

БЕЛАЯ КНИГА

ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
«РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ»

ГОСУДАРСТВЕННО-
ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО
СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ
ТРАНСПОРТ
ИНФРАСТРУКТУРА

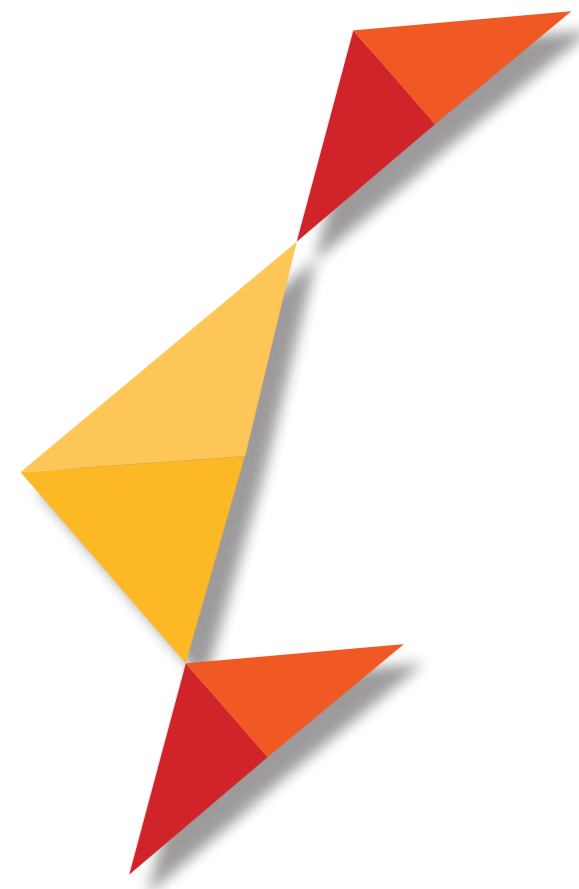


МОСКВА, 2017

БЕЛАЯ КНИГА

ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
«РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ДОРОГИ»

ИСПОЛНИТЕЛЬ: АВТОДОР-ИНВЕСТ
МОСКВА, 2017



СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....6

РАЗДЕЛ I. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» 8

1.1. Предпосылки создания8

1.2. Цели и задачи деятельности14

1.3. Этапы развития.....19

1.4. Особенности правового статуса22

1.5. Имущество Государственной компании.....38

1.6. Финансовая основа деятельности48

1.7. Деятельность по строительству и реконструкции.....57

1.8. Инновации и технологии68

1.9. Экологическая политика69

1.10. Закупочная деятельность71

1.11. Стратегия78

РАЗДЕЛ II. ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОГРАММЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» 89

2.1. Целевые индикаторы и показатели деятельности89

2.2. Источники финансирования деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании 102

2.3. Источники финансирования деятельности Государственной компании по управлению автомобильными дорогами..... 119

2.4. Источники финансирования собственной (иных видов) деятельности Государственной компании..... 129

РАЗДЕЛ III. ФИНАНСОВОЕ СТРУКТУРИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ 136

3.1. Общие принципы финансового структурирования инвестиционных проектов Государственной компании..... 136

3.2. Особенности финансового структурирования инвестиционных проектов по организационно-правовым формам соглашений 158

3.3. Общие принципы финансового моделирования ГЧП проектов Государственной компании..... 178

РАЗДЕЛ IV. ЮРИДИЧЕСКОЕ СТРУКТУРИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ 194

4.1. Концессионные соглашения 194

4.2. Долгосрочное инвестиционное соглашение 232

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 250

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 258

ВВЕДЕНИЕ

**В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ
ЛЮБОЕ ГОСУДАРСТВО,
КОТОРОЕ СТАВИТ ПЕРЕД
СОБОЙ ЦЕЛЬ РАЗВИТИЯ
ЭКОНОМИКИ И ДОСТИЖЕНИЯ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
БЛАГОПОЛУЧИЯ
НАСЕЛЕНИЯ, СТАЛКИВАЕТСЯ
С НЕОБХОДИМОСТЬЮ
ОБЕСПЕЧИТЬ ПОСТУПАТЕЛЬНОЕ,
А ИНОГДА И ОПЕРЕЖАЮЩЕЕ
РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГО
КОМПЛЕКСА СТРАНЫ,
ЯВЛЯЮЩИМСЯ И УСЛОВИЕМ, И
САМОСТОЯТЕЛЬНЫМ ФАКТОРОМ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА.**

Важнейшим компонентом такого инфраструктурного комплекса являются автомобильные дороги, обеспечивающие свободное и конкурентное перемещение товаров, работ, услуг в пределах территории страны, доступность экономических благ для населения, связанность территорий и мобильность трудовых ресурсов.

Вместе с тем государство, ставя перед собой задачи по развитию транспортной инфраструктуры, все чаще сталкивается с необходимостью кооперации с частным сектором для привлечения дополнительного заемного финансирования (со стороны банков и иных финансирующих организаций), компетенций и опыта, отсутствующего у публичного партнера. Целью такой кооперации, помимо очевидной оптимизации бюджетных расходов (как на стадии строительства, так и на стадии эксплуатации), за счет применения инноваций, прогрессивных методов управления и планирования, повышения качества, привлечения актуального опыта (в том числе зарубежного), становится возможность за счет эффекта синергии усилий публичного и частного сектора, существенно интенсифицировать строительство и ввод новых дорог и, в конечном счете, обеспечить (стимулировать) экономический рост.

Одновременно с этим деятельное участие государства в инфраструктурных проектах выгодно и для частной стороны. В первую очередь, за счет привлечения в проект существенного по объемам государственного (бюджетного) финансирования, низкого уровня риска инвестиций в инфраструктурные проекты (что связано с финансовой стабильностью и высоким рейтингом государства как экономического субъекта), что в конечном итоге позволяет обеспечить прибыльность проекта и защищенность частных инвестиций.

Развитие данного направления взаимодействия власти и бизнеса требует новых институциональных форм реализации совместных проектов в области инфраструктуры, одним из которых является создание государственных (публичных) компаний и корпораций. Данная форма за счет внедрения новых принципов управления и проектного менеджмента, позволяет более гибко обеспечивать управление государственно-частными проектами на всех стадиях их жизненного цикла, обеспечивать взаимодействие государства с частными инвесторами и привлечение внебюджетных инвестиций. Подобная практика широко распространена по всему миру: достаточно назвать ASFINAG (Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Австрия), JEHDR (автомобильный холдинг и агентство по погашению задолженности, Япония), ANAS S.p.A. (автономное государственное дорожное предприятие, Италия).

В Российской Федерации для достижения аналогичных целей была создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги», (далее – Государственная компания) являющаяся на данный момент глобальным инфраструктурным инвестиционным холдингом, реализующим стратегические цели государства и общества. В 2009 году был принят Федеральный закон №145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 145-ФЗ).

Данное событие ознаменовало новую веху в развитии механизма государственного управления проектами в дорожной сфере (по созданию, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования федерального значения), поскольку был создан инновационный отраслевой корпоративный инструмент, позволяющий решать задачи как управленческого/административного плана по развитию сети автомобильных дорог Российской Федерации, так и не менее важные задачи формирования и использования механизмов привлечения внебюджетных инвестиций, формирования центра компетенций и развития рынка проектов на основе государственно-частного партнерства.

Целью создания Государственной компании в соответствии с Законом № 145-ФЗ является поддержание в надлежащем состоянии и развитие сети автомобильных дорог, переданных Государственной компании в доверительное управление, увеличение их пропускной способности, обеспечение движения по ним, повышение качества услуг, оказываемых пользователям автомобильных дорог Государственной компании, развитие объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании. Такое нормативное определение целей деятельности позволяет определить миссию Государственной компании как

- **создание, развитие и эксплуатация сети скоростных автомагистралей**, обеспечивающей экономическое, социальное и территориальное развитие регионов страны;
- **реализация долгосрочных общественно-значимых инфраструктурных проектов** создания, развития и эксплуатации сети скоростных дорог, обеспечивающих экономическое, социальное и территориальное развитие регионов страны, с привлечением внебюджетных инвестиций;
- **обеспечение высококачественных транспортных услуг** пользователям автомагистралей (создание условий для безопасного, быстрого и комфортного передвижения пользователей транспортных средств, обеспечение высокого уровня сервисных услуг на всем протяжении пути).

ДАННЫЙ ДОКУМЕНТ БЫЛ ПОДГОТОВЛЕН ООО «Автодор-Инвест»

в соответствии с этапом 4 пункта 6 Задания к Договору № ДИП-2016-1281 «На оказание услуг по унификации и поддержке финансовых моделей инвестиционных проектов в актуализированном состоянии, а также разработке и внедрению в них единого блока обмена данными с автоматизированными системами, для обеспечения выполнения Государственной компанией задач, связанных с доверительным управлением автомобильными дорогами» от 23 ноября 2016 г.

Далее в данном документе представлена общая информация о деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги», особенностях правового статуса и финансовых аспектах деятельности, а также рассмотрены финансовые и юридические аспекты структурирования инвестиционных проектов, представлена информация об основных реализуемых Государственной компанией проектах, формирующих сеть скоростных дорог и перспективах ее развития.

РАЗДЕЛ I. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

1.1. ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

В начале 2000-х гг. необходимость внедрения новых, инновационных форм управления дорожным хозяйством Российской Федерации (в первую очередь, на федеральном уровне) и развития сети автомобильных дорог общего пользования стала очевидной и потребовала активизации управленческих усилий как законодательной, так и исполнительной ветвей власти. При этом, если необходимость создания нового административного, инновационного, технологического центра для сопровождения реформы управления в отрасли была очевидной, то выбор организационно-правовой формы, механизма финансирования/бюджетирования, функций и компетенций такого центра был не вполне однозначен.

Стоит отметить, что решение вопроса создания такого центра происходило одновременно с подготовкой и запуском в 2004–2008 гг. значимых проектов государственно-частного партнерства в дорожной сфере, а именно: строительства и эксплуатации участка 15–58 км скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург, северного обхода г. Одинцово, Западного скоростного диаметра (ЗСД) в г. Санкт-Петербурге. В данный период все функции по управлению такими проектами на федеральном уровне были у ФКУ «Дороги России», организации, подведомственной Федеральному дорожному агентству «Росавтодор». Такая схема не позволяла максимально эффективно реализовывать концессионные проекты ввиду объективных ограничений бюджетного учреждения, которое не имело возможности привлекать квалифицированные проектные команды, реализовывать новые инновационные методы структурирования и запуска проектов государственно-частного партнерства и было лимитировано в доступных инструментах по привлечению внебюджетного финансирования.

В этих условиях создаваемый орган или организация должны обеспечить сопровождение реализации данных проектов, включая администрирование, финансирование и защиту интересов концедента/публичного партнера, а в случае успешного запуска и реализации проекта – обеспечить применение апробированных схем и для иных участков федеральной дорожной сети.

Подходы к созданию, структуре и параметрам деятельности Государственной компании начали формулироваться в процессе разработки первых концессионных проектов и были в общих чертах согласованы в федеральных органах власти к 2009 г. Распоряжением Правительства РФ от 23.12.2009 г. № 2063-р «Об утверждении плана законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2010 год» в состав плана включен п. 55, в соответствии с которым Минтрансу России поручалось обеспечить подготовку текста законопроекта о Государственной компании «Российские автомобильные дороги», а также его внесение и сопровождение рассмотрения в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации.

СОЗДАНИЕ Государственной компании было обосновано необходимостью:

Официальную историю создания Государственной компании следует отсчитывать от момента внесения в Государственную Думу Российской Федерации проекта федерального закона 41187-5 «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

1. Преодоления инфраструктурных ограничений, связанных с недостаточным развитием и низким транспортно-эксплуатационным состоянием сети автомобильных дорог федерального значения;
2. Решения проблем, накопившихся в сфере управления и финансирования дорожного хозяйства;
3. Привлечения дополнительных источников финансирования дорожного хозяйства;
4. Повышения эффективности и результативности работы дорожных предприятий, стимулирования производства и активного внедрения новых материалов, машин и оборудования, а также передовых технологий, соответствующих лучшей мировой практике;
5. Перехода к этапу динамичного развития сети автомобильных дорог, отвечающему потребностям экономики и населения страны.

Существовавшую на момент подготовки законопроекта ситуацию в области дорожного строительства можно было охарактеризовать как однозначно негативную: нормативным требованиям соответствовало лишь 38% автомобильных дорог федерального значения, с превышением нормативной загрузки эксплуатировалось 13 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляло почти 27% от протяженности сети, а темпы развития дорожной сети не соответствовали росту спроса на автомобильные перевозки с учетом прогнозных данных по росту автомобилизации населения, объема грузов, перевозимых автомобильным грузовым транспортом.

Авторы законопроекта особо акцентировали внимание на недостаточность финансирования дорожной отрасли за счет бюджетных источников, в частности, приводились данные о том, что государственными целевыми программами не предусмотрено финансирование целого ряда объектов развития дорожной сети, без которых невозможно обеспечить решение транспортных проблем Российской Федерации. Так, при потребности в реконструкции автомобильных дорог федерального значения в объеме 25,6 тыс. км, было предусмотрено выполнение работ по реконструкции только на 6,2 тыс. км., а при потребности в скоростных автомобильных дорогах свыше 6 тыс. км, государством предусмотрено их строительство в объеме всего 1,9 тыс. км.

Таким образом, создание Государственной компании рассматривалось как инструмент преодоления инфраструктурного ограничения экономического роста и, прежде всего, существенного отставания развития дорожной сети в России от потребностей экономики и населения страны. Законопроектом прямо ставится задача по увеличению объемов дорожных работ и привлечению существенных дополнительных материальных, финансовых и трудовых ресурсов в дорожную отрасль страны. Причем, в первую очередь должны быть привлечены значительные объемы внебюджетных инвестиций для строительства автомагистралей и скоростных дорог на концессионной основе.

Так, к преимуществам Государственной компании по сравнению с традиционной системой управления через систему органов исполнительной власти, осуществляющих, с одной

стороны, нормативное регулирование дорожной отрасли, развития экономики и управление финансами и государственным бюджетом (Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации), а с другой стороны, выполнение административно-хозяйственных функций в дорожной сфере (Федеральное дорожное агентство «Росавтодор»), авторы законопроекта относили возможности по:

- привлечению внебюджетных инвестиций, наряду с государственным финансированием, для решения задач развития дорожной сети страны. При этом, в силу ее организационно-правовой формы, обеспечивалось полноценное вовлечение Государственной компании в гражданский оборот, в том числе не исключалось осуществление коммерческой деятельности, получение доходов и реинвестирование данных средств на выполнение целей деятельности, т.е. реализацию проектов в дорожной сфере;
- использованию современных финансовых инструментов, обеспечивающих большую гибкость при выборе схем реализации инвестиционных проектов, в сфере управления финансами и рисками, предоставлению обеспечения по реализуемым проектам, что будет содействовать снижению стоимости кредитных ресурсов;
- совершенствованию конкурсных процедур и внедрению долгосрочных контрактов на комплексное выполнение дорожных работ, которые позволят отойти от обычной практики выбора разных подрядчиков для проведения работ по строительству, капитальному ремонту, ремонту и эксплуатации дорожных объектов, повысить качество дорожных работ;
- повышению эффективности и оперативности принятия управленческих решений;
- привлечению штата высококвалифицированных специалистов и использованию разнообразных механизмов мотивации эффективной работы персонала.



Автодорога М-1

ОСНОВНЫМ РЕЗУЛЬТАТОМ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
ЗАКОНОПРОЕКТ ПОСТУЛИРОВАЛ
ФОРМИРОВАНИЕ К 2030 Г. СЕТИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С
ВЫСОКИМИ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМИ
СВОЙСТВАМИ, ПАРАМЕТРЫ
КОТОРЫХ БУДУТ
СООТВЕТСТВОВАТЬ СПРОСУ
НА АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ И НОРМАТИВНЫМ
ТРЕБОВАНИЯМ ПО ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ
ПОКАЗАТЕЛЯМ.

При этом при альтернативном сценарии и выполнении поставленной задачи по формированию в Российской Федерации сети современных автомагистралей и скоростных автодорог за счет исключительно бюджетных средств и с применением типичных административно-хозяйственных методов решение задачи ее реализация может растянуться на 60–80 лет в условиях ограниченности бюджетного финансирования и низкой эффективности использования выделяемых ресурсов.

Особо следует отметить, что краеугольным камнем организационно-финансовой структуры Государственной компании «Автодор» и одновременно основой для реализации планов развития сети федеральных автомобильных магистралей была концепция отхода от полного покрытия расходов на стадии строительства и эксплуатации исключительно за счет бюджетных средств. Так, финансово-экономическое обоснование исходило из признания доходов от сбора платы за проезд по платным автомобильным дорогам, размещения рекламы, сборов платы за примыкание к автомобильным дорогам, эксплуатируемым на основе концессионных соглашений, других автомобильных дорог, за присоединение объектов дорожного сервиса и арендной платы с земельных участков, находящихся в полосе отвода и придорожной полосе автомобильных дорог, эксплуатируемых на основе концессионных соглашений, в качестве самостоятельного источника финансирования деятельности Государственной компании и учитывало его при определении потребности в размере бюджетного финансирования.

Законопроект о создании Государственной компании успешно прошел процедуру трех чтений в Государственной Думе, был одобрен 07.07.2009 г. Советом Федерации и направлен на подпись президенту Российской Федерации. 17.07.2009 г. законопроект был подписан президентом Российской Федерации.

Уже 5 августа 2009 г. Правительство Российской Федерации приняло распоряжение № 1088-р, в соответствии с которым, в целях реализации прав и обязанностей учредителя Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Минтрансу России поручалось осуществить действия, связанные с государственной регистрацией Государственной компании в установленном законодательством порядке. 14 августа 2009 г. Государственная компания была официально зарегистрирована в Едином государственном реестре юридических лиц.



Автодорога М-1

1.2. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

«РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

История платных дорог в России берет свое начало с 1992 г., когда на законодательном уровне впервые был закреплен принцип платных дорог указом Президента Российской Федерации от 08.12.1992 г. № 1557 «О строительстве и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе». Указом было установлено, что платный проезд может быть введен только при наличии бесплатного альтернативного проезда, протяженность которого не должна превышать протяженности платной автомобильной дороги более чем в три раза. Указом Президента Российской Федерации от 27.06.1998 г. № 728 «О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации» были уточнены условия введения платного проезда по автомобильным дорогам Российской Федерации. Постановлением Правительства Российской Федерации от 27.08.1999 г. № 973 были утверждены Временные правила организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов и Временные правила определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств. Дальнейшее развитие идеи создания платных дорог в России получило закрепление в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 г. № 848.

14 ноября 2007 г.

вступил в силу Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – «Закон об автомобильных дорогах»). В развитие положений «Закона об автомобильных дорогах», касающихся платных автомобильных дорог, постановлением Правительства Российской Федерации от 19.01.2010 г. № 18 были утверждены «Правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог».

Платные автомобильные дороги в России появились в 1998–1999 гг.. С этого момента началась реализация поставленной государством задачи по созданию платных дорог в тех регионах, где повышенный транспортный поток превышал пропускные возможности действовавшей сети автомобильных дорог, однако в целом политика по внедрению платности не была последовательна и практика первых проектов оказалась неоднозначной.

- в Саратове был построен платный путепровод через железную дорогу протяженностью более 1 км. В 2000 г. плата была отменена.
- построен платный мост через реку Дон в Воронежской области протяженностью 2,7 км, однако в 2001 г. взимание платы за проезд по мосту было прекращено в связи с тем, что доходы от эксплуатации моста не покрывали ежегодных затрат на содержание паромной переправы, являвшейся альтернативной платному мосту.

1998 г.

- введена плата за проезд по первому платному участку федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в обход населенного пункта Хлевное в Липецкой области.

1999 г.

- плата за проезд взимается на ряде дорог в Псковской области.

2002 г.

Создание платных автомобильных дорог в России до момента появления единого интегратора строительства и эксплуатации платных автомобильных дорог в лице Государственной компании носило локальный характер. Отсутствовала сеть многополосных скоростных автомагистралей, способных обеспечивать скоростной безостановочный режим движения транспортных потоков, что существенным образом увеличивало транспортные издержки в экономике и создавало препятствия в использовании географических преимуществ и транзитного потенциала России. Создание Государственной компании позволяет решать следующие задачи:

- создавать и осуществлять развитие национальной сети скоростных автомобильных дорог;
- осуществлять привлечение внебюджетного финансирования дорожных проектов и повышать их инвестиционную привлекательность в том числе путем их реализации по схеме государственно-частного партнерства;
- осуществлять внедрение инноваций на всех этапах жизненного цикла автомобильных дорог (от проектирования до строительства и эксплуатации), повышая эффективность за счет применения новых интеллектуальных инструментов управления развитием дорожной сети.

Начало развития института государственно-частного партнерства было положено в 2005 г., когда был принят закон о концессионных соглашениях. С тех пор законодательство о ГЧП в России базируется, главным образом, на законе о концессионных соглашениях, который, в свою очередь, позволил решать проблему недостатка бюджетных ресурсов России. С момента принятия закона, с учетом уже имеющегося международного опыта, началось формирование инфраструктурной базы модернизации экономики, началась разработка применимых в России организационно-правовых схем ГЧП и реализация на их основе пилотных инфраструктурных проектов автодорожной отрасли. Становление института ГЧП проходило в условиях полной открытости и доступности информации, в тесном сотрудничестве и при системной работе с российскими и иностранными инвесторами, что обеспечило эффективный запуск и реализацию.

За время своего существования с 2009 г. Государственная компания обеспечила ввод в эксплуатацию 665,9 км платных автомобильных дорог. Общая протяженность платных участков автомобильных дорог Государственной компании составляет 718,3 км.

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ
ОСУЩЕСТВЛЯЕТ УПРАВЛЕНИЕ
АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ
С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ
ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ
ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННОЙ
ИНФРАСТРУКТУРНОЙ УСЛУГИ.**

В соответствии с Программой деятельности Государственной компании, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 октября 2017 г. № 2243-р, к 2021 г. общая протяженность автомобильных дорог, передаваемых в доверительное управление Государственной компании, составит 3 872 км. В настоящее время Государственная компания осуществляет управление автомобильной дорогой М-4 «Дон», М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», строящейся скоростной автомобильной дорогой М-11 Москва – Санкт-Петербург и строящейся Центральной кольцевой автомобильной дорогой.

Качество автомобильных дорог Государственной компании обеспечивается за счет предъявления повышенных требований, в том числе посредством разработки внутренних стандартов компании, к производству дорожных работ и последующей эксплуатации автомобильных дорог, что в конечном итоге позволяет пользователям осуществлять комфортный и скоростной проезд по таким автомобильным дорогам. С целью обеспечения высокого уровня сервиса по всей сети автомобильных дорог Государственной компании создаются многофункциональные зоны дорожного сервиса (МФЗ), позволяющие пользователям получить практически любую услугу по маршруту их следования: МФЗ оборудованы заправками и мойками, станциями технического обслуживания, стоянками для легкового и грузового транспорта, зонами отдыха, кафе, магазинами.

Обеспечение безопасного проезда пользователей является одной из приоритетных задач Государственной компании.

Повышение уровня безопасности при проезде по автомобильным дорогам Государственной компании обеспечивается за счет введения новых стандартов дорожных работ и требований к эксплуатации автомобильных дорог, учитывающих специфику скоростных дорог. Выполнение требований стандарта и правил эксплуатации является обязательным условием при заключении договоров на выполнение строительно-монтажных работ и эксплуатации автомобильных дорог. На дорогах Государственной компании функционирует служба аварийных комиссаров, которая обеспечивает оказание комплексной помощи автомобилистам и пешеходам, а также помогает оптимизировать работу экстренных служб. В задачи службы аварийных комиссаров входит ликвидация последствий ДТП, помощь в ремонте ТС, оказание первой доврачебной помощи, обеспечение эвакуации, обеспечение безопасности пешеходов и т.д.

В масштабах автодорожного сектора и экономики страны в целом автомобильные дороги Государственной компании позволяют:

Обеспечить создание конкурентоспособных транспортных коридоров

Создание международных коридоров позволит интегрировать как российские, так и автомобильные дороги других государств, в глобальную транспортную сеть, что, в первую очередь, обеспечит ускорение оборота капитала и прохождения грузов. В настоящее время Государственная компания принимает активное участие в создании международного коридора Европа – Западный Китай, а также Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург – Омск, автомагистрали «Юго-Западная хорда» и коридора от границы с Белоруссией до границы с Казахстаном. В конечном итоге создание международных транспортных коридоров позволит существенным образом снизить издержки, связанные с транспортировкой грузов, оказать положительное влияние на экономическое и социальное развитие территорий;

Обеспечить развитие внутреннего туризма и повысить мобильность населения

Развитие внутреннего туризма за счет увеличения сети автомобильных дорог, средней скорости передвижения и принципиально нового уровня безопасности и предоставляемого сервиса по маршруту следования пользователей играет первостепенную роль в вопросе повышения экономического и социального развития, а также обеспечения внутреннего притока капитала в соответствующие регионы страны;

Обеспечить создание инфраструктуры для внедрения и использования инновационных технологий, в том числе в сфере перевозок и логистики.

Успешно развивающаяся сеть автомобильных дорог Государственной компании позволяет в перспективе создать платформу для внедрения инновационных транспортных средств с элементами искусственного интеллекта и беспилотного транспорта. Использование такого транспорта позволит снизить аварийность на автомобильных дорогах до 80–90%, обеспечить значительную экономию топлива и расходов на эксплуатацию. Кроме того, положительным эффектом использования беспилотного транспорта станет увеличение максимальной пропускной способности автомобильных дорог за счет упорядочивания движения, минимизации дистанции между транспортными средствами.

**ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ СЕТИ
КОМПАНИИ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ
В РАМКАХ РАЗРАБОТАННОЙ
СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
«АВТОДОР» ДО 2030 ГОДА.**

В период действия существующей Программы деятельности «Автодор» предполагается создание к 2021 г. сети скоростных автомобильных дорог общей протяженностью до 4000 км. Стратегия предполагает расширение данной сети до 12 000 км к 2030 г. и обеспечить связь скоростными автомобильными дорогами крупнейших агломераций и промышленных центров европейской части России.

Создание такой сети повысит эффективность национальной логистической инфраструктуры, позволит выстроить новую, более прямолинейную геометрию основных логистических направлений, в том числе в рамках построения матричной схемы автомагистралей в отличие от существующей геометрии федеральной сети, в рамках которой практически все основные магистральные маршруты проходят через Москву. Это приведет к росту ВВП за счет снижения логистических издержек и сформирует новый эффективный рынок частных и грузовых перевозок.

Более того, важно отметить, что рост общей протяженности и связности сети скоростных автомобильных дорог обладает мультипликативным эффектом. Расширение сети не только улучшает транспортную ситуацию в районах, куда прокладывается сеть, но и приводит к росту трафика на уже запущенных участках. В этой связи с развитием сети следует ожидать роста эффективности и доходности уже запущенных инвестиционных проектов компании.

1.3. ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

С момента создания Государственной компании передаются полномочия концедента в отношении заключенных в 2009 г. концессионных соглашений, осуществляется передача в доверительное управление федеральных автомобильных дорог М-1 «Беларусь», М-4 «Дон» и М-3 «Украина».

- дочернему обществу Государственной компании ООО «Автодор – Платные Дороги» в эксплуатацию передан платный участок федеральной трассы М-4 «Дон» на обходе населенного пункта Хлевное в Липецкой области.

2011 г.

На этапе формирования инвестиционной деятельности Государственной компанией решались следующие задачи:

- внедрение корпоративных систем проектного управления*;
- подготовка и структурирование планируемых к реализации инвестиционных проектов;
- создание корпоративной системы долгосрочного инвестиционного планирования и исполнения финансовых обязательств;
- формирование внутренней системы стандартизации и требований к инвестиционным объектам;
- обеспечение принятия нормативных правовых актов, необходимых для эффективного осуществления инвестиционной деятельности и реализации проектов Государственной компании;
- формирование профессиональной команды, разработка эффективной кадровой политики.

В конце 2011 г. подписывается долгосрочное операторское соглашение на содержание, ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска км 225 – км 633 и долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 258 – км 334 (обход Вышневолочка).

* Внедрение системы проектного управления относится на начальный период деятельности Государственной компании. Так, в 2012 г. утверждено Положение о проектном комитете Государственной компании «Автодор» и Положение и проектных группах Государственной компании «Автодор». Создание Центра управления проектами было осуществлено в более поздние сроки.

На данном этапе проводится выработка подходов к реализации концессионных соглашений, успешный запуск которых был осуществлен Государственной компанией в последующем, а также расширяется методологическая база. Государственная компания выступила инициатором создания новых финансовых и организационно-правовых форм реализации проектов ГЧП, в частности были разработаны и подготовлены к применению концепции долгосрочного инвестиционного соглашения, долгосрочного операторского соглашения и концессии с платой концедента.

На этапе активной фазы реализации инвестиционных проектов с 2012 по 2014 г. Государственной компанией обеспечивался запуск и эффективная реализация инвестиционных проектов. В этот период запущены первое с 2008 г. федеральное концессионное соглашение и шесть долгосрочных инвестиционных соглашений:

- Концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участках км 543 – км 646 и км 646 – км 684;
1. Долгосрочное инвестиционное соглашение на реконструкцию, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-3 «Украина» на участках км 124 – км 173 и км 173 – км 194;
 2. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 517 – км 544 (с обходом населенных пунктов Н. Усмань и Рогачевка);
 3. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 208 – км 258;
 4. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 334 – км 543;
 5. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 1;
 6. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 5.

ДАННЫЙ ПЕРИОД ПОКАЗАЛ, ЧТО РЫНОК ПОДДЕРЖИВАЕТ НОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ И ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ, ПРЕДЛОЖЕННЫЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИЕЙ.

Наличие различных форм дало возможность как работать на данном рынке крупным финансовым инвесторам и иностранным компаниям, которым интересны концессии с большими объемами частных инвестиций, так и выйти на относительно новый рынок государственно-частного партнерства крупным российским строительным компаниям в рамках реализации долгосрочных инвестиционных соглашений.

Текущий этап развития можно охарактеризовать как этап реакции Государственной компании на изменение макроэкономической ситуации в стране. Запуск масштабных концессионных проектов финансирования, строительства и эксплуатации на платной основе Центральной кольцевой автомобильной дороги. Пусковой комплекс (этап строительства) № 3 и Центральной кольцевой автомобильной дороги. Пусковой комплекс (этап строительства) № 4 пришелся на спад экономического роста и сложный этап нестабильности инвестиционного рынка, что привело к необходимости пересмотра ключевых финансовых параметров проекта (концессионные соглашения заключены в сентябре 2016 и июне 2017 г. соответственно).

В настоящее время Государственная компания стоит на пороге нового этапа развития, на котором ожидается поступательная интеграция существующих и строящихся автомобильных дорог в международные транспортные коридоры, реализация масштабного проекта по формированию международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай, а также сбалансированное развитие транспортно-логистической инфраструктуры (или развитие транспортного комплекса в долгосрочном периоде).

На данном этапе Государственная компания планирует разработать и применить новые механизмы структурирования проектов и привлечения инвестиций, направленные на повышение общей эффективности деятельности компании и общее увеличение доли внебюджетных средств. Особое внимание будет уделяться поиску и привлечению новых инвесторов, диверсификации сервисов пользователям автомобильных дорог, целенаправленной работе на увеличение доходов от уже запущенных проектов и формированию новых источников доходов.

1.4. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО СТАТУСА ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»

Выбор организационно-правовой формы Государственной компании в виде некоммерческой организации был обусловлен стоящими перед Государственной компанией задачами, спецификой финансирования ее деятельности.

Организация деятельности Государственной компании в рамках иной организационно-правовой формы (например, акционерного общества) была бы более затруднительной в связи с имеющимися ограничениями в действующем законодательстве (например, бюджетном, гражданском).

Одной из ключевых функций Государственной компании является доверительное управление переданными автомобильными дорогами федерального значения, в том числе на основе концессионных соглашений, включая организацию сбора платы за проезд, а также осуществление полномочий концедента при передаче автомобильных дорог Государственной компании в концессию.

Автомобильные дороги Государственной компании находятся в собственности Российской Федерации, не подлежат отчуждению в собственность третьих лиц, находятся в доверительном управлении Государственной компании. На автомобильные дороги, создаваемые Государственной компанией, с момента их создания возникает право федеральной собственности.

Остальное имущество Государственной компании (за исключением автомобильных дорог Государственной компании) принадлежит ей на праве собственности.

Особенности правового статуса Государственной компании установлены и регламентированы в Федеральном законе № 145-ФЗ.

Указанные особенности подробно раскрываются в последующих разделах.

1.4.1. ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР»

В систему органов управления Государственной компании «Автодор» входят наблюдательный совет, председатель правления Государственной компании и правление Государственной компании.

Наблюдательный совет Государственной компании

Наблюдательный совет является высшим органом управления Государственной компании. Наблюдательный совет осуществляет свою деятельность на основании Закона о Государственной компании* и Положения о наблюдательном совете Государственной компании «Российские автомобильные дороги»**. С актуальной версией Положения о наблюдательном совете Государственной компании «Российские автомобильные дороги» можно ознакомиться по адресу: http://www.russianhighways.ru/about/supervisory_board/sovet.pdf.

Наблюдательный совет Государственной компании осуществляет следующие полномочия:

- 1) одобряет проект программы Государственной компании на долгосрочный период для последующего представления в Правительство Российской Федерации;
- 2) утверждает финансовый план Государственной компании;
- 3) утверждает порядок использования средств, связанных с доверительным управлением;
- 4) утверждает порядок использования средств, связанных с собственной деятельностью Государственной компании;
- 5) утверждает порядок использования привлеченного финансирования;
- 6) принимает решения о размещении эмиссионных ценных бумаг Государственной компании и утверждает решения об их выпуске (дополнительном выпуске);
- 7) утверждает размер поступления средств в фонд Государственной компании, направления и порядок их использования;
- 8) представляет регламент Государственной компании в Правительство Российской Федерации для утверждения;
- 9) одобряет годовой отчет о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период;
- 10) утверждает аудиторскую организацию, отобранную на конкурсной основе, для проведения аудита отчетности Государственной компании;

* Федеральный закон № 145-ФЗ от 17.07.2009 «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

**Положение о наблюдательном совете Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденное решением наблюдательного совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол заседания наблюдательного совета № 2 от 25.11.2009 (с последующими изменениями и дополнениями).

- 11) утверждает положение о ревизионной комиссии Государственной компании, принимает решение о назначении на должность и о досрочном освобождении от должности членов ревизионной комиссии и ее председателя;
- 12) принимает решение об участии Государственной компании в российских организациях, в том числе в уставных капиталах хозяйственных обществ и других организаций, и определяет условия такого участия, а также принимает решения о создании Государственной компанией коммерческих и некоммерческих организаций;
- 13) принимает решение о заключении сделки или нескольких взаимосвязанных сделок, связанных с приобретением, отчуждением либо возможностью отчуждения Государственной компанией объектов недвижимого имущества, а также одобряет исполнение крупных сделок и сделок, в которых имеется заинтересованность;
- 14) определяет порядок осуществления Государственной компанией инвестиций в иностранные организации;
- 15) назначает на должность и освобождает от должности по представлению председателя правления Государственной компании, членов правления Государственной компании;
- 16) утверждает положение о правлении Государственной компании;
- 17) заключает трудовой договор с председателем правления Государственной компании;
- 18) утверждает порядок назначения членов научно-технического совета Государственной компании;
- 19) определяет порядок использования прибыли Государственной компании;
- 20) утверждает документ, регламентирующий закупочную деятельность Государственной компании;
- 21) осуществляет иные предусмотренные законодательством Российской Федерации полномочия*.

*Федеральный закон № 7-ФЗ от 12.01.1996 «О некоммерческих организациях».

Состав наблюдательного совета Государственной компании утверждается Правительством Российской Федерации сроком на четыре года*. В состав наблюдательного совета входят двенадцать членов:

- 1) семь членов по представлению Правительства Российской Федерации, включая председателя наблюдательного совета Государственной компании и председателя правления Государственной компании, являющихся членами наблюдательного совета Государственной компании по должности;
- 2) четыре члена по представлению Федерального Собрания Российской Федерации (два от Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации и два – от Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации);
- 3) один член по представлению от Счетной палаты Российской Федерации.

Актуальная информация о составе наблюдательного совета находится по адресу:

http://www.russianhighways.ru/about/supervisory_board/.

Действующий состав наблюдательного совета Государственной компании включает в себя, в том числе представителей Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации. Представительство в составе наблюдательного совета Государственной компании федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации косвенным образом обеспечивает апробацию принимаемых Государственной компанией решений со стороны государства.

Заседания наблюдательного совета Государственной компании созываются его председателем или членом наблюдательного совета Государственной компании, уполномоченным председателем наблюдательного совета Государственной компании, не реже чем один раз в три месяца. Наблюдательный совет Государственной компании правомочен принимать решения, если на его заседании присутствует не менее половины его членов при условии, что все члены наблюдательного совета извещены о времени и месте его проведения. Решения наблюдательного совета Государственной компании принимаются простым большинством от общего числа присутствующих на заседании членов наблюдательного совета Государственной компании, при этом каждый член наблюдательного совета Государственной компании имеет один голос. При равенстве числа голосов голос председательствующего на заседании наблюдательного совета Государственной компании является решающим.

Внеочередное заседание наблюдательного совета Государственной компании проводится по решению его председателя, по требованию ревизионной комиссии Государственной компании или аудиторской организации.

Наблюдательный совет Государственной компании вправе принимать решения без созыва заседания наблюдательного совета Государственной компании путем проведения заочного голосования.

*Распоряжение Правительства Российской Федерации № 649-р от 12.04.2016 «О составе наблюдательного совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Правление Государственной компании

Правление Государственной компании является коллегиальным исполнительным органом Государственной компании.

Правление Государственной компании осуществляет свою деятельность на основании Закона о Государственной компании и Положения о правлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги»*. С актуальной версией Положения о правлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги» можно ознакомиться по адресу: http://www.russianhighways.ru/about/company_management/polozhenie_o_pravlenii.pdf.

В состав правления Государственной компании входит председатель правления Государственной компании, являющийся членом правления Государственной компании по должности, и другие члены правления Государственной компании. Руководство правлением Государственной компании осуществляется председателем правления Государственной компании.

Актуальная информация о составе правления Государственной компании находится по адресу: http://www.russianhighways.ru/about/company_management/.

Члены правления Государственной компании назначаются на должность и освобождаются от должности по представлению председателя правления Государственной компании наблюдательным советом Государственной компании и работают в Государственной компании на постоянной основе.

*Положение о правлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденное решением наблюдательного совета Государственной компании (протокол заседания наблюдательного совета от 29.12.2009 № 4 с последующими изменениями и дополнениями).

Правление Государственной компании осуществляет следующие полномочия:

- 1) представляет для утверждения в наблюдательный совет предложения об основных направлениях деятельности Государственной компании на очередной год и о финансово-экономических показателях такой деятельности;
- 2) определяет позицию Государственной компании по вопросам деятельности юридических лиц, участником (акционером) которых является Государственная компания (за исключением вопросов, относящихся к компетенции наблюдательного совета);
- 3) разрабатывает проект программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период и проект финансового плана Государственной компании и представляет их для одобрения в наблюдательный совет Государственной компании;
- 4) утверждает проспект ценных бумаг Государственной компании;
- 5) подготавливает предложения о создании филиалов Государственной компании, об открытии ее представительств и о создании Государственной компанией коммерческих и некоммерческих организаций;
- 6) осуществляет подготовку годового отчета о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период и представляет его для одобрения в наблюдательный совет Государственной компании;
- 7) утверждает годовую бухгалтерскую отчетность организаций, созданных Государственной компанией;
- 8) осуществляет на конкурсной основе отбор аудиторской организации;
- 9) осуществляет иные возложенные на правление Государственной компании решениями наблюдательного совета Государственной компании полномочия.

Правление Государственной компании правомочно принимать решения, если на его заседании присутствует не менее чем две трети его членов. Решения правления Государственной компании принимаются двумя третями голосов от числа присутствующих на его заседании.

Председатель правления Государственной компании

Председатель правления Государственной компании является единоличным исполнительным органом Государственной компании и осуществляет руководство ее текущей деятельностью.

Председатель правления назначается на должность и освобождается от должности Правительством Российской Федерации*.

Председатель правления Государственной компании:

- 1) действует от имени Государственной компании и представляет без доверенности ее интересы в отношениях с федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, российскими, иностранными, международными организациями;
- 2) возглавляет правление Государственной компании и организует реализацию решений наблюдательного совета Государственной компании, решений правления Государственной компании;
- 3) издает приказы, распоряжения, правила, инструкции и положения по вопросам деятельности Государственной компании;
- 4) представляет финансовый план Государственной компании в наблюдательный совет Государственной компании для утверждения;
- 5) представляет предложения о размещении эмиссионных ценных бумаг Государственной компании и проект решения об их выпуске (дополнительном выпуске) в наблюдательный совет Государственной компании;
- 6) подписывает решения о выпуске (дополнительном выпуске) эмиссионных ценных бумаг Государственной компании, проспекты ценных бумаг Государственной компании на основании решений наблюдательного совета Государственной компании и отчеты (уведомления) об итогах их эмиссии;
- 7) утверждает директивы представителям Государственной компании в советах директоров (наблюдательных советах) акционерных обществ, акции которых находятся в собственности Государственной компании;
- 8) назначает на должность и освобождает от должности своих заместителей, которые работают в Государственной компании на постоянной основе и могут являться членами правления Государственной компании;

9) распределяет обязанности между своими заместителями;

10) утверждает штатное расписание Государственной компании, определяет правила внутреннего трудового распорядка (права и обязанности работников Государственной компании, размер и форму оплаты их труда в соответствии с системой оплаты труда, утвержденной наблюдательным советом Государственной компании);

11) утверждает организационную структуру Государственной компании;

12) представляет в наблюдательный совет Государственной компании предложения о назначении на должность и об освобождении от должности членов правления Государственной компании;

13) назначает на должность и освобождает от должности работников Государственной компании в соответствии с трудовым законодательством;

14) выдает доверенности, открывает лицевые счета в Федеральном казначействе, иные счета в банках и других кредитных организациях в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

15) утверждает положение о научно-техническом совете Государственной компании и его персональный состав;

16) принимает решения о создании филиалов Государственной компании, об открытии ее представительств и утверждает положения об указанных филиалах, представительствах;

17) представляет в наблюдательный совет Государственной компании годовой отчет о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период;

18) принимает решения по иным вопросам деятельности Государственной компании, за исключением вопросов, отнесенных к полномочиям наблюдательного совета Государственной компании, полномочиям правления Государственной компании.

* Распоряжение Правительства Российской Федерации № 2290-р от 21.12.2011 «О председателе правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Ревизионная комиссия Государственной компании

Ревизионная комиссия создается для осуществления финансово-хозяйственной деятельности Государственной компании. Ревизионная комиссия осуществляет свою деятельность на основании Закона о Государственной компании и Положения о ревизионной комиссии Государственной компании*.

Решения о назначении председателя и других членов ревизионной комиссии Государственной компании и о прекращении их полномочий, принимаются наблюдательным советом Государственной компании. Срок полномочий председателя и других членов ревизионной комиссии Государственной компании составляет не более чем пять лет.

К компетенции ревизионной комиссии Государственной компании относятся:

- 1) подтверждение достоверности данных, содержащихся в годовом отчете о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период;
- 2) проверка эффективности использования бюджетных средств, предоставленных Государственной компании;
- 3) проверка эффективности использования имущества Государственной компании, выявление причин непроизводственных расходов и потерь;
- 4) проверка выполнения мероприятий по устранению нарушений и недостатков, ранее выявленных ревизионной комиссией Государственной компании;
- 5) проверка соответствия решений по вопросам финансово-хозяйственной деятельности Государственной компании, принимаемых наблюдательным советом Государственной компании, председателем правления Государственной компании, правлением Государственной компании, закону о Государственной компании и иным нормативным правовым актам Российской Федерации;
- 6) контроль за эффективностью использования средств Государственной компании;
- 7) контроль за целевым использованием средств фонда Государственной компании;
- 8) подготовка рекомендаций наблюдательному совету Государственной компании и правлению Государственной компании по разработке финансового плана Государственной компании и его изменению;
- 9) иные отнесенные к компетенции ревизионной комиссии Государственной компании положением о ревизионной комиссии Государственной компании вопросы.

*Положение о ревизионной комиссии Государственной компании, утвержденное решением наблюдательного совета Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол заседания наблюдательного совета от 29.12.2009 № 4 с последующими изменениями и дополнениями).

Научно-технический совет Государственной компании

Научно-технический совет Государственной компании является постоянно действующим консультативным органом, созданным в целях научно-методологического, информационно-аналитического и экспертного обеспечения деятельности Государственной компании. Научно-технический совет осуществляет свою деятельность на основании Закона о Государственной компании и Положения о научно-техническом совете Государственной компании.

С момента создания Научно-техническим советом Государственной компании были подготовлены техническая, экологическая и инфокоммуникационная политики, проведен технологический и ценовой аудит ряда проектов, реализуемых Государственной компанией, рассмотрены ключевые для деятельности Государственной компании ГОСТы, СТО, нормативно-правовые акты.



Автодорога М-3

1.4.2. СТРУКТУРА ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

В структуру Государственной компании входит Центральный аппарат, а также филиалы Государственной компании и территориальные управления. В настоящее время создано два филиала Государственной компании: Воронежский филиал и Голицынский филиал, а также пять территориальных управлений: Калужское территориальное управление, Ростовское территориальное управление, Краснодарское территориальное управление, Санкт-Петербургское территориальное управление и Тверское территориальное управление.

В сферу ответственности филиалов и территориальных управлений Государственной компании входит контроль хода строительства, реконструкции и эксплуатации автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании, а также иные функции, связанные с организацией Государственной компанией строительства и реконструкции автомобильных дорог и их эксплуатацией.

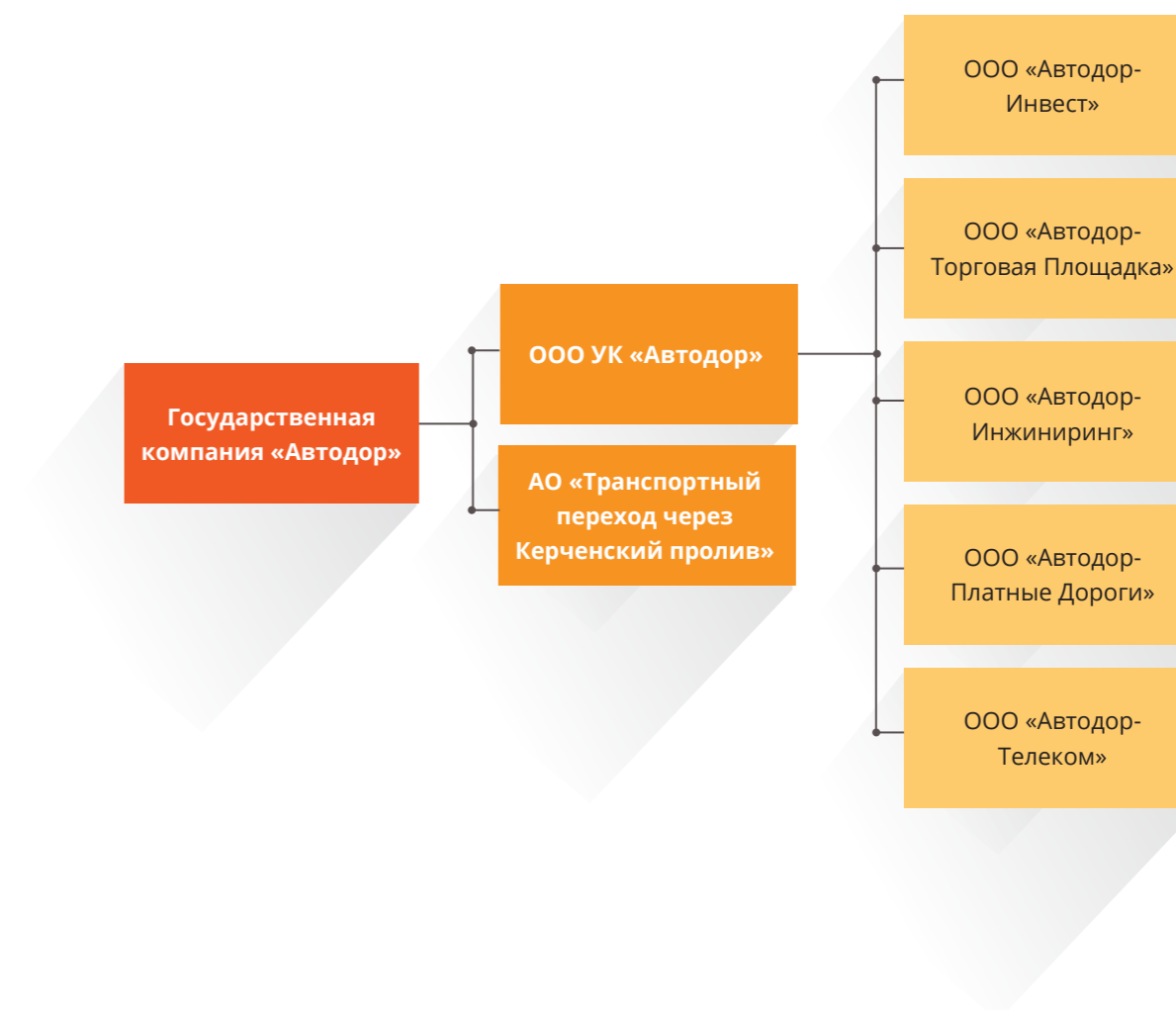


Автодорога М-4

1.4.2.1. ГРУППА КОМПАНИЙ «АВТОДОР»

Группа компаний «Автодор» представлена в виде схемы на рисунке ниже.

Схема Государственной компании «Автодор»



ООО «Автодор-Платные Дороги»

Компания осуществляет функции оператора по взиманию платы за проезд на платном участке автомобильной дороги М-4 «Дон» км 21 – км 221 и оператора единой сети электронных средств регистрации проезда (транспондеры, смарт-карты) на всех платных участках автомобильной дороги М-4 «Дон», функции оператора платного участка автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург на участке км 258 – км 334 (обход Вышнего Волочка) и платного участка автомобильной дороги М-3 «Украина» км 124 – км 173.

Основными функциями ООО «Автодор-Платные Дороги» являются:

- функции оператора по взиманию платы и предоплаты в пользу Государственной компании;
- техническое обслуживание оборудования, расположенного на ПВП;
- финансовый контроль и учет проездов по платным участкам;
- единый информационный центр для пользователей автомобильной дорогой М-4 «Дон», платного участка автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург км 258 – км 334 (обход Вышнего Волочка), платного участка автомобильной дороги М-3 «Украина» км 124 – км 173;
- распространение электронных средств регистрации проезда;
- ведение лицевого счета пользователей;
- комплексное обустройство платных участков и ПВП*;
- служба аварийных комиссаров**.

Более подробную информацию о деятельности ООО «Автодор-Платные Дороги» можно получить на официальном сайте компании в сети Интернет по адресу: <https://avtodor-tr.ru>

*Комплексное обустройство автомобильной дороги предполагает строительство пунктов взимания платы и обеспечение таких пунктов необходимым оборудованием, строительство автоматизированной системы управления дорожным движением и обеспечение такой системы необходимым оборудованием.

**Аварийные комиссары оказывают помощь пользователям автомобильной дороги при возникновении различных экстренных ситуаций, в том числе перемещают автотранспортные средства на ближайшую стоянку, оказывают помощь при мелком ремонте автотранспортных средств, оказывают первую доврачебную помощь пострадавшим при ДТП и так далее.

