашений и специально

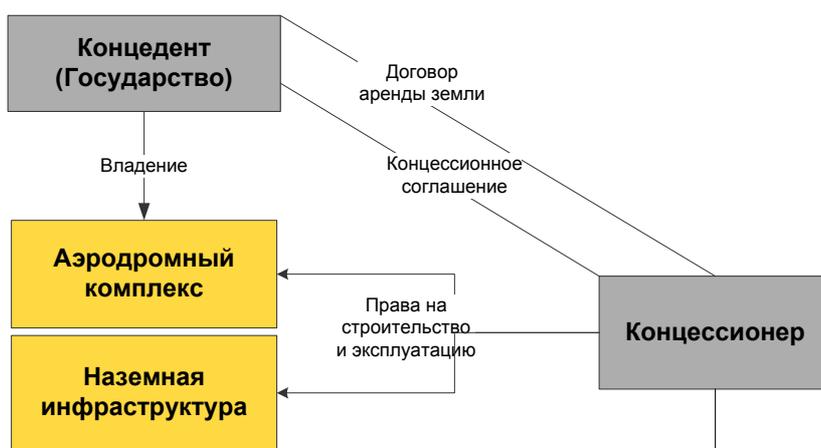
созданной государственной компании «Автодор», которая обладает более широким правовым инструментарием, чем Федеральное дорожное агентство.

Правительством Российской Федерации принята Программа деятельности Государственной компании «Автодор» на долгосрочный период (2010 - 2020 годы). Программа предусматривает субсидии федерального бюджета в объеме более 1 трлн.руб. и привлечение более 400 млрд.руб. частных инвестиций до 2020 года с помощью широкого спектра организационно-правовых и финансовых инструментов.

В сфере **развития аэропортов** государственно-частное партнерство реализуется путем синхронизации создания единого технологического комплекса аэропорта (аэродром и терминалы) государственным и частным участниками. Аэродромный комплекс финансируется и создается 100% за счет средств государственного бюджета, а терминалы финансируются и создаются частным собственником.

По такому принципу реализуются проекты создания аэропортов в Ростове-на-Дону, Саратове, и реконструкции других аэропортов России.

В соответствии с международной практикой и рекомендациями ИКАО возможно проведение конкурсов на заключение соглашений в отношении создания всего аэропорта, включая аэродром и терминал с предоставлением, в случае необходимости, обусловленной финансовой моделью, софинансирования из государственного бюджета.



Внедрение такой схемы государственно-частного партнерства планируется осуществлять при строительстве новых аэропортовых

комплексов. Перечень таких проектов в настоящее время готовится ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

В сфере **строительства морских портов** привлечение частных инвестиций осуществляется в рамках деятельности ФГУП «Росморпорт». Сформирована соответствующая инвестиционная декларация.