ООО «Автодор-Торговая Площадка»

Основной целью деятельности ООО «Автодор-Торговая Площадка» является предоставление сервиса для взаимодействия потребителей и продавцов на базе электронной торговой площадки.

Более подробную информацию о деятельности ООО «Автодор-Торговая Площадка» можно получить на официальном сайте компании в сети Интернет по адресу: <https://etp-avtodor.ru/>.

ООО «Автодор-Инвест»

Компания создана с целью комплексного сопровождения проектов государственно-частного партнерства на всех этапах жизненного цикла от предварительной проработки проекта до стадии финансового закрытия.

ООО «Автодор-Инвест» обладает крупнейшей на рынке командой по комплексному сопровождению инфраструктурных проектов, а также является лидером по числу и стоимости проектов ГЧП, достигших стадии финансового закрытия и находящихся в активной стадии реализации.

Компания имеет партнерские отношения с финансовыми организациями (коммерческими банками, банками развития, международными финансирующими организациями), тесно сотрудничает с российскими и иностранными инвесторами, промышленными группами и отраслевыми компаниями, а также умело выстраивает взаимодействие с государственными органами.

Основными направлениями деятельности ООО «Автодор-Инвест» являются:

- финансово-экономическое сопровождение инвестиционных проектов, включая финансово-экономическое структурирование инвестиционных проектов, подготовка финансово-экономического обоснования (бизнес-планы, финансовое моделирование, аудит финансовой модели), сопровождение финансового закрытия проектов (обеспечение привлечения частного финансирования);
- правовое сопровождение инвестиционных проектов, в том числе due diligence, правовое структурирование инвестиционных проектов, разработка концессионных и долгосрочных инвестиционных соглашений, конкурсной документации, комплексное сопровождение проведения конкурсов;
- IR и маркетинговое сопровождение, в том числе взаимодействие с органами государственной власти, инвесторами, экспертами, маркетинг концессионных и инвестиционных проектов, разработка инвестиционных меморандумов, организация публичных мероприятий;
- иные функции.

Более подробную информацию о деятельности ООО «Автодор-Инвест» можно получить на официальном сайте компании в сети Интернет по адресу: <http://avtodor-invest.com/>.

ООО «Автодор-Инжиниринг»

Основными направлениями деятельности ООО «Автодор-Инжиниринг» являются:

- строительный контроль при строительстве, реконструкции, комплексном обустройстве, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- диагностика и обследование автомобильных дорог и искусственных сооружений, оценка остаточного ресурса дорожных конструкций, комплексный динамический мониторинг участков автомобильных дорог;
- подготовка проектной документации на строительство, реконструкцию, комплексное обустройство, капитальный ремонт и ремонт объектов дорожного хозяйства, в том числе с использованием технологий информационного моделирования;
- оказание экспертных услуг по комплексному сопровождению подготовки проектной документации;
- разработка документов технического регулирования в области дорожного хозяйства;
- иные функции.

Более подробную информацию о деятельности ООО «Автодор-Инжиниринг» можно получить на официальном сайте компании в сети Интернет по адресу: <http://avtodor-eng.ru/>.

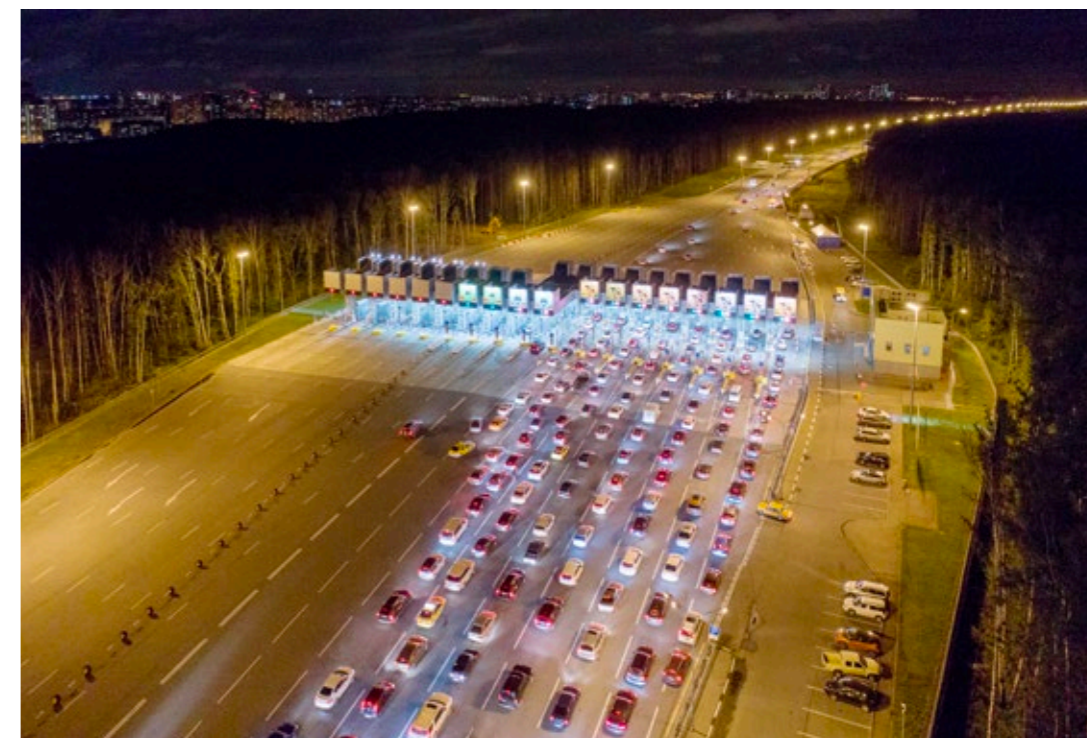
АО «Автодор-Телеком»

Компания специализируется в области системной интеграции и предоставлении инфокоммуникационных услуг и сервисов.

Основными направлениями деятельности ООО «Автодор-Инжиниринг» являются:

- обеспечение пользователей автомобильных дорог информационными и телекоммуникационными сервисами, интегрированными в единую инфраструктуру;
- разработка и внедрение собственных решений, включая программные, аппаратные компоненты и комплексы;
- участие в разработке и внедрении нормативно-технических и регламентирующих документов в области инфокоммуникаций;
- иные функции.

Более подробную информацию о деятельности АО «Автодор-Телеком» можно получить на официальном сайте компании в сети Интернет по адресу: <http://автодортелеком.рф>.



Автодорога М-1

1.5. ИМУЩЕСТВО ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

ОСОБЫЙ СТАТУС И РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ В СИСТЕМЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ОТРАЖАЮТСЯ НА ПРАВОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ИМУЩЕСТВА, ВЛАДЕЛЬЦЕМ КОТОРОГО ОНА ЯВЛЯЕТСЯ, И МЕХАНИЗМАХ РАСПОРЯЖЕНИЯ ТАКИМ ИМУЩЕСТВОМ.

Имущество Государственной компании (за исключением денежных средств, финансовых активов, кредиторской или дебиторской задолженности компании, которые рассматриваются в разделе, посвященном финансированию компании) можно разделить на несколько групп:

(а) собственное имущество Государственной компании, а также арендуемое Государственной компанией имущество для ведения административно-хозяйственной деятельности;

(б) имущество, переданное Государственной компании Российской Федерацией в доверительное управление;

(в) земельные участки, необходимые для эксплуатации имущества находящегося у Государственной компании в доверительном управлении, предоставленные ей Российской Федерацией в аренду.

Активы, входящие в состав первой группы (группа а), немногочисленны и составляют, условно говоря, основу хозяйственного быта Государственной компании. К ним относятся стоящие на балансе организации мебель, оргтехника, материалы, программное обеспечение и т.д.. Данные активы оборотоспособны, и Государственная компания распоряжается ими по собственному усмотрению.

Имущество, относящееся ко второй и третьей группам (группы б и в), составляет основу производственной деятельности компании. К ним относятся все переданные в доверительное управление Государственной компании и строящиеся Государственной компанией федеральные автомобильные дороги, включенные в утвержденный Правительством Российской Федерации перечень. В состав таких автомобильных дорог входит как сама дорога, так и находящиеся на ней дорожные сооружения, здания и т.д.

Данные активы не являются имуществом самой Государственной компании. Они продолжают оставаться собственностью российского государства. Государственная компания осуществляет полномочия по управлению таким имуществом в строго определенном законодательством порядке. Необходимо отметить, что значительно ограничены полномочия Государственной компании по распоряжению таким имуществом:

Запрещены, а если будут заключены, то признаются ничтожными любые сделки, связанные с отчуждением или возможностью отчуждения имущества, находящегося в доверительном управлении, и на соответствующее имущество не может быть обращено взыскание.

Таким образом, залог или передача в обеспечение каким-либо иным образом такого имущества нарушает требования закона. Особый статус такого имущества отражается и в том, что оно подлежит обособленному учету. Такой же строгий режим распространяется и на права аренды земельных участков, на которых располагается имущество, находящееся в доверительном управлении, поскольку они составляют единое целое с автомобильной дорогой.

Факт заключения в отношении такого имущества концессионного или инвестиционного соглашения не изменяет статуса такого имущества, на него продолжают распространяться правила о невозможности его отчуждения или обращения взыскания.

Для справки:

Все вышесказанное не исключает возможность залога прав концессионера по концессионному соглашению и/или прав субаренды по заключенным в рамках концессионного соглашения договорам субаренды. Такие залоги будут иметь своим предметом не имущественный комплекс дороги, а производные, по сути, права концессионера по соглашению.

Подробнее остановимся на правовой модели и особенностях доверительного управления, осуществляемого Государственной компанией, а также порядке наделения Государственной компанией таким имуществом.

До создания Государственной компании правовое регулирование доверительного управления осуществлялось положениями Гражданского кодекса Российской Федерации. Глава 53, посвященная договору доверительного управления, отражает попытку законодателя внедрить в российский гражданский оборот механизм, сходный или аналогичный механизму trust англо-саксонской правовой семьи.

По договору доверительного управления имуществом одна сторона (учредитель управления) передает другой стороне (доверительному управляющему) на определенный срок имущество в доверительное управление, а другая сторона обязуется осуществлять управление этим имуществом в интересах учредителя управления или указанного им лица (выгодоприобретателя)*.

Столкнувшись с необходимостью определения правового механизма наделения Государственной компании имуществом, которое подлежало инфраструктурному развитию, т.е. части скоростных федеральных дорог, механизм доверительного управления был признан наиболее удобным, поскольку мог быть применен при внесении отдельных, практически косметических поправок в существующий текст Гражданского кодекса РФ.

При этом особенности доверительного управления такими автомобильными дорогами могли устанавливаться отраслевым законодательством о дорожной деятельности и самим Законом о Государственной компании.

В соответствии с Законом о Государственной компании учредителем доверительного управления выступила Российская Федерация. Полномочия учредителя доверительного управления осуществляются Министерством транспорта Российской Федерации.

Объектами доверительного управления являются:

- передаваемые в доверительное управление автомобильные дороги общего пользования федерального значения;
- автомобильные дороги, организацию строительства и реконструкции которых осуществляет Государственная компания (включая конструктивные элементы автомобильных дорог – дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы), и дорожные сооружения, являющиеся их технологической частью (защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог), за исключением земельных участков Государственной компании.

Предметом доверительного управления автомобильными дорогами является оказание Государственной компанией государственных услуг и выполнение иных полномочий в сфере дорожного хозяйства с использованием федерального имущества на основе доверительного управления в целях поддержания в надлежащем состоянии и развития сети автомобильных дорог Государственной компании, увеличения их пропускной способности, обеспечения движения по ним, повышения качества услуг, оказываемых пользователям автомобильными дорогами Государственной компании, развития объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, и в иных в сфере развития автомобильных дорог и улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния.

Доверительное управление учреждается на основании Закона о Государственной компании. При передаче автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании не требуется заключения договора доверительного управления.

Сделки с переданным в доверительное управление имуществом Государственная компания совершает от своего имени, при совершении таких сделок Государственная компания обязана указывать, что действует в качестве доверительного управляющего. При этом для выполнения такого условия достаточно ссылки в тексте соответствующей сделки на Закон о Государственной компании.

* Статья 1012 Гражданского кодекса Российской Федерации № 14-ФЗ от 26.01.1996.

**ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ
ДОВЕРИТЕЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ
РЕАЛИЗУЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ПРАВА:**

- 1) правомочия собственника в отношении автомобильных дорог;
- 2) взимание платы за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения*;
- 3) взимание платы в виде возмещения владельцами тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих движение по автомобильным дорогам Государственной компании, вреда, причиняемого данными транспортными средствами автомобильным дорогам;
- 4) заключает гражданско-правовые договоры в целях выполнения работ по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;
- 5) осуществляет деятельность, направленную на привлечение и использование привлеченного финансирования;
- 6) совершает в установленном порядке сделки по передаче автомобильных дорог Государственной компании во временное владение и в пользование операторам платных автомобильных дорог Государственной компании;
- 7) осуществляет деятельность, направленную на создание улучшений автомобильных дорог Государственной компании.

Данный набор полномочий позволяет Государственной компании полно управлять вверенным ей имуществом автомобильных дорог. Однако, как указывалось выше, осуществление Государственной компанией доверительного управления автомобильными дорогами имеет одновременно и существенные ограничения:

- Государственная компания при осуществлении деятельности по доверительному управлению не вправе производить отчуждение автомобильных дорог;
- на автомобильные дороги, находящиеся в доверительном управлении Государственной компании не может быть обращено взыскание.

* В соответствии с п. 4.2 ч. 2 ст. 146 Налогового кодекса Российской Федерации № 117-ФЗ от 05.08.2000 доход от сбора платы за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам Государственной компании, поступающий в распоряжение Государственной компании, не облагается НДС.

Данные положения не позволяют рассматривать автомобильные дороги, их имущество как объекты, которые могли бы использоваться в качестве обеспечения при реализации инвестиционных проектов, например, путем их передачи в залог. Несмотря на то что земельные участки, на которых располагаются автомобильные дороги, не названы в качестве имущества, находящегося в доверительном управлении, и они предоставляются на ином праве – праве аренды, их отчуждение, а соответственно залог и иные обеспечительные сделки, как указывалось выше, невозможны.

Указанное не распространяется на производные от концессионной сделки права концессионера (залог прав по концессионному соглашению, залог прав субаренды), что успешно используется в рамках реализуемых концессионных проектов.

В Законе о Государственной компании содержится также еще одно положение, определяющее границы ее самостоятельности при структурировании сделок, связанных с доверительным управлением автомобильными дорогами (ч. 1 ст. 31):

- Государственная компания не вправе поручать другому лицу совершать от его (другого лица) имени действия, связанные с осуществлением деятельности по доверительному управлению.

Данное положение устанавливалось, чтобы ограничить последующую передачу полномочий доверительного управляющего третьим лицам, которые бы замещали компанию и «распыляли» ее ответственность перед Российской Федерацией. Однако его несистемное прочтение создает ложное впечатление о запрете Государственной компании поручать третьим лицам осуществлять деятельность или действия, так или иначе связанные с доверительным управлением (например, осуществлять сбор платы за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам Государственной компании).

Практика деятельности Государственной компании подтвердила необходимость и верность системного толкования. Одной из форм заключаемых Государственной компанией соглашений, в том числе включающих инвестиционные обязательства, стали операторские соглашения. В рамках таких соглашений оператор платной автомобильной дороги, действуя по поручению фактически в качестве агента Государственной компании, от ее имени осуществляет сбор платы за проезд, получая за это причитающееся вознаграждение.

Для справки:

по концессионным соглашениям с прямым сбором платы концессионер осуществляет сбор платы за проезд от своего имени и в свою пользу, по концессионным соглашениям с платой концедента сбор платы осуществляется в пользу концедента, а соответствующие средства рассматриваются в качестве доходов от доверительного управления Государственной компании.*

*Юридической основой для данных подходов к правовому структурированию проектов Государственной компании «Автодор» являются нормы Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ч. 1, 2, 4-5 ст. 40), Федерального закона от 17.07.2009 N 145-ФЗ «О государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (п. 6 ст. 2, п. 3 ч. 2, ч. 14).

1.5.1. ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В ДОВЕРИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Государственной компании в доверительное управление передаются:

- существующие на момент создания Государственной компании автомобильные дороги общего пользования федерального значения;
- автомобильные дороги, организацию строительства и реконструкции которых осуществляет Государственная компания, включая конструктивные элементы автомобильных дорог (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы), и дорожные сооружения, являющиеся их технологической частью (защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог), за исключением земельных участков Государственной компании.

Первоначальная передача автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании осуществлена Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта Российской Федерации в соответствии с перечнем автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в федеральной собственности и подлежащих первоначальной передаче в доверительное управление Государственной компании*.

На основании указанного перечня в 2010 г. в доверительное управление Государственной компании были переданы следующие автомобильные дороги:

- М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар до Новороссийска;
- М-1 «Беларусь» от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест).

Указанные автомобильные дороги были переданы Государственной компании в доверительное управление по передаточному акту от 30.04.2010 N 1-ГК/2-ПА (в отношении автомобильной дороги М-1 «Беларусь») и от 30.04.2010 N 2-ГК/1-ПА (в отношении автомобильной дороги М-4 «Дон»). С даты подписания указанных передаточных актов у Государственной компании возникло право доверительного управления в отношении указанных автомобильных дорог.

Впоследствии в доверительное управление Государственной компании были переданы и другие дороги.

* Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в федеральной собственности и подлежащих первоначальной передаче в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги», а также сроки такой передачи, утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации № 2133-р от 30.12.2009.

В настоящее время в соответствии с перечнем автомобильных дорог общего пользования федерального значения, подлежащих передаче Государственной компании, в доверительное управление Государственной компании находятся:

– автомобильная дорога М-3 «Украина» Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной;

– строящаяся скоростная автомобильная дорога М-11 Москва – Санкт-Петербург;

– строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога;

– А 107 Московское малое кольцо – Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша на участке с км 2 + 038 от границы Наро-Фоминского муниципального района по направлению к автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-3 «Украина» – Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной до автомобильной дороги общего пользования федерального значения М-10 «Россия» – Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург*.

Автомобильные дороги, организацию строительства и реконструкции которых осуществляет Государственная компания, считаются переданными в доверительное управление Государственной компании с даты ввода в эксплуатацию указанных автомобильных дорог (участков таких автомобильных дорог).

Для передачи автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании государственная регистрация права федеральной собственности на такие автомобильные дороги не требуется.

Передача автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании не подлежит государственной регистрации.

*Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, подлежащих передаче в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации № 1178-р от 07.07.2011.

Вместе с дорогами Государственной компании также были переданы проектная документация, результаты инженерных изысканий, права на результаты интеллектуальной деятельности, необходимые для эксплуатации и развития таких дорог.

Передача Государственной компании автомобильных дорог в доверительное управление поставила вопрос о наделении ее правами в отношении земельных участков, на которых такие дороги расположены.

**ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
КОМПАНИИ СДЕЛАНО
СПЕЦИАЛЬНОЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ
ИЗ ОБЩЕГО ПОРЯДКА
ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ
УЧАСТКОВ, КОТОРОЕ ОБЫЧНО
ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПУТЕМ
ПРОВЕДЕНИЯ ТОРГОВ: ЕЙ
СООТВЕТСТВУЮЩИЕ УЧАСТКИ
ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ БЕЗ ИХ
ПРОВЕДЕНИЯ.**

Таким образом, Государственной компании предоставляются в аренду земельные участки, находящиеся в федеральной собственности или в неразграниченной государственной собственности:

- земельные участки в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании;
- земельные участки на которых планируется строительство, реконструкция автомобильных дорог Государственной компании и связанной с ними инфраструктуры,
- земельные участки, которые необходимы для исполнения Государственной компанией полномочий концедента по заключенным/ заключаемым концессионным соглашениям.

Одна из особенностей правового структурирования концессий с участием Государственной компании состоит в том, что земельные участки предоставляются концессионеру не на праве аренды, как это текстуально следует из положений Закона о концессиях, а путем заключения договора субаренды. Никаких практических сложностей данная особенность для успешной реализации концессий не порождает.

Для справки:

изъятие в федеральную собственность земельных участков, необходимых для строительства/реконструкции автомобильной дороги осуществляется на основании разработанной документации по планировке территории и занимает достаточно продолжительное время (от 1 года и более). Изъятию с последующим предоставлением в аренду Государственной компании подлежат земельные участки полосы отвода автомобильной дороги. Под полосой отвода понимаются земельные участки (независимо от категории земель), которые предназначены для размещения конструктивных элементов автомобильной дороги, дорожных сооружений. То есть это земельные участки, занятые непосредственно дорогой и ее сооружениями. Объекты дорожного сервиса могут располагаться на участках полосы отвода или на прилегающей к ней придорожной полосе. Участки придорожной полосы, как правило, не подлежат изъятию и предоставлению Государственной компании или, в случае реализации концессионного проекта, – концессионеру.

1.6. ФИНАНСОВАЯ ОСНОВА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ ЯВЛЯЮТСЯ СУБСИДИИ, ВЫДЕЛЯЕМЫЕ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА:

субсидии на организацию строительства и реконструкции автомобильных дорог, субсидии на осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами (включая эксплуатацию автомобильных дорог), имущественный взнос на осуществление собственной деятельности.

Особую роль в финансировании государственно важных инвестиционных проектов играют средства государственных фондов (включая Фонд национального благосостояния), привлекаемые на возмездной и возвратной основе в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации.

Ключевую роль в финансировании проектов играет также такой источник финансирования, как привлекаемые на рынке внебюджетные инвестиции, включая и прямые заимствования Государственной компании на долговом рынке, и инвестиции частного инвестора в рамках концессионных соглашений и иных соглашений ГЧП (собственные и заемные).

С развитием и расширением деятельности Государственной компании и выходом на стадию эксплуатации реализуемых проектов все большее значение для обеспечения финансирования деятельности приобретают доходы от сбора платы за проезд и иные доходы и поступления от деятельности по доверительному управлению.

Широкий набор инструментов финансирования, обеспечивая финансовую устойчивость Государственной компании и исполнение принятых ею обязательств, требует особого внимания к обеспечению целевого характера расходования. Для удобства восприятия и анализа источников обеспечения деятельности Государственной компании, установленными Законом о Государственной компании, и направлений расходования получаемых доходов Государственной компании, представим их в виде схемы ниже.

Источники финансового обеспечения деятельности и направления расходования

| ИСТОЧНИКИ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ | НАПРАВЛЕНИЯ РАСХОДОВАНИЯ | | | | |
|--|--------------------------|---|----|---|---|
| | A | B | C | D | F |
| I. СРЕДСТВА, СВЯЗАННЫЕ С ДОВЕРИТЕЛЬНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ (ДУ) | | | | | |
| 1.1. Субсидии из федерального бюджета на организацию строительства и реконструкции | ✓ | | ✓* | ✓ | |
| 1.2. Субсидии федерального бюджета на осуществление деятельности по ДУ | | ✓ | ✓* | ✓ | |
| 1.3. Доходы от сбора платы за проезд | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 1.4. Иные доходы и поступления от ДУ (плата за возмещение ущерба, аренда недвижимости и пр.) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| II. СРЕДСТВА, СВЯЗАННЫЕ С СОБСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ | | | | | |
| 2.1. Имущественные взносы РФ (субсидия) | | | | ✓ | ✓ |
| 2.2. Вознаграждения за осуществление деятельности по ДУ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2.3. Доходы от передачи в субаренду земельных участков, от участия в коммерческих организациях и от иных видов деятельности | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2.4. Добровольные пожертвования и отчисления | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| III. ПРИВЛЕЧЕННОЕ ВНЕБЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ | | | | | |
| 3.1. Прямые заимствования: размещение облигационных займов (в т.ч. за счет средств ФНБ), кредиты | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3.2. Финансирование частного инвестора в рамках концессионных соглашений и иных соглашений ГЧП (долгосрочное инвестиционное, операторское, на предынвестиционной стадии, о долевом финансировании, иные) | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| 3.3. Вклады в капитал специальных проектных компаний | ✓ | ✓ | ✓ | | |

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- A. Проектирование, строительство и реконструкция (вкл. выкуп земельных участков)
- B. Капитальный ремонт, ремонт и содержание, операторская деятельность, иная деятельность по ДУ
- C. Обслуживание и возврат привлеченных инвестиций
- D. Аренда земельных участков, кадастровые работы
- F. Собственная деятельность

✓* в случаях, напрямую предусмотренных Программой

1.6.1. СРЕДСТВА, СВЯЗАННЫЕ С ДОВЕРИТЕЛЬНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ

Финансовое обеспечение деятельности Государственной компании за счет средств, связанных с доверительным управлением, осуществляется за счет:

- 1) субсидий, полученных из федерального бюджета на осуществление деятельности по доверительному управлению Государственной компании;
- 2) субсидий, полученных из федерального бюджета на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании;
- 3) доходов от деятельности Государственной компании по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании;
- 4) иных поступлений от операций, связанных с осуществлением доверительного управления автомобильными дорогами Государственной компании.

Субсидии, получаемые из федерального бюджета на осуществление деятельности по доверительному управлению

Субсидии предоставляются из федерального бюджета на осуществление расходов на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог, которые определяются на основании нормативов денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения*. Размер указанных субсидий определяется федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год с учетом планируемых доходов Государственной компании от деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании* и Программой деятельности Государственной компании.

*Нормативы денежных затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения установлены Постановлением Правительства Российской Федерации № 658 от 30.05.2017 «О нормативах финансовых затрат и правилах расчета размера бюджетных ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения».

Предоставление указанных субсидий осуществляется в соответствии с договором о предоставлении субсидий Государственной компании на осуществление деятельности по доверительному управлению, заключаемым между Министерством транспорта Российской Федерации и Государственной компанией.

Субсидии, получаемые из федерального бюджета на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании

Субсидии предоставляются из федерального бюджета на осуществление расходов на проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог Государственной компании, выполнение Государственной компанией функций заказчика, выкуп изымаемых для реконструкции и строительства земельных участков и иных объектов недвижимого имущества, в том числе на оплату выкупной цены таких изымаемых земельных участков и иных объектов недвижимого имущества и оплату убытков их правообладателям, финансирование кадастровых работ и т.д. Размер указанных субсидий также определяется федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и Программой деятельности Государственной компании.

Доходы от деятельности Государственной компании по доверительному управлению автомобильными дорогами

Доходы от деятельности по доверительному управлению в основном формируются за счет поступлений от взимания платы за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам Государственной компании (за исключением дохода от сбора платы за проезд, остающегося в распоряжении концессионера в соответствии с заключаемыми концессионными соглашениями) и за счет взимания платы в виде возмещения владельцами тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, вреда, причиняемого этими транспортными средствами автомобильным дорогам Государственной компании.

Доходы от деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании могут быть израсходованы как на осуществление деятельности по доверительному управлению, так и на иные цели в соответствии с программными документами Государственной компании и по решению наблюдательного совета Государственной компании.

**К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
ПО ДОВЕРИТЕЛЬНОМУ
УПРАВЛЕНИЮ ОТНОСЯТСЯ
СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:**

1) осуществление функций заказчика при капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог Государственной компании;

2) эксплуатация автомобильных дорог Государственной компании, в том числе организация проезда транспортных средств (включая организацию дорожного движения и управления транспортными потоками) по автомобильным дорогам Государственной компании, обеспечение их соответствия требованиям законодательства, а также необходимого уровня качества услуг (комфортабельность, безопасность, скорость), оказываемых пользователям, осуществление мероприятий по обеспечению сохранности автомобильных дорог Государственной компании;

3) взимание платы за проезд транспортных средств по автомобильным дорогам Государственной компании с пользователей такими автомобильными дорогами;

4) взимание платы в виде возмещения владельцами тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, осуществляющих движение по автомобильным дорогам Государственной компании, вреда, причиняемого этими транспортными средствами автомобильным дорогам Государственной компании;

5) заключение концессионных соглашений в отношении автомобильных дорог Государственной компании;

6) осуществление мероприятий по оценке соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог Государственной компании требованиям технических регламентов, а также организация учета интенсивности проезда транспортных средств по автомобильным дорогам Государственной компании;

7) управление инвестиционными проектами в установленной сфере деятельности Государственной компании, в том числе осуществляемыми на принципах государственно-частного партнерства;

8) обеспечение поступления доходов, связанных с осуществлением деятельности, предусмотренной настоящей частью (далее – доходы от деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании);

9) иная деятельность Государственной компании, связанная с деятельностью по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании.

1.6.2. СРЕДСТВА, СВЯЗАННЫЕ С СОБСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

Средства, связанные с собственной деятельностью Государственной компании формируются за счет:

- 1) имущественных взносов Российской Федерации;
- 2) вознаграждения Государственной компании за осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами;
- 3) доходов от участия Государственной компании в коммерческих организациях;
- 4) доходов от передачи в субаренду земельных участков Государственной компании;
- 5) добровольных пожертвований и добровольных отчислений;
- 6) иных не запрещенных законом источников.

Имущественные взносы Российской Федерации

Имущественные взносы Российской Федерации предоставляются Государственной компании в виде субсидии. Размер имущественных взносов определяется Правительством Российской Федерации.

Имущественный взнос выплачивается Государственной компании на как на обеспечение ее содержания, так и на компенсацию расходов, связанных с уплатой арендной платы за земельные участки Государственной компании и иных расходов, связанных с хозяйственной деятельностью Государственной компании.

Вознаграждение Государственной компании за осуществление деятельности по доверительному управлению

Выплата вознаграждения Государственной компании за осуществление доверительного управления автомобильными дорогами происходит по результатам рассмотрения отчета о выполнении Программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период исходя из достижения целевых показателей указанной Программы. Решение о выплате вознаграждения Государственной компании и о его размере принимается Министерством транспорта Российской Федерации.

Доходы от участия Государственной компании в коммерческих организациях и от иных видов деятельности

Государственная компания вправе получать: дивиденды в связи с участием в уставном (акционерном) капитале других организаций, а также в виде стоимости имущества, полученного при выходе из общества либо при ликвидации организации, доходы от передачи в субаренду земельных участков Государственной компании и иные доходы.

Порядок использования указанных доходов на обеспечение достижения целей Государственной компании определяется с учетом решения наблюдательного совета.

1.6.3. ПРИВЛЕЧЕННОЕ ВНЕБЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ
ВНЕБЮДЖЕТНОГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ
КОМПАНИЕЙ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ
СЛЕДУЮЩИЕ ИНСТРУМЕНТЫ:

1) Прямые заимствования, включая:

- выпуск Государственной компанией облигационных займов;
- банковские кредиты;
- иные (прочие) формы прямых заимствований, предоставляемые финансирующими организациями.

2) Внебюджетное финансирование, привлекаемое в проекты Государственной компании частными инвесторами (собственные и заемные средства инвесторов, средства институциональных инвесторов) в рамках:

- концессионных соглашений;
- долгосрочных инвестиционных соглашений;
- операторских соглашений;
- инвестиционных соглашений о реализации предпроектной стадии (разработка проектной документации (включая финансово-экономическое обоснование, бизнес-план), проектной документации и землеустроительной документации для проведения открытых конкурсов на право заключения концессионных и инвестиционных соглашений);
- соглашения о долевом финансировании проектов.

3) Привлечение инвесторов в капитал специальных проектных компаний

Привлеченное финансирование деятельности Государственной компании может осуществляться на основании соглашений с отечественными и иностранными кредитными организациями, включая соглашения, связанные с совместным финансовым обеспечением инвестиционных проектов в автодорожной сфере, в результате осуществления Государственной компанией внешнеэкономической деятельности, привлечения ею иностранных инвестиций, заимствований путем выпуска и размещения ценных бумаг, в том числе за пределами Российской Федерации.

Порядок использования привлеченного финансирования Государственной компании утверждается наблюдательным советом Государственной компании.

За счет средств привлеченного финансирования Государственная компания вправе осуществлять как деятельность по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог, а также деятельность по доверительному управлению автомобильными дорогами, так и деятельность, не связанную с доверительным управлением автомобильными дорогами.

Обеспечение выполнения обязательств Государственной компании в связи с привлечением финансирования может осуществляться, в том числе за счет:

- доходов от доверительного управления;
- доходов от собственной деятельности Государственной компании;
- субсидий федерального бюджета в случаях, напрямую предусмотренных Программой;
- иных источников, предусмотренных действующим законодательством.

Информация об обеспечении исполнения финансовых обязательств Государственной компании по обслуживанию и возврату средств привлеченного внебюджетного финансирования содержится в Программе деятельности Государственной компании. В указанном документе также приведены показатели по обслуживанию заемного финансирования, напрямую привлекаемого Государственной компанией (планируемый размер процентных ставок по кредитам и размер купонных выплат по облигационным займам), которые ежегодно уточняются с учетом ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации и уровня инфляции.

Привлечение внебюджетного финансирования посредством реализации концессионных, инвестиционных соглашений и иных соглашений ГЧП будет рассмотрено ниже.



Автодорога М-4

1.6.4. ФИНАНСОВЫЙ ПЛАН ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

Финансовый план Государственной компании определяет и детализирует направления деятельности Государственной компании в соответствующем финансовом году и (или) в среднесрочной перспективе за счет средств, связанных с доверительным управлением, средств, связанных с собственной деятельностью Государственной компании, привлеченного финансирования, а также предусматривает объем указанных средств на реализацию таких направлений деятельности. Финансовый план Государственной компании обеспечивает достижение показателей Программы деятельности, установленных на соответствующий год и, соответственно, формируется на основании Программы деятельности Государственной компании и на основании федерального закона о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год.

Проект финансового плана Государственной компании разрабатывается правлением Государственной компании, представляется председателем правления Государственной компании на утверждение наблюдательным советом и утверждается наблюдательным советом Государственной компании. Показатели эффективности исполнения финансового плана Государственной компании подлежат обязательному включению в годовой отчет о выполнении программы деятельности Государственной компании на долгосрочный период.

Заключение об эффективности исполнения финансового плана Государственной компании утверждается Министерством транспорта Российской Федерации.



1.7. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ

ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ ЯВЛЯЕТСЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ, ПЕРЕДАННЫХ ИЛИ ПЕРЕДАВАЕМЫХ ЕЙ В ДОВЕРИТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ.

В рамках данного функционала Государственная компания, как следует из ст. 6 Закона № 145-ФЗ:

осуществляет полномочия концедента и заключает концессионные соглашения в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – Закон о концессионных соглашениях), содержащем прямое указание на это в п. 1 ст 5;

осуществляет функции застройщика в рамках проектирования, выполнения инженерных изысканий, строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании;

осуществляет функции заказчика при ремонте и содержании автомобильных дорог;

обеспечивает подготовку документации по планировке территории в целях размещения автомобильных дорог Государственной компании;

осуществляет резервирование и изъятие земельных участков в целях размещения автомобильных дорог Государственной компании;

обеспечивает проведение кадастровых работ в отношении изымаемых земельных участков и объектов недвижимости;

осуществляет действия, направленные на постановку изымаемых земельных участков и объектов недвижимости на кадастровый учет;

обращается от имени Российской Федерации с заявлениями о государственной регистрации права федеральной собственности на изъятые земельные участки и объекты недвижимости.

Исходя из вышеизложенного, деятельность Государственной компании по строительству и реконструкции автомобильных дорог можно условно разделить на следующие группы:

1) строительство, реконструкция и последующая эксплуатация автомобильных дорог с использованием механизмов ГЧП;

2) строительство и реконструкция автомобильных дорог путем заключения классического договора подряда;

3) подготовительные мероприятия, связанные с оформлением земельных отношений.

1.7.1. СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ И ПОСЛЕДУЮЩАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МЕХАНИЗМОВ ГЧП

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ И ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ:

– реализацию концессионных проектов (предполагающих привлечение внебюджетного финансирования свыше 20% от общего объема капитальных вложений в строительство/реконструкцию автомобильной дороги);

– реализацию проектов на основе долгосрочных инвестиционных соглашений (предполагающих привлечение внебюджетного финансирования ниже 20% от общего объема капитальных вложений), заключение которых наряду с договорами о совместной деятельности, договорами участия долевым строительстве отнесено к полномочиям Государственной компании в силу пп. 19 п. 4 ст. 6 Закона № 145-ФЗ;

– реализацию инвестиционных проектов с использованием корпоративной формы государственно-частного партнерства (возможность создания которой прямо предусмотрена п. 2 ст. 5 Закона № 145-ФЗ)*.

Выступая в качестве концедента, Государственная компания проводит в соответствии с положениями Закона о концессионных соглашениях концессионные конкурсы, а также в соответствии с требованиями Порядка закупочной деятельности – конкурсы на право заключения долгосрочных инвестиционных соглашений.

При этом по концессионным проектам Государственная компания наделена также правом самостоятельно полностью или частично выполнять функции оператора автомобильных дорог.

* Пункт 2 статьи 5 Закона № 145-ФЗ: «Создание Государственной компанией коммерческих организаций или участие Государственной компании в уставных капиталах коммерческих организаций за счет имущества Государственной компании может быть осуществлено только в целях:

1) реализации инвестиционных проектов, соответствующих целям деятельности Государственной компании и предусматривающих привлечение инвестиций третьих лиц;

2) реализации инвестиционных проектов, соответствующих целям деятельности Государственной компании и связанных со строительством, с реконструкцией, капитальным ремонтом и содержанием объектов дорожного сервиса в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании;

3) исполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из международных договоров Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства;

4) осуществления деятельности, направленной на достижение целей создания Государственной компании.»

Полномочия концедента осуществляются Государственной компанией в отношении (а) следующих автомобильных дорог федерального назначения:

автомобильные дороги, деятельность по организации строительства или реконструкции которых осуществляется на основании концессионных соглашений, заключенных Государственной компанией;

автомобильные дороги, которые переданы в доверительное управление Государственной компании и в отношении которых Правительством Российской Федерации принято решение о заключении концессионного соглашения;

автомобильные дороги, в отношении которых до дня вступления в силу настоящего федерального закона были приняты решения Правительства Российской Федерации о заключении концессионных соглашений,

(б) следующих защитных дорожных сооружений и искусственных дорожных сооружений:

защитные дорожные сооружения и искусственные дорожные сооружения, организация строительства или реконструкция которых осуществляется на основании концессионных соглашений, заключенных Государственной компанией;

защитные дорожные сооружения и искусственные дорожные сооружения, которые переданы в доверительное управление Государственной компании и в отношении которых Правительством Российской Федерации принято решение о заключении концессионного соглашения;

защитные дорожные сооружения и искусственные дорожные сооружения, в отношении которых до дня вступления в силу настоящего Федерального закона были приняты решения Правительства Российской Федерации о заключении концессионных соглашений.

1.7.2. СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ПУТЕМ ЗАКЛЮЧЕНИЯ КЛАССИЧЕСКОГО ДОГОВОРА ПОДРЯДА

Осуществляя функционал застройщика/заказчика в рамках проектирования, строительства, реконструкции, ремонтов и содержания автомобильных дорог, Государственная компания заключает различные гражданско-правовые договоры, в том числе классические договоры подряда, ЕРС-контракты.

Выбор подрядчиков осуществляется с обязательным соблюдением конкурентных процедур, предусмотренных Порядком закупочной деятельности (подробнее о порядке закупочной деятельности см. раздел 1.10 ниже).

Следует отметить, что Государственная компания очень ограниченно применяет форму классического договора подряда. В частности, такой механизм возможен для локальных объектов (как отдельная развязка, бесплатная дорога) и применяется, только когда нет возможности применить схему государственно-частного партнерства.



Автодорога М-1

1.7.3. ОФОРМЛЕНИЕ ЗЕМЕЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ

**ЗЕМЕЛЬНЫЕ УЧАСТКИ,
НАХОДЯЩИЕСЯ В ФЕДЕРАЛЬНОЙ
СОБСТВЕННОСТИ, ИЛИ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ
СОБСТВЕННОСТЬ НА
КОТОРЫЕ НЕ РАЗГРАНИЧЕНА,
ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ
В АРЕНДУ НА 49 ЛЕТ БЕЗ
ПРОВЕДЕНИЯ ТОРГОВ:**

При реализации инвестиционно-строительных проектов риски, связанные с оформлением земельных участков, необходимых для строительства автомобильных дорог, традиционно лежат на публичном партнере.

Выступая в качестве представителя Российской Федерации и осуществляя полномочия концедента, Государственная компания обеспечивает изъятие земельных участков, необходимых для строительства автомобильных дорог, их последующий перевод в земли транспорта, при необходимости изменение их разрешенного использования, а также регистрацию права федеральной собственности на них.

земельные участки, находящиеся в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании;

земельные участки, предназначенные для размещения в соответствии с настоящим федеральным законом автомобильных дорог, деятельность по организации строительства или реконструкции которых осуществляет Государственная компания, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, иных объектов капитального строительства, установки рекламных конструкций в планируемых границах полос отвода и придорожных полос таких автомобильных дорог;

земельные участки, которые необходимы для осуществления концессионером деятельности, предусмотренной концессионными соглашениями, если в соответствии с настоящим федеральным законом Государственной компанией заключены концессионные соглашения и (или) в соответствии с настоящим федеральным законом ей переданы полномочия концедента.

Годовой размер арендной платы за пользование такими земельными участками не может превышать 1% их кадастровой стоимости (п. 3 ст. 36 Закона № 145-ФЗ).

В ОТНОШЕНИИ ВЫШЕУКАЗАННЫХ выступать заказчиком кадастровых работ;

ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ обращаться с заявлениями о проведении государственного кадастрового учета, а также с заявлениями об учете изменений указанных земельных участков;

ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

ВПРАВЕ: обращаться от имени Российской Федерации с заявлениями о государственной регистрации права федеральной собственности.



Автодорога М-4.
Обход г. Воронежа

Кроме того, в отношении земельных участков, переданных Государственной компании в аренду, допускается:

– заключение договоров субаренды с концессионером (в порядке и на условиях, предусмотренных концессионными соглашениями);

– заключение договоров субаренды с инвестором (в порядке и на условиях, предусмотренных инвестиционными соглашениями);

– заключение (на основании проведения открытого аукциона) договоров субаренды с гражданами или юридическими лицами в целях размещения объектов дорожного сервиса в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, строительства или реконструкции автомобильных дорог и иных целей;

– заключение договоров субаренды без проведения аукциона с собственниками расположенных на этих земельных участках зданий/строений/сооружений;

– заключение договоров субаренды без проведения аукциона с организациями, в уставном капитале которых Государственная компания принимает участие;

– установление постоянных или срочных сервитутов в следующих целях:

строительство, реконструкция, капитальный ремонт и (или) эксплуатация объектов дорожного сервиса в границах придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании;

прокладка и переустройство инженерных коммуникаций в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, в том числе проектирование прокладки или переустройства инженерных коммуникаций в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании;

строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и (или) содержание пересечений других автомобильных дорог с автомобильными дорогами Государственной компании и примыканий к автомобильным дорогам Государственной компании других автомобильных дорог;

строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт и (или) содержание подъездов к автомобильным дорогам Государственной компании, съездов с автомобильных дорог Государственной компании и примыканий объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании, к автомобильным дорогам Государственной компании;

установка и (или) эксплуатация рекламных конструкций, информационных щитов и указателей в границах полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании.

Доходы, полученные Государственной компанией от использования земельных участков, поступают в самостоятельное распоряжение Государственной компании и направляются на достижение целей ее деятельности.

Приложение к разделу 1.7 настоящей Книги

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ СТАНДАРТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

| | | | |
|------------------------------|---|------------------------------|--|
| СТО АВТОДОР 2.1-2011 | «Битумы нефтяные дорожные улучшенные технические условия» (приказ от 29.11.2011 № 219); | СТО АВТОДОР 8.4-2014 | «Требования к проектной и рабочей документации и типовым разделам технических заданий на строительство систем связи и передачи данных на автодорогах Государственной компании Российские автомобильные дороги» (приказ от 12.09.2014 № 189); |
| СТО АВТОДОР 2.2-2011 | «Смеси щебеночно-песчаные из металлургических шлаков для строительства слоев оснований и укрепления обочин автомобильных дорог. Технические условия» (приказ от 10.01.2012 № 1); | СТО АВТОДОР 8.3-2014 | «Технические и организационные требования к системам связи и передачи данных на автодорогах Государственной компании Российские автомобильные дороги» (приказ от 12.09.2014 № 188); |
| СТО АВТОДОР 8.2-2013 | «Элементы интеллектуальной транспортной системы на автомобильных дорогах Государственной компании» (приказ от 22.04.2013 № 76); | СТО АВТОДОР 10.2-2014 | «Оценка транспортно-эксплуатационного состояния дорожных одежд автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» на период выполнения гарантийных обязательств подрядными организациями» (приказ от 20.01.2015 № 7); |
| СТО АВТОДОР 8.1-2013 | «Система контроля механизированных работ по содержанию автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС» (приказ от 04.04.2013 № 56); | СТО АВТОДОР 2.10-2015 | «Порядок проведения паспортизации, разработки и актуализации технических паспортов автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» (приказ от 24.04.2015 № 63); |
| СТО АВТОДОР 2.2-2013 | «Рекомендации по прогнозированию интенсивности дорожного движения на платных участках автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» и доходов от их эксплуатации» (приказ от 12.04.2013 № 65); | СТО АВТОДОР 2.17-2015 | «Методические рекомендации по технико-экономическому обоснованию применения временных мостов (эстакад, путепроводов) на дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 15.07.2015 № 142); |
| СТО АВТОДОР 2.3-2013 | «Организация оценки технического состояния мостовых сооружений на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 16.04.2013 № 71); | СТО АВТОДОР 2.11-2015 | «Требования к подборам составов асфальтобетонных смесей для устройства нижних слоев покрытий и слоев оснований дорожных одежд» (приказ от 22.07.2015 № 148); |
| СТО АВТОДОР 2.5-2013 | «Рекомендации по ликвидации колеиности на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги» с цементобетонным покрытием» (приказ от 11.07.2013 № 139); | СТО АВТОДОР 10.6-2015 | «Комплексный динамический мониторинг жестких дорожных одежд. Правила проведения» (приказ от 22.07.2015 № 151); |
| СТО АВТОДОР 2.4-2013 | «Оценка остаточного ресурса жестких дорожных конструкций автомобильных дорог Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (приказ от 01.07.2013 № 127); | СТО АВТОДОР 2.18-2015 | «Требования к показателям физико-механических свойств асфальтобетонов для устройства нижних слоев покрытий и слоев оснований дорожных одежд» (приказ от 22.07.2015 № 150); |
| СТО АВТОДОР 10.1-2013 | «Определение модулей упругости слоев эксплуатируемых дорожных конструкций с использованием установки ударного нагружения» (приказ от 05.09.2013 № 179); | СТО АВТОДОР 2.23-2015 | «Рекомендации по проектированию и применению снегозадерживающих устройств на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 19 ноября 2015 г. № 260); |
| СТО АВТОДОР 7.1-2013 | «Зеленый стандарт Государственной компании «Автодор» (приказ от 05.09.2013 № 176); | СТО АВТОДОР 5.1-2015 | «Технические требования к аппарату приема платежей Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (приказ от 18 декабря 2015 г. № 295); |
| СТО АВТОДОР 10.3-2014 | «Метод оценки качества несущих оснований из необработанных вяжущими материалов по деформативности их поверхности на стадии приемочного контроля при устройстве дорожных одежд» (приказ от 29.04.2014 № 75); | СТО АВТОДОР 9.1-2015 | «Система качества Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (приказ от 30 октября 2015 г. № 241); |
| СТО АВТОДОР 2.9-2014 | «Рекомендации по проектированию, строительству и эксплуатации акустических экранов на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 16.09.2014 № 193); | СТО АВТОДОР 2.19-2015 | «Стальные конструкции мостовых сооружений. Технология сварки пролетных строений из атмосферостойкой стали марки 14ХГНДЦ» (приказ от 18 декабря 2015 г. № 291); |
| СТО АВТОДОР 8.5-2014 | «Технические и организационные требования к телекоммуникационным сервисам Государственной компании Российские автомобильные дороги» (приказ от 12.09.2014 № 190); | | |

| | |
|------------------------------|--|
| СТО АВТОДОР 8.6-2016 | «Организационная и технологическая поддержка процессов формирования информационных моделей автомобильных дорог на всех этапах жизненного цикла» (приказ от 7 апреля 2016 г. № 44); |
| СТО АВТОДОР 2.28-2016 | «Прогнозирование состояния эксплуатируемых автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» (приказ от 06.05.2016 № 67); |
| СТО АВТОДОР 2.22-2016 | «Требования к многофункциональным зонам дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» (приказ от 16.05.2016 № 70); |
| СТО АВТОДОР 2.25-2016 | «Каталог типовых конструкций нежесткой дорожной одежды для автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» (с изменениями, внесенными приказом от 16.05.2016 № 71); |
| СТО АВТОДОР 2.24-2016 | «Рекомендации по проектированию, строительству и эксплуатации композитных конструкций: ограждений, лестничных сходов, смотровых ходов и водоотводных лотков искусственных дорожных сооружений на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 25.05.2016 № 82); |
| СТО АВТОДОР 7.2-2016 | «Устройство защитных насаждений на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 07.06.2016 № 101); |
| СТО АВТОДОР 7.3-2016 | «Требования к устройству гидрботанических площадок на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 07.06.2016 № 102); |
| СТО АВТОДОР 2.6-2013 | «Требования к нежестким дорожным одеждам автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» (приказ от 19.07.2013 № 145 в редакции приказа от 10.06.2016 № 109); |
| СТО АВТОДОР 2.7-2016 | «Применение асфальтогранулята в асфальтобетонных смесях и конструктивных слоях дорожной одежды. Технические условия» (приказ от 17.08.2016 № 158); |
| СТО АВТОДОР 2.27-2016 | «Требования к ограничивающим пешеходным и защитным ограждениям на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 17.08.2016 № 160); |
| СТО АВТОДОР 7.4-2016 | «Требования к экодукам на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 01.09.2016 № 174); |
| СТО АВТОДОР 10.9-2016 | «Системы мониторинга накопления остаточных деформаций, тепло-влажностного режима, напряжений и давления в элементах дорожных конструкций» (приказ от 07 апреля 2016 г. № 43 в редакции приказа от 12 октября 2016 г. № 227); |
| СТО АВТОДОР 3.1-2016 | «Технологический и ценовой аудит инвестиционных проектов» (приказ от 29.11.2016 № 281); |

| | |
|------------------------------|--|
| СТО АВТОДОР 2.15-2016 | «Смеси асфальтобетонные и асфальтобетон дренажные. Технические условия» (приказ от 07.12.2016 № 287); |
| СТО АВТОДОР 7.5-2016 | «Требования к производственному экологическому контролю (мониторингу) на объектах Государственной компании «Автодор» (приказ от 11.01.2017 № 1); |
| СТО АВТОДОР 4.1-2013 | «Ограждение мест производства дорожных работ на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» (приказ от 11.01.2017 № 2); |
| СТО АВТОДОР 2.30-2016 | «Полимерно модифицированные битумы. Технические условия» (приказ от 11.01.2017 № 4); |
| СТО АВТОДОР 8.7-2017 | «Требования к подсистеме ИТС «Метеомониторинг» на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (приказ от 17.05.2017 № 111). |

1.8. ИННОВАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ

План долгосрочного развития Государственной компании опирается на инновационную политику компании. Инновационная политика Государственной компании определяет направления технологического проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог Государственной компании.

Руководящим документом Государственной компании в области инноваций и новых технологий является «Программа инновационного развития Государственной компании «Автодор» на 2016 – 2020 гг.». (далее – «Программа инновационного развития»). Основными задачами Программы инновационного развития являются:

- повышение уровня безопасности и надежности автомобильных дорог и объектов транспортной инфраструктуры для пользователей;
- снижение количества ДТП;
- внедрение современных технологий, новых продуктов, производственной, коммерческой и управленческой практики;
- создание инновационной транспортной инфраструктуры;
- оптимизация использования ресурсов, в том числе за счет увеличения срока эксплуатации автомобильных дорог;
- совершенствование процессов стандартизации и разработки нормативно-технической документации Государственной компании;
- развитие информационной и телекоммуникационной инфраструктуры (системы и способов оплаты проезда, интеллектуальные транспортные системы);
- внедрение систем контроля и управления качеством технологических процессов на всех стадиях жизненного цикла автомобильных дорог и объектов транспортной инфраструктуры.

Основными механизмами реализации Программы инновационного развития компании являются:

- привлечение инвесторов в проекты НИОКР;
- создание платформы для внедрения инновационных технологий, обеспечивающих взаимодействие с научными центрами, институтами и организациями, профильными вузами;
- совершенствование системы образования и повышения квалификации сотрудников компании.

Государственной компанией утвержден план научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) на 2017–2019 гг., в рамках которого будет создан интерактивный каталог инновационных технологий.

Создание единого каталога позволит повысить уровень анализа эффективности применения инновационных технологий на объектах компании, ускорить процесс их рассмотрения и внедрения, обеспечить публичное обсуждение проектов с привлечением экспертов.

Каталог позволит оперативно получать актуальную информацию как об уже внедренных инновациях, так и об инновациях, находящихся на рассмотрении.

Конечной целью реализации плана НИОКР является повышение проектных, технических, экологических параметров деятельности Государственной компании.

1.9. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

Государственной компанией уделяется повышенное внимание экологии дорожной деятельности, в целях повышения ее эффективности введена экологическая политика на период до 2030 г., действуют корпоративные экологические стандарты.

Стратегическими целями экологической политики Государственной компании являются сохранение естественных экологических систем и природных ресурсов на придорожных территориях и обеспечение рационального природопользования, экологической безопасности и энергоэффективности дорожной деятельности.

Этапы реализации Государственной компанией экологической политики:

- 1-й этап (2016 г.) – выполнение первоочередных мероприятий;
- 2-й этап (2017–2020 гг.) – стабилизация негативного воздействия автомобильных дорог компании на окружающую среду, снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций;
- 3-й этап (2021–2030 гг.) – достижение целевых показателей, обеспечивающих устойчивое развитие, экологическую безопасность, рациональное природопользование, энергоэффективность и инвестиционную привлекательность Государственной компании.

На сегодняшний день Государственной компанией в рамках мероприятий по охране окружающей среды осуществляются:

- восстановление поголовья ценных рыб в рамках строительства и реконструкции автомагистралей. Указанные мероприятия заключаются в возмещении ущерба водным биологическим ресурсам при строительстве автомобильных дорог. Так, в 2016 г. в Тверской области было выпущено почти 200 тысяч мальков стерляди. Общий вес выпущенных мальков составил около тонны. Ранее проводилось аналогичное мероприятие по возмещению ущерба, причиненного водным ресурсам при реконструкции автомобильной дороги М-1 «Беларусь» на участке км 33 – км 84, а в 2015 г. в рамках реализации проекта по строительству ЦКАД в Оку было выпущено 390 550 рыб общей массой 966,5 кг.
- организация систем отдельного сбора отходов на автомобильных дорогах Государственной компании. В рамках пилотного проекта на площадках отдыха автомобильной дороги М-4 «Дон» установлены контейнеры для отдельного сбора отходов.
- экологическое строительство МФЗ. В рамках строительства МФЗ Государственной компанией были разработаны стандарты при строительстве МФЗ, которые призваны обеспечить охрану окружающей среды при производстве строительно-монтажных работ и эксплуатации МФЗ, защиту от шума и устройство энергоэффективного стационарного освещения.
- создание экодуков. При реконструкции автомобильной дороги М-3 «Украина» на участке км 124 – км 173 завершено строительство экодука, т.е. платформы, перекрывающей дорогу сверху, засыпанную растительным грунтом и засаженную деревьями. Экодук обеспечивает естественную миграцию диких животных, которые обитают на прилегающих территориях. Для мониторинга миграции диких животных на экодуке установлена система видеонаблюдения.

1.10. ЗАКУПОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

1.10.1. ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАКУПОК ГОСУДАРСТВЕННЫМИ КОРПОРАЦИЯМИ (КОМПАНИЯМИ).

На текущий момент действует два основных правовых режима осуществления государственных закупок.

Экономика Российской Федерации характеризуется относительно высокой долей юридических лиц (коммерческих и некоммерческих организаций), созданных и/или контролируемых государством (Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации, муниципальными образованиями). С целью обеспечить прозрачность закупок такими субъектами, добиться экономической эффективности и реализовать эффективный контроль таких закупок, государство устанавливает формальные правила игры в области закупочной деятельности таких организаций (далее – государственные закупки, госзакупки).

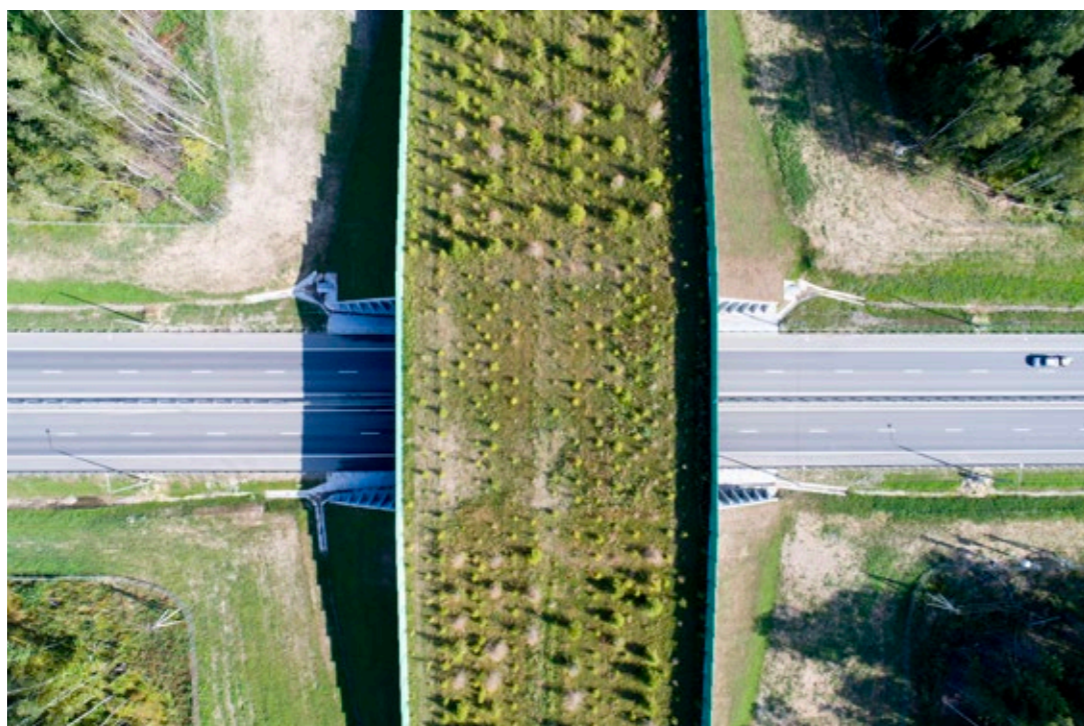
В соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»*.

Данный закон распространяется на государственные органы, бюджетные учреждения, государственные, муниципальные унитарные предприятия, органы управления государственным внебюджетным фондом, государственные казенные учреждения, а также ряд государственных корпораций (Росатом, Роскосмос) и иных лиц.

Непосредственно данным законом установлены основные требования к планированию, финансированию, процедурам проведения государственных закупок, порядок заключения и исполнения договора, заключенного по итогам закупочных процедур, и иные условия. В развитие положений Федерального закона принят ряд нормативных актов, регулирующих, в том числе, следующие вопросы:



Автодорога М-3.
Экодук



Автодорога М-3.
Экодук

*Далее – Закон № 44-ФЗ.

- a. размещение информации о закупках в единой информационной системе (ЕИС) в сети Интернет*;
- b. ведение реестра недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей)**;
- c. требования к обеспечению исполнения договора (например к банковским гарантиям)***;
- d. порядок обоснования (необходимости) государственных закупок****;
- e. критериальную систему при проведении конкурсных процедур*****;
- f. иные вопросы осуществления госзакупок.

На основе норм Закона № 44-ФЗ и подзаконных нормативных актов заказчик проводит конкретную закупку (т.е. в случае конкурса – разрабатывает на основе утвержденных конкурсных критериев и иных требований конкурсную документацию, размещает информацию о проведении конкурса в ЕИС, проводит конкурсный отбор и заключает договор с победителем конкурса).

*Постановление Правительства РФ от 12.10.2013 № 913 «Об утверждении Положения о размещении на официальном сайте Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети Интернет для размещения информации о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг информации, подлежащей размещению в единой информационной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд до ввода ее в эксплуатацию».

** Постановление Правительства РФ от 25.11.2013 № 1062 «О порядке ведения реестра недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей)».

***Постановление Правительства РФ от 08.11.2013 № 1005 «О банковских гарантиях, используемых для целей Федерального закона "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд"».

****Постановление Правительства РФ от 05.06.2015 №555 «Об установлении порядка обоснования закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд и форм такого обоснования».

*****Постановление Правительства РФ от 28.11.2013 № 1085 «Об утверждении Правил оценки заявок, окончательных предложений участников закупки товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

В соответствии с Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»* данный закон распространяется на:

- a. государственные корпорации, государственные компании (включая Государственную компанию «Автодор»), публично-правовые компании, субъекты естественных монополий;
- b. хозяйственные общества, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации, субъекта Российской Федерации, муниципального образования в совокупности превышает пятьдесят процентов, их дочерние общества (с долей более 50%), а также их дочерние общества второго уровня (с долей более 50%, принадлежащей дочерним обществам первого уровня);
- c. иные юридические лица в соответствии с Законом № 223-ФЗ.

Закон о закупках предлагает иную (по сравнению с Законом № 44-ФЗ) модель регулирования закупочной деятельности указанных выше лиц, закрепляя лишь самые общие принципы осуществления закупочной деятельности, а также важнейшие процедурные требования к осуществлению закупок. Основными принципами закупок по Закону о закупках являются:

- 1) информационная открытость закупки;
- 2) целевое и экономически эффективное расходование денежных средств;
- 3) отсутствие ограничения допуска к участию в закупке путем установления неизмеряемых требований к участникам закупки;
- 4) равноправие, справедливость, отсутствие дискриминации и необоснованных ограничений конкуренции по отношению к участникам закупки.

*Далее – Закон № 223-ФЗ, Закон о закупках.

**ЗАКОН О ЗАКУПКАХ
УСТАНАВЛИВАЕТ ВАЖНЫЕ
ТРЕБОВАНИЯ К ЗАКУПЧНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, В ТОМ ЧИСЛЕ:**

– **планирование закупок:** в соответствии с ч. 5.1 ст. 3, ч. 2 ст. 4 Закона № 223-ФЗ, договоры на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг заключаются заказчиком в соответствии с планом закупки, размещенным в единой информационной системе, при этом такой план закупки товаров, работ, услуг должен быть разработан на срок не менее чем один год в соответствии с формальными требованиями, установленными в соответствии с Законом о закупках*;

– **информирование о закупках:** установлены требования по размещению в единой информационной системе (официальный сайт www.zakupki.gov.ru) всей документации конкурсной/аукционной процедуры (извещения о проведении конкурса/аукциона, конкурсная/аукционная документация, проект договора, подлежащий заключению с победителем), а также информацию об изменении существенных условий договора, заключенного по итогам конкурентных процедур;

– **закупки у субъектов малого и среднего предпринимательства:** в соответствии с законом для ряда субъектов, осуществляющих госзакупки, обязательным является проведение закупок среди субъектов малого и среднего предпринимательства (данное обязательство должно быть учтено при планировании закупок), по результатам которого заказчик готовит соответствующую отчетность и осуществляет взаимодействие с акционерным обществом «Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства», осуществляющим деятельность в качестве института развития в сфере развития малого и среднего предпринимательства в соответствии с Федеральным законом от 24 июля 2007 года № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации»;

– **закупки инновационной продукции:** на основании Закона о закупках в ряде случаев для заказчиков устанавливается правило о планировании и осуществлении закупок инновационной продукции (не ниже определенной доли общегодового объема закупок).

Основные требования к планированию, осуществлению закупок, включая требования к процедуре, документальному оформлению, конкурсным и иным аналогичным критериям при осуществлении закупочной деятельности должны быть установлены положением о закупках. Каждый заказчик самостоятельно разрабатывает для себя правила проведения закупок с учетом особенностей своей хозяйственной деятельности в порядке закупочной деятельности.

*См. Постановление Правительства РФ от 17.09.2012 № 932 «Об утверждении Правил формирования плана закупки товаров (работ, услуг) и требований к форме такого плана».

1.10.2. ПОРЯДОК ЗАКУПЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

Во исполнение требований Закона о закупках и в развитие его положений, Государственной компанией принято в установленном порядке собственное положение о закупках «Порядок закупочной деятельности Государственной компании «Автодор»*.

Порядок закупочной деятельности Государственной компании утвержден решением наблюдательного совета Государственной компании (протокол № 38 от 13.08.2012 (с последующими изменениями и дополнениями)**.

Порядок закупочной деятельности Государственной компании «Автодор»*** служит регулятором деятельности Государственной компании при закупочных процедурах в обеспечение целевого и экономически эффективного расходования средств компании. Порядок регламентирует правила закупки при заключении Государственной компанией договоров, а также утверждает квалификационные требования к участникам закупки, критерии и порядок оценки их заявок в зависимости от предмета закупки.

Порядком закупочной деятельности предусмотрены следующие основные способы проведения закупок: открытый аукцион в электронной форме, открытый одноэтапный конкурс, открытый двухэтапный конкурс (для инвестиционных соглашений), запрос котировок цен (при начальной цене договора не выше 1 млн руб.). В исключительных случаях – запрос предложений (при необходимости выбора поставщика) и закрытый аукцион/конкурс (при наличии в документации сведений, относящихся к государственной тайне).

Порядком закупочной деятельности предусмотрены общие, типовые (стандартные) перечни квалификационных требований к участникам закупки, критерии конкурса и особенности оценки закупочных заявок. Особенно следует отметить, что в Порядок закупочной деятельности включено описание и условия основных типов инвестиционных соглашений, используемых Государственной компанией (для данных соглашений также предусмотрены соответствующие требования к участникам конкурса, критерии конкурса и порядок расчета конкурсных баллов).

*Порядок закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденный решением наблюдательного совета Государственной компании (протокол № 38 от 13.08.2012 (с последующими изменениями и дополнениями).

**Порядок закупочной деятельности доступен по адресу http://russianhighways.ru/tenders/procurement/regulatory_documents/.

***Далее – ПЗД.

1.10.3. ПРАКТИКА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ЗАКУПНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

С целью создания оптимальной структуры инвестиционного соглашения Государственной компании «Автодор» важно иметь обратную связь от потенциальных участников конкурсов, получать от них конструктивные предложения. Для решения этой задачи практика работы компании предусматривает следующие меры и мероприятия:

- 1) публичные обсуждения конкурсных документаций крупных инвестиционных проектов. Такие обсуждения проводятся при участии Министерства транспорта Российской Федерации в рамках Экспертного совета по инвестициям в расширенном составе. В обсуждении участвует широкий круг потенциальных участников конкурсов – представители инвестиционных, строительных, консалтинговых и финансовых компаний как российских, так и международных;
- 2) привлечение экспертов от общественности в состав конкурсной комиссии для контроля за заключением крупных соглашений Государственной компанией;
- 3) привлечение иностранных организаций, обладающих современными технологиями и управленческими компетенциями, к участию в конкурсах и аукционах на строительство автомобильных дорог Государственной компании;
- 4) обеспечение публичности. В соответствии с требованиями закона о закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц Государственная компания размещает информацию о закупках на официальном сайте www.zakupki.gov.ru и на Интернет-сайте Государственной компании www.russianhighways.ru, а также на сайте электронной площадки www.etp-avtodor.ru. Кроме того, Государственная компания проводит инвестиционные конкурсы в электронной форме, чтократно повышает прозрачность и подконтрольность таких процедур (в качестве примера можно привести инвестиционный конкурс на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке км 633 – км 715 (обход с. Лосева и г. Павловска, Воронежская область);
- 5) поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства.

В целях придания публичности закупочной деятельности Государственной компанией в марте 2014 г. создан Экспертный совет по вопросам обеспечения эффективности закупок, проводимых Государственной компанией, который отвечает за общественный аудит эффективности проводимых закупок на предмет привлечения субъектов малого и среднего предпринимательства, а также на предмет использования передовых технологических решений.

В ряде случаев Государственная компания для обоснования предмета закупки и определения наиболее оптимальной структуры проекта осуществляет технический и ценовой аудит проектов. В рамках данного аудита (проводится привлекаемым Государственной компании аудитором или аудиторами) осуществляется независимая оценка технических и иных решений проекта, осуществляется экспертиза проектно-сметной документации и даются рекомендации, которые подлежат учету при определении финальной организационно-технической, правовой и финансовой структуры проекта. В отношении технологического и ценового аудита Государственной компанией разработан собственный стандарт СТО АВТО-ДОР 3.1-2016 «Технологический и ценовой аудит инвестиционных проектов»*. Также могут проводиться и отдельные экспертизы правовой и финансовой структуры проектов.

Государственной компанией разработан план мероприятий по противодействию коррупции. На сайте компании размещены нормативные правовые и иные акты в сфере противодействия коррупции, а также форма обратной связи для сообщений о фактах коррупции. Публикуются сведения о доходах, расходах, имуществе и обязательствах имущественного характера сотрудников Государственной компании. Кроме того, Государственная компания осуществляет целенаправленное внедрение системы антимонопольного комплаенса, в первую очередь нацеленного на обеспечение прозрачности и эффективности системы закупки Государственной компании**.

Информация о закупочной деятельности Государственной компании (как в части планирования, так и в части осуществления) общедоступна и размещается на сайте Государственной компании***.

Важно отметить, что порядок закупочной деятельности Государственной компании не распространяется на концессионные конкурсы, порядок проведения которых регулируется исключительно положениями Федерального закона о концессионных соглашениях (№115-ФЗ).

Результаты закупочной деятельности Государственной компании высоко оценены профессиональным сообществом. Государственная компания неоднократно становилась одним из лидеров рейтинга прозрачности закупочной деятельности государственных структур и коммерческих компаний и получала соответствующие награды.

* http://russianhighways.ru/about/normative_base/govcompany_standarts/prikaz281ot291116.pdf.

** Более подробно см. соответствующий раздел на сайте Государственной компании - http://russianhighways.ru/tenders/procurement/about/presentation_Avtodor_complaens.ppt.

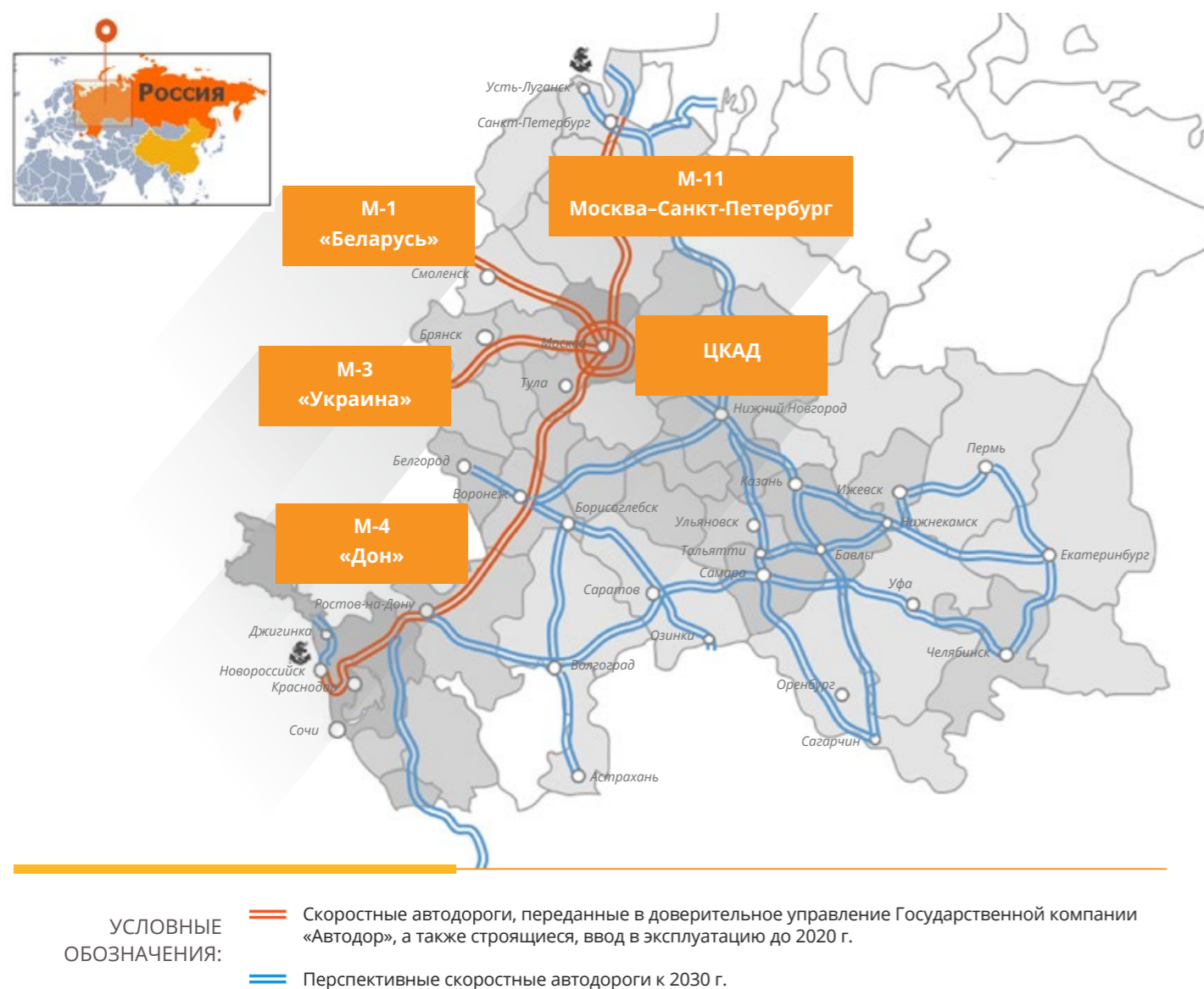
***https://russianhighways.ru/tenders/procurement/list_of_lots.

1.11. СТРАТЕГИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Государственная компания «Автодор» в настоящее время является одним из движущих факторов развития автодорожной сферы в России. Госкомпания — крупная компания в сфере дорожного строительства, не имеющая аналогов в России и управляющая 3 тыс. км автомобильных дорог. Учитывая текущее состояние рынка и место Государственной компании, один из основных вызовов, влияющих на реализацию Стратегии – увеличение темпов и объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог в целях скорейшего развития автодорожной инфраструктуры.

В период действия существующей Программы деятельности Автодор предполагается создание к 2021 г. сети скоростных автомобильных дорог общей протяженностью до 4000 км. Стратегия Государственной компании «Российские автомобильные дороги» предполагает расширение данной сети до 12000 км к 2030 г. и обеспечить связь скоростными автомобильными дорогами крупнейших агломераций и промышленных центров европейской части России.

Перспективная сеть автомагистралей и скоростных автомобильных дорог к 2030 году



ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ КАК ОСОБЫЙ СУБЪЕКТ В РАЗВИТИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ В РОССИИ В ЦЕЛОМ И АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЧАСТНОСТИ ПРОДЕЛАЛА ДОЛГИЙ ПУТЬ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ВОЗЛОЖЕННЫХ НА НЕЕ ЗАДАЧ.

За относительно небольшой период компанией осуществлен качественный рывок в использовании новых подходов к организационно-правовому и финансовому структурированию инфраструктурных проектов, расширению объемов привлекаемого внебюджетного финансирования.

В связи с этим возникает вопрос о долгосрочном планировании деятельности Государственной компании с учетом целей, закрепленных в Федеральном законе от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», и социально-экономических вызовов, встающих перед страной.

Разработка данного вопроса находит свое отражение в Стратегии развития Государственной компании «Российские автомобильные дороги» до 2030 г. (далее – Стратегия). Как локальный документ Государственной компании Стратегия отвечает всем требованиям российского законодательства и принят в соответствии с ним. Система стратегического планирования Государственной компании основывается на принципах единства и целостности принципов и методологии организации и функционирования системы стратегического планирования, порядка стратегического планирования и формирования отчетности о реализации Стратегии, преемственности и непрерывности разработки и реализации стратегий и программ с учетом результатов реализации ранее принятых документов стратегического планирования и с учетом этапов их реализации, результативности и эффективности способов и методов достижения целей с наименьшими затратами ресурсов, ответственности за своевременность и качество разработки и корректировки Стратегии, прозрачности (открытости) стратегического планирования, подлежащего официальному опубликованию, реалистичности при определении целей и задач развития Государственной компании в Стратегии с учетом возможности достижения целей и решения задач в установленные сроки с учетом ресурсных ограничений и рисков, измеримости целей, т.е. возможность оценки достижения целей развития Государственной компании с использованием количественных и (или) качественных целевых показателей и соответствия показателей целям, определенным в Стратегии.

Стратегия ставит перед собой определенные основополагающие задачи, к которым относятся

- координация действий участников стратегического планирования и руководства Государственной компании,
- определение внутренних и внешних условий, тенденций, ограничений и возможностей и других параметров, влияющих на развитие Государственной компании,
- определение миссии, видения и целей Государственной компании на период до 2030 г.,
- выбор путей и способов достижения целей, обеспечивающих наибольшую эффективность использования ресурсов;
- определение порядка формирования плана реализации Стратегии,
- определение ресурсов для достижения целей, организация мониторинга и контроля реализации Стратегии.

Для начала следует очертить те вызовы, которые повлияли на содержание Стратегии и ее реализацию. В первую очередь это необходимость увеличения темпов и объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог, что влечет за собой другие вызовы – необходимость увеличения объема привлекаемых внебюджетных средств в целях снижения нагрузки на федеральный бюджет при реализации крупных инфраструктурных проектов в автодорожной отрасли и решение проблем, связанных со сложностями привлечения долгосрочного негосударственного финансирования. Перечень этих проблем широк и заключается в ограниченности доступных для привлечения средств инвесторов на внутреннем и внешнем рынках в условиях сложной макроэкономической ситуации, в инфляционных и валютных рисках, потенциально увеличивающих стоимость реализации инвестиционных проектов за счет увеличения закупочных цен на импортные материалы и оборудование, сложностях синхронизации финансирования реализации проектов ГЧП (например, реализуемых в рамках «контрактов жизненного цикла») с долгосрочным и негибким бюджетным процессом, а также с формированием и реализацией государственных программных и стратегических документов, недостаточном опыте частных партнеров по привлечению иностранных институциональных инвесторов к реализации проектов в форме ГЧП, ограничениях по участию иностранных компаний в качестве частных партнеров, а также в отсутствии единой системы планирования и управления ГЧП проектами, что может привести к возникновению риска конкуренции между проектами при отсутствии единого планирования.

Стратегические цели Государственной компании

Для полноценного ответа на указанные вызовы Государственная компания должна расширять масштаб операций (продуктовую диверсификацию и географическую экспансию) и корректировать модели финансирования (инвестиционной политики). В связи с этим Государственная компания сформулировала систему целей, выделив инфраструктурные и инвестиционные элементы, которые определяют круг задач в рамках каждой из стратегической целей.

Инфраструктурный элемент – формирование и обеспечение эффективного функционирования протяженной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в Российской Федерации, соединяющей основные центры экономической активности рекреации и обеспечивающей интеграцию Российской Федерации в мировую транспортную систему.

Инвестиционный элемент цели – эффективное использование средств и привлечение внебюджетных инвестиций для реализации проектов автомагистралей и скоростных автомобильных дорог.

Указанные элементы формируют общую цель Государственной компании – стать глобальным инфраструктурным инвестиционным холдингом, реализующим стратегические цели государства и общества, в том числе занимающимся привлечением инвестиций в строительство, а также проектированием, строительством и эксплуатацией автомагистралей и скоростных автомобильных дорог и придорожной инфраструктуры в Российской Федерации и за рубежом.

Для достижения общей цели Стратегия ставит перед Государственной компанией определенные задачи, которые по своей сути можно разделить на инфраструктурные, финансовые и бизнес-корпоративные. Говоря об инфраструктурных задачах, следует указать, что они в первую очередь обеспечивают исполнение государственных задач, безопасность дорожного движения, экологическая безопасность, инновационная деятельность и инфраструктурное лидерство. К ним относятся формирование привлекательной для пользователей современной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, создание современной, привлекательной для пользователей, сопутствующей сервисной инфраструктуры, повышение качества проектирования, строительства и эксплуатации автомагистралей, скоростных автомобильных дорог и придорожной инфраструктуры, внедрение инновационных технологий при проектировании, строительстве и реконструкции автомобильных дорог и создание технически современной инфраструктуры под новые виды транспорта. Финансовые задачи, обеспечивающие инвестиционную деятельность, призваны увеличить объем привлекаемых инвестиций в проекты строительства автомагистралей и скоростных автомобильных дорог и придорожной инфраструктуры и получить инвестиционный ресурс на развитие компании за счет развития существующих и перспективных видов деятельности. Бизнес-корпоративная составляющая общей цели Государственной компании ставит задачи: войти в число лидеров новых коммерчески привлекательных сегментах рынка, обеспечить вовлеченность каждого сотрудника в достижение цели Государственной компании «Автодор» и создать внутрикорпоративную среду и культуру, привлекательную для высококвалифицированных специалистов.



Автодорога М-3

Финансовое обеспечение Стратегии

Поставленные задачи требуют определенного ресурсного обеспечения. Для Государственной компании вводятся два основных индикатора финансовой устойчивости: покрытие процентных затрат и соотношение долга к операционной прибыли. Покрытие процентных затрат характеризует способность организации обслуживать свои долговые обязательства и является одним из ключевых показателей для оценки кредитоспособности компании. Соотношение долга к операционной прибыли является ключевым параметром для выпуска и присвоения рейтинга облигаций. На основе анализа этих индикаторов для зарубежных компаний-аналогов для Государственной компании приняты следующие целевые значения:

- покрытие процентных затрат более 2;
- соотношение долга к операционной прибыли в диапазоне 1,5–3,0.

Проведение анализа финансовых индикаторов при реализации Стратегии позволит не только более качественно оценить привлекательность проектов по строительству и эксплуатации автомобильных дорог, но и управлять финансовыми потоками для соответствия ожиданиям инвесторов относительно кредитной устойчивости компании в целом.

Стратегия предполагает, что помимо частных инвесторов-концессионеров, участвующих в проектах Государственной компании на основе схем ГЧП, ключевыми источниками внешнего финансирования на период до 2020 г. должны стать национальные институциональные инвесторы: Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), ФНБ, Внешэкономбанк (ВЭБ), инвестиционные подразделения национальных кредитных институтов.

Можно выделить пять возможных групп институциональных инвесторов для проектов Государственной компании (в порядке убывания потенциала привлечения инвестиций на начальном этапе развития):

- государственные фонды (ФНБ, РФПИ, ВЭБ);
- инвестиционные подразделения банков;
- фонды прямого инвестирования (private equity);
- промышленные группы – стратегические инвесторы;
- пенсионные фонды.

Для возможности привлечения внешнего финансирования на российском рынке инвестиционные проекты Государственной компании должны соответствовать основным качественным и количественным параметрам. В период реализации Стратегии активное привлечение международных инвесторов должно стать одним из источников финансирования крупных инфраструктурных проектов, в том числе инфраструктурных и суверенных фондов.

Наличие у Государственной компании к этому времени успешной истории проектирования, строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог будет способствовать повышению интереса международных игроков и служить гарантией будущих успешных коммерческих и управленческих решений для каждого нового проекта.

Объем мирового рынка прямых иностранных инвестиций в 2014 г. составил 1,23 трлн долл., что на 16% ниже уровня 2013 г. Для реализации Стратегии необходимо рассматривать рынок инвестиций в инфраструктурные объекты, составляющий ≈1% от общего объема рынка инвестиций. Основными игроками на инвестиционном рынке в области инфраструктуры являются инфраструктурные фонды, пенсионные фонды (государственные и частные) и суверенные фонды.

Научно-техническое развитие Государственной компании

Для повышения качества автодорог, их долговечности и безопасности, а также снижения затрат на их строительство и содержание Государственная компания будет уделять особенное внимание научно-технологическому развитию. Оно сфокусировано на формировании инновационной инфраструктуры; управлении качеством выполнения проектно-изыскательных работ (ПИР), строительно-монтажных работ (СМР) и эксплуатации; повышении надежности и эксплуатационного ресурса дорожных конструкций; мониторинге и управлении транспортными потоками, совершенствовании системы взимания платы; безопасности и энергоэффективности автомобильных дорог. Основные мероприятия научно-технологического развития определяются инновационной политикой Государственной компании.

Корпоративное совершенствование

Со стратегической точки зрения изменение модели деятельности Государственной компании потребует соответствующего изменения ее организационной модели, как холдинга и как самостоятельного юридического лица. В соответствии с задачей диверсификации источников финансирования и увеличения доходов от собственных видов деятельности, нерыночные единицы, способные оказывать услуги на внешнем рынке, и для которых внешний рынок существует, должны стать рыночными единицами. В целевой управленческой структуре дочерние общества будут работать не только на внутреннего, но на внешнего клиента. Организационная структура Государственной компании «Автодор» как самостоятельной единицы будет подвергаться изменениям в зависимости от того или иного этапа реализации Стратегии, поскольку цель организационной структуры состоит в том, чтобы обеспечить достижение стоящих перед организацией стратегических целей. Проектирование структуры будет базироваться на стратегических планах Государственной компании. Поскольку с течением времени стратегии отдельных видов деятельности меняются, то понадобятся соответствующие изменения и в организационной структуре Государственной компании.

Кадровое и социальное планирование

В вопросах кадровой стратегии основной задачей Государственной компании является эффективная реализация стратегических целей компании с привлечением необходимого персонала, обладающего необходимой квалификацией и мотивацией на эффективную работу. Стратегия исходит из того, что только при наличии грамотного, мотивированного, ответственного персонала возможно достижение поставленных Государственной компании стратегических целей как в части формирования и управления сетью дорог, так и в части привлечения и эффективного использования частного финансирования для строительства и эксплуатации автомагистралей и скоростных автомобильных дорог и других приоритетных направлениях деятельности. В рамках кадровой стратегии Государственной компании выделяются три ключевые задачи:

- привлечение лучших кадров на рынке труда – создание такой системы управления персоналом, при которой Государственная компания будет иметь репутацию лучшего работодателя в глазах как текущих, так и потенциальных сотрудников, потребителей услуг, поставщиков и подрядчиков, а также прочих контрагентов в таких аспектах, как корпоративная культура, компенсация труда, развитие компетенций персонала;
- эффективная мотивация персонала – разработка и внедрение комплексной системы материальной и нематериальной мотивации каждого сотрудника на достижение целей Государственной компании;
- профессиональное развитие – создание условий для повышения производительности труда сотрудников, включая программы автоматизации, развития и повышения компетенций и программы ротации.

СТРАТЕГИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ДВЕ КЛЮЧЕВЫЕ СФЕРЫ, КОТОРЫЕ ПРИЗВАНЫ ГАРМОНИЧНО ДОПОЛНЯТЬ ДРУГ ДРУГА, – ВНУТРЕННЮЮ И ВНЕШНЮЮ.

Обе сферы должны быть направлены на формирование Государственной компании как ответственного работодателя и важнейшего института устойчивого развития, гарантирующего социальную справедливость и бережное отношение к обществу. Несмотря на то что элементы внутренней социальной политики в значительной степени пересекаются с элементами кадровой политики Государственной компании, ее цели и задачи намного шире. В рамках внутренней социальной политики акцент использования ее механизмов и инструментов смещается с увеличением вовлеченности и мотивации работников к достижению стратегических целей компании. Предоставление добровольного медицинского страхования, создание условий для занятий спортом становятся, кроме прочего, инструментами развития ответственного отношения сотрудников к своему здоровью и здоровью членов своих семей и общества в целом и инструментами продвижения здорового образа жизни в регионах присутствия Государственной компании. Реализация внешней социальной политики Государственной компании основывается на признанных на международном уровне принципах КСО13.

Задачами социальной политики являются обеспечение достойного уровня жизни в регионах присутствия Государственной компании и достижение общественно полезных долгосрочных целей, развитие местных сообществ, способствование распространению положительных внешних эффектов деятельности Государственной компании на другие территории, продвижение честных практик ведения бизнеса и обеспечение устойчивого развития, защита окружающей среды и экономию невозобновимых ресурсов, защита культурного наследия, обеспечение населения услугами высокого качества, построение добросовестных и взаимовыгодных отношений со всеми заинтересованными сторонами, учет общественных ожиданий и общепринятых этических норм в практике ведения дел, обеспечение прав работников и содействие повышению их профессиональной квалификации и предоставление помощи социально незащищенным группам граждан.

Основными механизмами внедрения принципов корпоративной социальной ответственности (далее – КСО) и распространения их на партнеров Государственной компании, инструментами реализации внешней социальной политики являются: внедрение принципов КСО, предусмотренных стандартом ISO 26000:201014, предоставление нефинансовой отчетности на основе стандартов GRI15, распространение принципов КСО среди субподрядчиков Государственной компании и поставщиков более низких уровней, содействие внедрению ими принципов КСО в их деятельность с целью последовательного обеспечения возможности учета следованию принципам КСО на различных этапах реализации инфраструктурных проектов, а также реализация или поддержка социально и экологически значимых проектов и инициатив, поддержка благотворительных фондов и инициатив сотрудников в сфере благотворительности и проведение благотворительных мероприятий.

Конкуренты и партнеры Государственной компании

Как с точки зрения привлечения инвестиций, так и с точки зрения российского рынка скоростного перемещения и транспортных услуг к конкурентам Государственной компании можно отнести Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), на которое возложено управление почти всем дорожным хозяйством России. В ведении Росавтодора находится 95% от общей протяженности дорог общего пользования федерального значения, Росавтодор также вправе выступать концедентом от имени Российской Федерации в отношении участков федеральных автомобильных дорог общего пользования. Таким образом, Росавтодор конкурирует с Государственной компанией по объемам предложения услуги, однако конкурентным преимуществом Государственной компании является более высокое качество предоставляемых услуг, в том числе, обусловленное использованием наиболее современной дорожной одежды, передовых технологий дорожного строительства, а также применением контрактов жизненного цикла при строительстве дорог, стимулирующих строительных подрядчиков к ответственному исполнению взятых на себя обязательств и снижающих вероятность роста потребительской неудовлетворенности от услуги в результате ускоренного износа дорожного покрытия.

Для реализации стратегических целей Государственной компании требуется заниматься поиском и привлечением необходимых источников государственного и внебюджетного финансирования. Привлечение внебюджетного финансирования возможно при условии хороших прогнозов трафика на дорогах Государственной компании. Тем самым в конкуренции за привлечение бюджетных и внебюджетных средств в проекты Государственной компании конкурентами являются другие компании, реализующие проекты по созданию и/или развитию объектов капитального строительства транспортной, энергетической и инженерной инфраструктуры. Особая привлекательность вложений государственных средств в развитие автотранспортной инфраструктуры связана с высоким мультипликативным эффектом для смежных отраслей экономики. Более того, использование бюджетных средств при реализации портфеля пилотных проектов Государственной компании является необходимым условием для налаживания механизмов и снижения рисков реализации проектов, и, как следствие, дальнейшего привлечения внебюджетных инвестиций в проекты компании.

**РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
КОМПАНИИ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ
ПОДДЕРЖКИ СО СТОРОНЫ
ОСНОВНЫХ ГРУПП ПАРТНЕРОВ.
В РОЛИ ОСНОВНОГО ПАРТНЕРА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ,
В ИНТЕРЕСАХ КОТОРОГО
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ
ОСУЩЕСТВЛЯЕТ СВОЮ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ВЫСТУПАЕТ
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ В ЛИЦЕ
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ
И РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ.**

К интересам представителей власти относится, прежде всего, контроль за эффективным использованием бюджетных средств и качеством объектов дорожной инфраструктуры. В рамках взаимодействия с органами региональной власти Государственная компания уделяет большое внимание формированию и учету общественного мнения, проработке вопросов экологических и социальных эффектов реализации проектов на развитие региона. В ходе выполнения своей деятельности Государственная компания привлекает к сотрудничеству различные категории инвесторов для совместной реализации проектов на основе механизмов ГЧП. К числу соинвесторов Государственной компании относятся финансовые институты (банки, инвестиционные и пенсионные фонды и др.), крупные зарубежные и российские инвестиционно-строительные компании, компании-операторы автомобильных автодорог (в том числе платных участков). В рамках совместной работы с инвесторами происходит формирование бизнес-подхода и налаживание инвестиционных схем реализации проектов с целью снижения рисков реализации и повышения привлекательности проектов с точки зрения доходности. Партнерами Государственной компании также выступают подрядные организации, занимающиеся строительством автомобильных дорог и объектов дорожной инфраструктуры в рамках реализации проектов компании. Ввиду заинтересованности подрядных организаций в поддержании стабильного спроса на свои услуги, важным условием сотрудничества с ними является проработка прозрачных контрактных механизмов, предусматривающих увязку оплаты контрактов с достигаемыми транспортно-эксплуатационными показателями объекта. Подобный подход позволит наиболее эффективно производить отбор надежных партнеров, нацеленных на долгосрочное сотрудничество.



Автодорога М-4.
Развязка

Управление стратегическими рисками

Деятельность Государственной компании сопряжена с рядом стратегических рисков – как внешних, так и внутренних, способных негативно повлиять на достижение Государственной компанией стратегических целей. В ответ на каждый риск, за исключением рисков с низкой вероятностью наступления и незначительным влиянием на достижение стратегических целей, должны быть определены ключевые направления усилий для снижения вероятности наступления риска или его негативных последствий.

Стратегические риски, которым подвержена деятельность Государственной компании, можно разделить на внешние и внутренние. Внешние (систематические, или рыночные) риски – это риски, не зависящие от деятельности компании. Эти риски возникают при смене отдельных стадий экономического цикла, изменении конъюнктуры финансового рынка и т.д. Внутренние (несистематические, или специфические) риски – это риски, зависящие от деятельности конкретной компании. Они могут быть связаны с неэффективной структурой активов и капитала, чрезмерной приверженностью к рисковым (агрессивным) операциям с высокой нормой прибыли, недооценкой хозяйственных партнеров и другими факторами, отрицательные последствия которых в значительной мере можно предотвратить за счет эффективного управления рисками.

Стратегия на основе проведенной оценки установила, что критичными для Государственной компании рисками являются: ухудшение экономической ситуации и снижение объема бюджетных средств. Для каждого риска определены мероприятия, позволяющие снизить вероятность наступления риска, а также уменьшить ущерб, наносимый соответствующим риском в случае его наступления.

Приоритетные шаги реализации Стратегии

Стратегия как основополагающий документ Государственной компании требует планомерной реализации. Развитие Государственной компании на основе Стратегии потребует определенных шагов. Сама Стратегия выделяет в качестве приоритетных разработку плана реализации стратегии на среднесрочный период, системы (регламентов) взаимодействия с дочерними и зависимыми обществами и стратегий дочерних компаний, процессной модели и программ развития функций с фокусированием на развитии компетенций, системы управления, повышения качества и снижения затрат, системы регламентирующих и методических документов в соответствии с процессной моделью, целевой системы управления эффективностью и системы мотивации, системы обучения персонала, внедрение проектной системы управления, системы управления научно-технологическим развитием, а также доработку целевой организационной модели с учетом процессной модели, программ развития функций и внедрения проектной системы управления, формализацию научно-технологической политики и определение целевой корпоративной культуры, разработку программы перехода к ней и корпоративного кодекса.

РАЗДЕЛ II. ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОГРАММЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

2.1. ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

Программа деятельности Государственной компании (далее – Программа) – нормативно-правовой документ, определяющий основные направления, целевые индикаторы и показатели деятельности Государственной компании на долгосрочный период (2010–2021 гг.). Данный документ содержит полную информацию о деятельности Государственной компании в периоде, определяемом Программой:

перечень мероприятий по строительству и реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог Государственной компании, очередность и сроки их проведения;

целевые индикаторы и показатели деятельности Государственной компании;

источники финансирования деятельности Государственной компании, в том числе по видам деятельности, включая планируемые объемы субсидии из федерального бюджета, внебюджетных средств (прямые заимствования Государственной компании и средства частных инвесторов) и имущественных взносов Российской Федерации;

описание инвестиционных проектов Государственной компании, в том числе описание целей и задач проекта, объем инвестиций и источники их финансирования, основные ожидаемые результаты и сроки реализации проекта;

планируемый объем доходов от сбора платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог;

баланс поступлений и расходов по видам деятельности Государственной компании;

показатели общественной, коммерческой и бюджетной эффективности деятельности Государственной компании.

Программа утверждается решением Правительства Российской Федерации. Действующая Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010–2021 гг.) утверждена распоряжением Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. № 2146-р (в редакции, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 13 октября 2017 г. № 2243-р).

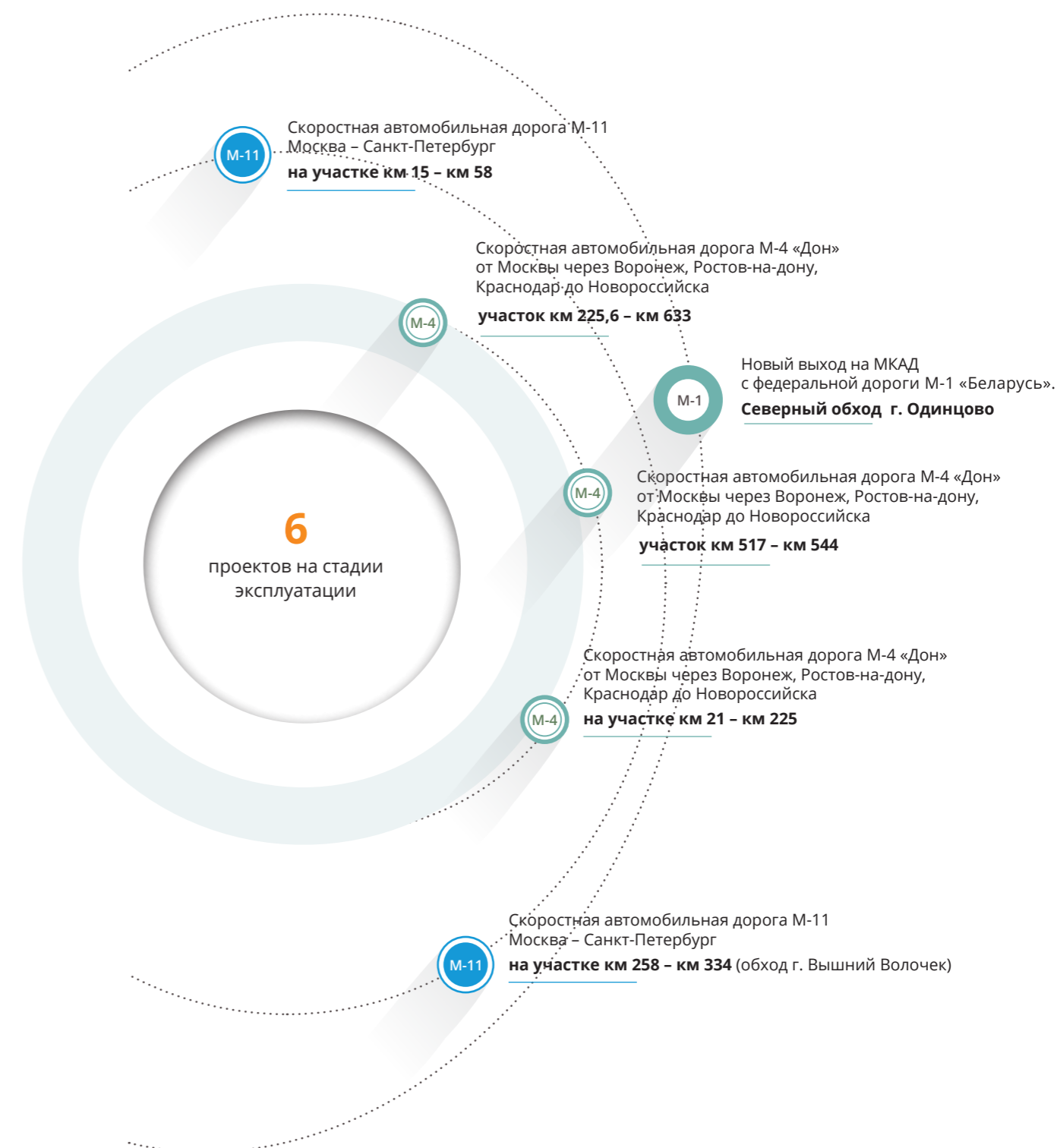
Ключевая цель Программы – создание условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности отраслей экономики и улучшения жизни населения за счет формирования сети магистральных и скоростных автомобильных дорог Российской Федерации, обеспечивающих спрос на перевозки требуемыми показателями скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей. Таким образом, в рамках выполнения Программы Государственной компанией на территории Российской Федерации будет создана развитая сеть современных скоростных автомобильных дорог I технической категории протяженностью 2,91 тыс. км, соединяющей Москву с основными центрами экономической активности стран СНГ, Европы и Азии, способная удовлетворить потребности общества и экономики в целом в качественных транспортных услугах, повысить безопасность дорожного движения и, соответственно, мобильность и деловую активность населения и создать новые возможности в области автомобильных грузоперевозок.

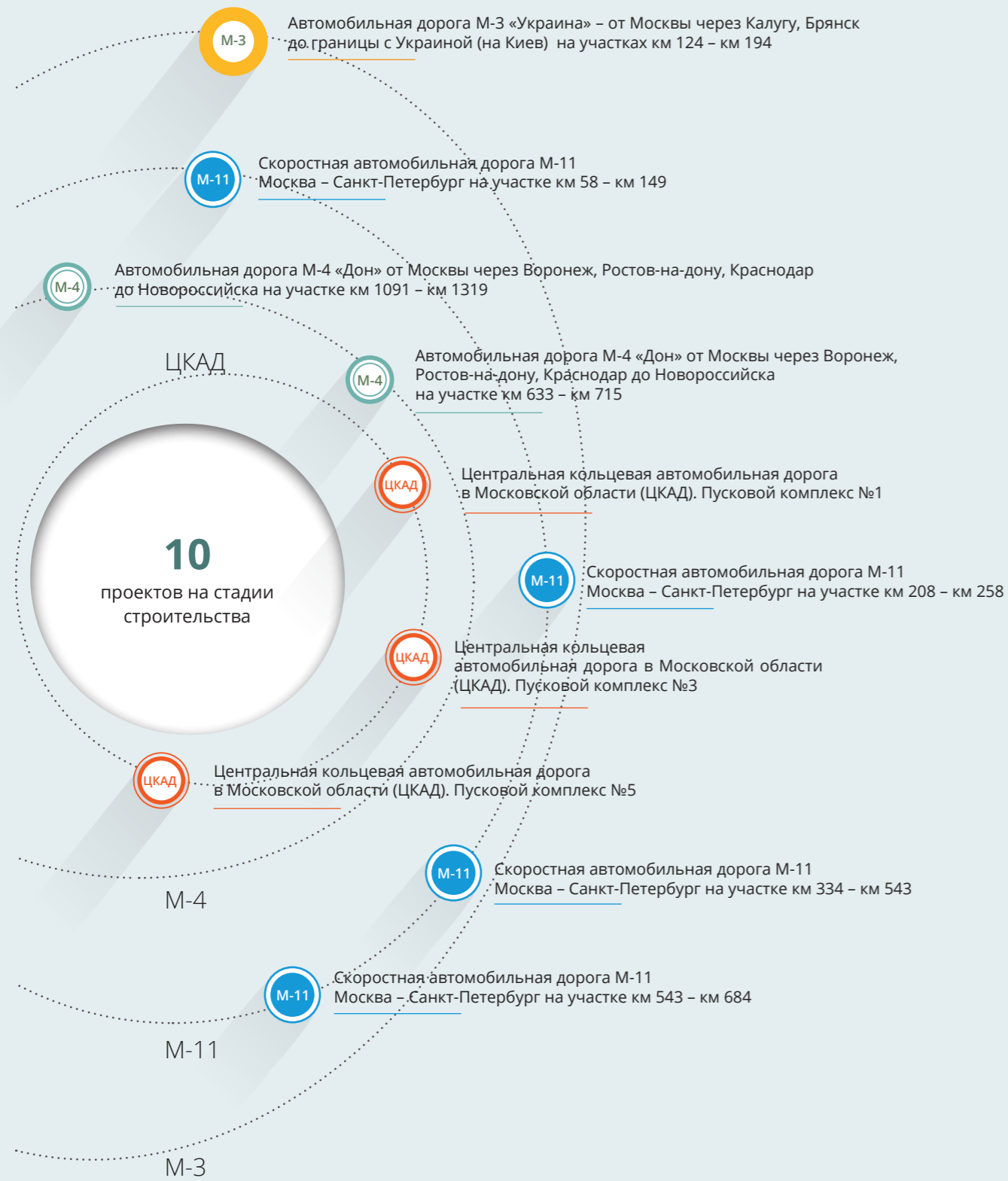
Целевые индикаторы и показатели Программы соотносятся с целевыми индикаторами и показателями подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 гг.)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2021 гг.)». В ходе реализации Программы предусматривается регулярное проведение мониторинга целевых индикаторов и показателей с целью их уточнения и корректировки с учетом фактического срока передачи автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании, утвержденных объемов бюджетного финансирования, а также с учетом достигнутых результатов Программы.

В рамках реализации Программы до 2021 г. Государственная компания планирует осуществить комплекс работ по предпроектной подготовке, проектированию, подготовке территории, строительстве и/или реконструкции, комплексному обустройству следующих автомагистралей и скоростных автомобильных дорог для организации их эксплуатации на платной основе:

- М-1 «Беларусь» – от Москвы до границы с Республикой Беларусь (на гг. Минск, Брест);
- М-3 «Украина» – от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев);
- М-4 «Дон» – от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска, включая строящуюся соединительную автомобильную дорогу от М-4 «Дон» до аэропорта Домодедово;
- М-11 – строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург;
- А-113 – строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область);
- строящиеся автомобильные дороги для обеспечения комплексного развития Новороссийского транспортного узла;
- строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань (на участке обхода г. Балашиха и г. Ногинск);
- прочие перспективные проекты.

В рамках исполнения указанного комплекса работ Государственной компанией с момента создания было реализовано и/или находится на различных стадиях подготовки и реализации 20 инвестиционных проектов.



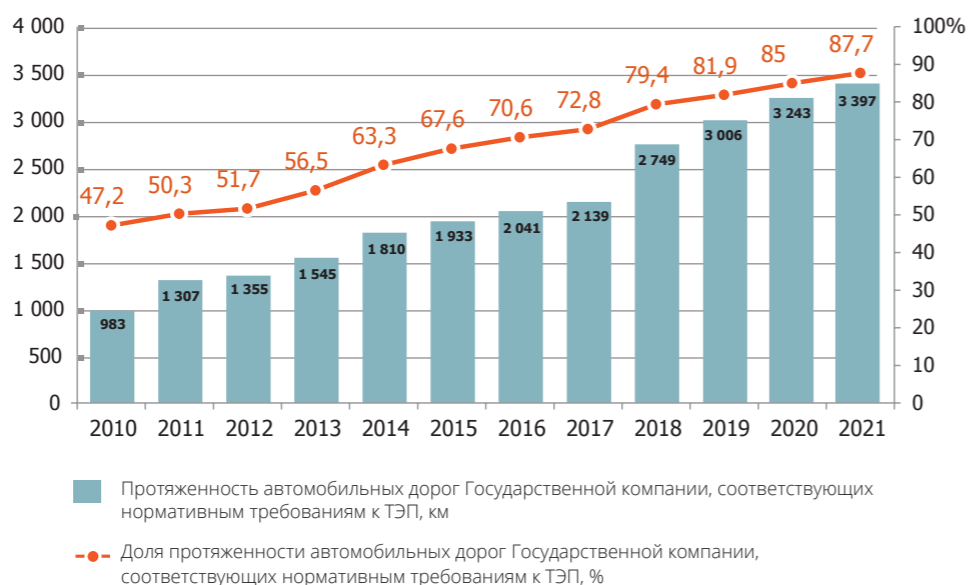


Ключевые индикаторы и показатели деятельности Государственной компании в программный период изложены в таблице и на диаграммах ниже.

К 2021 г. Государственная компания планирует увеличить протяженность автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении* на 86% до 3,87 тыс. км, и обеспечить качество обслуживания их пользователей за счет создания многофункциональных зон дорожного сервиса (МФЗ), включающих площадки отдыха, специально отведенные места для курения, туалетные комнаты, заправочные комплексы, автомойки, ремонтные мастерские, объекты общественного питания и торговли, мотели, пункты медицинской помощи и другие зоны:



В рамках реализации Программы планируется увеличить протяженность автомобильных дорог Государственной компании, отвечающих требованиям нормативов к транспортно-эксплуатационным показателям (ТЭП) до 3,40 тыс. км с соответствующим ростом их доли в общей протяженности до 87,7%, в том числе по годам:



* Здесь и далее изменение планируемых целевых индикаторов приведено по сравнению с состоянием на конец 2010 г.

К 2021 г. Государственная компания планирует обеспечить рост средней скорости транспортных средств по автомобильным дорогам, находящимся в ее доверительном управлении за счет:

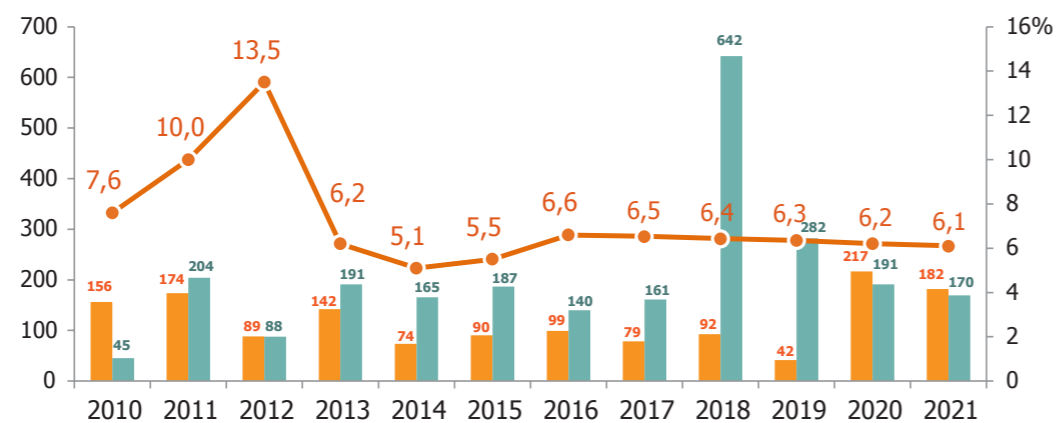
- повышения технических характеристик автомобильных дорог и увеличения протяженности автомобильных дорог федерального значения I технической категории до 2,91 тыс. км:



- значительного снижения протяженности автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки до 0,18 тыс. км:



Кроме того, в течение программного периода Государственная компания планирует обеспечить совокупный прирост протяженности автомобильных дорог, на которых будут устранены ограничения пропускной способности на 1,44 тыс. км, и обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонны на 2,47 тыс. км:



■ Прирост протяженности автомобильных дорог Государственной компании, на которых будут устранены ограничения пропускной способности, км

■ Прирост протяженности автомобильных дорог Государственной компании, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонны, км

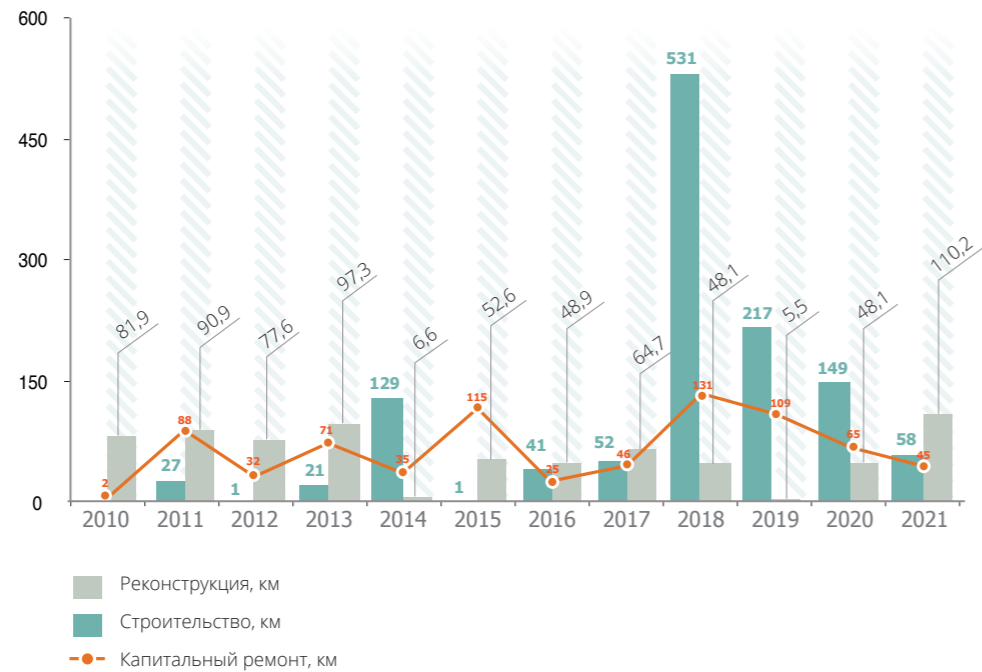
—●— Удельный вес ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, %

Статус выполнения Программы до 2021 г.

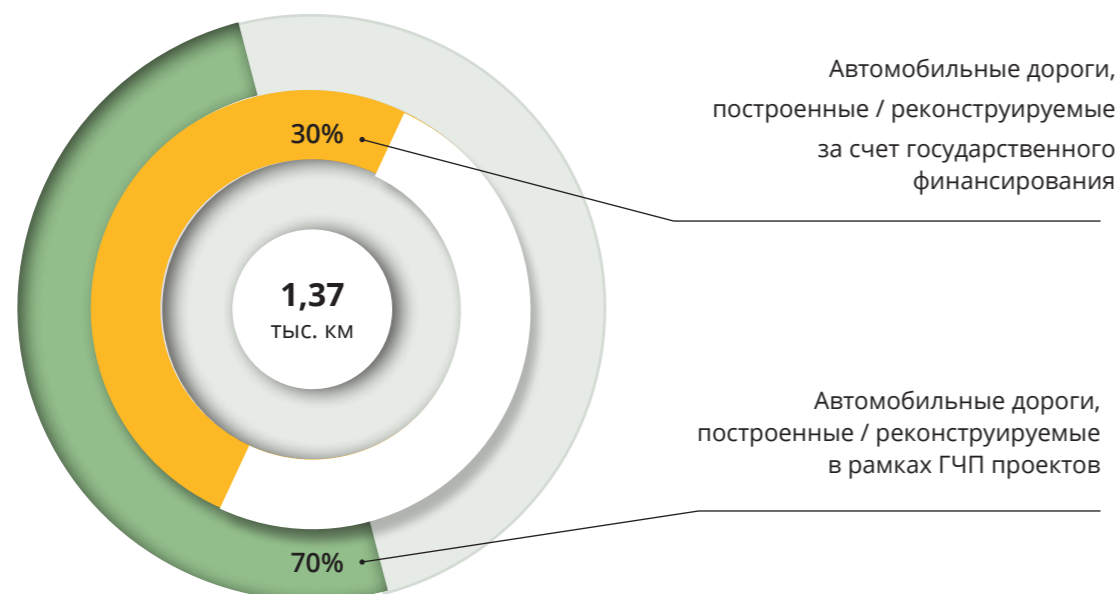
По состоянию на конец 2016 г. Государственной компанией достигнуты следующие целевые индикаторы:



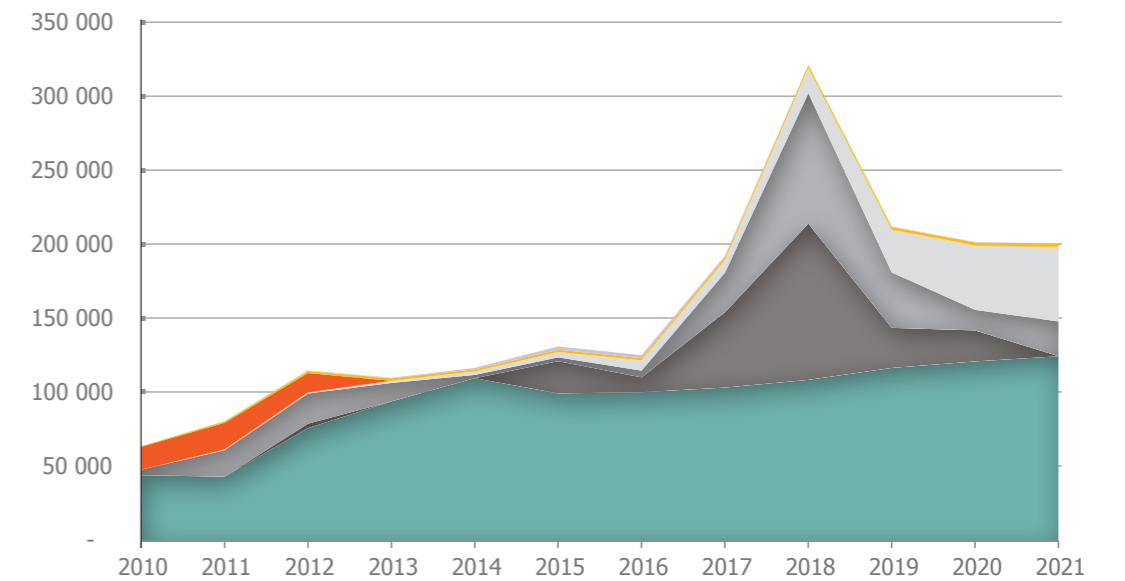
К 2021 г. Государственная компания планирует построить 1,23 тыс. км и реконструировать 0,73 тыс. км, а также осуществить капитальный ремонт 0,76 тыс. км автомобильных дорог:



При этом протяженность автомобильных дорог, построенных и/или реконструируемых в рамках концессионных и инвестиционных соглашений, за весь срок реализации Программы составит 1,37 тыс. км, что составляет значительную долю их общей протяженности:



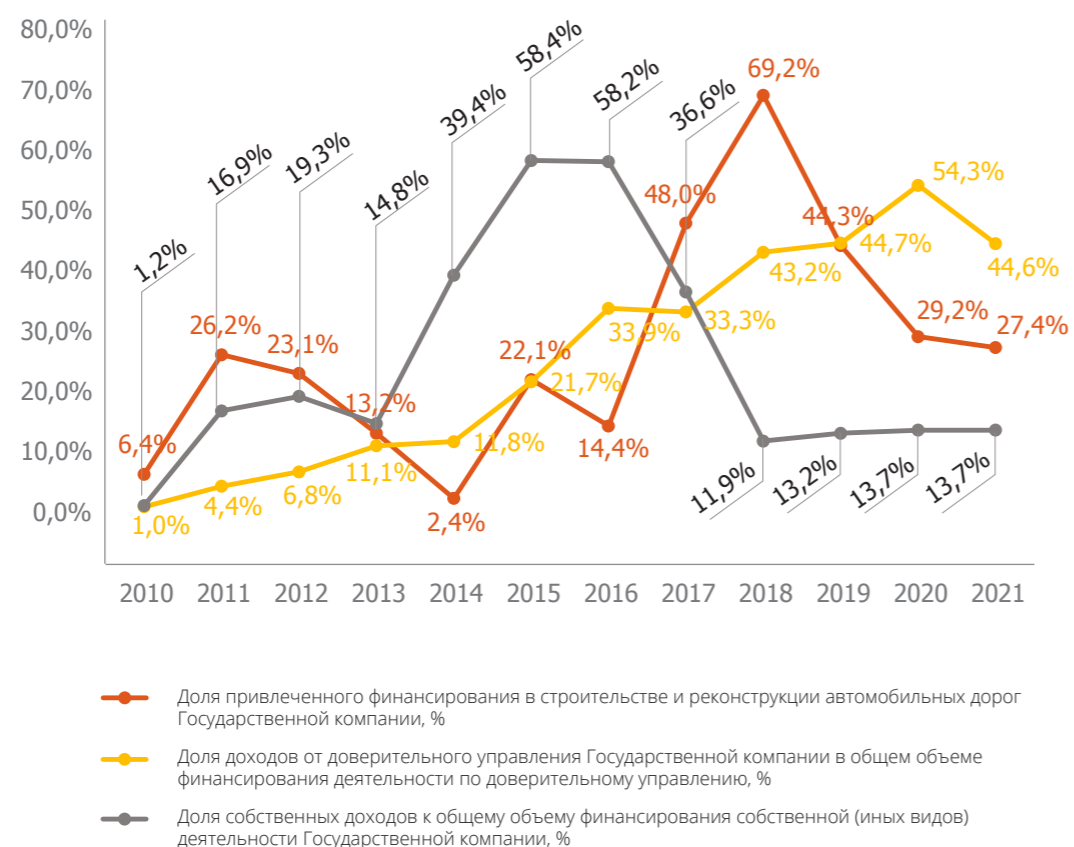
Источники финансирования деятельности Государственной компании до 2021 г., млн руб. в ценах соответствующих лет, представлены на диаграмме ниже:



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Субсидии из федерального бюджета
- Прямые заимствования
- Средства концессионеров и инвесторов
- Доходы от сбора платы за проезд
- Инвестиционный фонд РФ
- Прочие доходы Государственной компании
- Имущественные взносы

Как показывает диаграмма, ключевым источником финансирования деятельности Государственной компании являются субсидии из федерального бюджета, кроме этого в 2017–2019 гг. планируется привлечение значительной доли внебюджетных средств для реализации инвестиционных проектов.



По состоянию на конец 2016 г. Государственной компанией достигнуты следующие целевые показатели деятельности:

| | |
|-----------------|---|
| 676 км | построено и реконструировано автомобильных дорог Государственной компании |
| 212 км | автомобильных дорог Государственной компании построено и реконструировано в рамках концессионных и инвестиционных соглашений |
| 366,6 км | объем капитального ремонта автомобильных дорог Государственной компании |
| 34,7 млрд руб. | объем прямых заимствований в финансировании проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании |
| 64 млрд руб. | объем собственных и заемных средств инвесторов в финансировании проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании |
| 529,4 млрд руб. | объем государственного финансирования (включая субсидии и средства Инвестиционного фонда РФ) строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании |
| 22% | доля внебюджетного финансирования в проектах строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании |

Указанные целевые индикаторы и показатели деятельности Государственной компании достигаются через реализацию мероприятий в рамках следующих видов деятельности:

- 1) деятельность по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании;
- 2) деятельность по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании;
- 3) собственная (иные виды) деятельность.

2.2. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ РЕАЛИЗАЦИЮ СЛЕДУЮЩИХ МЕРОПРИЯТИЙ:

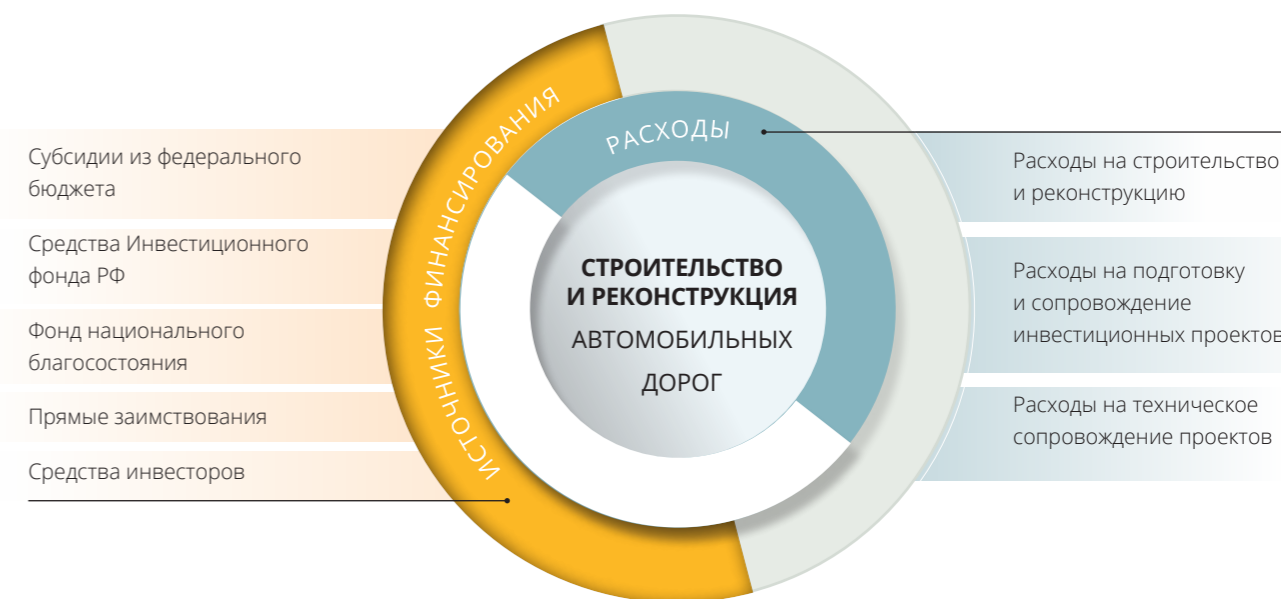
- обеспечение подготовки документации по планировке территории для проведения земельно-кадастровых работ;
- разработка проектной документации;
- проведение работ по строительству, реконструкции и комплексному обустройству автомобильных дорог и пр.

Кроме того, расходы на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог, помимо указанных выше статей расходов, формирующих капитальные затраты в рамках инвестиционных проектов, включают в себя расходы на подготовку и сопровождение проектов (разработка бизнес-планов, транспортных и финансовых моделей, конкурсной документации по концессионным и инвестиционным соглашениям, получение необходимых экспертных заключений, консультационное и экспертное сопровождение проектов, включая сопровождение проводимых роуд-шоу, концессионных и инвестиционных конкурсов и процедур финансового закрытия проектов), а также расходы на техническое сопровождение проектов (расходы на проведение публичного технологического и ценового аудита проектов, осуществление строительного контроля, предоставление услуг технического заказчика и независимого инженера).

Финансирование деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании осуществляется за счет субсидий из федерального бюджета, ФНБ, привлеченных Государственной компанией внебюджетных средств в форме прямых заимствований и средств частных инвесторов.

Предоставление субсидий обеспечивает Министерство транспорта Российской Федерации в пределах бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда. Прямые заимствования используются Государственной компанией в целях частичного замещения бюджетного финансирования проектов, в том числе как источник финансирования капитального гранта, предоставляемого инвесторам и концессионерам на инвестиционной стадии соглашений в составе средств государственного софинансирования строительства и / или реконструкции.

Деятельность по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог



Расходы и источники финансирования деятельности по организации строительства

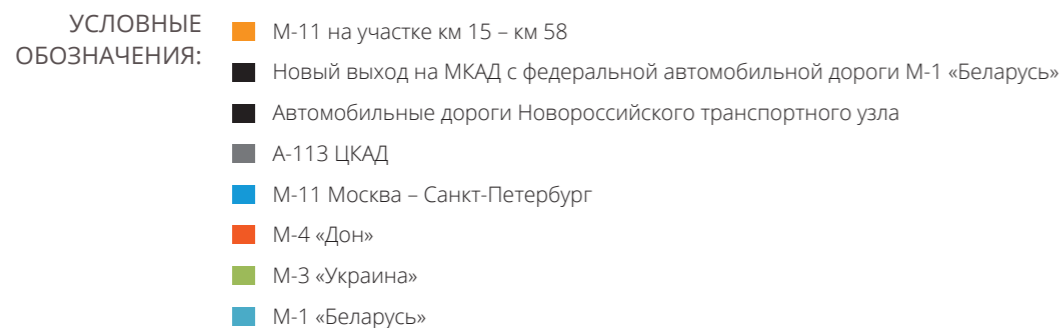
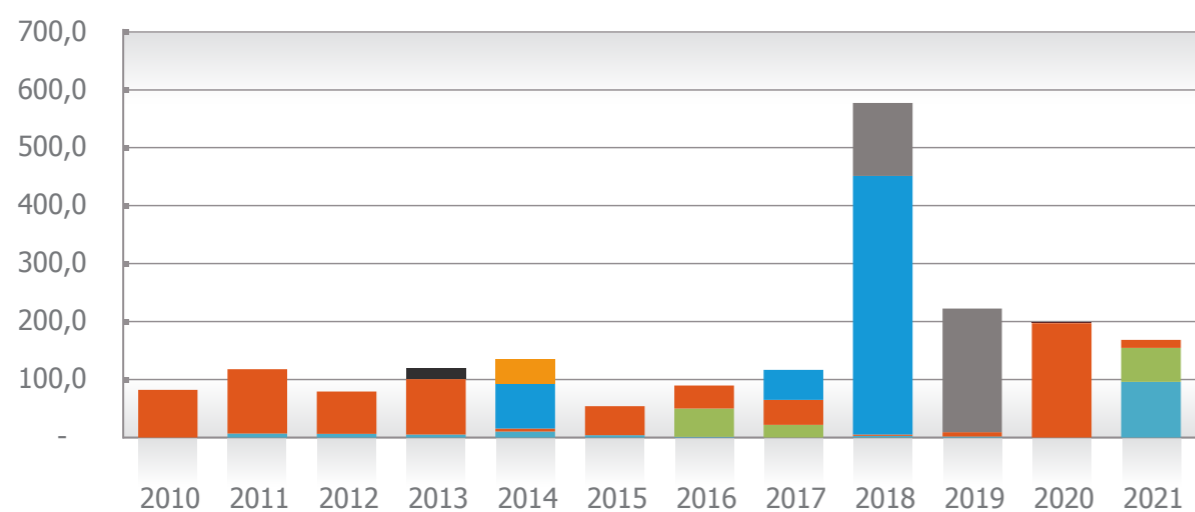
| | всего | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|--------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| Расходы на организацию строительства и реконструкции автомобильных дорог, в том числе: | 1 421 553,1 | 58 643,2 | 68 348,8 | 101 300,3 | 94 600,3 |
| расходы на подготовку и сопровождение заключения концессионных и инвестиционных соглашений | 5 238,8 | - | 20,0 | 349,9 | 386,8 |
| расходы на техническое сопровождение проектов | 8 414,1 | - | - | - | 13,9 |
| Источники финансирования деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог, всего | 1 421 553,1 | 58 643,2 | 68 348,8 | 101 300,3 | 94 600,3 |
| Субсидии из федерального бюджета | 880 942,4 | 39 487,5 | 32 469,3 | 64 838,7 | 82 104,8 |
| Средства Инвестиционного фонда | 46 436,9 | 15 377,4 | 17 985,8 | 13 073,7 | |
| Привлеченные средства, в том числе: | 492 492,5 | 3 778,3 | 17 893,7 | 23 387,9 | 12 495,5 |
| прямые заимствования | 239 000,0 | - | - | 3 000,0 | - |
| собственные и заемные средства инвесторов (концессионеров) | 253 492,5 | 3 778,3 | 17 893,7 | 20 387,9 | 12 495,5 |

и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании, млн руб.

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| | 93 794,8 | 110 213,1 | 101 161,8 | 163 107,2 | 279 789,7 | 145 672,9 | 119 306,3 | 85 614,7 |
| | 435,3 | 888,2 | 223,9 | 478,6 | 436,8 | 457,6 | 900,0 | 661,7 |
| | 668,5 | 773,1 | 736,7 | 983,4 | 1 261,8 | 1 154,0 | 1 693,6 | 1 129,1 |
| | 93 794,8 | 110 213,1 | 101 161,7 | 163 107,2 | 279 789,7 | 145 672,9 | 119 306,3 | 85 614,7 |
| | 91 558,1 | 85 880,7 | 86 594,8 | 83 890,7 | 86 298,6 | 81 162,0 | 84 503,7 | 62 153,5 |
| | | | | | | | | |
| | 2 236,7 | 24 332,4 | 14 566,9 | 77 535,3 | 193 491,1 | 64 510,9 | 34 802,6 | 23 461,2 |
| | - | 21 727,4 | 10 000,0 | 50 852,9 | 105 466,2 | 27 053,5 | 20 900,0 | - |
| | 2 236,7 | 2 605,0 | 4 566,9 | 26 682,4 | 88 024,9 | 37 457,4 | 13 902,6 | 23 461,2 |

В рамках осуществления деятельности по организации и строительству автомобильных дорог Государственная компания планирует построить 1 225,7 км и реконструировать 732,4 км автомобильных дорог, при этом общая протяженность автомобильных участков, на которых будет введен режим платности, составит к концу 2021 г. 2 031,1 км, что составит 52% от совокупной планируемой протяженности автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании.

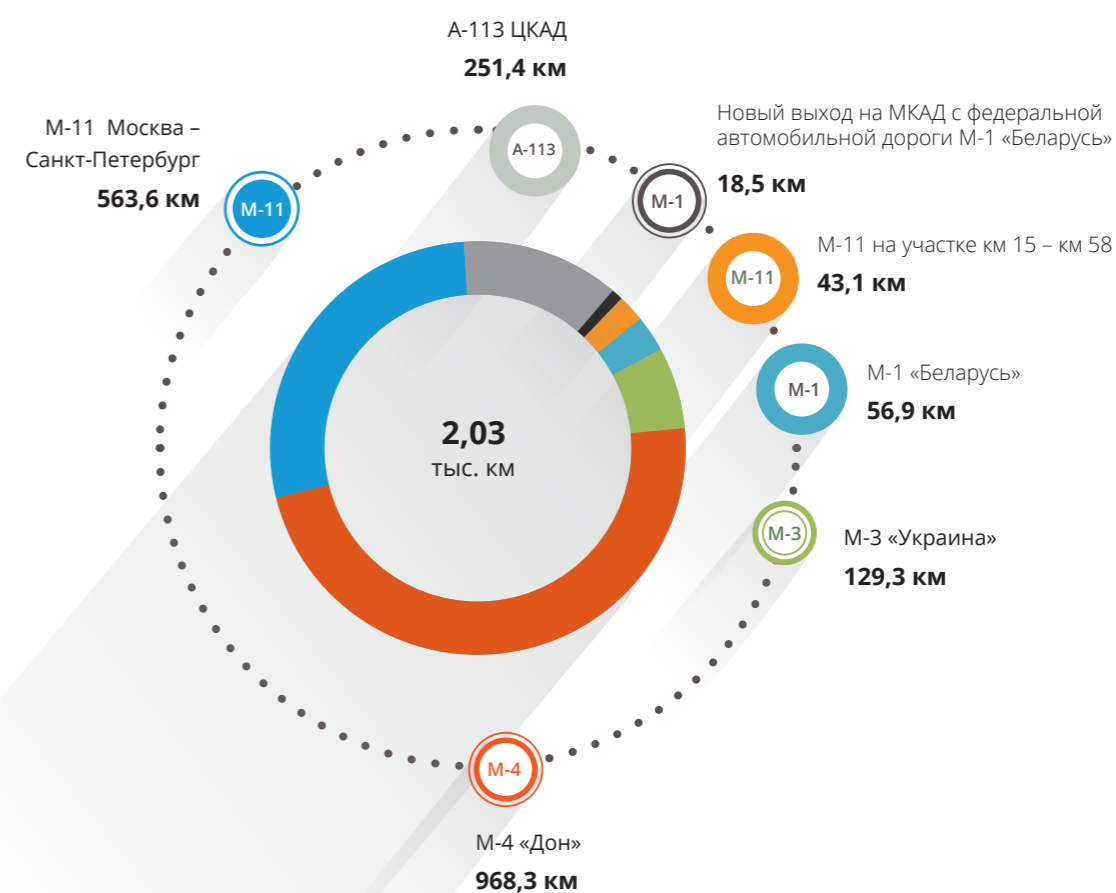
Общая протяженность введенных в эксплуатацию автомобильных дорог, км



Основной прирост введенных в эксплуатацию автомобильных дорог намечен после 2018 г. Ключевыми платными транспортными артериями Государственной компании станут:

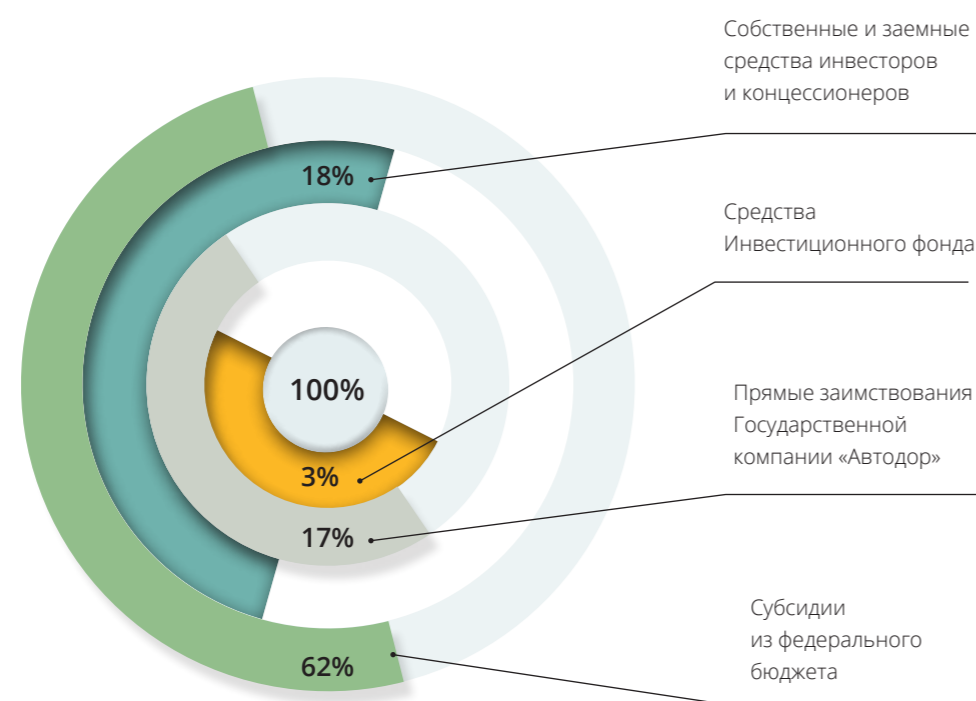
- М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска;
- М-11 – строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург;
- А-113 – строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область).

Общая протяженность платных участков автомобильных дорог, км



Главным источником финансирования совокупных расходов на организацию строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании до 2021 г. являются субсидии из федерального бюджета.

Средства Инвестиционного фонда Российской Федерации привлекались в 2010–2012 гг. для финансирования строительства нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» и скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58.



Вторыми по значимости источниками финансирования являются привлеченные внебюджетные средства в форме:

- прямых заимствований Государственной компании;
- собственных и заемных средств инвесторов и концессионеров по соглашениям.

Привлечение прямых заимствований Государственной компанией осуществляется в целях:

- обеспечения финансирования инвестиционных проектов в части, не обеспеченной предоставляемыми субсидиями федерального бюджета;
- снижения стоимости внебюджетного финансирования инвестиционных проектов и частичного замещения более дорогих источников внебюджетного финансирования;
- сокращения сроков реализации инвестиционных проектов за счет обеспечения их опережающего финансирования;
- обеспечения потребностей в финансировании текущей собственной деятельности Государственной компании, исполнения обязательств Государственной компании в рамках текущего финансового года;
- формирования оптимальной структуры источников финансирования Инвестиционных проектов;
- формирование потенциала в ресурсах с целью обеспечения возможности маневрирования при реализации Программы деятельности Государственной компании в условиях нестабильного состояния экономики.

Формы привлечения прямых заимствований Государственной компанией



Выбор инструмента привлечения средств прямых заимствований, определение формы и сроков заимствования осуществляется с учетом:

- соотношения объема расходов и графиков обслуживания прямых заимствований с прогнозируемыми плановыми объемами доходов от осуществления деятельности по доверительному управлению и доходов от собственной деятельности;
- размера совокупных затрат по привлечению и обслуживанию прямых заимствований с учетом осуществления мероприятий по управлению рисками;
- предполагаемого круга инвесторов/кредиторов, готовых предоставить Государственной компании заемные средства;
- текущей конъюнктуры кредитного/финансового рынка, в том числе факторов, влияющих на стоимость заимствований для Государственной компании, структуру ее долгового портфеля и уровень принимаемых Государственной компанией рисков;
- наличия/отсутствия обеспечения финансовых обязательств по прямым заимствованиям Государственной компании (в том числе государственных или муниципальных гарантий, банковских гарантий, иных видов обеспечения, выданных в обеспечение финансовых обязательств Государственной компании по обслуживанию и погашению прямых заимствований);
- временных и иных нефинансовых факторов, в том числе длительности процедуры привлечения, возможностей рефинансирования и реструктурирования заимствований, наличия целевых или иных ограничений.

Банковские кредиты, как правило, привлекаются в случаях:

- необходимости покрытия краткосрочных разрывов ликвидности;
- необходимости рефинансирования заимствований, привлеченных ранее;
- наличия соответствующей рыночной конъюнктуры, позволяющей привлекать прямые заимствования в виде банковских кредитов на более выгодных условиях по отношению к иным видам внебюджетного финансирования;
- возникновения необходимости исполнения условных обязательств Государственной компании по заключенным инвестиционным и концессионным соглашениям.

Государственной компанией могут быть использованы следующие виды кредитов:

- проектное кредитное финансирование – кредит, предоставляемый Государственной компании кредитной организацией, при котором источником обслуживания обязательств являются денежные потоки, генерируемые проектом, реализуемым Государственной компанией;
- возобновляемая или невозобновляемая кредитная линия – кредит, предоставляемый Государственной компании кредитной организацией в пределах установленных лимитов по мере возникновения потребности в денежных суммах в течение срока действия кредитного соглашения;
- долгосрочный (более 5 лет), среднесрочный (от 1 года до 5 лет) или краткосрочный (до 1 года) кредит – кредит, предоставляемый Государственной компании кредитной организацией путем перечисления всей суммы кредита в оговоренные кредитным соглашением сроки на расчетный счет Государственной компании;
- кредит в форме овердрафта – краткосрочный кредит, предоставляемый Государственной компании кредитной организацией путем исполнения платежных документов Государственной компании при недостатке денежных средств на расчетном счете, открытом в данной кредитной организации.

Привлечение банковских кредитов регулируется Законом о банках и банковской деятельности (в случае привлечения кредитов международных финансовых институтов – правилами соответствующих организаций), Гражданским кодексом Российской Федерации, нормативными документами, утвержденными Центральным банком Российской Федерации, иными подзаконными актами, регулирующими данный вид деятельности.

Привлечение прямых заимствований в виде облигационных займов может быть осуществлено с использованием корпоративных, инфраструктурных, биржевых и еврооблигаций.

Инфраструктурные облигации при наличии соответствующей законодательной базы являются предпочтительной формой заимствования для финансирования долгосрочных инвестиционных проектов, связанных с созданием автомобильных дорог и иных объектов недвижимого имущества Государственной компании в рамках осуществления деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании.

При отсутствии законодательства, регулирующего выпуск инфраструктурных облигаций, предпочтительной формой привлечения финансирования для реализации долгосрочных инвестиционных проектов являются корпоративные и биржевые облигации в валюте Российской Федерации;

Выпуск еврооблигаций возможен в целях привлечения финансирования для реализации долгосрочных инвестиционных проектов при наличии достаточного интереса со стороны зарубежных инвесторов и(или) зарубежного (международного) банка в качестве потенциального покупателя данных ценных бумаг при условии, что Государственная компания на момент принятия решения удовлетворяет условиям применимого законодательства Российской Федерации и страны, в которой планируется размещение еврооблигаций.

Выпускаемые облигации могут предусматривать плавающую купонную ставку. Такое формирование доходности будет являться приоритетным в условиях нестабильного состояния экономики.

Для финансирования строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги привлекаются средства ФНБ.

Фонд национального благосостояния является частью средств федерального бюджета Российской Федерации. Привлечение средств ФНБ реализуется через размещение средств фонда в долговые обязательства (облигации) Государственной компании с учетом требований и условий, установленных постановлением Правительства РФ от 19 января 2008 г. №18 «О порядке управления средствами Фонда национального благосостояния», постановлением Правительства РФ от 5 ноября 2013 г. № 990 «О порядке размещения средств Фонда национального благосостояния в ценные бумаги российских эмитентов, связанные с реализацией самокупаемых инфраструктурных проектов», постановлением Правительства РФ от 5 ноября 2013 г. № 991 «О порядке проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе».

Порядок выпуска облигаций регламентируется законодательством о рынке ценных бумаг, иными подзаконными нормативными актами, регулирующими данный процесс.

Облигации Государственной компании могут быть обеспечены государственными гарантиями. Предоставление государственной гарантии Российской Федерации в каждом отдельном случае осуществляется при условии включения Государственной компании в программу государственных гарантий Российской Федерации в валюте Российской Федерации, являющуюся приложением к федеральному закону о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период.

Контроль за целевым использованием облигационных займов осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации*, которое, на основании предоставляемых отчетов и сведений, кроме прочего:

- 1) осуществляет проверку сведений о договорах, заключаемых Государственной компанией и финансируемых за счет средств, привлеченных под государственные гарантии Российской Федерации;
- 2) осуществляет проверку сведений об обслуживании и погашении Государственной компанией облигационного займа, обеспеченного государственными гарантиями Российской Федерации;
- 3) осуществляет проверку иных сведений.

Первый облигационный заем был размещен Государственной компанией в июле 2010 г. на сумму 3 млрд руб., которые были направлены на реализацию строительных проектов Государственной компании (серии 01).

Облигации Государственной компании серии 01, обеспеченные государственной гарантией Российской Федерации, по решению Совета директоров Банка России включены в его Ломбардный список.

Держатели облигаций Государственной компании имеют возможность осуществлять рефинансирование в Банке России, используя ломбардные кредиты и сделки РЕПО под залог обращающихся облигаций Государственной компании.

Планируемые объемы привлечения прямых заимствований, а также расходы по их обслуживанию, предусмотренные Программой деятельности Государственной компании, представлены в таблице ниже.

*Приказ Министерства транспорта Российской Федерации № 413 от 26.11.2013 «Об утверждении Порядка осуществления Министерством транспорта Российской Федерации контроля за целевым использованием кредитов (облигационных займов), обеспеченных государственными гарантиями Российской Федерации, предоставленными в 2010 году, за исполнением Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» обязательств по кредитам (облигационным займам), за соблюдением ограничений, связанных с оказанием государственной гарантийной поддержки (контроль за расходами на выплату вознаграждений (премий, бонусов и иных стимулирующих выплат) руководящему составу Государственной компании «Российские автомобильные дороги»».



Автодорога М-1

Привлечение, возврат и обслуживание прямых заимствований

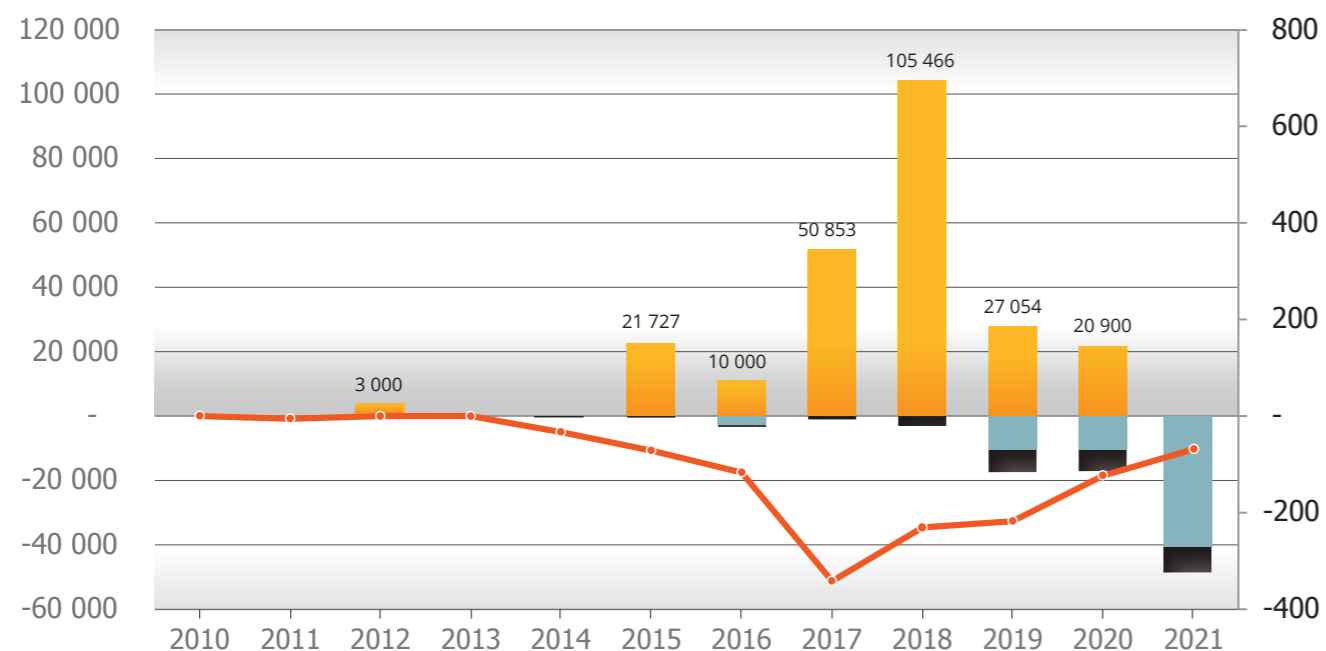
| | всего | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|----------------|------|------|-------|------|
| Объем выпуска облигационных займов, в том числе: | 239 000 | - | - | 3 000 | - |
| средства Фонда национального благосостояния | 150 000 | - | - | - | - |
| Обслуживание и возврат облигационных займов, в том числе: | 93 015 | - | 6 | 293 | 292 |
| комиссии и другие расходы, связанные с размещением выпусков | 1 211 | - | 6 | 0 | 0 |
| купонные выплаты | 28 204 | - | - | 293 | 292 |
| погашение номинала | 63 600 | | | | |
| Источники финансирования расходов по обслуживанию и возврату облигационных займов, в том числе: | 93 015 | - | 6 | 293 | 292 |
| доходы от осуществления деятельности по доверительному управлению | 25 705 | - | 6 | 293 | 292 |
| субсидии из федерального бюджета | 67 310 | - | - | - | - |

Государственной компании в программный период, млн руб.

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
| | - | 21 727 | 10 000 | 50 853 | 105 466 | 27 054 | 20 900 | - |
| | - | 21 727 | - | 40 853 | 66 466 | 20 954 | - | - |
| | 325 | 363 | 3 409 | 1 367 | 3 356 | 17 683 | 17 238 | 48 684 |
| | 33 | 71 | 117 | 342 | 231 | 218 | 123 | 69 |
| | 292 | 292 | 292 | 1 025 | 3 125 | 7 465 | 7 115 | 8 015 |
| | | | 3 000 | | | 10 000 | 10 000 | 40 000 |
| | 325 | 363 | 3 409 | 1 367 | 3 356 | 17 683 | 17 238 | 48 684 |
| | 325 | 363 | 3 409 | 1 367 | 1 631 | 3 950 | 3 906 | 10 164 |
| | - | - | - | - | 1 725 | 13 733 | 13 333 | 38 520 |

2.3. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ ПО УПРАВЛЕНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ

Расходы по выплате купонов и комиссий, а также погашение номинала облигационных займов полностью покрываются доходами по доверительному управлению автомобильными дорогами, а также в среднесрочной перспективе до 2021 г., – субсидиями из федерального бюджета.



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Объем выпуска облигационных займов
- Погашение номинала
- Купонные выплаты
- Комиссии и другие расходы, связанные с размещением выпусков

Ключевыми направлениями деятельности Государственной компании по управлению автомобильными дорогами являются:

- проведение работ по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог Государственной компании;
- организация взимания платы за проезд с пользователей автомобильных дорог Государственной компании;
- организация дорожного движения, включая управление транспортными потоками;
- взимание платы в счет возмещения вреда, причиненного транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов.

Финансирование деятельности Государственной компании по доверительному управлению осуществляется за счет субсидий из федерального бюджета, доходов от деятельности по доверительному управлению, а также иных поступлений от операций, связанных с осуществлением доверительного управления. Более подробно финансовая основа деятельности по доверительному управлению рассмотрена в разделе 1.6.1. «Средства, связанные с доверительным управлением».

Деятельность по доверительному управлению



**КЛЮЧЕВОЙ КОМПОНЕНТОЙ
ДОХОДОВ ОТ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО
ДОВЕРИТЕЛЬНОМУ
УПРАВЛЕНИЮ ЯВЛЯЮТСЯ
ДОХОДЫ ОТ СБОРА ПЛАТЫ ЗА
ПРОЕЗД С ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ.**

При этом первые пилотные проекты строительства платных автомобильных дорог, среди которых:

- Строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва-Минск (обход г. Одинцово)
- Скоростная автомобильная дорога М – 11 Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58,

были реализованы в форме концессионных соглашений с прямым сбором платы (Directtoll), согласно которым доходы от сбора платы за проезд с пользователей остаются в распоряжении концессионера.

В настоящее время инвестиционные проекты реализуются главным образом в форме соглашений, предусматривающих плату концедента / плату Государственной компании, т. е. доходы от сбора платы в этом случае остаются в распоряжении Государственной компании «Автодор» и являются, среди прочего, источником финансирования обязательств Государственной компании в рамках данных соглашений.

С точки зрения экономической природы источников финансирования деятельности по доверительному управлению, доходы от сбора платы близки к субсидиям федерального бюджета, так как фактически они не являются доходами Государственной компании, которыми она вправе распоряжаться. Доходы поступают на специальный счет Федерального казначейства и выделяются Государственной компании по мере необходимости финансирования расходов в соответствии с утвержденной Программой и финансовым планом.

Формирование тарифов за проезд по автомобильным дорогам Государственной компании осуществляется с учетом изложенных ниже особенностей.

Максимальный размер платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Государственной компании и их участкам определяется Правительством Российской Федерации. Максимальный размер платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения утвержден Постановлением Правительства РФ от 30.01.2016 г. № 47 «О плате за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог (в том числе если платным участком автомобильной дороги является отдельное искусственное дорожное сооружение».

Размер платы за проезд по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании (в том числе для отдельных категорий транспортных средств, сезонов, дней недели и времени суток) устанавливается правлением Государственной компании. Кроме того, в целях стимулирования спроса и управления транспортными потоками Государственная компания вправе предоставлять скидки на оплату проезда транспортных средств в зависимости от частоты и/или регулярности их поездок, определяемых в том числе с учетом использования электронных средств оплаты проезда, а также дифференцировать тариф и стоимость проезда в зависимости от времени года, дня недели и времени суток с учетом максимальных тарифов, определяемых Правительством РФ.

Для определения размера сбора платы за проезд по автомобильной дороге Государственная компания использует следующую классификацию транспортных средств:

Классификация транспортных средств по категориям

| КАТЕГОРИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ | ОПИСАНИЕ | КОЭФФИЦИЕНТ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА |
|--------------------------------|---|--|
| Категория I | Мотоциклы с прицепом (коляской) и без них; легковые автомобили с прицепом и без них; фургоны, микроавтобусы; при этом автотранспортное средство имеет 2 оси, высота над передней осью составляет до 2 м | 1 |
| Категория II | Легковые автомобили с прицепом и без них; фургоны, микроавтобусы; грузовые автомобили; при этом автотранспортное средство имеет 2 и более оси, высота над передней осью составляет от 2 до 2,6 м | 1,5 |
| Категория III | Грузовые автомобили; трейлеры; автобусы; при этом автотранспортное средство имеет 2 оси, высота над передней осью составляет свыше 2,6 м | 2 |
| Категория IV | Специализированные крупногабаритные транспортные средства; грузовые автомобили; трейлеры; автобусы; при этом автотранспортное средство имеет 3 и более оси, высота над передней осью составляет свыше 2,6 м | 4 |

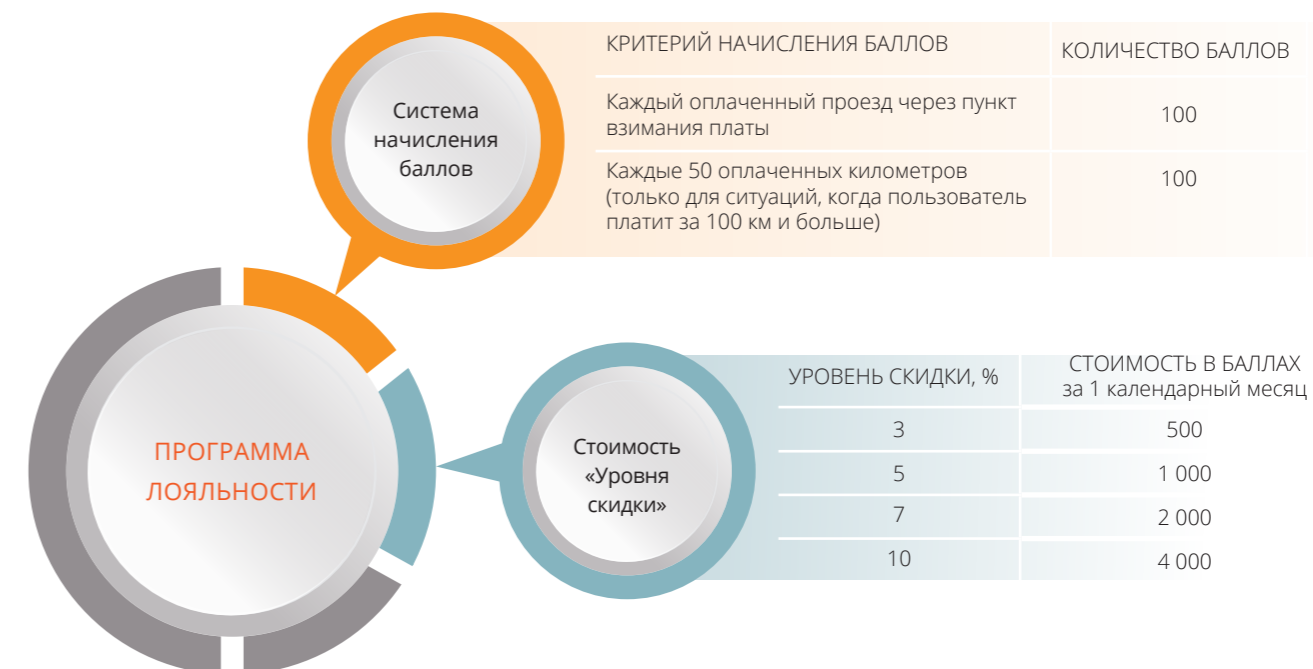
Тариф за проезд транспортных средств подлежит ежегодной индексации на уровень индекса потребительских цен в порядке, изложенном в Программе деятельности Государственной компании.

Государственная компания в июне 2015 г. приступила к реализации программы лояльности, предусматривающей получение скидок в зависимости от частоты или дальности поездок по платным участкам федеральной дороги М-4 «Дон», в дальнейшем – по другим магистралям Государственной компании. Участие в программе лояльности позволяет пользователю получать баллы за оплаченные километры или за каждый проезд через ПВП с использованием транспондера (T-pass).

Транспондер (T-pass) – электронное устройство, которое позволяет свести к минимуму время прохождения автомобилей через шлюзы пунктов взимания платы. Автомобилю, на лобовом стекле которого прикреплен T-pass, не нужно останавливаться, проезжая шлюзы. Достаточно лишь снизить скорость до 10–20 км/час. Денежные средства при этом списываются автоматически со счета транспондера. Для таких транспортных средств на пунктах взимания платы выделены специальные полосы движения. Среднее время продвижения автомобиля через шлюз оплаты составляет 5 секунд.

Программа лояльности действует как для физических, так и для юридических лиц. За накопленные баллы пользователь может приобрести выбранный им уровень скидки и сэкономить на стоимости проезда по платным участкам автомобильных дорог Государственной компании «Автодор». Приобретение скидки возможно только на месяцы, следующие за текущим месяцем на выбранный пользователем транспондер. Баллы, полученные участником программы, должны быть использованы в течение 12 месяцев с даты начисления. За каждый оплаченный с помощью транспондера T-pass проезд через ПВП пользователю начисляется 100 бонусных баллов. При этом при оплате проезда по участку, длина которого превышает 100 км, начисление 100 бонусных баллов производится за каждые 50 км оплачиваемого участка (таблица представлена ниже). Если баллы, полученные по Программе лояльности, не используются в течение календарного года, то они сгорают и не могут быть использованы в дальнейшем.

Система начисления баллов



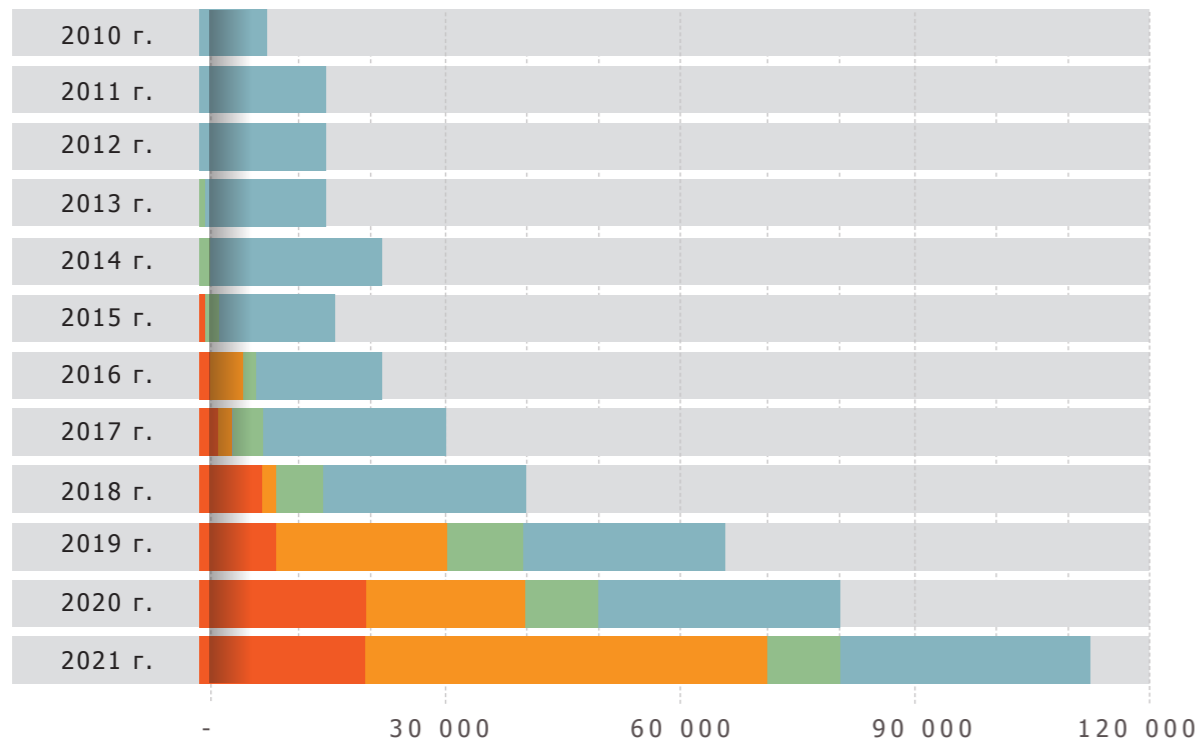
Расходы и источники финансирования деятельности по доверительному управлению

| | всего | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--|------------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Расходы на осуществление деятельности по доверительному управлению - всего | 429 753,8 | 4 960,8 | 11 260,1 | 12 347,5 | 13 165,4 |
| возврат привлеченных средств инвесторов по соглашениям с отложенными платежами | 70 858,1 | - | - | - | - |
| обслуживание и возврат облигационных займов | 93 015,1 | - | 5,5 | 292,6 | 292,0 |
| расходы на организацию сбора платы | 39 394,4 | - | 71,0 | 287,4 | 643,6 |
| расходы на содержание, ремонт и капитальный ремонт | 224 967,9 | 4 960,6 | 11 181,6 | 11 767,4 | 12 205,3 |
| Источники финансирования деятельности по доверительному управлению - всего | 429 753,8 | 5 008,0 | 11 546,9 | 12 243,8 | 13 707,8 |
| Субсидии из федерального бюджета | 263 354,4 | 4 958,6 | 11 033,5 | 11 411,3 | 12 182,7 |
| Доходы от осуществления деятельности по доверительному управлению, в том числе: | 166 399,4 | 49,4 | 513,4 | 832,5 | 1 525,1 |
| доходы от сбора платы | 164 235,8 | 42,4 | 472,5 | 749,9 | 1 463,7 |
| плата за возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов | 427,8 | 4,8 | 19,8 | 27,0 | 25,6 |

автомобильными дорогами Государственной компании, млн руб.

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | 20 262,9 | 17 291,9 | 22 378,1 | 30 139 | 39 681,8 | 64 617,7 | 80 473,9 | 113 174,6 |
| | - | 512,0 | 1 790,6 | 2 591,1 | 7 442,8 | 12 029,4 | 23 076,6 | 23 415,8 |
| | 324,9 | 363,1 | 3 408,8 | 1 366,8 | 3 356,0 | 17 682,8 | 17 238,4 | 48 684,2 |
| | 1 214,1 | 1 978,9 | 2 628,7 | 4 189,0 | 5 098,2 | 6 987,7 | 7 592,5 | 8 703,3 |
| | 18 408,9 | 14 042,2 | 14 074,6 | 21 817,9 | 23 719,9 | 27 894,7 | 32 545,3 | 32 349,6 |
| | 20 882,0 | 17 697,0 | 21 080,5 | 29 639,8 | 39 681,8 | 64 617,6 | 80 474,0 | 113 174,6 |
| | 18 408,9 | 13 851,9 | 13 937,6 | 19 775,8 | 22 546,7 | 35 756,6 | 36 811,2 | 62 679,6 |
| | 2 473,1 | 3 845,1 | 7 142,9 | 9 864,0 | 17 135,1 | 28 861,0 | 43 662,8 | 50 495,0 |
| | 2 390,4 | 3 642,2 | 6 959,8 | 8 638,7 | 17 070,9 | 28 789,9 | 43 591,6 | 50 423,8 |
| | 37,7 | 62,8 | 43,1 | 34,0 | 38,0 | 45,0 | 45,0 | 45,0 |

Динамика расходов по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании, млн руб.

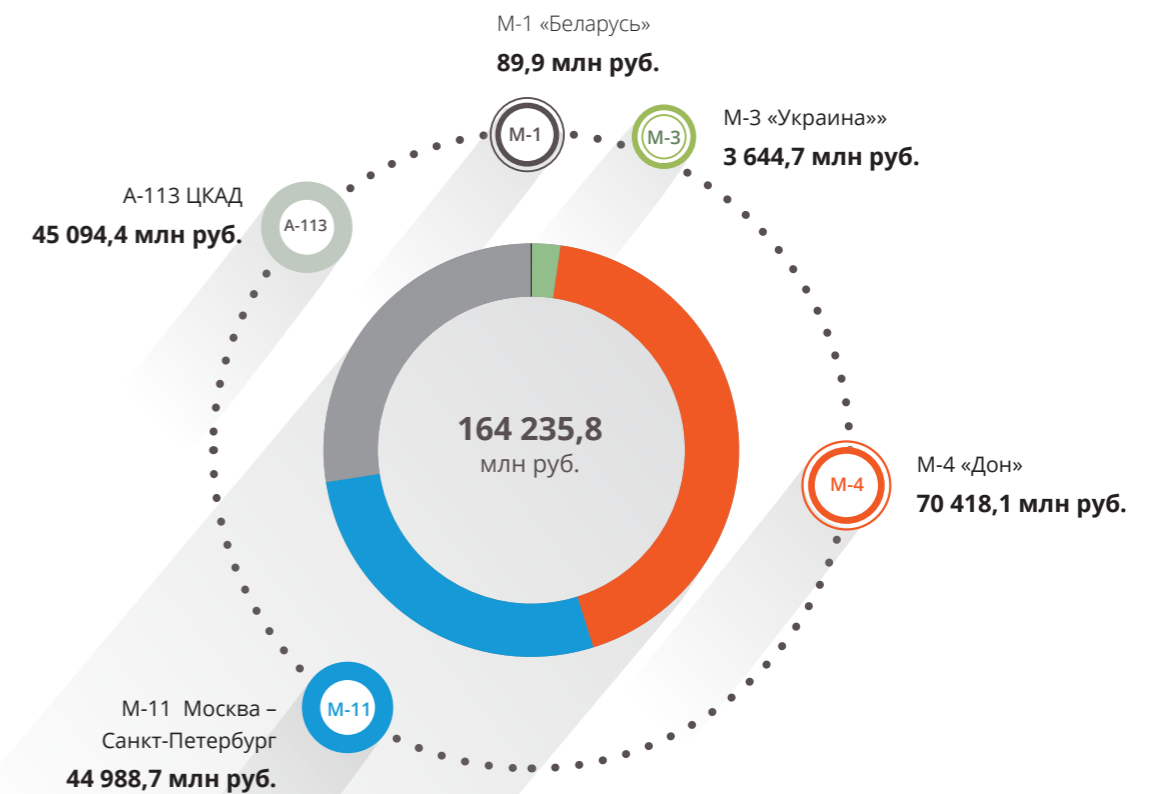


УСЛОВНЫЕ
ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Расходы на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог
- Расходы на организацию сбора платы
- Обслуживание и возврат облигационных займов
- Возврат привлеченных средств инвесторов

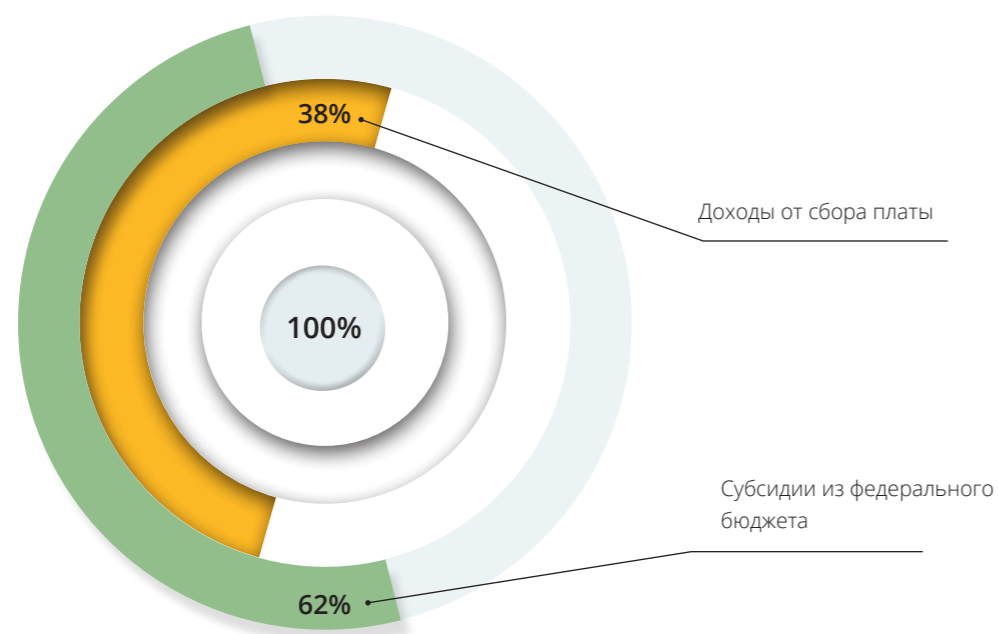
Объем расходов по доверительному управлению автомобильными дорогами Государственной компании существенно увеличивается после 2018 г., что связано с вводом в эксплуатацию основных строящихся скоростных автомобильных магистралей и началом выплат инвестиционных платежей инвесторам и концессионерам по возврату привлеченных собственных и заемных средств.

Доходы от сбора платы за проезд по автомобильным дорогам до 2021 г.



Значительная часть доходов от сбора платы за проезд генерируется скоростными магистралями, имеющими наибольшую протяженность платных участков – М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска, М-11 – строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Санкт-Петербург, а также А-113 – строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область), что обусловлено линейной зависимостью между данными показателями.

Финансирование расходов по доверительному управлению автомобильной дорогой осуществляется за счет доходов от сбора платы за проезд и субсидий на доверительное управление.



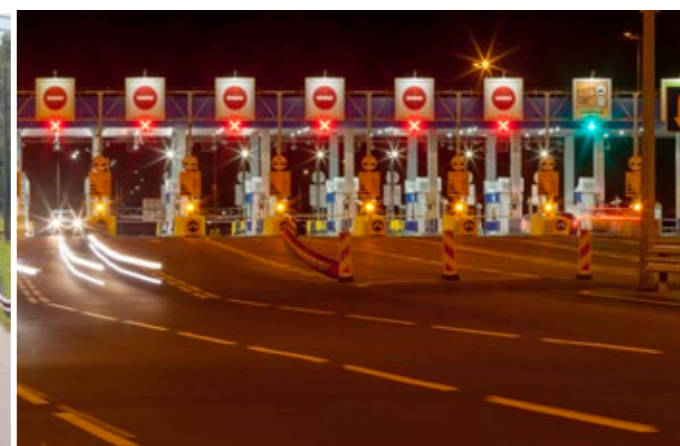
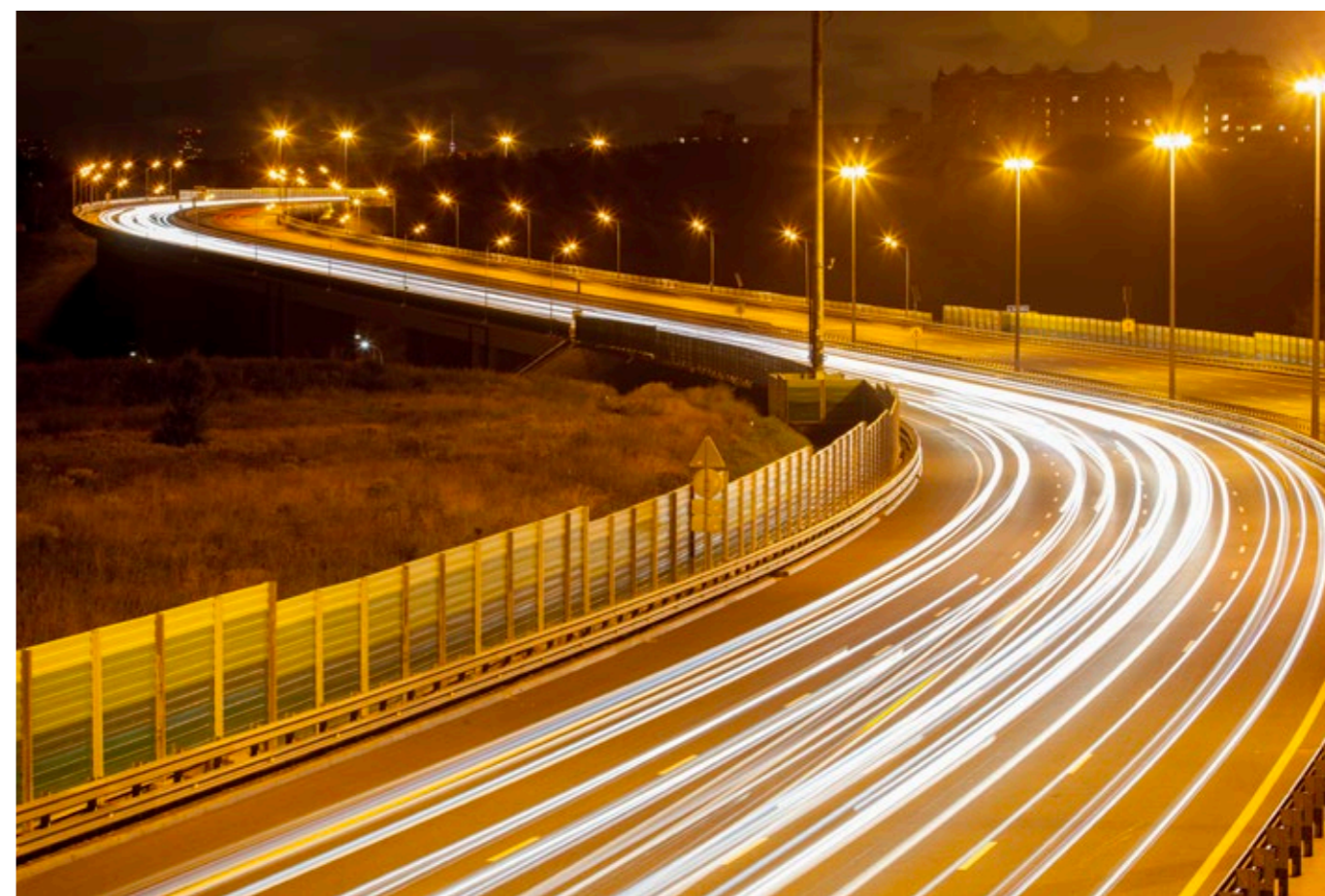
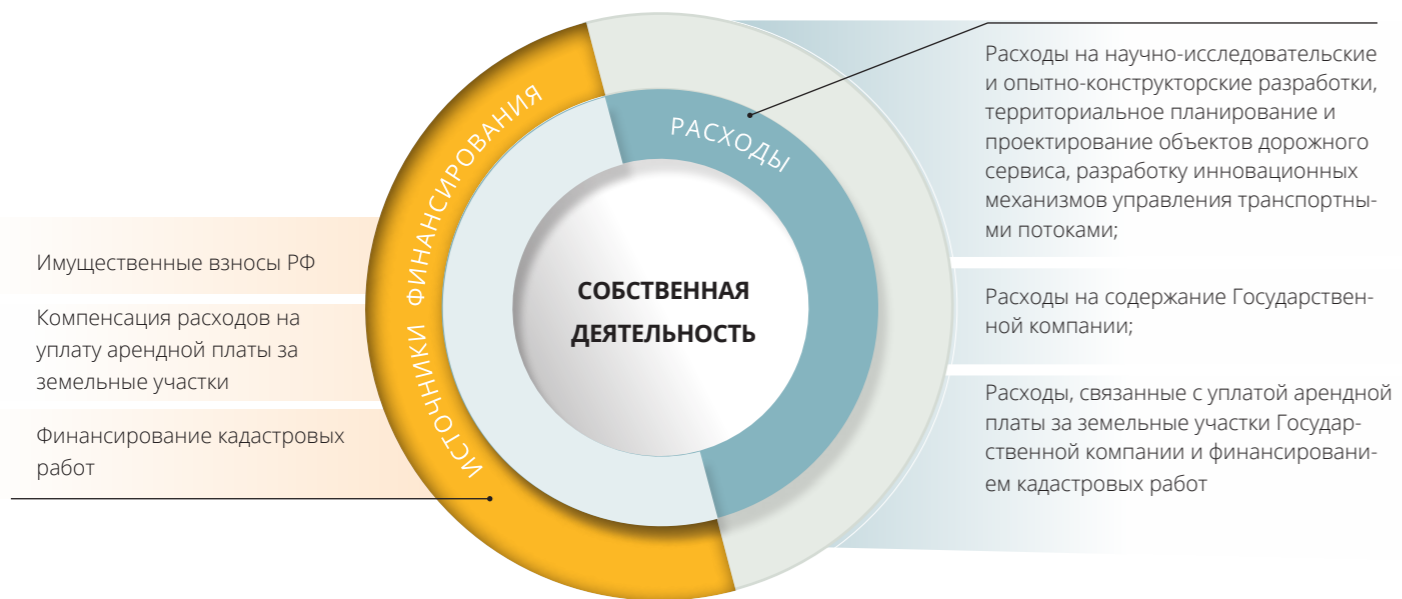
2.4. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ СОБСТВЕННОЙ (ИНЫХ ВИДОВ) ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

Собственная (иные виды) деятельность Государственной компании включает в себя следующие направления:

- обеспечение автомобильных дорог Государственной компании многофункциональными зонами дорожного сервиса (зонами комплексного обслуживания пользователей, включающими площадки отдыха, специально отведенные места для курения, туалетные комнаты, заправочные станции, автомойки, ремонтные мастерские, объекты общественного питания и торговли, мотели, пункты медицинской помощи) путем разработки и реализации единой концепции их комплексного развития;
- проведение инвентаризации в отношении земельных участков и автомобильных дорог Государственной компании, а также объектов недвижимого имущества, расположенных в границах придорожных полос;
- проведение кадастровых и оценочных работ в отношении земельных участков и/или их частей в целях упорядочения и установления границ земельных участков и получения дополнительных доходов от собственной деятельности;
- управление земельными участками, предоставленными в аренду Государственной компании;
- организация выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- организация предоставления консультационных услуг;
- проведение мероприятий по инновационному развитию Государственной компании, определенных программой инновационного развития Государственной компании на период 2012–2019 гг.

Финансирование собственной (иных видов) деятельности Государственной компании осуществляется за счет имущественных взносов Российской Федерации на содержание Государственной компании, компенсацию расходов на уплату арендной платы за земельные участки и финансирование кадастровых работ по этим участкам; доходов от собственной (иных видов) деятельности Государственной компании. Более подробно финансовая основа деятельности по доверительному управлению рассмотрена в разделе 1.6.2. «Средства, связанные с собственной деятельностью Государственной компании».

Собственная деятельность Государственной компании



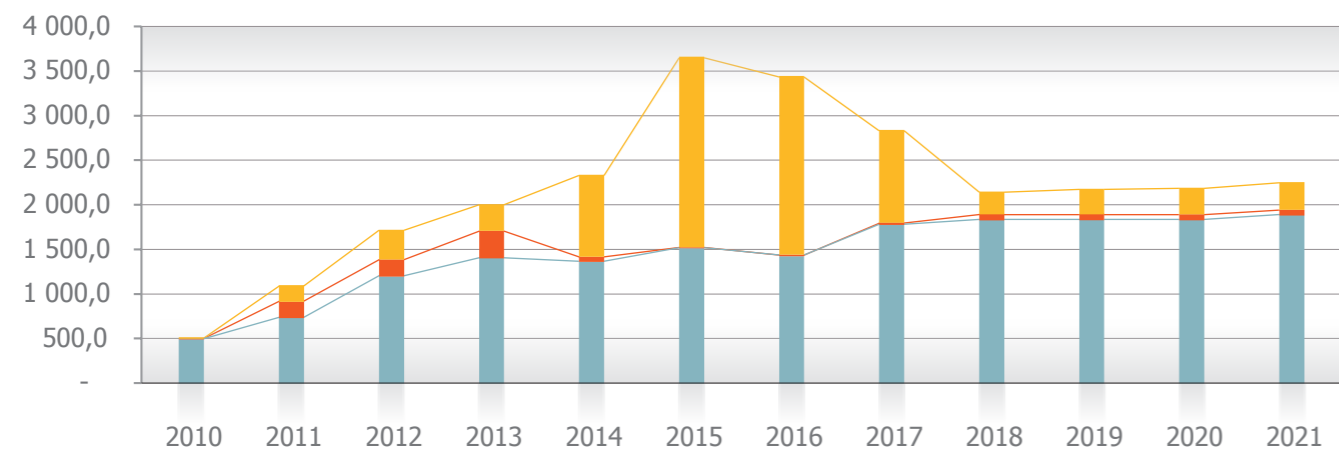
Расходы и источники финансирования собственной (иных видов)

| | всего | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---|-----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
| Расходы на обеспечение собственной (иных видов) деятельности - всего | 26 029,3 | 497,9 | 966,9 | 1 617,3 | 2 012,8 |
| расходы на НИОКР, территориальное планирование и проектирование объектов дорожного сервиса и иные расходы | 7 775,9 | 0 | 54,9 | 233,7 | 309,5 |
| расходы на содержание Государственной компании | 17 336,7 | 496,7 | 738,0 | 1 200,4 | 1 406,8 |
| расходы по арендной плате за земельные участки и финансирование кадастровых работ | 916,7 | 1,2 | 174,0 | 183,2 | 296,5 |
| Источники финансирования собственной (иных видов) деятельности - всего | 26 299,6 | 504,2 | 1 097,1 | 1 715,0 | 1 998,4 |
| Имущественный взнос Российской Федерации, в том числе: | 18 253,4 | 497,9 | 912,0 | 1 383,6 | 1 703,3 |
| имущественный взнос на содержание Государственной компании | 17 336,7 | 496,7 | 738,0 | 1 200,4 | 1 406,8 |
| имущественный взнос на компенсацию расходов по арендной плате за земельные участки и финансированию кадастровых работ | 916,7 | 1,2 | 174,0 | 183,2 | 296,5 |
| Доходы от собственной деятельности | 8 046,2 | 6,3 | 185,1 | 331,4 | 295,1 |

деятельности Государственной компании, млн руб.

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2 151,9 | 2 908,0 | 2 370,2 | 4 752,8 | 2 145,5 | 2 171,9 | 2 185,4 | 2 248,7 |
| | 739,3 | 1 389,3 | 934,1 | 2 958,2 | 260,5 | 286,9 | 300,4 | 309,1 |
| | 1 364,4 | 1 517,0 | 1 435,2 | 1 782,2 | 1 835,7 | 1 835,7 | 1 835,7 | 1 888,9 |
| | 48,2 | 1,7 | 0,9 | 12,4 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | 50,7 |
| | 2 329,2 | 3 649,3 | 3 431,8 | 2 829,2 | 2 139,4 | 2 171,9 | 2 185,4 | 2 248,7 |
| | 1 412,6 | 1 518,7 | 1 436,1 | 1 794,6 | 1 885,0 | 1 885,0 | 1 885,0 | 1 939,6 |
| | 1 364,4 | 1 517,0 | 1 435,2 | 1 782,2 | 1 835,7 | 1 835,7 | 1 835,7 | 1 888,9 |
| | 48,2 | 1,7 | 0,9 | 12,4 | 49,3 | 49,3 | 49,3 | 50,7 |
| | 916,6 | 2 130,6 | 1 995,7 | 1 034,6 | 254,4 | 286,9 | 300,4 | 309,1 |

Динамика источников финансирования собственной (иных видов) деятельности Государственной компании, млн руб.

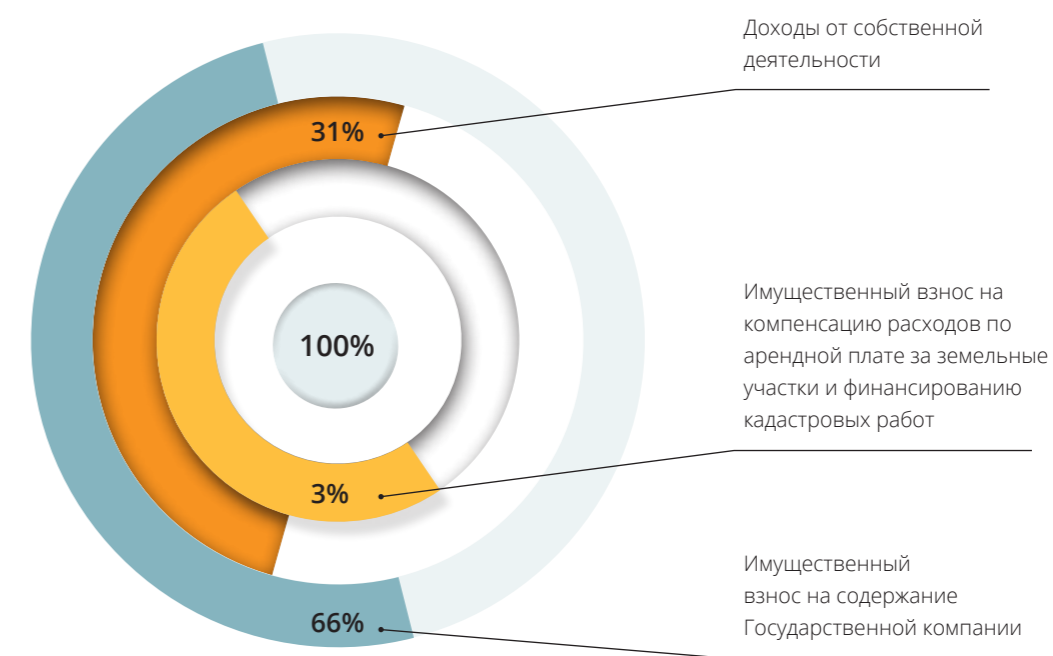


УСЛОВНЫЕ
ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Доходы от собственной деятельности
- Имущественный взнос на компенсацию расходов по арендной плате за земельные участки и финансированию кадастровых работ
- Имущественный взнос на содержание Государственной компании

На диаграмме выше продемонстрировано ежегодное наращивание объемов финансирования деятельности Государственной компании за счет собственной (иных видов) деятельности. Основным источником собственной деятельности в процентном соотношении является имущественный взнос на содержание Государственной компании.

Источники финансирования собственной (иных видов) деятельности Государственной компании



РАЗДЕЛ III. ФИНАНСОВОЕ СТРУКТУРИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ

3.1. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ФИНАНСОВОГО СТРУКТУРИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

Финансовое структурирование инвестиционных проектов Государственной компании осуществляется в форме портфельного проектного финансирования. Ключевое отличие проектного финансирования от другой распространенной формы финансирования – корпоративной – заключается в том, что в качестве источника финансирования всех расходов и обязательств, возникающих в процессе реализации проекта, являются доходы, генерируемые непосредственно проектом (в то время как в корпоративном финансировании таким источником выступают активы юридического лица – инициатора проекта).

Государственная компания ставит целью обеспечивать финансовую стабильность каждого проекта в отдельности, как предполагается, в рамках проектного финансирования, но имеет возможности, в случае реализации рисков в рамках отдельных проектов, покрывать соответствующие расходы за счет общего профицита, формирующегося на всем портфеле проектов. Это дает существенные возможности по повышению общей эффективности и диверсификации рисков.

Дополнительно Государственная компания имеет возможность использовать отдельные элементы корпоративного финансирования (привлекать заемное финансирование напрямую на себя, с обслуживанием за счет доходов от реализуемого портфеля проектов), что также расширяет общие возможности компании относительно механизмов классического проектного финансирования.

Основные различия между проектным и корпоративным финансированием

| | КОРПОРАТИВНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ | ПРОЕКТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ |
|--|---|--|
| Заемщик по кредитным договорам | Компания-инвестор | Специальная проектная компания (СПК), создаваемая акционерами для реализации проекта |
| Характеристика кредита | Менее долгосрочный, стандартные условия кредитования | Более долгосрочный, учитывает особенности проекта |
| Гарантии кредиторам со стороны инвестора | Предоставляются компанией-инвестором (например, залог имущества, ограничения, ковенанты, балансовые и забалансовые операции, залог акций) | Как правило, предоставляются ограниченно, особенно на инвестиционной стадии (например, право кредиторов на управление СПК в случае ее дефолта) |
| Обеспечение кредитов | Активы компании-инвестора | Денежные потоки проекта, контракты по проекту, страховое обеспечение и т.д. |
| Риски | На компании-инвесторе | Распределение между участниками проекта |



Автодорога М-4

В своей практике Государственная компания не опирается исключительно на корпоративное финансирование ввиду следующих ограничений:

- автомобильные дороги, являющиеся объектами соглашений, принадлежат Государственной компании не на праве собственности, а на праве доверительного управления, что ограничивает применение основных инструментов корпоративного финансирования (привлечение заемных средств, обеспеченных имуществом заемщика).

Таким образом, Государственная компания выступает в роли государственного агента по управлению переданными ей в доверительное управление автомобильными дорогами. Реализуя проекты по строительству, реконструкции и комплексному обустройству таких автомобильных дорог на основе механизмов государственно-частного партнерства, Государственная компания осуществляет следующие функции:

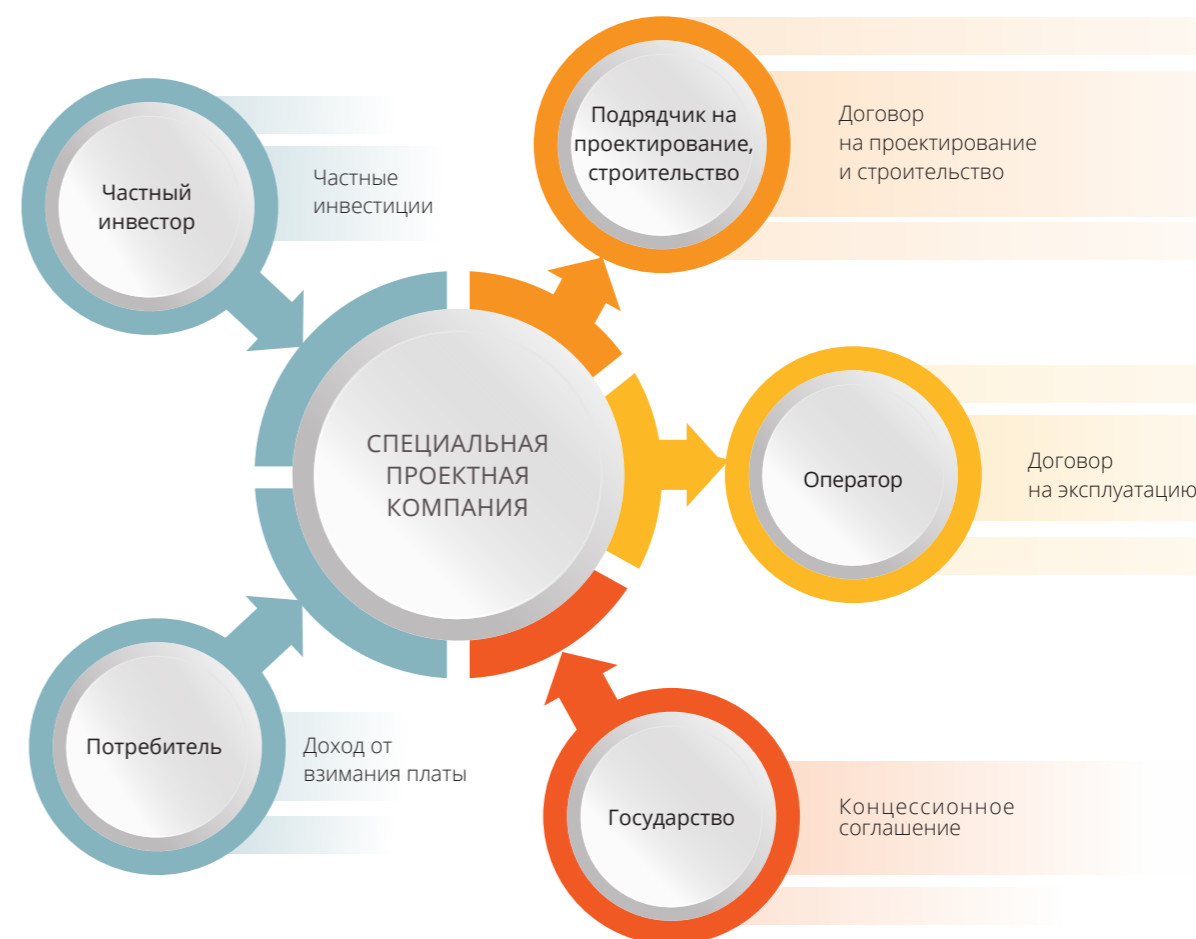
- проведение предварительного анализа и разработка организационно-правовой и финансовой схемы реализации проекта;
- проведения конкурсов и привлечения исполнителей/инвесторов;
- доведения до исполнителей/инвесторов соглашений государственной поддержки проектов, предоставляемых в виде субсидий федерального бюджета.

Кроме того, одним из преимуществ проектного финансирования является возможность оптимального распределения рисков между заемщиками, кредиторами и третьими сторонами.

Использование механизма проектного финансирования позволяет Государственной компании сконцентрировать ресурсы и компетенции всех заинтересованных в реализации проекта участников в СПК, а также обеспечить прозрачность и контролируемость использования финансовых вложений. Процесс финансирования реализации инвестиционных проектов осуществляется непрерывно в течение нескольких этапов жизненного цикла проекта, как на предынвестиционной стадии проекта, так и непосредственно на инвестиционной и эксплуатационной стадиях.

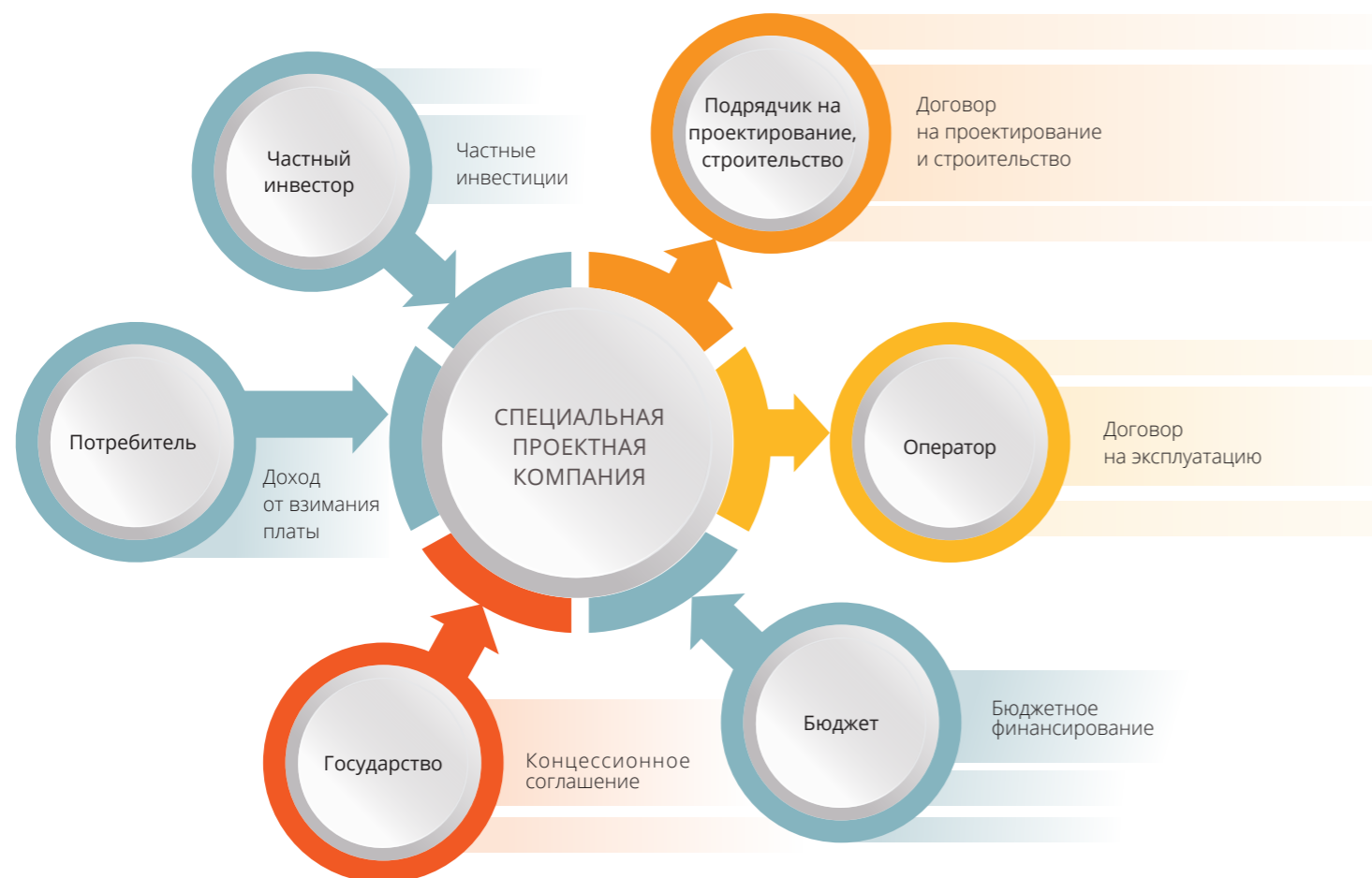
Инвестиционные проекты Государственной компании реализуются через механизмы государственно-частного партнерства. Ниже представлены возможные формы государственно-частного партнерства, применяемые Государственной компанией.

Проектирование, строительство и эксплуатация. Модель Design-Build-Finance-Operate (DBFO), при которой риск спроса несет частный сектор



DBFO – частный партнер, осуществляющий проектирование, строительство/реконструкцию объекта, финансирование указанных мероприятий и эксплуатацию объекта по стандартам качества, согласованным с публичным партнером, который выплачивает частному партнеру вознаграждение.

Проектирование, строительство и эксплуатация. Модель Build-Finance-Operate (BFO), при которой риск спроса несет государство



Большинство инвестиционных проектов Государственной компании реализуется по схеме BFO, предусматривающей осуществление частным партнером строительства / реконструкции / комплексного обустройства с привлечением собственных и заемных средств для софинансирования строительства, и с последующей эксплуатацией объекта соглашения в течение его жизненного цикла, с оформлением по завершении строительства / реконструкции / комплексного обустройства создаваемого имущества автомобильных дорог в государственную собственность.

BFO подразумевает, что разработку проектно-сметной документации, а также часть подготовки территории строительства (включая оформление земельных отношений) осуществляет Государственная компания. Такая схема позволила, с одной стороны, ускорить запуск и реализацию первых концессионных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, а с другой стороны, перенести риски проектирования и земельные риски с исполнителей на публичного партнера ввиду возможного отсутствия таких компетенций и сложившихся практических механизмов формирования земельных участков под транспортную инфраструктуру у частного сектора. Однако в среднесрочной перспективе по ряду инвестиционных проектов Государственная компания планирует передать обязательства по проектированию объектов частному партнеру, то есть осуществить поэтапный переход реализации инвестиционных проектов по схеме DBFO.

На текущий момент при реализации инвестиционных проектов Государственная компания применяет следующие правовые формы государственно-частного партнерства:

1) концессионные соглашения, регулируемые Федеральным законом №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» в том числе:

- концессионные соглашения с прямым сбором платы в пользу концессионера (direct toll concession);
- концессионные соглашения с платой концедента (availability payment-based concession);

2) долгосрочные инвестиционные соглашения;

3) операторские соглашения.

Кроме того, одной из нестандартных форм государственно-частного партнерства, возможной к применению в среднесрочной перспективе, является инвестиционное соглашение на предпроектной стадии, позволяющее привлечь частного партнера на ранней стадии разработки инвестиционного проекта.

Также операторские соглашения могут иметь форму инвестиционного соглашения (предполагающего инвестиции исполнителя в создание системы взимания платы), а также форму сервисного контракта, в рамках которого исполнитель принимает на себя обязательства только по эксплуатации уже построенной системы взимания платы.

Несмотря на правовые отличия указанных форм, финансовое структурирование всех инвестиционных проектов осуществляется по общим ключевым принципам, изложенным ниже.

1. Финансовое структурирование осуществляется на основе финансовой модели инвестиционного проекта, построенного исходя из необходимости соблюдения экономического баланса проекта.

Как уже отмечалось выше, проектное финансирование предполагает выход на самоокупаемость проектов строительства и реконструкции платных автомобильных дорог, то есть покрытие всех расходов, связанных с эксплуатацией автомобильной дороги и возвратом привлеченных на инвестиционной стадии внебюджетных средств с требуемым уровнем доходности, за счет доходов от сбора платы за проезд с пользователей такой автомобильной дороги. Принцип самоокупаемости и безубыточности реализации инвестиционных проектов находит отражение в расчете консолидированного коэффициента покрытия, CCR (Consolidated cover ratio) – ключевого показателя эффективности реализации проекта для Государственной компании. Данный коэффициент показывает соотношение дисконтированных расходов по выполнению обязательств по соглашению и дисконтированных доходов от сбора платы:

$$CCR = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{ДП_t}{П_{t=1}^t(1+\overline{r}_{ГК})}}{\sum_{t=1}^T \frac{ПК_t + ОЗС_t^{ГК}}{П_{t=1}^t(1+\overline{r}_{ГК})}}$$

где

CCR – консолидированный коэффициент покрытия;

ДП_t – совокупные доходы от реализации инвестиционного проекта в периоде t;

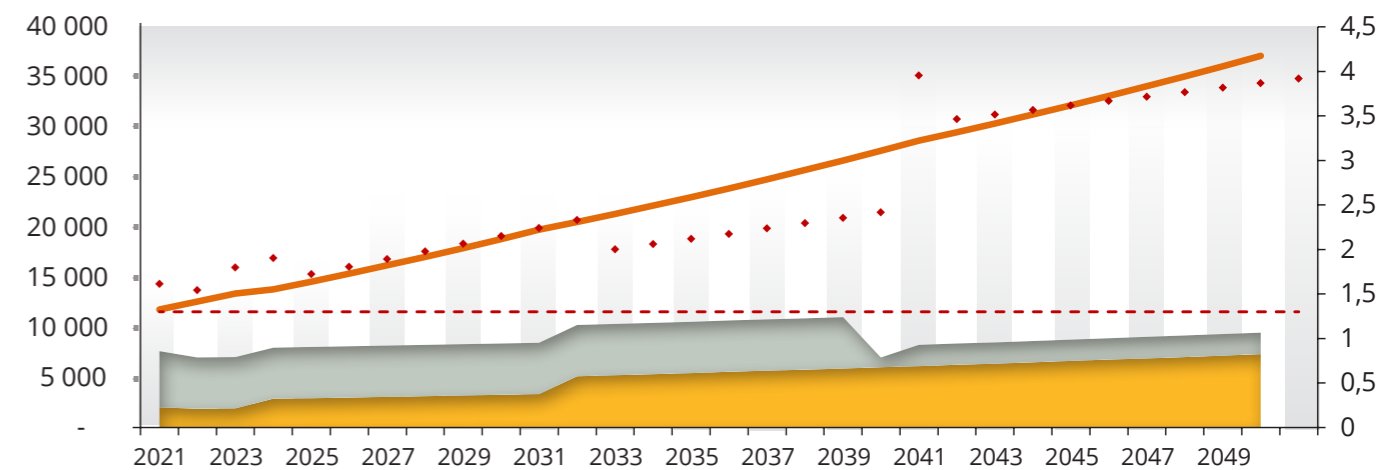
ПК_t – платежи Государственной компании в пользу исполнителя по концессионному или инвестиционному соглашению, осуществляемые на эксплуатационной стадии Инвестиционного проекта в периоде t;

ОЗС_t^{ГК} – платежи, связанные с расходами на обслуживание и погашение сумм заемного финансирования, привлеченного Государственной компанией в проект, в периоде t;

$\overline{r}_{ГК}$ – требуемая доходность для Государственной компании с учетом принимаемых ею на себя рисков по реализации инвестиционного проекта, рассчитывается на основе применимых внутренних методических документов Государственной компании.

Рекомендуемое целевое значение показателя CCR ≥ 1,3 для проектов, в которых сбор платы осуществляется в пользу Государственной компании.

Экономический баланс инвестиционных проектов Государственной компании



УСЛОВНЫЕ
ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Эксплуатационный платеж
- Доходы от сбора платы CCR по годам реализации проекта
- CCR по годам реализации проекта
- Инвестиционный платеж
- - - Рекомендуемое значение CCR

2. Финансовое структурирование на инвестиционной стадии

Финансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании осуществляется за счет следующих источников:

1) капитальный грант / государственное финансирование;

2) внебюджетные средства / средства инвесторов, в том числе:

- заемные средства инвесторов;
- собственные средства инвесторов;

3) собственные и заемные средства государственной компании

Предоставление частным партнерам государственного финансирования на инвестиционной стадии реализации проекта, как правило, является ключевым условием и критерием реализации проекта, так как проекты в сфере дорожного строительства зачастую носят социальный характер и не всегда являются экономически рентабельными для частных инвесторов без государственной поддержки. Значительные инвестиционные вложения, необходимые для строительства автомобильных дорог, а также длительные периоды реализации проектов (и, как следствие, окупаемости) создают существенные риски для частных инвесторов. Кроме того, наличие в проекте капитального гранта, как правило, является необходимым условием для участия в нем финансирующих организаций, являясь для них определенной гарантией заинтересованности государственного партнера.

В качестве источников финансирования капитального гранта могут выступать субсидии федерального бюджета, средства прямых заимствований Государственной компании и прочие источники (подробно об источниках финансирования расходов на проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог изложено в разделе 1.6).

Одним из главных моментов в финансовом структурировании инвестиционных проектов является определение оптимального размера капитального гранта. Размер капитального гранта определяется на основе финансовой модели инвестиционного проекта путем последовательного проведения анализа чувствительности показателей эффективности проекта к данному параметру таким образом, чтобы, с одной стороны, обеспечить привлечение максимального объема внебюджетного финансирования, а, с другой стороны, оптимизировать размер платежей Государственной компании частному партнеру и сохранить показатель CCR на приемлемом для Государственной компании уровне. Размер капитального гранта находится в прямой линейной зависимости от доходов, генерируемых проектом: чем выше прогнозные доходы от сбора платы за проезд, тем меньше потребность в государственном финансировании на инвестиционной стадии и, следовательно, больше объем внебюджетных инвестиций, привлекаемых в проект.

На инвестиционной стадии реализации проекта Государственной компанией может выплачиваться аванс исполнителю/концессионеру (в размере до 30% от общего размера государственного финансирования), при условии предоставления Государственной компании банковской гарантии на аванс в размере выдаваемого совокупного объема авансирования. Конкретные условия и объемы авансирования определяются по каждому проекту в индивидуальном порядке и учитывают влияние такого решения на повышение эффективности проекта.

Общая сумма государственного софинансирования / капитального гранта является неизменной и не может быть увеличена в процессе реализации проекта.

Ключевые формы привлечения частных инвестиций для финансирования инвестиционных проектов Государственной компании



Финансовое структурирование проектов Государственной компании исходит из предпосылки, что заемный капитал (старший долг) является основным источником частных инвестиций, что соответствует сложившейся мировой практике. В большинстве проектов в виде заемного капитала привлекается от 50 до 90% частного финансирования.

Одной ключевой предпосылкой финансового структурирования является привлечение акционерного финансирования в размере, примерно соответствующему 5% от стоимости объекта (именно это допущение и определяет варьирование соотношения собственного и заемного финансирования от 50% от объема привлеченного финансирования в проектах с относительно небольшой долей частного софинансирования строительства до 10% от объема привлеченного финансирования в концессионных проектах с высокой долей частного финансирования). Данное условие является необходимым для защиты интересов как государства, так и старших кредиторов, поскольку определяет порог минимального объема финансовых вложений, которыми инвестор проекта несет ответственность за успешную реализацию проекта (и, соответственно, теряет в случае расторжения соглашения по вине исполнителя).

Государственная компания при инвестиционном анализе проектов и определении начальных условий конкурсов основывается на том, что заемное финансирование будет привлекаться в форме банковских кредитов, что обусловлено большей гибкостью этого инструмента финансирования (возможность использовать разные ставки в более рискованный период строительства и менее рискованный период эксплуатации, выбор между фиксированными и плавающими ставками, возможность гибкого построения аннуитетных платежей) или в форме проектных облигаций. Так, финансирование строительства нового выхода на МКАД с автомобильной дороги федерального значения М-1 «Беларусь» в значительной мере осуществлялось за счет облигационных займов концессионера ОАО «Главная дорога». Одним из преимуществ использования облигационного финансирования является то, что оно позволяет привлечь средства негосударственных пенсионных фондов и в перспективе страховых компаний на более долгосрочную перспективу.

КЛЮЧЕВЫЕ ДОПУЩЕНИЯ ПО ЗАЕМНОМУ ФИНАНСИРОВАНИЮ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ФИНАНСОВОМ СТРУКТУРИРОВАНИИ:

1. Банковские кредиты привлекаются в национальной валюте. Кредиты в иностранной валюте, привлекаемые от международных финансовых организаций, также могут являться источником заемного финансирования ГЧП проектов. Однако, принимая во внимание, что денежные потоки проектов выражены в российской валюте, а также учитывая значительную волатильность российского валютного рынка в отсутствие эффективных механизмов хеджирования валютных рисков и в отсутствие покрытия данного риска государственной стороной, привлечение кредитов в иностранной валюте представляется возможным только в случае самостоятельно закрытия инвестором или кредитором валютного риска.

2. Привлечение банковских кредитов может рассчитываться с применением двух механизмов формирования процентных ставок:

- фиксированные процентные ставки;
- плавающие процентные ставки – ставки с переменной составляющей, привязанные к одному из ключевых макроэкономических показателей (например, ИПЦ, ключевой ставке Центрального банка Российской Федерации и т.п.).

Фиксированные процентные ставки целесообразны и привлекательны для всех сторон, участвующих в реализации проекта, в условиях стабильного состояния экономики и рынков с невысоким уровнем инфляции.

Однако в условиях нестабильной рыночной экономики для хеджирования риска существенного изменения стоимости заемного финансирования, стоимость привлекаемого внебюджетного финансирования также может быть рассчитана с применением механизма плавающих ставок, приведенных к ключевым макроэкономическим показателям (инфляции или иным аналогичным индикативным показателям). Плавающие ставки позволяют, с одной стороны, привлечь инвесторов даже в неблагоприятных условиях экономики на приемлемых для них условиях, а с другой стороны, снизить текущие обязательства проекта перед кредиторами по мере стабилизации финансовых рынков и снижения ставок. Механизм плавающих ставок привлекателен еще и потому, что в рамках реализации проекта предусмотрена ежегодная индексация доходов от сбора платы за проезд по платной автомобильной дороге, являющейся основным источником возврата инвестиций частного партнера, на индекс потребительских цен. Соответственно, типовой проект Государственной компании уже содержит элемент, позволяющий увязывать изменение расходов в связи с обслуживанием долга по плавающей ставке с изменением доходов по проекту. Таким образом, увязка условий финансирования с доходами обеспечивает повышение устойчивости всей финансовой конструкции.

Необходимо отметить, что механизм плавающей ставки доходности имеет значительный потенциал для оптимизации в целях повышения его привлекательности для всех групп участников рынка капитала (коммерческих банков, инвестиционных и пенсионных фондов, иных инвесторов) путем фиксации ставки доходности на определенные периоды или ее привязки к различным индикаторам на инвестиционной и эксплуатационной стадиях. Так, в рамках концессионных проектов ЦКАД ставка доходности для заемных инвестиций на этапе строительства была привязана к банковскому индикатору (в формате «Ключевая ставка Банка России + Премия»), с последующим переходом к плавающей ставке доходности, определяемой в виде «Инфляция + Премия», после запуска автомобильной дороги в эксплуатацию.

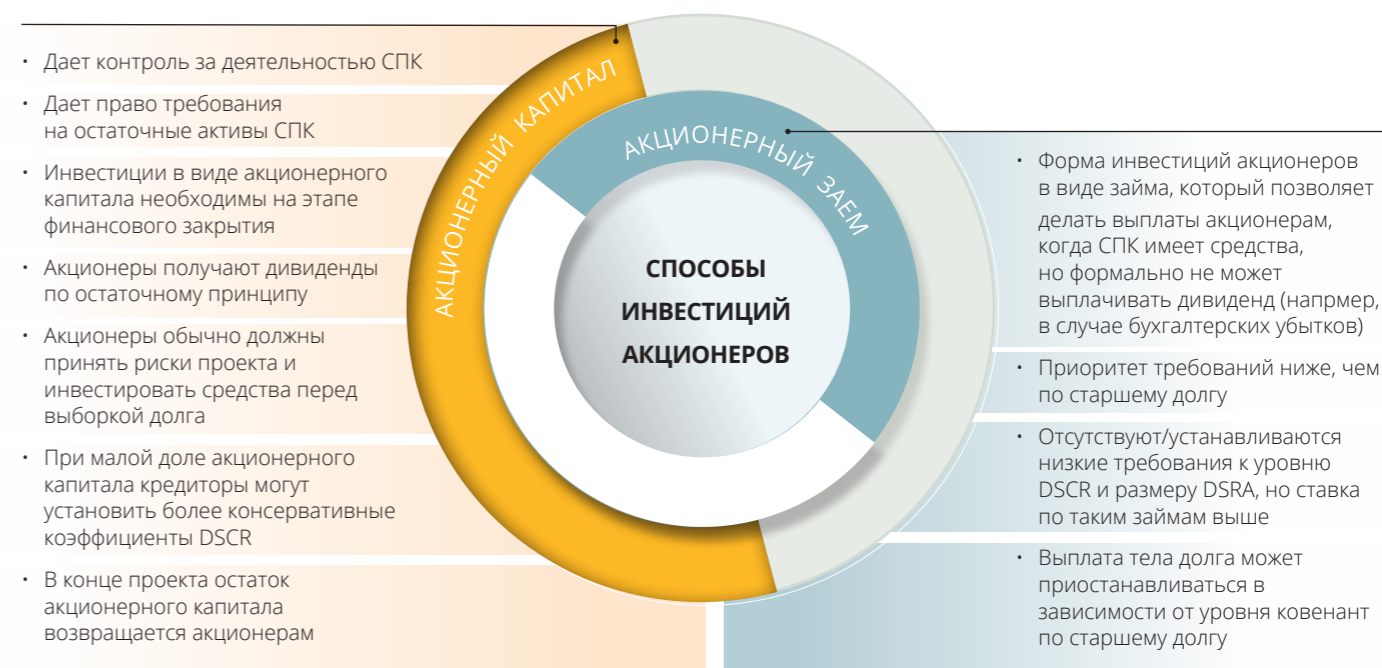
Такая схема также обладает потенциалом снижения нагрузки по обслуживанию средств в рамках долгосрочного периода, за счет механизма снижения плавающих ставок после стабилизации рыночных условий и окончания кризисного цикла экономического развития.

Размер фиксированной или плавающей ставки по заемному финансированию различается в зависимости от организационно-правовой формы проекта Государственной компании и текущего состояния финансовых рынков и тестируется на предмет приемлемости для потенциальных инвесторов и кредиторов. Установление размера (нормы) доходности для заемных инвестиций частного партнера осуществляется на рыночной и конкурентной основе.

1. При структурировании графика погашения заемного финансирования следует ориентироваться на долгосрочные кредиты и займы до 12–15 лет. Условия таких кредитов/займов должны включать рыночные комиссии за открытие кредитной линии и не выбранный объем кредитной линии, начисление и выплату процентов в течение инвестиционной фазы, выплату основной суммы долга начиная с эксплуатационной стадии либо отсрочку (grace period) по выплате основной суммы долга в первые годы эксплуатации. Допускается использование в графике возврата заемного финансирования допущения о плановом рефинансировании, при условии осуществления планового рефинансирования не ранее 12–5 года действия соглашения и рефинансирования не более 40–50% от первоначально привлеченного объема заемного финансирования.

2. Типовым условием является формирование резерва под обслуживание долга DSRA (Debt service reserve account – резервный счет по обслуживанию долга) в последний год инвестиционной стадии и поддерживается в размере суммы выплат основной суммы кредита и процентных расходов за период, как правило, от двух до четырех кварталов, что соответствует требованиям финансирующих организаций.

Основными инструментами финансирования собственного капитала являются взносы акционеров в уставной капитал компании и предоставляемые акционерные займы. При этом наибольшая часть потребности в собственном капитале финансируется за счет акционерных займов (младшего, субординированного долга), субординированных по отношению к старшим долговым обязательствам.



Инвесторами в собственный капитал проектной компании, по общепринятой практике, могут выступать:

- Отраслевые инвесторы (спонсоры), в числе которых могут быть структурные подразделения строительных и эксплуатирующих компаний (оператор). Такие инвесторы имеют дополнительную заинтересованность в проекте (подряд на строительство, договор на эксплуатацию и пр.), при этом они берут на себя, как правило, дополнительные риски (строительные, эксплуатационные).
- Финансовые инвесторы, заинтересованные в участии в таких проектах, как в своего рода финансовых активах (банки, управляющие компании, страховые компании, инфраструктурные фонды и пр.).

Одним из видов финансовых инвесторов могут быть портфельные фонды, ключевой спецификой деятельности которых является относительно короткий (4–7 лет) период инвестирования. Для обеспечения возможности участия в проектах Государственной компании таких инвесторов устанавливаются гибкие правила замены миноритарных акционеров проектной компании.

Участие этих двух групп инвесторов (отраслевых и финансовых) обеспечивает необходимое для сложных проектов сбалансированное распределение компетенций и ресурсов. И в этой связи нормальным является участие в реализации в первую очередь капиталоемких концессионных проектов консорциумов, представляющих объединения этих двух групп инвесторов.

Стоимость привлекаемого акционерного финансирования также может быть рассчитана с применением как фиксированных процентных ставок, так и плавающих.

Установление размера (нормы) доходности для заемных инвестиций частного партнера также осуществляется на рыночной и конкурентной основе.

Схема возврата собственных средств инвесторов (в отличие от банковских кредитов) более гибкая и определяется в том числе с учетом условий, задаваемых кредиторами: она зависит от многих факторов:

- наличия свободных денежных средств, доступных для распределения акционерам;
- выполнения ковенант, установленных старшими кредиторами (DSCR – Debt service coverage ratio – коэффициент покрытия кредитных выплат), (LLCR – Loan life coverage ratio – коэффициент покрытия кредита на срок действия кредита и пр.);
- осуществления всех выплат по старшим кредитам в рассматриваемом периоде;
- выполнения целевого соотношения собственных и заемных средств, при условии, что субординированный заем не может быть погашен ранее старшего долга;
- выплаты процентов по субординированному кредиту в рассматриваемом периоде.

3. Финансовое структурирование на эксплуатационной стадии

По условиям концессионного соглашения с прямым сбором платы (direct toll) концессионер может взимать плату за проезд по платной автомобильной дороге, которая в этом случае будет являться источником финансирования эксплуатационных расходов и возврата вложенных инвестиций на этапе строительства. Чем дольше срок реализации контракта, тем больше возможностей имеет концессионер на возмещение строительных затрат и рентабельную эксплуатацию переданной государством ему инфраструктуры.

Все другие организационно-правовые формы реализации проектов Государственной компании, кроме концессионного соглашения с прямым сбором платы в пользу концессионера, предусматривают осуществление сбора платы за проезд с пользователей автомобильной дороги в пользу Государственной компании / государства (концедента). В этом случае исполнитель / концессионер имеет право на возмещение части капитальных затрат, понесенных им на инвестиционной стадии соглашения, в форме инвестиционного платежа, а также на получение эксплуатационного платежа (платы за инфраструктурную услугу) как возмещение затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильной дороги, эксплуатацию СВП и АСУДД, прочих эксплуатационных расходов. Таким образом, плата за доступность (availability payment) состоит из двух частей:

- 1) инвестиционный платеж;
- 2) эксплуатационный платеж.

Структура платы за доступность

| | | |
|--|--|---|
| ВОЗВРАТ ИНВЕСТИЦИЙ инвестиционный платеж | <ul style="list-style-type: none"> Возмещение собственных инвестиций Доход на собственные инвестиции | Уменьшаемая часть (может уменьшаться на объем штрафов за нарушение требований к качеству дороги) |
| | Возмещение затрат на обслуживание и возврат привлеченных заемных инвестиций | |
| ОПЛАТА РАСХОДОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ эксплуатационный платеж | <ul style="list-style-type: none"> Основное тело долга Проценты по заемным средствам | Неуменьшаемая часть |
| | Содержание дороги <ul style="list-style-type: none"> Текущий и капитальный ремонт Страхование | |
| | | Индексируется на уровень инфляции (может уменьшаться на объем штрафов за некачественную эксплуатацию) |

Структура инвестиционного платежа включает в себя:

1) неуменьшаемую часть, направленную на возврат и обслуживание привлеченных заемных средств инвестора.

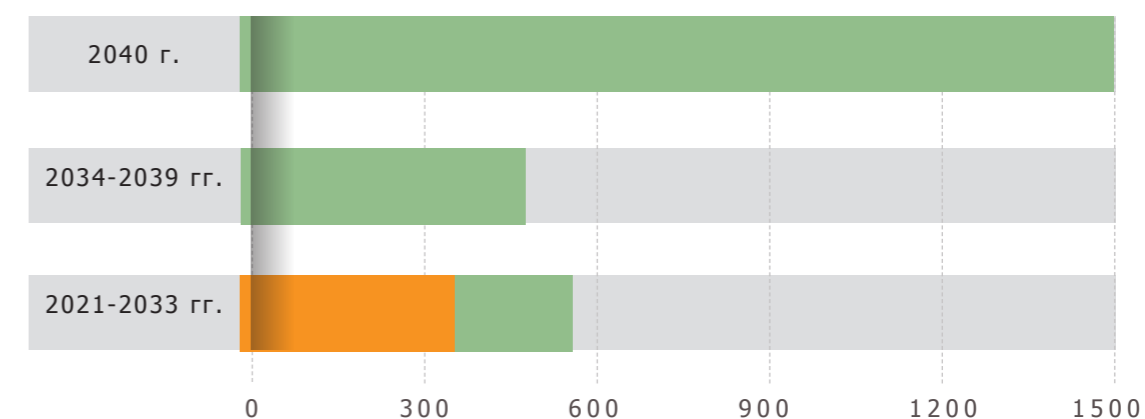
Возврат и обслуживание осуществляется с учетом условий и сроков привлечения заемного финансирования, изложенных выше.

2) уменьшаемую часть, направленную на возврат и обслуживание привлеченных собственных средств инвестора. При этом уменьшаемая часть инвестиционного платежа выплачивается в полном объеме только при условии обеспечения полного соответствия транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги установленным условиям соглашения ТЭП. В случае выявления критических дефектов автомобильной дороги, т.е. ее несоответствия установленным ТЭП, частному партнеру начисляются штрафы, сокращающие выплачиваемые суммы уменьшаемой части инвестиционного платежа. Таким образом реализован механизм зависимости доходности исполнителя с качеством инфраструктурной услуги, оказываемой пользователям автомобильной дороги.

Возврат и обслуживание осуществляется с учетом условий и сроков привлечения собственного капитала, изложенных выше.

Однако схема погашения собственных средств отличается от схемы для заемных средств. Возврат основной суммы начинается, как правило, после полного погашения заемных средств (или в более компромиссной форме субординации – основная сумма инвестиций акционерам выплачивается не быстрее, чем выплачивается тело старшего долга). При этом значительная часть основной суммы акционерного финансирования может возвращаться в последние 1-2 года действия соглашения (и служить своего рода инвестиционным залогом – дополнительной мотивацией исполнителю качественно выполнять все обязательства по соглашению до последнего года его реализации).

Пример динамики и структуры выплаты инвестиционного платежа, млн руб.



УСЛОВНЫЕ
ОБОЗНАЧЕНИЯ:

■ Уменьшаемая часть инвестиционного платежа

■ Неуменьшаемая часть инвестиционного платежа

Если при финансовом структурировании используются плавающие ставки доходности на привлеченные инвестиции частного партнера, условиями соглашения может быть предусмотрена корректировка инвестиционного платежа в части компенсации процентов на инвестиции исполнителя.

Эксплуатационный платеж (плата за инфраструктурную услугу), может выплачиваться в целях покрытия затрат на:

- 1) содержание автомобильной дороги;
- 2) проведение планово-предупредительных работ;
- 3) ремонт автомобильной дороги;
- 4) капитальный ремонт автомобильной дороги;
- 5) эксплуатацию СВП и АСУДД;
- 6) управленческие расходы СПК концессионера;
- 7) иные расходы.

Размер эксплуатационных платежей, как правило, фиксируется по операционным годам в ценах базового периода, определенного условиями соглашения, и индексируются в периоды выплат по фактическим индексам потребительских цен, публикуемых Федеральной службой государственной статистики.

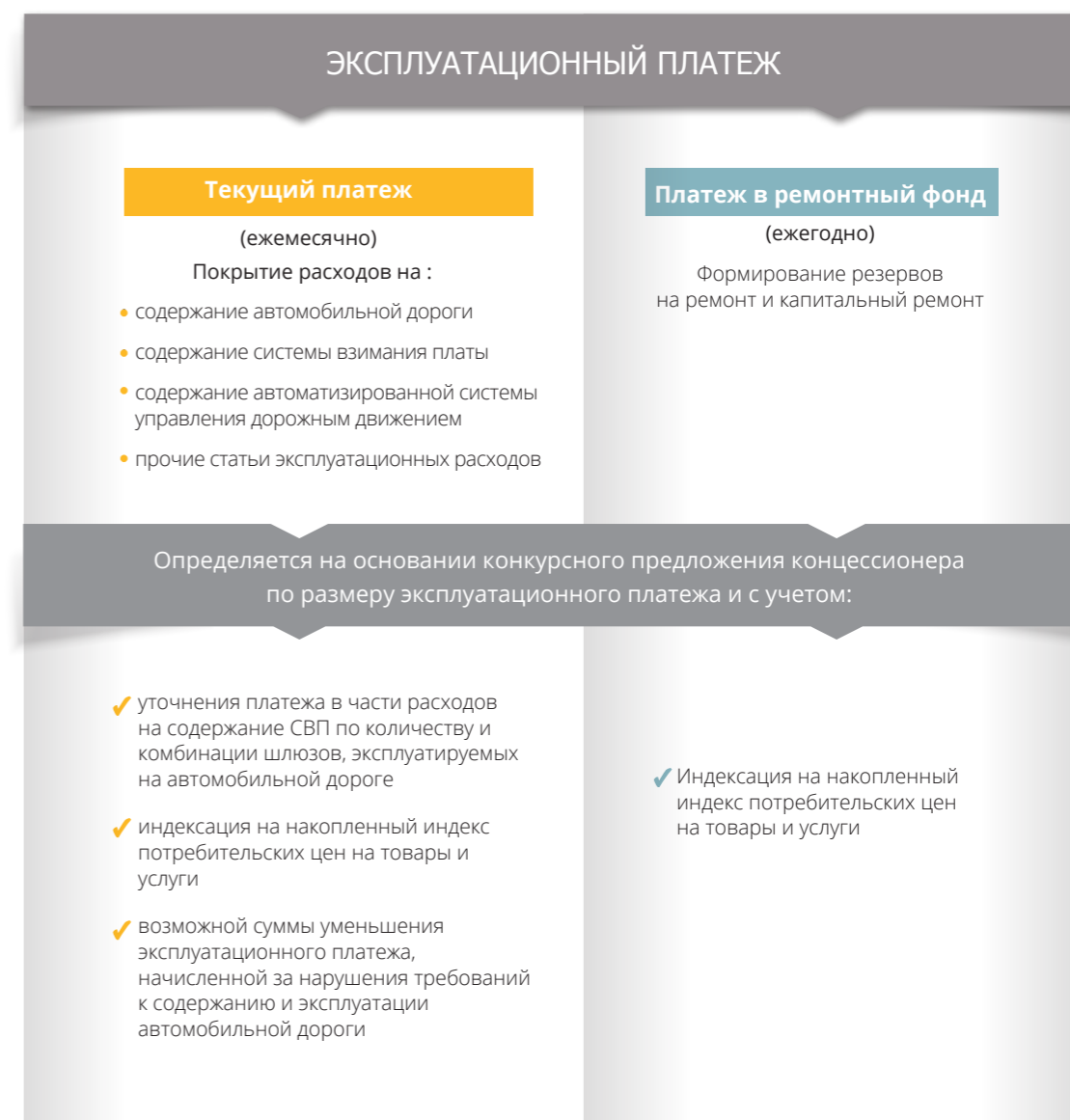
Эксплуатационный платеж, выплачиваемый за текущий операционный период, может уменьшаться на начисленные исполнителю соглашения штрафные баллы за некачественную эксплуатацию автомобильной дороги.

Эксплуатационный платеж структурируется исходя из принципа равномерности для минимизации возможных кассовых разрывов в первые годы платной эксплуатации автомобильной дороги, когда высоки риски недостижения прогнозного трафика, связанные с процессом привыкания пользователей автомобильной дорогой к режиму платности. Одним из механизмов реализации принципа равномерности является создание специализированных ремонтных фондов (MRA, Maintenance reserve account), равномерно формируемых в течение межремонтных сроков таким образом, чтобы к началу проведения соответствующего ремонта и капитального ремонта на данном счете сформировались денежные средства в размере, необходимом для проведения такого ремонта. Распределение периодических отчислений на ремонт и капитальный ремонт автомобильной дороги по периодам должно осуществляться исходя из кривой доходов от сбора платы за проезд таким образом, чтобы сумма эксплуатационного и инвестиционного платежей для каждого периода, не превышала суммы доходов от сбора платы за проезд транспортных средств за аналогичный период.

Создание ремонтного фонда в рамках проектного финансирования является широко распространенным инструментом управления рисками долгосрочных инвестиционных проектов. Одним из преимуществ этой схемы для исполнителя соглашения является возможность производить ремонтные работы по гибкому графику, увязанному с техническими возможностями исполнителя и спецификой примененных технических решений на этапе строительства, а не в определенные, заданные в соглашении периоды.

Кроме того, финансирующие организации зачастую используют данный механизм для снижения риска инвестиционного проекта. На средства формируемого ремонтного фонда, находящиеся на специальном счете, открытом исполнителем инвестиционного проекта, для контроля их целевого расходования, как правило, накладывают ограничения на использование этих денежных средств.

Пример платежного механизма эксплуатационного платежа



Периодичность выплат инвестиционных и эксплуатационных платежей определяется спецификой каждого проекта. В качестве ориентиров могут выступать следующие подходы к определению сроков:

- 1) для неукорачиваемой части инвестиционного платежа – ежеквартальные, полугодовые выплаты, иные сроки в зависимости от условий предоставления заемного капитала финансирующими организациями;
- 2) для укорачиваемой части инвестиционного платежа – как правило, ежегодная или полугодовая выплата;
- 3) для эксплуатационных платежей в части текущих выплат – в сроки необходимые для обеспечения непрерывного финансирования надлежащей эксплуатации платной автомобильной дороги;
- 4) для эксплуатационных платежей в части выплат для обеспечения ремонтов – как правило, ежегодная выплата, с возможностью установления более частых выплат (обеспечения непрерывного финансирования) с учетом соблюдения принципа равномерности платежей для минимизации возможных кассовых разрывов денежных потоков Государственной компании.



Информационная панель на автодороге



Автодорога М-11

3.2. ОСОБЕННОСТИ ФИНАНСОВОГО СТРУКТУРИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫМ ФОРМАМ СОГЛАШЕНИЙ

В зависимости от макроэкономической ситуации и финансовой конъюнктуры рынка, а также от выбора организационно-правовой формы реализации инвестиционного проекта для структурирования в инвестиционной политике Государственной компании рекомендуются разные подходы.

Используемые Государственной компанией схемы ГЧП

| | Концессии с прямым сбором платы | Концессия с платой концедента | Долгосрочное инвестиционное соглашение | Операторское соглашение |
|--------------------|---|---|--|---|
| Предмет соглашения | <ul style="list-style-type: none"> Строительство (реконструкция) Софинансирование капитальных затрат Содержание и ремонт, организация сбора платы Опционально: разработка проектной документации, землеустроительные работы, подготовка территории строительства. | | | <ul style="list-style-type: none"> Строительство АСУДД* Содержание и ремонт Организация системы взимания платы |
| Сбор | В зависимости от жизненного цикла объекта: 20–30 лет | | | 10–15 лет |
| Возврат инвестиций | Плата за проезд пользователей | Плата за доступность со стороны концедента: <ul style="list-style-type: none"> Эксплуатационные платежи на содержание Инвестиционные платежи (возврат инвестиций, штрафы и бонусы в зависимости от качества эксплуатации) | | |

Кроме того, при разработке предпроектной и проектной документации (предмет соглашений) может быть использована такая организационно-правовая форма соглашений, как инвестиционные соглашения на предпроектной стадии. При выборе Государственной компанией организационно-правовой схемы инвестиционного проекта важны следующие аспекты:

- сроки, отведенные Государственной компанией для запуска реализации проекта. Например, процедура конкурсного отбора на заключение долгосрочного инвестиционного соглашения занимает, в среднем, 6–8 месяцев, на заключение концессионного соглашения – до 1,5-2 лет;
- концессии больше направлены на формирование рынка инфраструктурных инвесторов, в то время как ДИС – на формирование рынка строителей-инвесторов, способных нести ответственность за содержание объекта;
- риски инвестиционного проекта: например, распределение риска трафика между участниками проекта оказывает ключевое влияние на платежный механизм, закладываемый в соглашение (см. таблицу ниже);
- объем частных инвестиций: концессионные соглашения предоставляют сравнительно прочную защиту инвестиций в соответствии с нормами Федерального закона 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» и позволяют привлекать больший объем частных инвестиций в сравнении с долгосрочными инвестиционными соглашениями;
- бюджетные ограничения: реализация долгосрочных инвестиционных соглашений осуществляется с большей долей государственного финансирования по сравнению с концессионными соглашениями;
- для высокодоходных проектов, позволяющих окупить частные инвестиции в размере более 20% от стоимости объекта, применяется концессионное соглашение (как механизм, который благодаря регулированию специальным законодательством обеспечивает больший уровень защиты инвестиций)
- для проектов с относительно небольшой долей внебюджетных средств (менее 20%) применяется схема долгосрочного инвестиционного соглашения.

3.2.1 КОНЦЕССИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ С ПРЯМЫМ СБОРОМ ПЛАТЫ

Выбор платежного механизма – распределение рисков

| | ПРЯМОЙ СБОР ПЛАТЫ | ПЛАТЕЖ ЗА ДОСТУПНОСТЬ |
|-----------------------------------|---|--|
| Выручка частного партнера | <ul style="list-style-type: none"> Доходы частной стороны формируются за счет сбора платы за проезд Основные факторы выручки частной стороны: объем трафика и тариф | Выручка частного партнера – платеж за доступность публичного партнера |
| Риск спроса | Риски спроса принимаются частной стороной | Риск спроса несет публичная сторона |
| Специфика для публичного партнера | | Платеж за доступность – прямой расход концедента / публичного партнера |

Сторонами данного соглашения являются:

- Концессионер, как правило, в лице специальной проектной компании (обычно, консорциум строительных организаций и финансирующих организаций, а также компаний, имеющих опыт эксплуатации платных автомобильных дорог), определенный по результатам конкурсного отбора;
- Концедент – Российская Федерация в лице Государственной компании.

Представляет собой соглашение, включающее обязательства концессионера по созданию/реконструкции объекта концессионного соглашения – автомобильной дороги/участка автомобильной дороги с обеспечением выполнения комплекса работ (услуг) по проектированию (если применимо), строительству/реконструкции, передаче в собственность концедента по завершении строительства, с последующей эксплуатацией (включая ремонт, капитальный ремонт, содержание) автомобильной дороги (участка автомобильной дороги), осуществлением сбора платы за проезд с пользователей автомобильной дорогой в течение срока действия соглашения, а также обеспечение финансирования/софинансирования капитальных затрат за счет собственных и заемных средств. Роль концедента в этой схеме реализации проекта может ограничиваться определением функционально-технических, эксплуатационных и потребительских требований к объекту, софинансированию расходов на проектирование и строительство автомобильной дороги, а также контролем деятельности концессионера.

Ключевым отличием данной организационно-правовой формы соглашений является аллокация риска трафика на частном партнере, который может собирать плату за проезд по автомобильной дороге с пользователей. Соответственно, возврат инвестиций в данных соглашениях обеспечивается за счет сбора платы с пользователей автомобильной дорогой и возможен только при достаточной интенсивности дорожного движения.

Концессионное соглашение, как правило, заключается на срок до 25–35 лет с учетом:

- жизненного цикла объекта соглашения – автомобильной дороги (что, в целом, соответствует нормативному сроку полезного использования данного вида объектов);
- необходимого периода окупаемости инвестиций, который из-за значительных капитальных вложений, как правило, довольно длителен.

Участники концессионного соглашения с прямым сбором платы



При финансовом структурировании таких инвестиционных проектов ключевая функция Государственной компании заключается в анализе:

1) потенциальной реализуемости проекта с учетом рыночных условий и требуемой доходности заинтересованных участников инвестиционного сообщества (требуемая доходность инвесторов, как правило, должна быть выше, чем при остальных формах реализации проектов, так как риски частного партнера тоже выше);

2) устойчивости показателей инвестиционного проекта к изменению ключевых условий и предпосылок;

3) рисков и их аллокации, приемлемой для частного партнера.

Концессионное соглашение с прямым сбором платы

| | |
|--|---|
| <p>КОНЦЕССИОНЕР (проектная компания, создаваемая консорциумом заинтересованных организаций)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства за счет собственных и заемных средств • Проектирование (опционально) • Подготовка территории строительства (опционально) • Строительство (реконструкция) • Содержание автомобильной дороги • Текущий и капитальный ремонт • Сбор платы за проезд в пользу концессионера <p style="text-align: right;">25–35 лет</p> |
| <p>КОНЦЕДЕНТ (Российская Федерация в лице Государственной компании «Автодор»)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства • Определение функционально-технических, эксплуатационных, потребительских требований к объекту • Контроль деятельности концессионера <p style="text-align: right;">25–35 лет</p> |

Основные денежные потоки проекта на стадии эксплуатации в концессионном соглашении с прямым сбором платы



При структурировании концессионного соглашения с прямым сбором платы опционально может рассматриваться возможность включения в условия соглашения предоставление концессионеру гарантий минимального дохода, или минимального гарантированного дохода (МГД), выплачиваемого Государственной компанией концессионеру в случае недостаточности доходов от сбора платы за проезд. Такая опция может применяться для проектов с хорошей финансовой эффективностью, обладающих относительно высокими рисками в первые периоды их реализации. Объем указанных гарантий, как правило, не должен превышать сумму, достаточную для обеспечения исполнения обязательств концессионера по заемному финансированию, привлеченному для реализации проекта, с учетом требований финансирующих организаций и достаточности средств, доступных для обслуживания долга (выполнение условий по коэффициенту DSCR и/или аналогичным ковенантам), и расходов на эксплуатацию объекта. В соответствии с международной практикой действие МГД распространяется не на весь срок действия соглашения, а может включать период от 3 до 15 лет.

На эксплуатационной фазе в таких проектах основным источником дохода для концессионера будет являться плата за проезд. В случае, если в отдельном году фактические значения минимального гарантированного дохода превышают доходы от сбора платы за проезд с учетом вычетов и надбавок, то разница между минимальным гарантированным доходом и выручкой от сборов платы за проезд с учетом вычетов и надбавок выплачивается концедентом концессионеру в виде компенсационного платежа.

Концессионное соглашение с прямым сбором платы может предусматривать условие, что в случае, если в отдельном году фактические значения доходов от сборов платы за проезд превышают определенный порог, то разница между этим порогом и выручкой от сборов платы за проезд распределяется между концессионером и концедентом в виде сверхдохода в установленной в соглашении пропорции. Например, доля концедента в сверхдоходе может быть равна доле капитального гранта в капитальных затратах по строительству объекта. При распределении сверхдохода вся выручка от сборов платы за проезд сначала собирается концессионером, а затем установленная часть сверхдохода выплачивается концессионером концеденту.

При этом условие о наличии и размере МГД в проекте может быть увязано с условием о распределении сверхдохода. Условия первых концессионных конкурсов (по проектам строительства участка трассы Москва – Санкт-Петербург на участке 15 км – 58 км и обход г. Одинцово) предполагали следующую логику: в случае снижения на конкурсе уровня МГД происходит автоматическое увеличение порога, относительно которого рассчитывается распределение сверхдохода. Это означает, что чем больше финансовых рисков принимает на себя концессионер (требует меньшего финансового обеспечения от государства на этапе эксплуатации), тем больший уровень дохода от проекта, остается полностью в его распоряжении.

Также характерной особенностью проектов с прямым сбором платы является меньший уровень регламентированности требований к показателям и состоянию автомобильной дороги. Структурирование такого рода проектов исходит из прямой финансовой заинтересованности концессионера в высоком качестве дорожного покрытия, в минимальном времени перекрытия полос для проведения дорожных работ, так как любые негативные факторы приведут к оттоку пользователей и, соответственно, к потере выручки концессионером.

3.2.2. КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ С ПЛАТОЙ КОНЦЕДЕНТА

Стороны соглашения и сроки его заключения в данном виде концессий аналогичны Direct Toll.

Участники концессионного соглашения с платой концедента



Концессионное соглашение с платой концедента

| | |
|--|---|
| КОНЦЕССИОНЕР (проектная компания, создаваемая консорциумом заинтересованных организаций) | <ul style="list-style-type: none"> • Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства за счет собственных и заемных средств • Проектирование • Строительство (реконструкция) • Содержание автомобильной дороги • Текущий и капитальный ремонт • Сбор платы за проезд в пользу ГОСУДАРСТВЕННОГО ПАРТНЕРА 25–35 лет |
| КОНЦЕДЕНТ (Российская Федерация в лице Государственной компании «Автодор») | <ul style="list-style-type: none"> • Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства • Определение функционально-технических, эксплуатационных, потребительских требований к объекту • Контроль деятельности концессионера • Определение критериев оценки деятельности концессионера • Подготовка территории строительства 25–35 лет |

Ключевое отличие этой схемы заключается в том, что риск трафика лежит на концеденте, и, соответственно, сбор платы с пользователей автомобильной дороги осуществляется концессионером в пользу публичного партнера. При этом возврат инвестиций концессионера с требуемым уровнем доходности осуществляется через инвестиционные платежи, а финансирование его расходов на поддержание автомобильной дороги в надлежащем состоянии – через эксплуатационные платежи. Структурирование эксплуатационных и инвестиционных платежей осуществляется по принципам, изложенным в разделе выше. Однако плата концедента может включать в себя иные составляющие части, в том числе, призванные стимулировать концессионера к повышению качества оказываемых инфраструктурных услуг и максимизации объемов выручки от сбора платы за проезд с пользователей.

Следует отметить, что в отличие от концессии с прямым сбором платы, в проектах с платой концедента используются более жесткие требования к эксплуатационным показателям объекта на этапе эксплуатации. Это объясняется тем, что концессионер принимает на себя меньшие риски (не несет риск трафика), а также не имеет прямой экономической мотивации поддерживать высокий уровень качества дороги. Соответственно, это балансируется установлением таких требований в концессионном соглашении с увязкой обязательств по их исполнению с доходностью инвестора.

Финансирование концессионного соглашения с платой концедента



Приоритетным источником финансирования платы концедента для Государственной компании являются доходы от сбора платы за проезд по данному проекту (в случае их достаточности, компания может перераспределять на выплаты по одному соглашению доходы с других проектов).

Данный вид соглашений особенно уместен при реализации социально значимых автодорожных проектов, в которых не возможно установить тариф, обеспечивающий возврат инвестиций, или для проектов с высоким риском трафика, не являющихся инвестиционно привлекательными для участников рынка.

Важно отметить, что налоговые аспекты реализации концессионных соглашений с платой концедента, регулируются российским законодательством в рамках Налогового кодекса Российской Федерации и Федерального закона № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» с учетом следующих особенностей в части НДС.



Автодорога М-4

Налоговые аспекты платежей в части НДС

| ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР» | | |
|--|--|-------------------------------|
| Государственное финансирование (субсидия) | Государственное финансирование (за счет иных источников) | Инвестиции концессионера |
| Возмещение НДС не предусмотрено Если концессионер сможет возместить НДС, у концедента будет уменьшен объем финансовых обязательств перед концессионером | НДС возмещается в 100% объеме | НДС возмещается в 100% объеме |

| ЭКСПЛУАТАЦИЯ | |
|--|--|
| Эксплуатационный платеж | Инвестиционный платеж |
| Облагается НДС Услуги по эксплуатации автодороги подлежат обложению НДС в полном объеме на основании пп. 1 п. 1 ст. 146 НК РФ | Не облагается НДС В связи с тем, что назначением платежа является покрытие затрат на обслуживание привлеченных в проект собственных и кредитных средств концессионера |

Важным фактором является то, что из-за специфики Государственной компании доходы от взимания платы, поступающие в ее распоряжение, не облагаются НДС (в отличие, например, от ситуации, когда доходы поступают в собственность концессионера в случае прямого сбора платы). Одно из последствий такого регулирования состоит в том, что проект, реализуемый по схеме с платой концедента, при прочих равных условиях, может быть экономически более эффективен, чем концессия с прямым сбором платы.

3.2.3. ДОЛГОСРОЧНОЕ ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Сторонами долгосрочного инвестиционного соглашения являются:

- Исполнитель, определяемый по итогам конкурсного отбора (как правило, строительные организации с опытом эксплуатации автомобильных дорог);
- Заказчик – Государственная компания.

Данный вид соглашений представляет собой смешанный гражданско-правовой договор, который может включать обязательства исполнителя соглашения по выполнению комплекса работ/услуг по проектированию (если применимо), строительству (реконструкции) и эксплуатации (включая ремонт, капитальный ремонт и содержание) автомобильной дороги (участка автомобильной дороги) в течение срока действия соглашения, а также обеспечение софинансирования капитальных затрат за счет собственных и привлеченных заемных средств. В рамках соглашения в обязательства исполнителя могут включаться обязательства по осуществлению сбора платы с пользователей объекта инвестиционного соглашения в пользу Государственной компании. Комплексное инвестиционное долгосрочное соглашение очень близко по идеологии к концессии с платой концедента, однако применяется при относительно небольшом объеме инвестиционных обязательств инвестора (не более 20% от стоимости объекта), гарантии исполнения проекта несет не Российская Федерация, а Государственная компания «Автодор».

Долгосрочное инвестиционное соглашение

| | |
|------------------------------------|--|
| Исполнитель контракта | <ul style="list-style-type: none"> • Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства за счет собственных и заемных средств • Проектирование (опционально) • Подготовка территории строительства (опционально) • Строительство • Содержание автомобильной дороги • Текущий и капитальный ремонт • эксплуатация СВП* и АСУДД** • Агентские услуги по сбору платы в доход Государственной компании «Автодор» <p style="text-align: right;">до 30 лет</p> |
| Государственная компания «Автодор» | <ul style="list-style-type: none"> • Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства • 100% финансирование на этапе эксплуатации в виде инвестиционного и эксплуатационного платежей • Определение критериев оценки деятельности исполнителя • Контроль деятельности исполнителя <p style="text-align: right;">до 30 лет</p> |

*Система взимания платы.

**Автоматизированная система управления дорожным движением.

Участники долгосрочного инвестиционного соглашения



Срок, на который заключаются инвестиционные соглашения, как правило, составляет до 30 лет, и уточняется для каждого инвестиционного проекта с учетом длительности жизненного цикла объекта инвестиционного соглашения (например, с учетом срока проведения капитального ремонта автомобильной дороги и ее последующей передачи заказчику в надлежащем состоянии), а также прогнозируемого объема доходов Государственной компании по инвестиционному проекту.

В инвестиционных проектах, реализуемых по схеме долгосрочного инвестиционного соглашения, риск трафика лежит на Государственной компании (по аналогии с концессией с платой концедента). Соответственно, возмещение эксплуатационных затрат исполнителя обеспечивается за счет эксплуатационных платежей, выплачиваемых Государственной компанией исполнителю в порядке и в соответствии с условиями, определенными в соглашении. Обеспечение возврата инвестиций исполнителя обеспечивается за счет инвестиционных платежей, поэтапно выплачиваемых Государственной компанией исполнителю на эксплуатационной стадии в порядке и в соответствии с условиями, определенными в соглашении.

Финансирование долгосрочного инвестиционного соглашения



Структурирование данных соглашений осуществляется с учетом следующих главных особенностей:

1) большой объем государственного софинансирования на инвестиционной стадии (по сравнению с концессионными соглашениями с платой концедента): его доля может достигать 90%;

2) расчет расходов на содержание, ремонты и капитальные ремонты автомобильных дорог в соответствии с принятыми Государственной компанией стандартами (СТО) с удлинением (относительно федеральных нормативов) межремонтными сроками.

Налоговые аспекты реализации долгосрочных инвестиционных соглашений в части обложения НДС отличаются от концессионных соглашений только в части учета НДС на средства государственного финансирования.

Налоговые аспекты платежей в части НДС

| | ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТАДИЯ: |
|---|--|
| Государственное финансирование | <p>– облагается НДС</p> <p>Финансирование связано с оплатой работ по строительству и признается объектом налогообложения в общем порядке в соответствии со ст. 146 НК</p> |
| Внебюджетное финансирование (инвестиции исполнителя) | <p>– облагается НДС</p> <p>На этапе строительства исполнитель признает выручку по актам КС-2 и КС-3 и уплачивает НДС на стоимость 100 % выполненных работ по строительству и формирует на балансе дебиторскую задолженность в сумме разницы между выручкой (100% стоимость выполненных работ) и государственным финансированием</p> |
| | ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ СТАДИЯ: |
| Инвестиционные платежи: | <p>– не облагается НДС</p> <p>Инвестиционные платежи в части возмещения основной суммы инвестиций исполнителя идут в погашение дебиторской задолженности и повторно НДС не облагаются (доход, признанный выручкой и очищенный от НДС на этапе строительства)</p> <p>– не облагается НДС</p> <p>Инвестиционные платежи в части дохода на инвестиции исполнителя (заемные и собственные средства исполнителя) представляют собой проценты, начисленные за предоставление рассрочки оплаты работ и услуг исполнителя при осуществлении строительства объекта, признаваемые согласно положениям ст. 823 Гражданского кодекса РФ коммерческим кредитом.</p> <p>Сумма процентов является платой за коммерческий кредит и, в соответствии со ст. 153-158 Налогового кодекса РФ, не является объектом налогообложения по НДС</p> |
| Эксплуатационные платежи | <p>– облагается НДС</p> <p>Услуги по эксплуатации автодороги подлежат обложению НДС в полном объеме на основании пп.1 п.1 ст.146 НК РФ.</p> |

К преимуществам долгосрочных инвестиционных соглашений можно отнести следующее:

– оперативность заключения таких соглашений: не входят в сферу регулирования закона о концессионных соглашениях и осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и в соответствии с локальным нормативным актом Государственной компании – Порядком закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги», утвержденным решением наблюдательного совета Государственной компании (протокол № 38 от 13.08.2012 с последующими изменениями и дополнениями). Таким образом, для объявления открытого конкурса на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения не требуется принятие распоряжения Правительством Российской Федерации, что сокращает общий срок проведения конкурса;

– наличие гибкого механизма внесения изменений в такое соглашение, в случае изменения стоимостных и ключевых технических решений, без необходимости внесения изменений в акты Правительства Российской Федерации (в отличие от, например, концессионного соглашения).

3.2.4. ОПЕРАТОРСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ

**ДАННЫЙ ВИД СОГЛАШЕНИЙ
ИСПОЛЬЗУЕТСЯ
ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
КОМПЛЕКСНОГО ПЕРЕВОДА
СУЩЕСТВУЮЩЕЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ НА
РЕЖИМ ПЛАТНОСТИ
И ПО ИДЕОЛОГИИ БЛИЗОК
К ДОЛГОСРОЧНОМУ
ИНВЕСТИЦИОННОМУ
СОГЛАШЕНИЮ**

Операторское соглашение представляет собой соглашение, в соответствии с которым в обязательства частного партнера (оператора, исполнителя) входит обеспечение сбора платы с пользователей платной автомобильной дорогой (платного участка или участков автомобильной дороги) в пользу Государственной компании, а также могут входить все или часть иных обязательств, в частности обеспечение технической эксплуатации и содержания систем сбора платы, обеспечение технической эксплуатации и содержания автоматизированной системой управления дорожным движением (если применимо), обеспечение содержания автомобильной дороги (участка или участков автомобильной дороги), обеспечение ремонта и капитального ремонта (если применимо) автомобильной дороги (участка или участков автомобильной дороги), оказание иных услуг пользователям автомобильной дорогой (участка или участков автомобильной дороги) в соответствии с условиями соглашения. В качестве потенциальных исполнителей таких соглашений, как правило, выступают организации, имеющие аналогичный опыт в платной эксплуатации автомобильных дорог.

Помимо перечисленных выше обязательств, в целях обеспечения создания и функционирования единой системы управления платными автомобильными дорогами соглашения данного типа могут также включать инвестиционные обязательства оператора (исполнителя) по созданию систем взимания платы и иных интеллектуальных транспортных систем на законченной строительством (реконструкцией) автомобильной дороге (участке или участках автомобильной дороги), выполнению работ, связанных с проектированием, осуществлением строительно-монтажных работ и комплексного обустройства автомобильной дороги (участка или участков автомобильной дороги), иные обязательства, предусмотренные условиями соглашения, которые полностью либо частично финансируются за счет средств оператора (исполнителя) с последующим их поэтапным возвратом (возмещением) Государственной компанией в течение срока действия соглашения с учетом устанавливаемой в соответствии с соглашением нормы доходности и на условиях, определенных в соглашении.

Рекомендуемый срок, на который заключаются соглашения данного типа, составляет в среднем 10–15 лет и уточняется для каждого проекта с учетом длительности жизненного цикла размещаемых компонентов (в том числе оборудования) систем взимания платы.

Оператором может выступать любая частная компания или дочернее общество Государственной компании. Одним из преимуществ реализации указанной организационно-правовой схемы, где оператором выступает дочернее общество Государственной компании, является возможность Государственной компании оперативно реагировать посредством корпоративных, договорных механизмов на изменение технических и иных условий реализации соглашения, а также на сроки заключения соглашения, не требующие проведения конкурса.

Данная контрактная форма реализации соглашения имеет те же преимущества, что и долгосрочные инвестиционные соглашения.

3.3. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ФИНАНСОВОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ ГЧП ПРОЕКТОВ

ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

3.3.1. СТРУКТУРА ФИНАНСОВОЙ МОДЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

Для оценки финансовой и экономической целесообразности реализации инвестиционного проекта, а также выбора оптимальной модели и организационно-правовой формы его реализации, определения оптимальной структуры финансирования проекта и начальных значений финансовых критериев и требований, используемых при проведении конкурсных отборов частных инвесторов и концессионеров, Государственная компания, следуя мировой практике, широко использует такой инструмент, как финансовая модель инвестиционного проекта. В процессе подготовки и реализации проекта финансовая модель может изменяться, адаптироваться и оптимизироваться.

Как правило, финансовые модели инвестиционных проектов строятся на основе следующих принципов:

- в финансовой модели рассчитаны финансовые показатели на период с момента заключения до окончания срока действия соглашения, периодом моделирования является календарный год;
- финансовая модель содержит минимальное количество макросов, и в ней используются максимально простые формулы, сложные формулы разложены на составляющие в различных ячейках;
- финансовая модель позволяет пользователям получать основные результаты в ценах базового года и в ценах соответствующих лет (когда применимо);
- финансовая модель позволяет провести сценарный анализ реализации проекта с учетом различной структуры и стоимости финансирования, прогнозной интенсивности, капитальных и инвестиционных затрат, сроков реализации и прочих допущений, закладываемых посценарно;
- финансовая модель обладает достаточной степенью детализации, то есть содержит разбивки по основным видам работ/услуг, периодам, статьям доходов и затрат и т.п. (если применимо). В то же время финансовая модель предоставляет информацию в интегрированном виде, достаточном для использования в информационных и презентационных материалах проекта;
- финансовая модель структурирована с учетом требований российского налогового и бухгалтерского законодательства.

Принципы создания финансовой модели ГЧП проекта (на примере соглашений с платой концедента)

| ОБЪЕМ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ И ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ. АНАЛИЗ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ | |
|---|--|
| Входные данные и допущения к модели | Организационно-правовая форма проекта; макроэкономическое окружение проекта; базовый год; сроки реализации проекта; технические параметры автомобильной дороги; планируемые тарифы и прогнозная интенсивность движения; объем капитальных затрат по проекту и сроки полезного использования внеоборотных активов; объем операционных затрат по проекту; структура финансирования, стоимость источников финансирования и сроки их привлечения и возврата; налоговые предпосылки; оборотный капитал частного партнера; ставки дисконтирования; сценарии для расчета чувствительности |
| Прогноз доходов и операционных расходов | Состав и объем услуг от эксплуатации объекта (тарифы стоимости услуг), доходы от сбора платы за проезд; расходы частного партнера на создание, ремонт, капремонт, прочие расходы на страхование; расходы публичного партнера на возврат инвестиций за создание объекта частным партнером |
| Капитальные затраты и прочие расходы на инвестиционной стадии | Прогноз капитальных вложений с учетом инфляции согласно графику строительства; прочие расходы на инвестиционной стадии: расходы на финансовое закрытие, бизнес-план, расходы на СПК |
| Амортизация, налоги, оборотный капитал | Налоговые платежи, расчет оборотного капитала, расчет балансовой стоимости объекта |
| Прогнозы P&L, CF, DCF. Финансирование | Расчет возврата и обслуживания собственных и заемных средств инвестора в прямых заимствованиях Государственной компании; график погашения; % и комиссии; расчет инвестиционных платежей |
| Оценка эффективности | Финансовая эффективность (проект в целом, для Государственной компании, для инвесторов); экономическая и бюджетная эффективность |

3.3.2 ОПИСАНИЕ КЛЮЧЕВЫХ БЛОКОВ ФИНАНСОВОЙ МОДЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

3.3.2.1. ВНЕШНЕЕ ОКРУЖЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

1. Макроэкономическое окружение

Макроэкономические параметры, используемые в финансовой модели, принимаются в соответствии с прогнозом социально-экономического развития, подготавливаемым Министерством экономического развития Российской Федерации, а также на основе фактических данных Федеральной службы государственной статистики.

В качестве ключевых макроэкономических вводных используются следующие показатели: индекс потребительских цен (ИПЦ), индекс инвестиций в основной капитал (ИИОК), ключевая ставка Центрального банка Российской Федерации, индекс-дефлятор ВВП, иные показатели, в зависимости от финансовой структуры проекта.

Прогноз макроэкономических параметров оказывает существенное влияние на показатели проекта, ввиду того что:

- доходы от сбора платы, эксплуатационные расходы и эксплуатационные платежи индексируются на уровень ИПЦ;
- капитальные затраты определены в соглашениях с учетом индексации относительно цены базового года, определенной в заключении Главгосэкспертизы;
- в случае использования плавающих ставок доходности по заемному и собственному капиталу частного партнера размер инвестиционных платежей также корректируется в среднесрочной перспективе в зависимости от базиса процентной ставки.

2. Налоговое окружение

В финансовой модели используются единые налоговые допущения, соответствующие нормам действующего налогового законодательства Российской Федерации и приведенные во внутренних методических документах Государственной компании. При этом налоговые аспекты реализации инвестиционного проекта варьируются в зависимости от организационно-правовой формы. Ключевые особенности налогообложения в части НДС изложены в разделах выше.

3.3.2.2. ПРОГНОЗ ДОХОДОВ

Доходная база проектов Государственной компании формируется за счет доходов от сбора платы за проезд с пользователей автомобильной дорогой. При использовании организационно-правовых форм соглашений, предусматривающих платежи Государственной компании инвестору/концессионеру на эксплуатационной стадии реализации проекта. Данные доходы позволяют, во-первых, профинансировать операционные расходы, связанные с эксплуатацией объекта соглашения и деятельностью специальной проектной компании (при реализации проекта по схеме концессионных соглашений), а во-вторых, обеспечить возврат и обслуживание собственных и заемных средств частного инвестора, а также прямых заимствований Государственной компании, привлеченных под данный проект.

Ключевыми факторами, влияющими на величину доходов от реализации проекта, являются:

- интенсивность движения по автомобильной дороге;
- размер тарифа, взимаемый с пользователей.

Данные параметры определяются в результате транспортного моделирования с учетом ограничений, накладываемых на размер тарифов, изложенных в главе 2.1.

При финансовом моделировании прогноза доходов от сбора платы за проезд Государственная компания использует ежегодную индексацию тарифов на уровень ИПЦ предыдущего года, в соответствии с положениями Программы деятельности, изложенными в главе 2.1.

3.3.2.3. КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ, АМОРТИЗАЦИЯ И ПРОЧИЕ РАСХОДЫ НА ИНВЕСТИЦИОННОЙ СТАДИИ

Объем капитальных затрат по проекту определяется на основе проектно-сметной документации или технико-экономического обоснования в уровне цен соответствующих лет.

Окончательная стоимость строительства определяется по итогам проведения конкурсных процедур с учетом предложения победителя конкурса. Объем государственного софинансирования капитальных затрат по проекту либо общий объем капитальных затрат по проекту (в зависимости от условий проекта) по результатам конкурса фиксирован и не подлежит переиндексации.

Кроме того, капитальные затраты по проекту в финансовой модели представлены в виде трех групп основных средств для более корректного определения балансовой стоимости на конец каждого операционного года:

1. Автомобильная дорога, как правило, относится к 10-й амортизационной группе, и амортизируется в налоговом учете в течение 30 лет. Поскольку срок налоговой амортизации не всегда совпадает со сроком действия концессионного соглашения, остаточная стоимость автодороги не будет признаваться в составе расходов для расчета налога на прибыль в момент окончания концессионного соглашения.

2. Искусственные сооружения, как правило, относятся к 5-й амортизационной группе, и амортизируются в налоговом учете в течение 10 лет.

3. СВП и АСУДД, как правило, относятся к 5-й амортизационной группе, и амортизируются в налоговом учете в течение 10 лет.

Капитальный грант считается для целей налогообложения имуществом, получаемым по концессионному соглашению, и поэтому не облагается налогом на прибыль. Соответственно, в течение эксплуатационной стадии часть капитальных вложений, профинансированная капитальным грантом, не учитывается при расчете амортизации для вычисления налога на прибыль.

Кроме того, финансовая модель концессионного соглашения может включать прочие расходы на инвестиционной стадии: расходы на ведение деятельности специальной проектной компании, расходы на консультационное сопровождение, расходы по финансовому закрытию, комиссии по привлекаемым заемным средствам инвестора, расходы по привлечению и обслуживанию банковских гарантий, предусмотренных условиями соглашения. Ввиду более сложного и длительного процесса конкурсного отбора, согласования условия соглашения и структурирования концессионных проектов в целом (относительно, например, долгосрочных инвестиционных соглашений), данные расходы могут быть довольно значительными и их игнорирование приведет к некорректной оценке финансовой эффективности реализации проекта.

3.3.2.4. ПРОГНОЗ ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДОВ И ПРОЧИХ ДОХОДОВ НА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СТАДИИ

В операционных расходах проекта учитываются:

1. Расходы на содержание, ремонт и капитальный ремонт объекта соглашения. Как правило, величины этих расходов и периодичность их осуществления определяются на основе установленных нормативов с учетом индексации до уровня соответствующих лет их проведения с применением корректирующих коэффициентов, учитывающих специфику конкретного проекта и его организационно-правовой формы;

2. Расходы на эксплуатацию (содержание) СВП, АСУДД и услуги службы аварийных комиссаров определяются по каждому проекту индивидуально с учетом конфигурации СВП (количество шлюзов, соотношение ручных и автоматических шлюзов, протяженности автомобильной дороги и т.п.). Данные расходы аналогично индексируются по ИПЦ до уровня соответствующих лет реализации данных расходов.

3. В расходы по проекту могут включаться расходы на страхование на эксплуатационной стадии. Расчет суммы страхового покрытия на каждый год эксплуатации объекта соглашения производится в соответствии со страховой политикой Государственной компании и практикой российского страхового рынка, в рамках соблюдения статей 947, 949 главы 48 Гражданского кодекса Российской Федерации и определяется как сумма страхования автомобильной дороги и искусственных сооружений, создаваемых в рамках проекта. Страховое покрытие для искусственных сооружений – до 100% от балансовой стоимости искусственных сооружений, для автомобильной дороги – в зависимости от конкретного проекта. Страховая премия определяется в соответствии с действующей рыночной практикой страховых организаций по страхованию подобного рода объектов с учетом условий страхования.

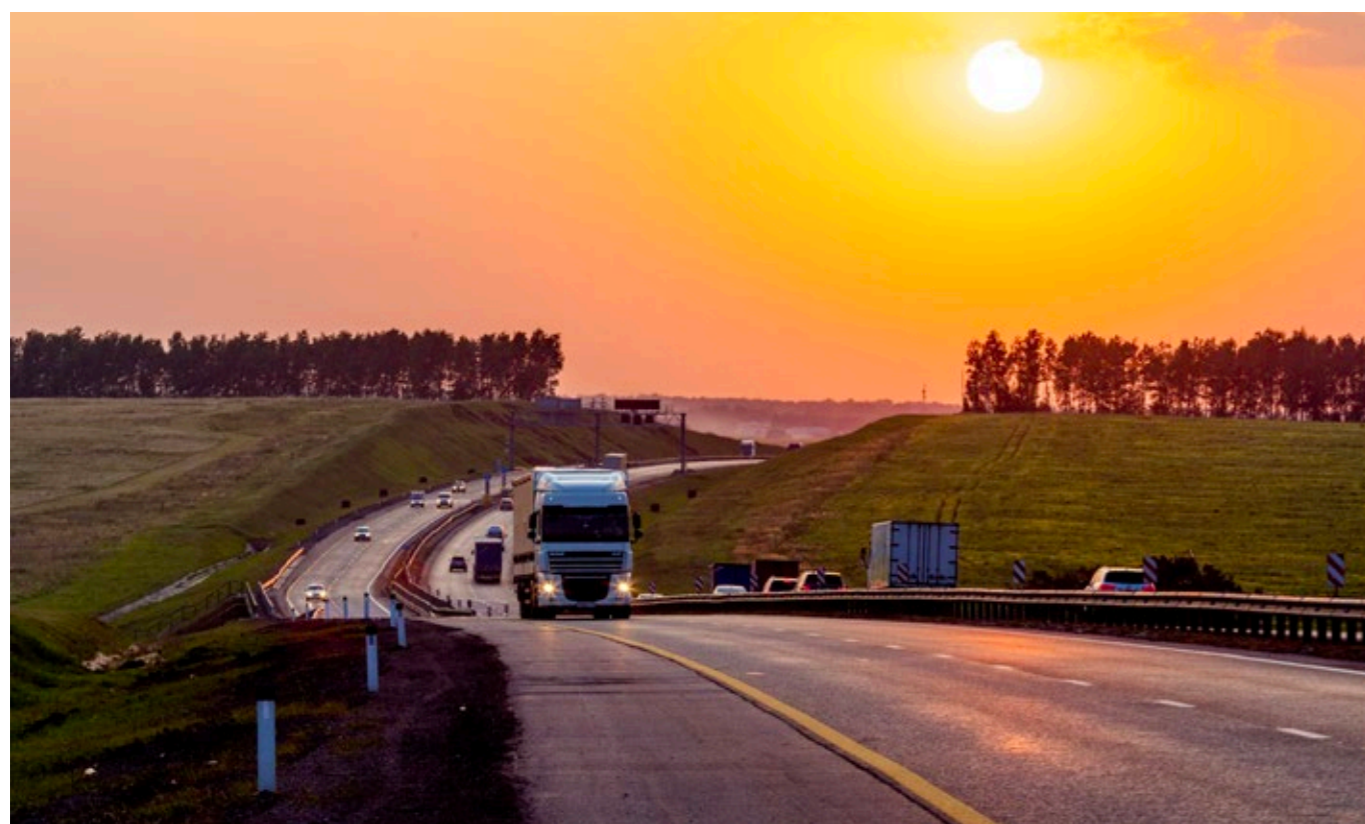
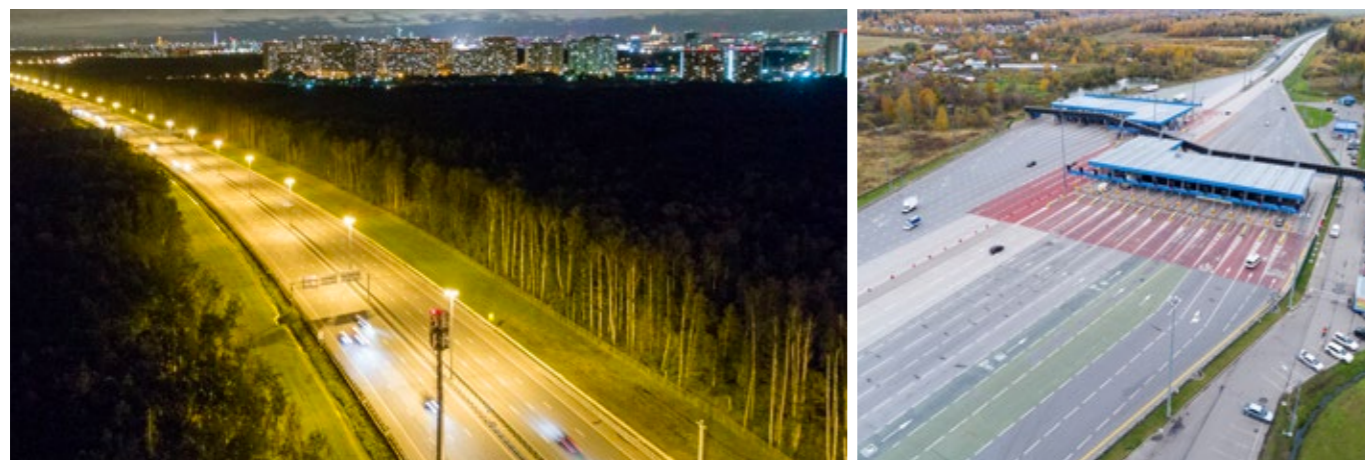
4. При реализации проекта по схеме концессионного соглашения в операционных расходах дополнительно учитываются:

- расходы на содержание СПК в соответствии с действующей рыночной практикой (в т.ч. в зависимости от масштаба проекта);
- расходы на получение банковской гарантии на эксплуатационной стадии. Размер и стоимость получения такой банковской гарантии устанавливается в соответствии с действующей рыночной практикой с учетом индексации ее размера в соответствии с ИПЦ.

При структурировании концессионного соглашения опционально могут учитываться процентные доходы частного инвестора по различным резервным счетам.

Для обеспечения объективности таких дополнительных затрат по проекту, как расходы СПК (включая расходы на консалтинговые услуги в целях привлечения финансирования), условиями проекта могут предусматриваться нормативы и лимиты соответствующих затрат, в целях разумного ограничения расходов государства в случае расторжения соглашения и компенсации привлеченного для покрытия таких расходов финансирования.

Прочие принципы учета и структурирования эксплуатационных расходов и эксплуатационных платежей рассмотрены в разделе 3.1.



3.3.2.6. СТРУКТУРА ФИНАНСИРОВАНИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННОЙ СТАДИИ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПЛАТЕЖИ

Подходы к определению оптимального размера капитального гранта, соотношения собственного и заемного капитала в средствах частного партнера и требуемой доходности на них, а также принципы формирования инвестиционных платежей изложены в разделах выше.

При финансовом моделировании в расчетах учитывается соблюдение частным инвестором требований к поддержанию кредитных ковенант, предъявляемых финансирующими организациями.

Финансовые коэффициенты, применяемые в качестве ковенант в кредитных соглашениях:

- DSCR: обычно целевой DSCR определен на уровне 1,05–1,3 (определяется в т.ч. с учетом требований финансирующих организаций). DSCR может рассчитываться на денежных потоках за квартал, полугодие, 12 месяцев.

$$DSCR = \frac{\text{Денежный поток для обслуживания долга}}{\text{Выплата тела долга} + \% \text{ по долгу}}$$

- CFADS – денежный поток для обслуживания долга (для проектов характерны существенные требования банков к этому показателю).

$$CFADS = \text{Выручка} - \text{операционный ДП} - \text{Инвестиционный ДП} + \text{Остатки на счетах} + \text{Остатки на счете CFADS}$$

- D/E (Debt/Equity) – отношение заемных средств к собственным средствам (в проектах ГЧП высокий уровень D/E, может достигать до 9, что соответствует доле долга в 90% от финансирования концессионера).

$$\frac{D}{E} = \frac{\text{Старший долг}}{\text{Уставной капитал концессионера} + \text{Акционерный займ инвестора концессионера}}$$

- Резервный счет DSRA: требуется в качестве дополнительного средства защиты; для каждой кредитной линии может устанавливаться отдельный счет DSRA, обособленный от других, на который у каждого кредитора есть свои права требования. На балансе счета DSRA часто требуется сумма в размере полугодичного обслуживания тела долга и процентов. Денежные средства с данного счета обычно используются только в случае непредвиденных затруднений в обслуживании долга. Первичное фондирование DSRA осуществляется на стадии строительства как за счет собственных средств инвесторов, так и за счет долга.

3.3.2.7. ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

В соответствии с инвестиционной политикой Государственной компании в финансовой модели рассчитывается ряд показателей для оценки эффективности проектов. Эти показатели можно разделить на три группы:

- 1) бюджетная эффективность;
- 2) экономическая эффективность;
- 3) финансовая эффективность, в т.ч.:
 - проекта в целом;
 - для Государственной компании;
 - для инвесторов.

В дополнение к вышеуказанным показателям могут применяться другие показатели эффективности инвестиционных проектов.

Бюджетная эффективность

Бюджетная эффективность инвестиционного проекта оценивается через сопоставление всей суммы дисконтированных налоговых поступлений в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации и иных эффектов для государства от реализации инвестиционного проекта, включающих прочие доходы и экономию за счет введения платной эксплуатации, с объемом инвестиций бюджета в инвестиционный проект.

Показатель оценки бюджетной эффективности – индекс бюджетной эффективности Budget Profit Index представляет собой отношение всей совокупности прямых и косвенных налоговых поступлений в бюджет и иных бюджетных эффектов к объему бюджетных расходов, связанных с реализацией инвестиционного проекта и рассчитывается по формуле:

$$PI_B = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{BCF_t}{(1+\bar{r})^{t-0,5}} + \frac{V_T}{(1+\bar{r})^T}}{\sum_{t=1}^T \frac{INV_t^B}{(1+\bar{r})^{t-0,5}}},$$

где: INV_t^B – объем государственной поддержки в виде бюджетных расходов, связанных с реализацией проекта, за исключением средств ФНБ Российской Федерации в периоде t , $t = 1 \dots, T$;

T – срок действия инвестиционного соглашения;

\bar{r} – ставка дисконтирования. Рассчитывается согласно применимым методикам, принятыми органами государственной власти, а при их отсутствии в качестве значения ставки дисконтирования рекомендуется использовать ставку доходности долговых ценных бумаг Российской Федерации (облигации федерального займа Российской Федерации) со сроком погашения, сопоставимым со сроком жизненного цикла инвестиционного проекта.

BCF_t – бюджетный денежный поток (Budget Cash Flow, BCF), генерируемый инвестиционным проектом в период t , определяется по следующей формуле:

$$BCF_t = TCF_t^{direct} + TCF_t^{indirect} + NTR_t,$$

где:

TCF_t^{direct} – прямой налоговый денежный поток периода t – обусловленные непосредственно реализацией инвестиционного проекта налоговые поступления в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации в течение периода t . Оценка данного показателя производится на основе инвестиционных и операционных денежных потоков инвестиционного проекта, прогнозной структуры активов бизнеса проекта, инвестиционного и налогового законодательства, а также действующих на момент расчета нормативов отчислений налоговых доходов в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации;

$TCF_t^{indirect}$ – косвенный налоговый денежный поток периода t – обусловленные реализацией инвестиционного проекта налоговые поступления в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации в течение периода t от экономических агентов, не являющихся инвесторами или участниками инвестиционного проекта, рассчитанные на основании действующего налогового законодательства, а также действующих на момент расчета нормативов отчислений налоговых доходов в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации;

NTR_t – эффекты государства от реализации инвестиционного проекта за счет иных доходов и экономии от введения платной эксплуатации в периоде t ;

V_T – продленная стоимость проекта или оценка стоимости активов, созданных в ходе осуществления инвестиционного проекта на момент окончания жизненного цикла (Terminal Value), которая определяется по формуле:

$$V_T = \frac{\widehat{BCF}_T \cdot (1+g)}{\bar{r}-g}, \text{ где}$$

\widehat{BCF}_T – бюджетный денежный поток в период T с учетом суммы расходов на эксплуатацию объекта на эксплуатационной стадии инвестиционного проекта в расчете на один год (включая среднегодовые расходы на текущий и капитальный ремонт автомобильной дороги);

g – ожидаемые темпы роста бюджетного денежного потока в постпрогнозном периоде.

Инвестиционный проект признается соответствующим критерию бюджетной эффективности в случае, если расчетное значение индекса бюджетной эффективности превышает ($PI_B > 1$).

Финансовая эффективность

Для оценки эффективности финансовых потоков могут использоваться следующие показатели:

- Индекс прибыльности (PI);
- Чистая приведенная стоимость (NPV);
- Внутренняя норма доходности (IRR);
- Простой (недисконтированный) период окупаемости (PBP);
- Дисконтированный период окупаемости (DPBP).

В рамках оценки финансовой эффективности рассчитываются финансовая эффективность проекта, финансовая эффективность для Государственной компании и финансовая эффективность для частного партнера.

Проект считается соответствующим критерию финансовой эффективности (устойчивости), если чистая приведенная стоимость денежных потоков проекта (без учета фондирования) выше нуля. **Показатель NPV (чистой приведенной стоимости) проекта** определяется следующим образом:

$$NPV_{project} = \sum_{t=1}^T \frac{toll_t + BD_{t,i}^{AV} - CC_t - OM_t}{(1 + r_p)^t} + \frac{V_T}{(1 + r_p)^T}$$

$NPV_{project}$ – чистая приведенная стоимость денежных потоков проекта (без учета фондирования);

$toll_t$ – общий объем доходов от сбора платы за пользование дорогой в период t ;

$BD_{t,i}^{AV}$ – бюджетные расходы Государственной компании, связанные с проектом (общий объем капитальных вложений за вычетом финансирования, предоставленного частным партнером) в период t рамках контрактной модели i ;

CC_t – стоимость строительства в период t ;

OM_t – затраты на эксплуатацию и содержание в период t ;

V_T – чистая приведенная стоимость активов по истечении срока действия контракта. Это дальнейший поток доходов от сбора платы за пользование дорогой минус расходы на содержание;

r_p – ставка дисконтирования, например, средневзвешенная стоимость капитала для государства или Государственной компании.

Финансовая эффективность для Государственной компании

рассчитывается как:

$$NPV_{ГК} = \sum_{t=1}^T \frac{\text{общий объем доходов ГК} - \text{общий объем расходов ГК}}{(1 + r)^t} + \text{остаточная стоимость активов}$$

$$NPV_{ГК} = \sum_{t=1}^T \frac{toll_t^{AV} - DS_t - BD_{t,i}^{AV} - AP_t^{AV} + D_t^{AV}}{(1 + r)^t} + \frac{V_T}{(1 + r)^T}, \text{ где:}$$

$NPV_{ГК}$ – чистая приведенная стоимость денежных потоков Государственной компании;

DS_t – заемные средства, привлеченные Государственной компанией / средства (ФНБ), выделенные для реализации проекта и использованные в целях финансирования проекта в период t ;

r – доходность долговых ценных бумаг Российской Федерации с сопоставимым сроком погашения;

AP_t^{AV} – плата концедента в период t ;

D_t^{AV} – обслуживание проектом долговых обязательств перед Государственной компанией / средства (ФНБ), использованные в целях финансирования проекта в период t .

Чистая приведенная стоимость денежных потоков Государственной компании должна быть больше 0.

Финансовая эффективность для частного партнера

рассчитывается по форме:

$$NPV_{equity} = \sum_{n=1}^N \frac{FCFE_n}{(1 + ks)^n} + \frac{TV_{equityN}}{(1 + ks)^N}, \text{ где:}$$

$FCFE$ – Free cash flow to equity – свободный денежный поток на собственный капитал;

ks – требуемая доходность вложений в собственный капитал;

$TV_{equityN}$ – Terminal value – постпрогнозная стоимость (постпрогнозный денежный поток) на собственный капитал;

n – номер прогнозного шага (для свободных денежных потоков);

i – номер прогнозного шага (для ставки дисконтирования);

N – количество лет в прогнозном периоде.

Расчет свободного денежного потока на собственный капитал (*FCFE*) осуществляется согласно одной из следующих формул:

$$1) FCFE = FCF - \left(1 - \frac{\text{Tax}}{100}\right) \cdot NIP + \Delta M, \text{ где}$$

FCF – свободный денежный поток по инвестиционному проекту;

Tax – ставка налога на прибыль;

NIP – чистые процентные платежи (проценты, уплаченные за период, за вычетом процентов, полученных за период);

ΔM – чистое изменение долгового финансирования (привлечение долгового финансирования является положительным денежным потоком, погашение долгового финансирования является отрицательным денежным потоком).

$$2) FCFE = NP - \Delta WC + NCD + ICF + \Delta M, \text{ где}$$

NP – чистая прибыль;

\Delta WC – изменение оборотного капитала (увеличение инвестиций в основной капитал);

NCD – амортизация основных средств, нематериальных и финансовых активов, изменение резервов, изменение отложенных налоговых обязательств, доходы/убытки от переоценки активов;

ICF – денежный поток от инвестиционной деятельности;

ΔM – чистое изменение долгового финансирования (привлечение долгового финансирования является положительным денежным потоком, погашение долгового финансирования является отрицательным денежным потоком).

Для расчета доходности собственного капитала используется модель ценообразования капитальных активов (CAPM, Capital Asset Pricing Model):

$$R_e = r_f + \beta_{lev}(R_m - r_f), \text{ где}$$

R_e – прогнозная ставка стоимости собственного капитала;

r_f – безрисковая ставка;

R_m – прогнозная рыночная доходность по базовому активу;

β_{lev} – бета-коэффициент, мера влияния систематического риска на инвестиционный проект, отражающий чувствительность стоимости акций компании по отношению к портфелю рынка акций в целом.

Внутренняя норма доходности инвестиционного проекта для частного партнера находится из следующего уравнения:

$$\sum_{n=1}^N \frac{FCFE_n}{(1 + IRR_{equity})^n} + \frac{TV_{equity_N}}{(1 + IRR_{equity})^N} = 0, \text{ где}$$

n – номер прогнозного шага (для свободных денежных потоков);

N – количество лет в прогнозном периоде;

FCFE_n – свободный денежный поток для собственного капитала в год *n*;

TV_{equity_N} – терминальная стоимость (постпрогнозный денежный поток) на собственный капитал.

Период окупаемости *PBP_{equity}* рассчитывается по формуле:

$$PBP_{equity} = \min t, \text{ при котором } \sum_{t=1}^N CF_t > IC, \text{ где}$$

t – число периодов;

CF_t – денежный поток для *t*-го периода;

IC – величина исходных инвестиций в нулевой период.

Дисконтированный период окупаемости инвестиций *DPBP_{equity}* определяется следующим образом:

$$DPBP_{equity} = \min t \text{ при котором } \sum_{t=1}^T CF_t (1 + r)^t > IC, \text{ где}$$

t – число периодов;

CF_t – денежный поток для *t*-го периода;

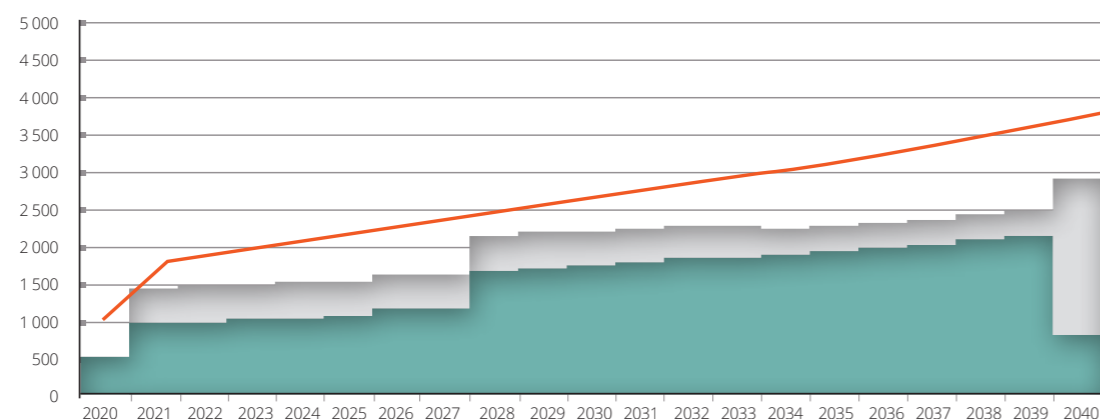
IC – величина исходных инвестиций в нулевой период;

r – ставка дисконтирования, равна средневзвешенной стоимости капитала.

Ключевым показателем эффективности инвестиционного проекта для Государственной компании является консолидированный коэффициент покрытия (CCR) расходов проекта на этапе эксплуатации рассчитывается как отношение дисконтированных доходов от платной эксплуатации проекта и иных подтвержденных источников поступлений к расходам на эксплуатационной стадии согласно внутренним методическим документам Государственной компании. Подробно это изложено в разделе 3.1.

Главным результатом финансовой модели является формирование экономического баланса проекта, определяемого как самоокупаемость проекта, т.е. покрытие инвестиционных и эксплуатационных платежей инвестору, а также расходов по прямым заимствованиям Государственной компании, привлекаемым под проект, доходами от сбора платы за проезд. Схематичный экономический баланс проекта представлен на графике ниже:

График экономического баланса проекта, млн руб.



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Инвестиционный платеж
- Эксплуатационный платеж
- Доходы от сборов платы

Экономическая эффективность

Принятый Государственной компанией подход, в основе которого лежит оценка вклада рассматриваемых капиталовложений ВВП, возможно, не позволяет правильно определить экономическую эффективность дорожных инвестиций. В целом, согласно этой методике, каждый рубль, инвестированный в автомобильную дорогу, увеличивает ВВП в таком же объеме; к этому следует прибавить мультипликативные эффекты прямых и косвенных выгод, создаваемых такими инвестициями.

Эта методика разработана Министерством экономического развития и применяется Государственной компанией, а также другими государственными организациями (например, Росавтодором).

Инвестиции в автомобильные дороги генерируют различные экономические выгоды. Сокращение времени пребывания в пути, а также транспортных издержек должно вести к появлению новых предприятий, созданию дополнительных рабочих мест, повышению уровня жизни и развитию. К числу таких выгод можно также отнести сокращение загрязнения и снижение уровня аварийности. Если говорить об издержках, то помимо первоначальных инвестиций, затрат на эксплуатацию и содержание дороги, необходимо учитывать другие эффекты (например, экологические и социальные воздействия).

РАЗДЕЛ IV. ЮРИДИЧЕСКОЕ СТРУКТУРИРОВАНИЕ ПРОЕКТОВ

4.1. КОНЦЕССИОННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

ИСТОРИЧЕСКИ ПЕРВОЙ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ ФОРМОЙ СТРУКТУРИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ ГЧП, КОТОРАЯ БЫЛА ИСПОЛЬЗОВАНА НА ПРАКТИКЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИЕЙ, СТАЛА ФОРМА КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ.

С нее же началась и история развития механизма государственно-частного партнерства в современной России. Основным источником регулирования отношений, связанных с подготовкой, заключением, исполнением, изменением концессионных соглашений, стал Федеральный закон № 115-ФЗ от 21.07.2005 «О концессионных соглашениях»*.

Согласно п. 1 ст. 3 Закона о концессионных соглашениях, по концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением имущество (недвижимое имущество или недвижимое имущество и движимое имущество, технологически связанные между собой и предназначенные для осуществления деятельности, предусмотренной концессионным соглашением), право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности.

Концессионное соглашение заключается между Российской Федерацией, от лица которой в соответствии с законодательством выступает Государственная компания*, и концессионером. Российское законодательство не содержит прямого указания на то, что концессионер является специальной проектной компанией, однако, как отражение принятой мировой практики, в концессиях, реализуемых Государственной компанией, концессионер – классическая СПК, создаваемая консорциумом инвесторов, спонсоров проекта.

Инвесторами по концессионным автодорожным проектам Государственной компании выступают ведущие концессионные компании, такие как «Винси» (Франция), крупные российские строительные компании ПАО «Мостотрест», АО «ДСК «Автобан», лидеры финансового рынка Российской фонд прямых инвестиций, УК «Лидер», АО «ВТБ Капитал» и др.

Концессия представляет собой сложный договорный механизм, предусматривающий детальное регулирование всех аспектов долгосрочной жизни проекта. В теле этого документа, общий объем которого с учетом приложений (без технической и проектной документации) составляет 1 000 и более страниц, предусматривается подробное описание обязательств его сторон по строительству (реконструкции) объекта соглашения, софинансированию такой деятельности, последующей эксплуатации объекта, по сбору платы, если таковая входит в функционал концессионера. Также закрепляются требования к качеству инфраструктурной услуги, оказываемой пользователям, определяется порядок взаимодействия сторон друг с другом и иными участниками проекта в случае возникновения проблемных ситуаций и закрепляются компенсационные и иные механизмы, гарантирующие права инвесторов и обеспечивающие стабильность реализации проектов.

Обязательным условием концессионного соглашения является привлечение частных инвестиций в проект. То есть объект концессионного соглашения, полностью или частично должен быть создан/реконструирован за счет средств концессионера (собственных и заемных). Действующее законодательство в настоящее время пока еще не устанавливает жесткого минимального порога для участия концедента (т.е. государства) в софинансировании создания/реконструкции объекта соглашения, однако практика реализации соглашений Государственной компании исходит из того, что минимальным порогом является величина, равная 25 % частных инвестиций в проект.

Порог разделения данных инвестиций между акционерным капиталом и заемным капиталом действующим законодательством также не урегулирован и определяется условиями реализации конкретного проекта и сложившейся практикой реализации проектного финансирования, включая политику финансирующих организаций.

*В соответствии с п. 8 ч. 3 ст. 6 Федерального закона от 17.07.2009 № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Концессионное соглашение является сердцем концессионного проекта. Однако, если посмотреть на всю совокупность формирующих проект документов, оно только центр, ядро всей схемы. Помимо собственно концессионного соглашения в состав концессионной документации входят также:

- прямое соглашение (соглашение о взаимодействии) – трехстороннее соглашение между концедентом, концессионером и финансирующими организациями, регулирующее порядок взаимодействия этих сторон в ходе реализации проекта, рассматриваемое финансирующими проект организациями как важный элемент обеспечения возвратности заемных инвестиций;
- кредитное соглашение или, в более общем смысле, документация, связанная с привлечением в проект заемного финансирования, включая в зависимости от структуры финансирования облигационную документацию, документацию, связанную с синдицированием кредита и т.д.;
- соглашение о спонсорской поддержке, регламентирующее вопросы взаимодействия инвесторов, спонсоров проекта с финансирующими организациями, залоговая и иная обеспечительная документация;
- акционерная документация, которая регулирует вопросы взаимодействия спонсоров проекта между собой и включает в себя, помимо прочих, корпоративные документы СПК (учредительные документы, внутренние порядки и регламенты, корпоративное соглашение);
- обеспечительная и страховая документация по концессионному соглашению;
- документация, регламентирующая механизмы контроля за целевым использованием средств в проекте (например, банковское сопровождение проекта);
- соглашение с техническим экспертом, регламентирующее порядок осуществления контроля и технического мониторинга хода создания объекта соглашения, разрешение технических споров;
- договор строительного подряда на создание объекта соглашения;
- договор(ы) на эксплуатацию объекта соглашения;
- операторское соглашение;
- иные документы.

Причем этот список далеко не полный, всего лишь перечисление основных документов, за которым скрываются последующие документы, договоры, кропотливая работа команд проекта как со стороны концедента, так и со стороны иных участников: инвесторов, концессионера, финансирующих организаций, страховых организаций, генерального подрядчика, технического эксперта, консультантов всех сторон, и еще многих и многих организаций и ведомств.



Автодорога М-4

Виды концессионных соглашений

Концессия с прямым сбором платы

Первым типом концессионных соглашений, реализованных на практике в Российской Федерации на федеральном уровне, стали концессионные соглашения с прямым сбором платы (доход от сбора платы за проезд по платной автомобильной дороге поступает в доход концессионера). Такими соглашениями стали концессионные соглашения от 17 июля 2009 г. № К-1 о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск и от 27 июля 2009 г. № К-2 о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й – 58-й км.

Можно сказать, что это классическое концессионное соглашение, предполагающее принятие на себя риска трафика концессионером. Возвратность вложенных концессионером инвестиций обеспечивается за счет собранной платы за проезд, поступающей в распоряжение концессионера. Источником финансирования затрат на стадии эксплуатации также является собираемая концессионером плата за проезд.

Практика структурирования первых двух концессий показала, что интенсивность движения даже вблизи такого крупного мегаполиса как Москва не позволяет реализовывать такие масштабные проекты только за счет внебюджетных средств. Соответственно, при проработке этих проектов для обеспечения их реализуемости была предусмотрена такая мера господдержки, как софинансирование концедентом (государством) части расходов на создание объекта соглашения (п. 13 ст. 3 Закона о концессионных соглашениях) – выплата капитального гранта. Источником средств капитального гранта по данным проектам стали средства специального инфраструктурного фонда – Инвестиционного фонда Российской Федерации.

В последующем все концессионные проекты Государственной компании реализовывались и реализовываются с использованием механизма капитального гранта (софинансирование расходов на создание/реконструкцию объекта соглашения). Правда, источником для такого софинансирования становились уже получаемые Государственной компанией субсидии на строительство или средства ФНБ (для реализации проекта ЦКАД).

Разновидностью концессионного соглашения с прямым сбором платы является концессионное соглашение с прямым сбором платы и гарантией минимального дохода. В таком концессионном соглашении концессионер принимает на себя ограниченный риск трафика. В случае недостижения в рамках проекта интенсивности движения, которая позволяла бы инвестору рассчитывать на возвратность вложенных инвестиций, соответствующие средства поступают от концедента в качестве компенсации (п. 5 ч. 3 ст. 38 Закона об автомобильных дорогах).

В практике Государственной компании был успешный опыт предварительного структурирования проекта по такой схеме в отношении проекта финансирования, строительства и эксплуатации на платной основе Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург (М-11) на участке км 646 – км 684 (8-й этап), однако при последующей работе над концессией и ее расширении с включением в объект соглашения 7-го этапа (км 543 – км 646), предпочтительным вариантом структурирования стала механика концессии с платой концедента (т.н. эксплуатационная концессия).

В настоящее время механизм концессии с прямым сбором платы и гарантией минимального дохода, представляющий собой компромисс между классической концессией с передачей риска спроса концессионеру и эксплуатационной концессией, не предполагающей передачу такого риска частной стороне, не рассматривается Государственной компанией в качестве оптимального способа распределения рисков по ее проектам, однако он может быть применен исходя из условий конкретного проекта.

Концессия с платой концедента

Учитывая сравнительно невысокие показатели интенсивности движения на удалении от крупных агломераций, трудности для инвесторов в принятии на себя риска трафика и структурирования проектов по механизму концессии с прямым сбором платы, Государственная компания с интересом изучала мировой опыт по использованию механизмов концессий со скрытой/теневой платой (т.н. shadow toll), а также с эксплуатационным платежом (т.н. availability payment), которые могли рассматриваться как возможные варианты для расширенного применения концессионного механизма в инфраструктурном развитии страны и привлечения инвестиций в дорожное строительство.

Реализация концессий со скрытой/теневой платой, однако, не в полной мере отражала потребности инвестиционного структурирования для Государственной компании, управляющей сетью магистральных и платных дорог, а также не вписывалась в правила российского концессионного законодательства.

При этом концепт концессии с эксплуатационным платежом отражал и потребности Российской Федерации в привлечении инвестиций, учитывал правовое положение Государственной компании как инфраструктурного центра, который мог бы взять на себя ответственность по смягчению для частных инвесторов рисков проектов, и потребности частной стороны, которая не была готова в полной мере принимать на себя риски трафика.

В связи с этим движение навстречу применению концессий с эксплуатационным платежом было сделано еще с принятием Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», где в п. 7 ч. 3 ст. 38 закреплялась возможность компенсации концедентом концессионеру расходов, связанных как со строительством объекта, так и с эксплуатацией объекта концессионного соглашения. Тем не менее данные положения не находили более полного отражения в Законе о концессионных соглашениях.

Окончательно легальное закрепление эксплуатационные концессии (в российской законодательной практике – концессии с платой концедента) получили в 2012 г. путем внесения соответствующих изменений в Закон о концессионных соглашениях (ст. 7). Ими в законодательное поле был введен термин плата концедента, которая могла устанавливаться в случае, если концессионер не получал права на получение доходов от сбора платы за использование пользователями объекта концессионного соглашения.

Также было установлено требование о том, чтобы параметры платы концедента определялись по критериям проводимого концессионного конкурса (п. 6 ч. 2 ст. 24 Закона о концессионных соглашениях). С учетом законодательных положений и практики их применения в конкретных проектах можно дать следующее общее понятие платы концедента: плата концедента – это регулярные платежи, осуществляемые концедентом концессионеру на эксплуатационной стадии, направленные на возврат концессионеру вложенных инвестиций с установленной доходностью, а также платежи, направленные на возмещение эксплуатационных расходов по проекту.

При этом концессионер в соответствии с требованиями концессионного соглашения принимал на себя обязательство и риски, связанные с достижением и поддержанием объектом соглашения высоких показателей качества инфраструктурной услуги, оказываемой пользователям, а опосредованно – государству.

Такие показатели качества концентрированно выражены как в повышенных требованиях к качеству строительства дороги (например, Государственная компания внедрила разработанный ею новый стандарт качества дорожной одежды (СТО АВТОДОР 10.2-2014 «Оценка транспортно-эксплуатационного состояния дорожных одежд автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» на период выполнения гарантийных обязательств подрядными организациями» (приказ от 20.01.2015 № 7)), в требованиях к т.н. транспортно-эксплуатационным показателям (комплексная система технических требований к показателям дороги), так и в расширенных требованиях к содержанию дорог, а также требованиях по доступности дороги для пользователей.

Все эти требования ориентированы на то, чтобы деятельность концессионера была как можно более комфортна для конечного пользователя – водителей и пассажиров, а ремонтные и иные технические работы проводились в наименее загруженные для автомобильной дороги часы и были, что называется, незаметны для пользователя.

Не принимая на себя риск трафика, концессионер в концессиях с платой концедента принимает на себя все риски, связанные с эксплуатацией и уровнем оказываемой инфраструктурной услуги. Доходность проекта для него поставлена в прямую зависимость от выполнения им, а также достижения объектом показателей, поставленных и повышенных в сравнении со стандартными требованиями.

Невыполнение этих требований чревато для концессионера снижением доходности проекта и в пределе может повлечь потерю вложенных в объект инвестиций в части собственных средств инвесторов. Сумма фактически выплачиваемого ему в составе платы концедента инвестиционного платежа в т.н. уменьшаемой его части рассчитывается исходя из оценки качества оказываемой концессионером инфраструктурной услуги по вышеуказанным контролируемым параметрам.

Нельзя не отметить, что в целях повышения инвестиционной привлекательности концессии с платой концедента на часть сумм инвестиционного платежа, которые рассматриваются в структуре финансирования как приходящиеся на заемные средства, распространяется специальный режим – они не подвергаются какому-либо уменьшению.

Эксплуатационный платеж формирует финансовую основу для полноценной эксплуатации автомобильной дороги в течение всего срока действия соглашения, включая содержание дороги, проведение ремонтов, капитальных ремонтов дороги. Условиями соглашения предусматривается детальная система контроля и мониторинга за данной деятельностью концессионера со стороны концедента, сопряженная с системой штрафов и неустоек, которые могут применяться к концессионеру за несоблюдение соответствующих обязательств.

Концессия с платой концедента предусматривает долгосрочные финансовые обязательства концедента (по проектам Государственной компании – Российской Федерации) по выплате соответствующих сумм платы концедента (инвестиционного и эксплуатационного платежей).

Одно время ставилась под сомнение возможность принятия Российской Федерацией таких обязательств в период, превышающий плановый бюджетный период, принятый в России, – 3 года.

Однако в 2014 г. были внесены изменения в Правила принятия решений о заключении от имени Российской Федерации государственных контрактов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для обеспечения федеральных нужд, соглашений о государственно-частном партнерстве и концессионных соглашений на срок, превышающий срок действия утвержденных лимитов бюджетных обязательств, утвержденные Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2013 г. № 1071, которым было установлено, что соответствующие соглашения могут заключаться на срок, превышающий срок действия лимитов соответствующих бюджетных обязательств в рамках государственных программ Российской Федерации на срок и в пределах средств, которые предусмотрены соответствующими мероприятиями указанных программ. В случае, если такие соглашения заключаются на срок, превышающий срок действия соответствующих программ, такие соглашения могут заключаться на основании решения Правительства Российской Федерации, проект которого в этом случае подлежит предварительному согласованию с Министерством финансов и Министерством экономического развития Российской Федерации (п. 5 (1) Правил). Тем самым была устранена беспокоившая многих инвесторов неопределенность и установлен четкий и прозрачный порядок принятия на себя Российской Федерацией долгосрочных бюджетных обязательств.

В целях повышения инвестиционной привлекательности проектов в их условиях предусматривается возможность участия концессионера в распределении сверхплановых доходов от проекта в части, которая зависит от эффективности работы концессионера на объекте соглашения.

Первой концессией, структурированной по механизму платы концедента, стало концессионное соглашение от 18.11.2014 № К-3 о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участках км 543 – км 646 и км 646 – км 684. В этом соглашении выполнение операторской функции, т.е. деятельности по сбору платы в пользу концедента (Государственной компании) было возложено на концессионера. В дальнейшем такая же схема использована при структурировании концессий по проекту строительства ЦКАД, однако в силу специфики проекта – разделение кольца на пусковые комплексы, являющиеся самостоятельными объектами соглашений, необходимость обеспечения единства выполняемой операторской функции единым оператором ЦКАД, операторская деятельность была отделена от деятельности концессионера и выделена в самостоятельный проект.



Иные классификации концессионных соглашений

Как известно, классифицировать любые явления можно по-разному, в зависимости от принципов, положенных в основу классификации, и стоящих перед ней целей. Выше были рассмотрены основные типы концессионных соглашений, которые используются на практике Государственной компанией, разграниченные с точки зрения базового распределения риска спроса между его сторонами.

Однако не менее важна классификация соглашений с точки зрения распределения основных обязательств по созданию/реконструкции объекта соглашения. Неизменным во всех схемах является то, что создание (строительство)/реконструкция и последующая эксплуатация являются обязательствами концессионера.

Однако на практике значимо разделение концессий на проекты, которые реализуются по уже разработанной ранее концедентом проектной документации, и проекты, в которых концессионеру поручается осуществить проектирование объекта. В таких проектах в полной мере реализуется механизм контракта жизненного цикла, принятый в международной практике.

**ЗДЕСЬ НУЖНО ПОЯСНИТЬ,
ЧТО В СООТВЕТСТВИИ С
ДЕЙСТВУЮЩИМ РОССИЙСКИМ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ ВСЬ
ПРОЦЕСС ПРОЕКТИРОВАНИЯ И
РЕАЛИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
МОЖЕТ БЫТЬ РАЗДЕЛЕН НА
НЕСКОЛЬКО ЭТАПОВ:**

Первый этап – проведение инженерных изысканий, сбор технических условий на подключение к сетям инженерного обеспечения, перенос/переустройство инженерных коммуникаций, разработка документации по планировке территории;

Второй этап – разработка собственно проектной документации и сметной документации. Объем разрабатываемой документации определяется в соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию». Иногда этот этап отдельно или совместно с первым этапом называют архитектурным проектированием с тем, чтобы отделить от другого этапа – рабочего проектирования, который обычно совмещается с этапом строительства объекта. Результатом такого этапа становится комплект документов, который называется проектной документацией строительства. По проектам, реализуемым с использованием государственных средств, в обязательном порядке разрабатывается также и сметная документация. Данные документы содержат все основные технические решения по объекту, которые впоследствии подлежат детализации для целей производства строительно-монтажных работ.

Еще одной особенностью является то, что проектная и сметная документации вместе с результатами инженерных изысканий (если их экспертиза не проводилась ранее) подлежит обязательной государственной экспертизе строительства и может в последующем использоваться для целей только в том случае, если получит положительное заключение такой экспертизы. Равным образом любое изменение в проектных решениях требует повторного прохождения проектом государственной экспертизы. Разрешение на ввод объекта в эксплуатацию выдается заказчику строительства только в том случае, если параметры построенного объекта соответствуют проектной документации, получившей положительное заключение экспертизы строительства. При этом по результатам прохождения экспертизы сметной документации государственный партнер получает стоимостную оценку проекта, позволяющую ему формировать требования к стоимости будущего строительства, которые, в свою очередь, формируют параметры критериев будущего концессионного конкурса.

Третьим этапом строительного проектирования является рабочее проектирование, которое заключается в детализации имеющихся основных проектных решений для осуществления строительно-монтажных работ. На практике эти работы проводятся либо соответствующим подразделением строительной организации, генерального подрядчика строительства, либо привлекаемой проектной организацией.

Все реализованные Государственной компанией к настоящему времени концессионные проекты основывались на ранее разработанных проектных документах. С одной стороны, это позволяло Государственной компании, опираясь на имеющиеся проектные документации, структурировать данные проекты, заблаговременно начинать формирование полосы отвода автомобильной дороги (изъятие земельных участков), с другой стороны, многие технические решения, если бы они изначально проектировались частным партнером, формировались иным образом.

В целях выявления и урегулирования этих сложных технических вопросов Государственная компания прибегла к использованию механизма технологического и ценового аудита инвестиционных проектов. Результаты аудита по концессионным проектам становились предметом публичного обсуждения, а рекомендации включались в условия реализации соответствующих проектов.

Кроме того, в концессионные соглашения, начиная с самых первых концессий, стали включаться условия, позволяющие концессионеру осуществлять т.н. оптимизацию проектной документации.

Данное условие предоставляет концессионеру, который в соответствии с действующими положениями Градостроительного кодекса РФ становится застройщиком соответствующего объекта концессионного соглашения, право на корректировку проектной документации по направлениям, согласованным с концедентом, без ухудшения параметров объекта и его транспортно-эксплуатационных показателей, а также в пределах ранее определенной полосы отвода автомобильной дороги и с безусловным соблюдением требований о прохождении экспертизы строительства и соблюдении сроков создания объекта, определенных в концессионном соглашении в соответствии с решением о заключении соглашения. Кроме того, многие решения, которые могут улучшить проект и его экономику, реализуются концессионером совместно с привлекаемым генеральным подрядчиком на этапе разработки рабочей документации.

Реализация проектов, в которых обязательство по проектированию включалось бы в обязанности концессионера, что приближало бы их к полноценной механике контракта жизненного цикла, является, как указывалось выше, одним из приоритетов Государственной компании.

Проекты

Среди таких проектов можно указать, например, проект нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск, проект строительства с последующей эксплуатацией на платной основе нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке МКАД – км 60 (обходы г. Балашихи, г. Ногинска), Московская область, которые в настоящее время находятся в подготовительной стадии.

Завершая рассмотрение вопросов, связанных с возможными вариантами классификации концессионных отношений, следует указать, что отдельными особенностями обладают и соглашения, касающиеся реконструируемых объектов, которые на момент заключения соглашения уже существуют, подлежат передаче концессионеру, который помимо реконструкции объекта с самого начала срока действия соглашения несет обязательства по его эксплуатации и обеспечению бесперебойного движения. До настоящего времени концессионные соглашения заключались Государственной компанией только в отношении вновь создаваемых объектов, однако по ряду объектов, например, планируемое концессионное соглашение по проекту нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск будет заключаться применительно к существующей и функционирующей дороге.

Содержание концессионного соглашения

Концессионное соглашение – сердце концессионного проекта. Этот многостраничный документ содержит детальное регулирование всех аспектов жизни проекта на долгосрочный период.

Одним из факторов, предопределивших развитие концессионных проектов в автодорожной сфере, стала законодательно закрепленная возможность при разработке таких проектов отступать от заранее определенных нормативными положениями типовых форм таких соглашений. Это позволило в пределах, установленных Законом о концессионных соглашениях и действующим законодательством, формировать условия таких соглашений и адаптировать их к специфике конкретных проектов.

Ко времени начала деятельности Государственной компании в 2009–2010 гг. в ее активе было уже два заключенных концессионных соглашения по модели концессии с прямым сбором платы. Они были разработаны с опорой на лучший мировой опыт и адаптированы к российским условиям. Впоследствии, основываясь на опыте их реализации, а также реализации последующих соглашений, когда соответствующие положения соглашений выработывались в ходе дискуссий между концедентом, концессионером при участии финансирующих организаций, Государственная компания сформировала модель концессионного соглашения.

2009–2010 гг.

Типовая структура концессионного соглашения с платой концедента и приложений к нему, используемая в настоящее время Государственной компанией, представлена ниже в Приложении 1. Как можно увидеть, многие вопросы регулирования обязательств сторон вынесены в приложения, которые не менее объемны, чем основной документ.

С юридической точки зрения, для заключения концессионного соглашения сторонам необходимо согласовать существенные условия концессионного соглашения, к коим относятся: сам объект концессионного соглашения (его описание), цели и срок его эксплуатации, обязательства концессионера по созданию/реконструкции объекта концессионного соглашения, соблюдению сроков его создания и (или) реконструкции и осуществлению деятельности по соглашению, срок действия концессионного соглашения и срок передачи концессионеру объекта концессионного соглашения, размер концессионной платы, а также порядок и сроки ее внесения. Перечень таких условий определен в Законе о концессионных соглашениях (ст. 10) и дополняется положениями Закона об автомобильных дорогах (ст. 38). В данном случае Закон об автомобильных дорогах уточняет отраслевую специфику и применяется в дополнение к основному для концессионных отношений Закону о концессионных соглашениях.

Не останавливаясь на всех аспектах взаимных обязательств сторон концессионного соглашения, отметим те особенности, которые свойственны проектам Государственной компании и подчас вызывают вопросы у заинтересованных участников рынка.

В отличие от зарубежной практики развитых государств, где концессионеру может поручаться формирование полосы отвода автомобильной дороги, действующее российское законодательство исходит из того, что предоставление земельных участков для создания объекта концессионного соглашения является обязанностью концедента, а условия и порядок предоставления земельных участков являются существенными условиями заключаемых соглашений (ст. 10 Закона о концессиях). Земельные участки предоставляются концессионеру на правах долгосрочной аренды.

При этом нужно учитывать, что, поскольку Государственная компания осуществляет полномочия концедента в силу прямого указания Закона о Государственной компании, земельные участки, необходимые для исполнения концессионных соглашений, предоставляются уполномоченным органом государственной власти сначала в долгосрочную аренду Государственной компании, которая затем, во исполнение требований Закона о концессиях и Закона о Государственной компании (ч. 8 ст. 36) заключает с концессионером договор субаренды в отношении такого земельного участка. Данная особенность никоим образом не затрагивает и не ущемляет права концессионера, а является лишь следствием особого статуса Государственной компании как лица, осуществляющего полномочия концедента при исполнении концессионных соглашений.

Однако из этого не следует обязательство концедента предоставить всю совокупность земельных участков непосредственно при заключении соглашения. Практика строительства линейно-протяженных объектов, к которым относятся дороги, показывает, что больше всего времени требуется для формирования полос отвода. Это трудоемкий, длительный процесс, связанный с многочисленными согласованиями, выполнением землеустроительных и кадастровых работ, разрешением споров с землевладельцами и собственниками земельных участков, подчас чреватых сложными социальными проблемами, выполнением работ по изменению категории и вида разрешенного использования земельных участков.

В полном объеме к моменту заключения концессионного соглашения такая работа может быть не завершена, однако должно быть достаточное количество земельных участков, которые позволяют концессионеру и его генеральному подрядчику получить разрешение на строительство и развернуть работы по объекту соглашения. По остальным участкам в концессионном соглашении стороны согласовывают график предоставления земельных участков, который используется концессионером для планирования своего графика строительства. Задержка в предоставлении земельных участков или доступа к ним при исполнении соглашения рассматривается как неисполнение обязательств концедентом и может приводить к продлению сроков строительства и соответствующим обоснованным компенсационным выплатам.

При заключении последних соглашений обязательства по выносу, переустройству инженерных коммуникаций, находящихся в полосе отвода автомобильной дороги и других работ по подготовке территории строительства, возлагались на концедента. Однако, учитывая то, что эта деятельность связана со строительством объекта концессионного соглашения, законодательных препятствий по включению данных работ в обязанности концессионера нет. Более того, в случае структурирования проектов, по которым обязательство по проектированию будет входить в компетенцию концессионера, обязательства по подготовке территории строительства логично впишутся в перечень обязательств частной стороны.

В текущих соглашениях также фигурирует график освобождения территории, однако следует учитывать, что данный вид работ может осуществляться параллельно с ведением работ по строительству объекта соглашения, в соответствии с графиком, согласованным сторонами, концессионер обязуется допускать соответствующих подрядчиков Государственной компании к выполнению работ.

Важным условием, направленным на защиту концессионера и инвесторов, является условие, касающееся определения сроков строительства объекта соглашения. Они закрепляются в решении о заключении концессионного соглашения и в соответствии с установившейся практикой отсчитываются от даты получения концессионером разрешения на строительство. Надо понимать, что заключение концессионного соглашения (т.н. коммерческое закрытие) – всего лишь первый шаг. К моменту начала работ концессионер вместе с концедентом должен выполнить значительный объем задач, в частности, обеспечить привлечение заемного финансирования (для проектов, в которых этапы коммерческого и финансового закрытия разделены), получить необходимое страховое обеспечение, подписать с концедентом соответствующие договоры субаренды земельных участков, привлечь совместно с концедентом технического эксперта, при необходимости обеспечить разработку соответствующего объема рабочей документации и т.д. Такие условия рассматриваются в качестве предварительных для начала строительства.

По последней практике Государственной компании на этом этапе также осуществляется заключение соответствующих договоров, обеспечивающих банковское сопровождение проекта и совместный контроль финансирующих организаций и концедента за целевым расходованием средств проекта.

Выполнение предварительных условий начала строительства в установленные концессионным соглашением сроки завершается получением концессионером как застройщиком соответствующего разрешения на строительство и открывает отсчет срока на строительство.

Выполнение обязательств концессионером на строительной, инвестиционной фазе завершается получением концессионером разрешения на ввод объекта в эксплуатацию, после чего начинается эксплуатационная фаза исполнения концессионного соглашения.

Особое внимание в концессионном соглашении уделяется вопросам распределения рисков между сторонами и регулированию последствий наступления различных событий, не всегда напрямую зависящих от непосредственных участников соглашения.

Эти аспекты описаны в разделе, посвященном экономическому балансу концессии, где специально регулируются вопросы, связанные с наступлением т.н. особых обстоятельств. Этими положениями определяются случаи, при которых концессионер вправе обратиться к концеденту с требованием о восстановлении нарушенного баланса концессии, включая выплату соответствующей компенсации и продления сроков выполнения отдельных обязательств или соглашения в целом. В соглашении содержится детальное регулирование порядка и процедур урегулирования по таким вопросам, соответствующее международной практике реализации подобных проектов.

Кроме того, стороны концессионного соглашения должны согласовать способы обеспечения исполнения концессионером обязательств по соглашению, размеры предоставляемого обеспечения и срок, на который оно предоставляется, а также порядок возмещения расходов сторон в случае досрочного расторжения концессионного соглашения.



Автодорога М-4

Действующее законодательство устанавливает обязательный перечень способов, которые можно использовать для обеспечения концессионером исполнения своих обязательств (ст. 10 Закона о концессионных соглашениях):

- предоставление безотзывной банковской гарантии;
- передача концессионером концеденту в залог прав концессионера по договору банковского вклада (депозита);
- осуществление страхования риска ответственности концессионера за нарушение обязательств по концессионному соглашению.

В дополнение к вышеуказанным способам обеспечения стороны вправе согласовать и иные, однако ключевое слово здесь «в дополнение», т.е. указанные в законе способы обеспечения являются основными и подлежат обязательной фиксации в соответствующем концессионном соглашении.

Следует отметить, что страхование ответственности по концессионным соглашениям не имеет устоявшейся рыночной практики, поэтому основным способом обеспечения исполнения обязательств по концессионным соглашениям, заключаемым Государственной компанией, является предоставление банковских гарантий.

**В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТАДИЙ
РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕССИОННОГО
СОГЛАШЕНИЯ И
ОБЕСПЕЧИВАЕМЫХ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ
СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ
БАНКОВСКИХ ГАРАНТИЙ:**

- **БАНКОВСКАЯ ГАРАНТИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННОЙ СТАДИИ,** обеспечивающая своевременное завершение создания объекта концессионного соглашения и покрывающая риски потерь концедента при расторжении концессионного соглашения и неисполнении концессионером своих обязательств на инвестиционной стадии (за исключением аванса), включая в том числе: расходы на консервацию объекта строительства, недополученные доходы от несвоевременного ввода объекта в эксплуатацию, риски недостатков автомобильной дороги, расходы на организацию нового конкурса и иные аналогичные риски. Размер такой банковской гарантии, позволяющий покрывать вышеуказанные риски, может составлять порядка 5–15% от стоимости строительства автомобильной дороги и зависит от сложности проектов, субъектного состава участников проекта, их кредитоспособности и иных факторов.

При этом в целях оптимизации нагрузки на участников проекта при сохранении баланса интересов сторон концессионными соглашениями Государственной компании может предусматриваться так называемая амортизация банковской гарантии, т.е. изменение ее размера по мере прогресса реализации проекта. Как частный случай имеет место применение «обратной амортизации», т.е. увеличение размера банковской гарантии на инвестиционной стадии ввиду увеличения рисков концедента при расторжении концессионного соглашения по мере прогресса работ за счет ухудшения условий привлечения нового подрядчика на завершение работ, в том числе в части включения гарантийных обязательств, роста стоимости работ за счет индексации, снижения возможностей по своевременному вводу объекта в эксплуатацию.

- **БАНКОВСКАЯ ГАРАНТИЯ НА АВАНС**

в размере перечисленного концессионеру аванса, обеспечивающая в случае расторжения концессионного соглашения выполнение концессионером обязательства по возврату непогашенной части аванса. Предоставление данной банковской гарантии является ключевым условием перечисления концессионеру аванса концедента.

- **БАНКОВСКАЯ ГАРАНТИЯ НА ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ СТАДИИ,**

обеспечивающая надлежащую эксплуатацию концессионером объекта соглашения, а также выполнение иных обязательств на эксплуатационной стадии. Размер данной банковской гарантии зависит от конкретных параметров реализации проекта. Дополнительным элементом обеспечения интересов концедента и минимизации рисков, связанных со строительством и эксплуатацией объекта, является наличие в течение всего срока действия соглашения страхового покрытия, включающего в себя:

- страхование риска утраты или повреждения объекта;
- страхование риска задержки ввода объекта в эксплуатацию;
- страхование ответственности перед третьими лицами за причинение им вреда при строительстве и эксплуатации объекта.

Обеспечение данного страхового покрытия является обязанностью концессионера.

Следует особо отметить, что, несмотря на свой детальный характер, концессия является гибким инструментом. В отличие от механизма контрактов в сфере государственных закупок, государственного заказа, которые исходят из базового принципа неизменности договора во времени, долгосрочная природа концессионного соглашения требует его адаптации к условиям реализации проекта. Соответственно, стороны концессионного соглашения находятся в постоянном диалоге, и при необходимости в концессионное соглашение вносятся изменения.

В соответствии с общим правилом, закрепленным в п. 3 ст. 36 Закона о концессионных соглашениях, концессионное соглашение может быть изменено по соглашению сторон.

Исключениями из общего принципа являются следующие случаи:

- изменение условий, определенных на основании решения о заключении концессионного соглашения и конкурсного предложения концессионера по критериям конкурса;
- изменение существенных условий по требованию концессионера.

В первом случае, как следует из формулировки п. 3 ст. 36 Закона о концессионных соглашениях, речь идет о ситуации, когда стороны планируют изменить условия, определенные в совокупности на основании решения о заключении концессионного соглашения и конкурсного предложения концессионера по критериям конкурса. В этом случае для изменения соответствующих положений концессионного соглашения требуется принятие соответствующего решения Правительством Российской Федерации. Вторая ситуация регулирует случаи изменения существенных условий, когда с такой инициативой выступит концессионер, и предусматривает специальный порядок и сроки рассмотрения такого обращения концессионера.

Заключение концессионного соглашения

Концессионное соглашение заключается:

- по итогам проведения конкурса (открытого или закрытого). Закрытый конкурс (среди ограниченного числа участников) проводится в специально указанных в Законе о концессионных соглашениях случаях, когда концессионное соглашение заключается в отношении объекта концессионного соглашения, сведения о котором составляют государственную тайну, а также объекта концессионного соглашения, имеющего стратегическое значение для обеспечения обороноспособности и безопасности государства;
- без проведения конкурсных процедур в случаях, предусмотренных Законом о концессионных соглашениях, например, когда концессионер определяется решением Правительства Российской Федерации;
- в порядке частной инициативы.



Автодорога М-4

Заключение концессионного соглашения без проведения конкурса

Концессионное соглашение может быть заключено без конкурса только в случаях и на условиях, прямо предусмотренных Законом о концессионных соглашениях. Законом предусмотрено несколько таких случаев, причем первые два из них связаны со специфическими ситуациями, которые могут возникнуть при проведении концессионного конкурса:

1) признание конкурса несостоявшимся, если по истечении срока представления заявок на участие в конкурсе их представлено менее двух, в этом случае концедент вправе предложить лицу, подавшему единственную заявку на участие в конкурсе, которая признана соответствующей требованиям конкурсной документации, предоставить конкурсное предложение в течение не более чем 60 рабочих дней с даты получения соответствующего уведомления со стороны концедента, а затем, если его предложение будет соответствовать требованиям конкурсной документации, концедент вправе принять решение о заключении с ним концессионного соглашения;

2) признание конкурса несостоявшимся, если в конкурсную комиссию представлено менее двух конкурсных предложений или конкурсной комиссией признано соответствующими требованиям конкурсной документации менее двух конкурсных предложений. В этом случае концедент вправе принять решение о заключении концессионного соглашения с единственным участником, чье конкурсное предложение признано соответствующим требованиям конкурсной документации. В своей практике, в частности, при реализации проекта ЦКАД, Государственная компания столкнулась с ситуацией, когда при высокой конкуренции на первоначальном этапе проведения конкурса (предварительный отбор прошли 5 компаний), впоследствии, с учетом изменившихся макроэкономических условий, на каждый из двух концессионных конкурсов было подано только одно конкурсное предложение;

3) заключение концессионного соглашения с лицом, у которого права владения и пользования имуществом, которое может быть объектом концессионного соглашения, возникли на основании договора аренды при соблюдении условий, указанных в Законе о концессионных соглашениях;

4) с концессионером, определенным решением Правительства Российской Федерации. Данный механизм был использован, правда, не в рамках практики Государственной компании, при заключении концессионного соглашения на создание системы взимания платы с большегрузного транспорта.

Заключение концессионного соглашения в порядке частной инициативы

Частная концессионная инициатива представляет собой новый механизм, в соответствии с которым предложение заключить концессионное соглашение исходит не от государства, а от частного инвестора.

Основными этапами реализации механизма частной концессионной инициативы являются:

- 1) подготовка предложения о заключении концессионного соглашения частным инвестором;
- 2) рассмотрение представленного предложения и принятие решения уполномоченным органом;
- 3) проведение переговоров о доработке предложения и проекта концессионного соглашения.

Инициатор заключения концессионного соглашения осуществляет подготовку и представление в уполномоченный орган предложения о заключении концессионного соглашения, проект концессионного соглашения, финансовую модель и иные необходимые документы. По итогам рассмотрения представленных документов уполномоченным органом принимается одно из следующих решений:

- 1) о возможности заключения концессионного соглашения на условиях, предложенных частным инвестором;
- 2) о возможности заключения концессионного соглашения на иных условиях;
- 3) о невозможности заключения концессионного соглашения.

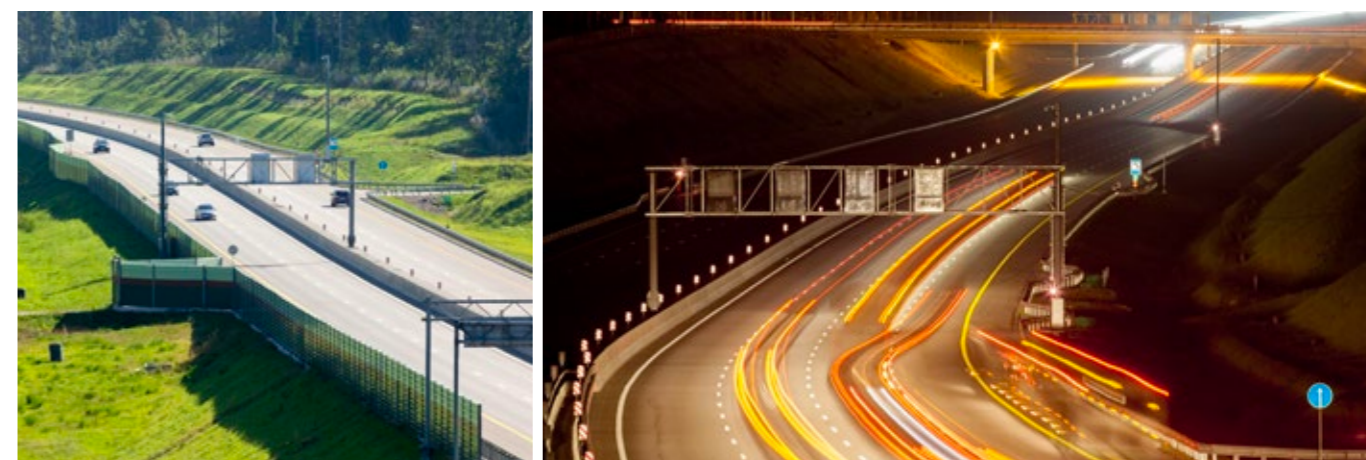
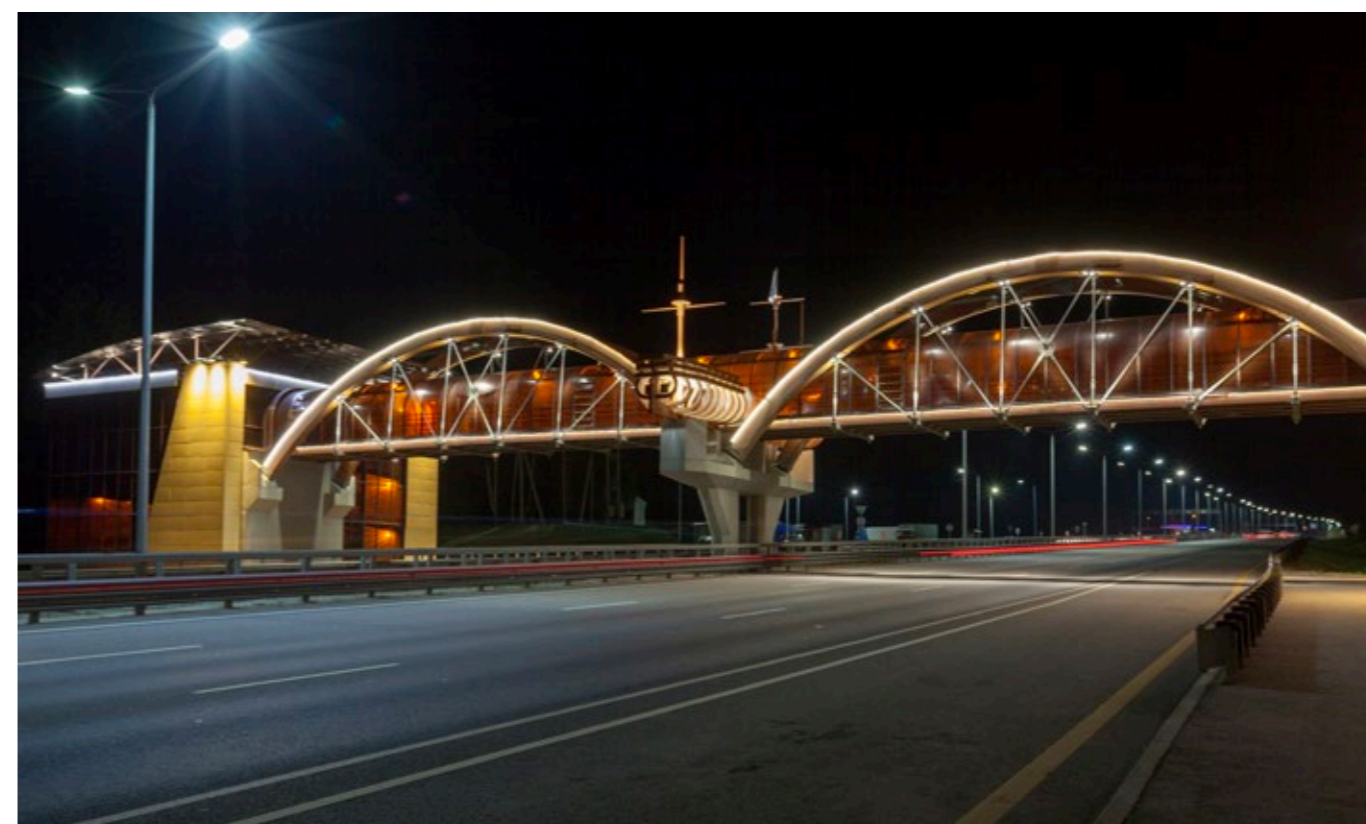
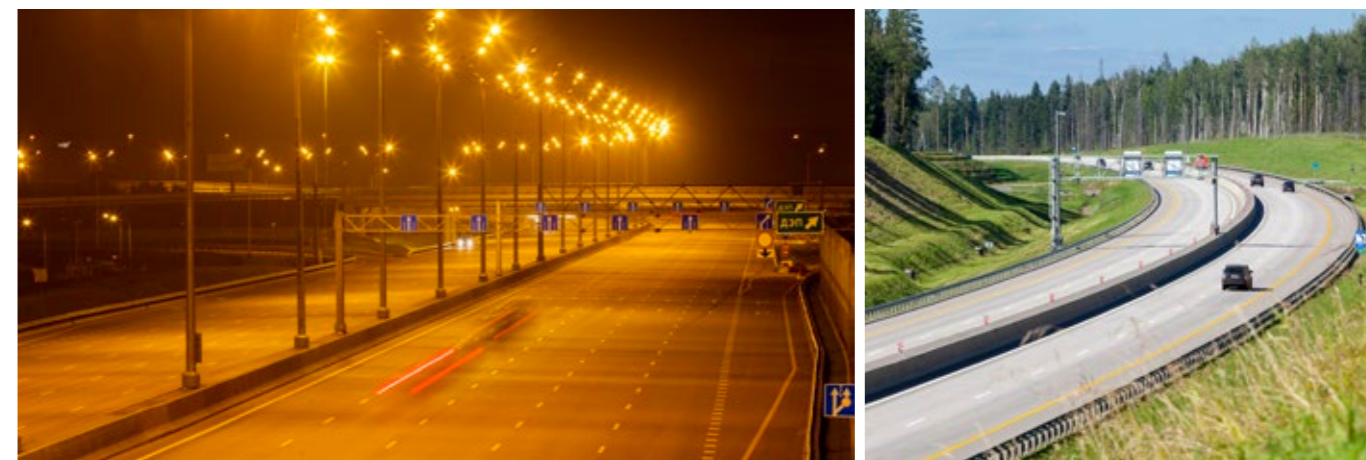
В случае принятия решения о заключении концессионного соглашения на условиях, предложенных частным инвестором, уполномоченным органом в сети Интернет размещается предложение о заключении концессионного соглашения в целях принятия заявок на участие в конкурсе от заинтересованных лиц.

Если концессионное соглашение заключается на иных условиях, до размещения уполномоченным органом в сети Интернет предложения о заключении концессионного соглашения с частным инвестором проводятся переговоры в формате совместных совещаний с целью уточнения и (или) изменения положений концессионного соглашения.

В том случае, если в течение сорока пяти дней с момента размещения предложения о заключении концессионного соглашения не поступило заявок о готовности к участию в конкурсе на условиях, предусмотренных предложением о заключении концессионного соглашения, концессионное соглашение заключается с частным инвестором без проведения конкурса.

При поступлении в течение указанного срока заявок на участие в конкурсе проводится конкурс на право заключения концессионного соглашения в установленном порядке.

Механизм заключения концессионного соглашения в порядке частной инициативы еще не применялся при реализации федеральных проектов и не использовался в практике Государственной компании. В частности, одним из препятствий является недостаточная проработка отдельных процедурных моментов, к примеру, определение органа власти, уполномоченного рассматривать и принимать решения о заключении концессионного соглашения с частным инициатором.



Заключение концессионного соглашения по итогам конкурса

Наиболее распространено обладающее значительной историей и практикой применения проведение открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения. Все реализуемые Государственной компанией концессионные соглашения были заключены по итогам проведения открытых конкурсов.

Закон о концессионных соглашениях содержит детальное регулирование конкурсных процедур и порядка заключения концессионного соглашения, соответственно, все действия и решения Государственной компании подчинены строгому соблюдению правил, установленных положениями этого закона.

Нельзя не отметить, что несмотря на детальную регламентацию процедурные правила Закона о концессионных соглашениях предусматривают значительно более гибкую процедуру, в сравнении с правилами, которые используются в обычных государственных закупках.

Эта гибкость дает возможность Государственной компании максимально приблизить правила конкурсных процедур к международным стандартам. При структурировании конкурса, определении квалификационных требований к его участникам, Государственная компания исходит из принципов эффективной конкуренции, при которой соревнуются консорциумы компаний, имеющие реальные возможности реализации соответствующих проектов, и стремится избегать неограниченной недобросовестной конкуренции.

Открытый конкурс на право заключения концессионного соглашения проводится в соответствии с решением Правительства Российской Федерации о заключении концессионного соглашения (принимается в форме распоряжения Правительства Российской Федерации).

Решением о заключении концессионного соглашения устанавливаются:

- 1) существенные условия концессионного соглашения;
- 2) критерии и параметры критериев конкурса;
- 3) вид конкурса (открытый или закрытый);
- 4) срок опубликования в официальном издании, размещения на официальном сайте в сети Интернет сообщения о проведении открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения;
- 5) орган, уполномоченный концедентом на утверждение конкурсной документации, внесение изменений в конкурсную документацию, создание конкурсной комиссии и утверждение ее персонального состава.

До направления соответствующего проекта распоряжения на согласование в Правительство Российской Федерации проект распоряжения подлежит согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации (Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России).

Проект конкурсной документации разрабатывается Государственной компанией и выносится на публичное обсуждение. Окончательная версия конкурсной документации утверждается правлением Государственной компании.

Действующее законодательство не содержит требований о включении в текст конкурсной документации текста проекта концессионного соглашения. В условия конкурсной документации включаются основные условия концессионного соглашения, которые составят основу будущего проекта. Проект концессионного соглашения направляется победителю конкурса или лицу, в отношении которого принято решение о заключении концессионного соглашения.

Действующее законодательство предусматривает возможность проведения переговоров с победителем конкурса по условиям проекта концессионного соглашения. Фактически конкурсное предложение участниками конкурса подается не против текста концессионного соглашения, а против базовых условий, которые отражены в тексте конкурсной документации и в решении о заключении концессионного соглашения.

Предварительно и заблаговременно, до официального объявления конкурса, Государственная компания проводит публичное обсуждение конкурсной документации концессионного конкурса, в рамках которого собирает мнение участников рынка и потенциальных инвесторов о ее содержании и условиях реализации проекта. Только после рассмотрения таких материалов формируется окончательный текст конкурсной документации.

Конкурсная документация проекта и иные материалы конкурса, требующие опубликования, должны быть размещены в информационно-телекоммуникационной сети Интернет на сайте Государственной компании, а также на сайте www.zakupki.gov.ru. Сообщение о проведении конкурса и о прохождении ключевых этапов конкурсных процедур размещаются также в печатных средствах массовой информации.

Концессионные конкурсы, проводимые Государственной компанией, проходят в два этапа и включают разнесенные во времени предварительный отбор и конкурсный отбор.

Предварительный отбор имеет целью определить круг основных заинтересованных компаний, с которыми затем, в период, предшествующий подаче конкурсных предложений, концедент проводит ряд открытых консультаций, в ходе которых разъясняет и уточняет условия реализации проекта.

К участникам конкурса, помимо общих и стандартных требований к правоспособности, законности учреждения, отсутствию задолженности по обязательным платежам в бюджеты Российской Федерации, требования не пребывать в состоянии банкротства или ликвидации, предъявляются и другие:

- требования к финансовой устойчивости;
- требования к опыту участия в реализации проектов государственно-частного партнерства (концессионные и иные) в транспортной сфере аналогичного масштаба и сложности;
- требования к опыту строительства объектов, сходных по техническим параметрам с объектом, создание/реконструкция которого предполагается по условиям концессионного соглашения.

В отличие от иных конкурсов концессионные конкурсы, проводимые Государственной компанией, допускают подтверждение квалификационных требований через корпоративную систему участия. То есть они изначально ориентированы на то, что концессионером станет специальная проектная компания, созданная консорциумом инвесторов – участников проекта, которые объединят свои компетенции и ресурсы для участия в конкурсе и реализации проекта.



Автодорога М-11

В отличие от зарубежных конкурсных процедур, российское концессионное законодательство не позволяет осуществлять замену лица, подавшего конкурсную заявку и ставшего участником конкурса. Это означает, что подать заявку от лица неформального консорциума, а потом на этапе формирования конкурсного предложения учредить СПК и подать конкурсное предложение от имени такой СПК в рамках существующего законодательного регулирования невозможно. Поэтому формированием консорциумов, созданием СПК заинтересованным инвесторам предлагается заниматься как можно раньше.

Конкурсная заявка представляет собой формализованный пакет документов, а конкурсная документация содержит детальные правила его оформления. В своей деятельности Государственная компания исходит из добросовестности участников конкурса и, учитывая большой объем предоставляемых документов, допускает по решению конкурсной комиссии возможность отклонения от отдельных правил составления конкурсных документов. Таким образом, опечатки, описки, отдельные погрешности сами по себе не влияют на возможность допуска к участию в конкурсе. Однако такие отклонения не могут затрагивать содержания и достоверности содержащихся в заявке или конкурсном предложении сведений и данных. Такая заявка или конкурсное предложение будут неизбежно признаны не соответствующими конкурсной документации.

Нельзя не заметить и то, что конкурсная комиссия по концессионным конкурсам формируется с широким участием представителей федеральных органов власти, общественных организаций. Таким образом, деятельность Государственной компании направлена на наибольшую прозрачность всех проводимых конкурсных процедур.

Помимо публичного обсуждения конкурсной документации, которое проводится до объявления конкурса, после его объявления, но до подачи конкурсных заявок с участниками рынка, проводится роуд-шоу. Оно призвано привлечь внимание к проекту, позволить участникам рынка получить наиболее актуальную и достоверную информацию о проекте и предстоящих процедурах.

Роуд-шоу проводятся с приглашением представителей международных финансовых институтов, ведущих российских и зарубежных банков, инвестиционных, страховых, строительных компаний, а также иных участников рынка ГЧП, с обязательной организацией как общего обсуждения, так и двусторонних консультаций с заинтересованными лицами.

Государственная компания старается минимизировать расходы участников конкурса на данном этапе и постепенно отходит от практики установления требования о предоставлении участниками конкурса обеспечения в виде задатка. На данном этапе конкурсных процедур допустимой формой обеспечения становится банковская гарантия.

После подачи конкурсных заявок, на процедуре вскрытия которых могут присутствовать представители подавших заявки лиц, конкурсная комиссия осуществляет рассмотрение заявок на участие в конкурсе и определяет соответствие подавших заявки лиц требованиям, установленным для участников конкурса.

По результатам проведения предварительного отбора участников конкурса конкурсная комиссия принимает решение о допуске заявителя к участию в конкурсе или об отказе в допуске заявителя к участию в конкурсе и оформляет это решение протоколом проведения предварительного отбора участников конкурса с указанием лиц, прошедших предварительный отбор, и лиц, не прошедших его.

Затем команда проекта со стороны Государственной компании проводит со всеми участниками конкурса ряд встреч, в ходе которых осуществляется системное обсуждение условий реализации проекта. Ход обсуждений и их результаты фиксируются в соответствующих протоколах открытых консультаций. Практика показала целесообразность проведения основного объема консультаций в формате общего присутствия всех участников конкурса, а заключительных консультаций – в рамках индивидуальных встреч с каждым из участников конкурса.

Затем, после завершения этапа открытых консультаций, участники конкурса и их консорциумы формируют свои конкурсные предложения.

Конкурсный отбор как последующий этап проведения конкурса предусматривает проведение следующих процедур:

1. Подача конкурсных предложений участниками конкурса и в установленный в конкурсной документации день и час проведение вскрытия конвертов с конкурсными предложениями;
2. К дате вскрытия конвертов с конкурсными предложениями участник конкурса должен внести обеспечение своего участия в нем в полном размере;
3. Далее конкурсная комиссия определяет соответствие конкурсного предложения требованиям конкурсной документации и проводит оценку конкурсных предложений в целях определения победителя конкурса. На основании результатов рассмотрения конкурсных предложений конкурсная комиссия принимает решение о соответствии или несоответствии конкурсного предложения требованиям конкурсной документации и определяет победителя конкурса;
4. Конкурс по решению концедента может быть признан в случае, если в конкурсную комиссию представлено менее двух конкурсных предложений или конкурсной комиссией признано соответствующим требованиям конкурсной документации, в том числе критериям конкурса, менее двух конкурсных предложений;
5. По итогам рассмотрения и оценки конкурсных предложений победителем конкурса признается участник, предложивший наилучшие условия. Решение об определении победителя конкурса оформляется протоколом рассмотрения и оценки конкурсных предложений;
6. Конкурсная комиссия в течение пятнадцати рабочих дней со дня подписания протокола о результатах проведения конкурса или принятия концедентом решения об объявлении конкурса несостоявшимся публикует сообщение о результатах проведения конкурса с указанием победителя конкурса или решение об объявлении конкурса несостоявшимся с обоснованием этого решения на официальном сайте Государственной компании;
7. Направление победителю или единственному участнику конкурса проекта концессионного соглашения и проведение переговоров с победителем конкурса.

Государственная компания направляет победителю или единственному участнику конкурса, предложение которого отвечает требованиям конкурсной документации, утвержденный правлением Государственной компании и согласованный с федеральными органами исполнительной власти проект концессионного соглашения.

После подписания членами конкурсной комиссии протокола о результатах проведения конкурса орган, концедент или уполномоченное им лицо на основании решения о заключении концессионного соглашения проводит переговоры в форме совместных совещаний с победителем конкурса в целях обсуждения условий концессионного соглашения и их возможного изменения по результатам переговоров. Срок и порядок проведения переговоров определяются конкурсной документацией.

Результаты проведения конкурса закрепляются в соответствующем протоколе, который подписывается членами конкурсной комиссии. В течение пяти рабочих дней концедент направляет победителю конкурса экземпляр этого протокола, проект концессионного соглашения, включающий в себя условия этого соглашения, определенные решением о заключении концессионного соглашения, конкурсной документацией и представленным победителем конкурса конкурсным предложением.

Концедент или уполномоченный им в решении о заключении конкурсного соглашения орган/подразделение проводит переговоры в форме совместных совещаний с победителем конкурса в целях обсуждения условий концессионного соглашения и их возможного изменения по результатам переговоров.

По результатам переговоров, как было указано выше, не могут быть изменены условия проекта соглашения, если указанные условия являлись критериями конкурса и (или) их содержание определялось на основании конкурсного предложения лица, в отношении которого принято решение о заключении концессионного соглашения. Также не могут быть изменены те положения, которые в самой конкурсной документации были обозначены как неизменяемые.

Срок и порядок проведения переговоров определяются конкурсной документацией. По результатам данного этапа осуществляется заключение концессионного соглашения (коммерческое закрытие). Сообщение о заключении концессионного соглашения подлежит опубликованию в порядке и в сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации в решении о заключении концессионного соглашения.

Непременным условием заключения концессионного соглашения является предоставление к дате заключения соглашения документов, подтверждающих предоставление концессионером концеденту документов, обеспечивающих исполнение обязательств концессионера.

В зависимости от условий конкретного проекта условиями конкурсной документации может быть предусмотрена обязанность одновременного осуществления как коммерческого, так и финансового закрытия проекта. Несмотря на преимущество такой схемы для концедента, она фактически предопределяет необходимость участия в консорциуме сильного финансового партнера и проведение параллельных переговоров с победителем конкурса и его финансирующими организациями.

В иных случаях этап финансового закрытия становится фактически первым этапом реализации самого по себе концессионного соглашения. На нем концессионер обеспечивает привлечение средств заемного финансирования в проект, что предполагает тесное взаимодействие с концедентом в части согласования всего пакета кредитной, обеспечительной документации, а также согласования и заключения с финансирующими организациями соглашения о взаимодействии.

С учетом всех вышеперечисленных основных событий и мероприятий концессионного конкурса, общий срок его проведения может составить от 9 месяцев до полутора лет.

Проекты Государственной компании в рамках концессионного соглашения:

1. Реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь» (на участке км 33 – км 132);
2. Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке МКАД-км 60 (обходы г. Балашихи, г. Ногинска), Московская область;
3. Строительство пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги № 3;
4. Строительство пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги № 4;
5. Строительство участков скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург (км 543 – км 646 и км 646 – км 684);
6. Строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 15 – км 58;
7. Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск.

4.2. ДОЛГОСРОЧНОЕ ИНВЕСТИЦИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ

Долгосрочное инвестиционное соглашение – это смешанный гражданско-правовой инвестиционный договор, содержащий элементы различных видов договоров, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации (договора подряда на строительство, выполнение работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту автомобильной дороги, на выполнение работ, оказание услуг, связанных с эксплуатацией системы взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением).

Данное соглашение по своей экономической природе близко идеологии концессии с платой концедента, однако обладает и важными юридическими и организационными отличиями.

Прежде всего, необходимо отметить разный субъектный состав таких соглашений. Если для концессий стороной публичного партнера является концедент – Российская Федерация, а Государственная компания является лишь представителем Российской Федерации в таких отношениях, то в случае использования механизма долгосрочного инвестиционного соглашения стороной договора является непосредственно Государственная компания, и именно она принимает на себя все финансовые и иные обязательства по соглашению.

При этом, если в рамках концессий стороной соглашения становится консорциум компаний, объединившийся в рамках специально учрежденной компании, то стороной ДИС с учетом особенностей проведения конкурсных процедур может быть только строительная компания, обладающая соответствующим опытом и финансовой устойчивостью, или группа таких компаний, совместно действующая на стороне исполнителя ДИС.

Затем с имущественной точки зрения, концессионер приобретает права владения и пользования имуществом, составляющим объект концессионного соглашения, становится застройщиком в отношении объекта соглашения, приобретает права на земельные участки, на которых располагается объект концессионного соглашения, созданный объект отражается на балансе концессионера, обособляясь от иного имущества концессионера. Исполнитель ДИС не приобретает в отношении создаваемого объекта таких имущественных прав, а пользование им имуществом соответствующей дороги осуществляется на тех же основаниях, что и для лиц, выполняющих на дороге работы по содержанию, проведению ремонтов и т.д.

Как следствие, реализация данного типа соглашений осуществляется в рамках общегосударственного законодательства Российской Федерации. Долгосрочное инвестиционное соглашение (в отличие от концессионного соглашения) не имеет специального законодательного регулирования в виде отдельного федерального закона.

Государственная компания реализует проекты в форме инвестиционных соглашений в порядке и на условиях, предусмотренных Гражданским кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 15.07.1998 №39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», Федеральным законом от 17.07.2009 №145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и иными нормативными правовыми актами.

Целью соглашения являются создание и обеспечение надлежащей эксплуатации автомобильной дороги в течение всего ее жизненного цикла* в соответствии с современными технико-эксплуатационными параметрами, требованиями экологичности и безопасности дорожного движения.



Автодорога М-4

* Под жизненным циклом объекта понимается период от начала его создания до окончания амортизационного периода (его полной амортизации). При этом условиями соглашений, структурируемых по схеме «контракта жизненного цикла», как правило, предусматривается обязательства частного партнера по восстановлению балансовой стоимости объекта соглашения через проведение его капитального ремонта до завершения срока действия ДИС.

Реализация инвестиционного соглашения осуществляется по схеме «контрактов жизненного цикла» и имущественно-правовой модели ВТО («строительство – передача – эксплуатация»), предусматривающих осуществление частным партнером строительства / реконструкции / комплексного обустройства и последующей эксплуатации объекта соглашения в течение его жизненного цикла, с оформлением по завершении строительства / реконструкции / комплексного обустройства создаваемого имущества автомобильных дорог в государственную собственность. Предметом данных соглашений может также предусматриваться осуществление частным партнером проектирования и (или) подготовки территории объекта соглашения.

Можно выделить следующие основные обязательства исполнителя по ДИС:

- Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства за счет собственных и заемных средств;
- Проектирование (опционально);
- Подготовка территории строительства (опционально);
- Выполнение работ и оказание услуг по получению всех необходимых разрешений, согласований государственных органов, муниципальных органов, эксплуатирующих организаций, для выполнения землеустроительных и кадастровых работ, подготовки территории строительства, строительства, ввода автодороги в эксплуатацию;
- Строительство/реконструкция;
- Содержание автомобильной дороги;
- Восстановление слоев износа, текущий и капитальный ремонт в период эксплуатации;
- Обеспечение соответствия автодороги требованиям к содержанию, транспортно-эксплуатационным показателям, а также показателям доступности в период эксплуатации;
- Эксплуатация СВП и АСУДД на эксплуатационной стадии;
- Агентские услуги по сбору платы в доход Государственной компании «Автодор»;

- Предоставление необходимого пакета обеспечения, включающего в себя:
 - банковскую гарантию на инвестиционной стадии (размер которой по аналогии с проектами, реализуемыми на основе концессионных соглашений, может составлять от 5 до 10% от стоимости строительства объекта),
 - банковскую гарантию на аванс,
 - банковскую гарантию на выполнение работ по восстановлению слоев износа,
 - банковскую гарантию на ремонт,
 - банковскую гарантию капитального ремонта,
 - банковскую гарантию гарантийных обязательств (обеспечивающую выполнение концессионером гарантийных обязательств, размер которой может составлять около 10% от стоимости капитального ремонта);
- Выполнение гарантийных обязательств в отношении автодороги после прекращения соглашения.

Финансирование строительства объекта соглашения со стороны Государственной компании «Автодор» (государственное финансирование) осуществляется за счет предоставляемых ей из федерального бюджета субсидий. Обязательства Государственной компании «Автодор» предусматривают возмещение расходов исполнителя на эксплуатацию автомобильной дороги в форме эксплуатационных платежей, а также поэтапный возврат средств, вложенных исполнителем на стадии строительства (реконструкции), с предусмотренной нормой доходности на вложенный капитал.

Размер такой доходности варьируется в зависимости от достижения установленных целевых транспортно-эксплуатационных показателей автомобильной дороги, качества оказываемой пользователям автомобильной дороги (участка автомобильной дороги) транспортной услуги, а также доступности автомобильной дороги (участка автомобильной дороги) для пользователей автомобильной дороги (участка автомобильной дороги).

Финансирование на эксплуатационной стадии реализации соглашения со стороны Государственной компании «Автодор» осуществляется за счет доходов Государственной компании «Автодор», получаемых от взимания платы за проезд.

В соответствии с долгосрочным инвестиционным соглашением Государственная компания «Автодор» должна обеспечить:

- Софинансирование проекта на этапе проектирования и строительства;
- 100% финансирование на этапе эксплуатации в виде инвестиционного платежа, обеспечивающего поэтапное возмещение (возврат) инвестиций исполнителя, вложенных им на инвестиционной стадии исполнения соглашения, включая выплату начисляемых на данные вложения процентов, и эксплуатационного платежа, направленного на осуществление работ/услуг по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, эксплуатации автодороги (включая эксплуатацию СВП и АСУДД);
- Контроль деятельности исполнителя в соответствии с установленными критериями оценки деятельности исполнителя.

Срок действия соглашения с исполнителем определяется в рамках диапазонов, предусмотренных для ДИС с учетом выбранного для реализации проекта жизненного цикла (что может предусматривать, например, окончание действия соглашения после проведения ремонта/капитального ремонта; окончание действия соглашения перед проведением ремонта/капитального ремонта с целью включения данных работ в предмет следующего соглашения; иные технические и организационные аспекты, влияющие на срок реализации соглашения).

Следует отметить, что реализация инвестиционных соглашений осуществляется на основе методологии и принципов ГЧП, учитывающих передовой международной и российский опыт структурирования инвестиционных проектов и привлечения частного капитала в развитие транспортной инфраструктуры.

ДИС является договором, заключаемым между Государственной компанией и исполнителем, отобранным в соответствии с Порядком закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол наблюдательного совета № 38 от 13 августа 2012 г.).

До объявления конкурсов Государственная компания обеспечивает размещение на своем официальном сайте информационного меморандума, проекта конкурсной документации, включая проект соглашения, по соответствующим проектам.



Автодорога М-1

Затем Государственная компания организует проведение публичных обсуждений* указанных документов с заинтересованными лицами и организациями.

Целью проведения публичного обсуждения является максимально полное информирование общественности и участников инвестиционного рынка о планируемых проектах, целях и задачах инвестиционной деятельности Государственной компании и обеспечение равных исходных возможностей для потенциальных инвесторов и кредиторов по участию в реализации проектов.

Помимо проведения предварительных публичных обсуждений, после объявления конкурса и до подачи заявок на участие в конкурсе возможно проведение презентации проекта.

Цель проведения конкурса – выбор исполнителя, отвечающего общим и квалификационным требованиям конкурса, предложившего наиболее эффективные, экономически выгодные и сбалансированные условия реализации проекта. Победитель конкурса получает право на заключение долгосрочного инвестиционного соглашения на условиях его конкурсного предложения.

Конкурсы по отбору исполнителей проектов проводятся в соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе Федеральным законом № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом № 223 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», Порядком закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол наблюдательного совета № 38 от 13 августа 2012 г.) и иными внутренними нормативными документами Государственной компании.

*Публичное обсуждение условий конкурса и конкурсной документации при реализации проектов ГЧП в сфере транспорта и дорожного строительства (Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации от 12.04.2013 № АД-П92487).

Информация о конкурсе размещается на следующих информационных интернет-ресурсах:

<http://zakupki.gov.ru/>

официальный сайт для размещения официального извещения о проведении конкурса, конкурсной документации, включающей текст долгосрочного инвестиционного соглашения;

www.russianhighways.ru

официальный сайт Государственной компании для размещения извещения о проведении конкурса, конкурсной документации, включающей текст долгосрочного инвестиционного соглашения и иной информации, связанной с проведением конкурса;

<http://etp-avtodor.ru>

сайт электронной торговой площадки для размещения извещения о проведении конкурса, конкурсной документации, включающей текст долгосрочного инвестиционного соглашения.

Основанием для проведения конкурсов на право заключения инвестиционных соглашений является решение Правления Государственной компании «Автотор» об утверждении конкурсной документации и о проведении конкурса на ее основании.

Проект конкурсной документации состоит из 3 (трех) томов:

Том 1 – Общие положения. Содержит общие положения о проведении конкурса, включая текст положения о конкурсной комиссии, термины, сокращенные и условные наименования, используемые в конкурсной документации, и официальное сообщение о проведении конкурса, которое включает информацию об объекте и предмете долгосрочного инвестиционного соглашения, основные условия долгосрочного инвестиционного соглашения.

Том 2 – Конкурс. Содержит требования к заявителю, конкурсной заявке, определяет порядок и условия ознакомления участников конкурса с материалами и информацией по конкурсу; критерии конкурса и порядок оценки конкурсных предложений, а также порядок и условия проведения конкурса, порядок и условия заключения долгосрочного инвестиционного соглашения по результатам указанных выше конкурсных процедур.

Том 3 – Проект долгосрочного инвестиционного соглашения и приложений к нему.

Все тома и приложения к томам конкурсной документации являются ее неотъемлемой частью.

В ходе проведения конкурса Государственная компания вправе вносить изменения в утвержденную конкурсную документацию при условии обязательного продления срока представления конкурсных заявок таким образом, чтобы с момента официального опубликования таких изменений до даты окончания приема конкурсных заявок оставалось не менее чем 15 (пятнадцать) дней. Кроме того, Государственная компания «Автодор» вправе размещать в средствах массовой информации, а также на официальном сайте компании информацию о ходе проведения конкурса.

Любое заинтересованное лицо вправе направить в письменной форме Государственной компании запрос о разъяснении положений конкурсной документации в порядке, предусмотренном конкурсной документацией.

Общие сроки проведения конкурса определяются исходя из необходимости предоставления участникам конкурса достаточного времени для изучения проекта и подготовки проработанных и обоснованных конкурсных предложений.

Конкурс может проводиться в один или два этапа в соответствии с требованиями и условиями, установленными в конкурсной документации. В соответствии с последней практикой конкурсы на право заключения долгосрочных инвестиционных соглашений заключаются по итогам двухэтапных конкурсов. Ранее, до 2015 г., Государственная компания практиковала проведение одноэтапных конкурсов.

Одноэтапный конкурс, как правило, состоит из следующих процедур:

1. Ознакомление заявителей с материалами по проекту, разъяснение положений конкурсной документации;
2. Прием конкурсных заявок;
3. Вскрытие конвертов с конкурсными заявками;
4. Рассмотрение конкурсных заявок, подведение итогов конкурса.

Двухэтапный конкурс состоит из двух этапов: предварительного отбора и конкурсного отбора.

Предварительный отбор – первый этап двухэтапного конкурса, проводимый в целях определения лиц, допущенных к участию в конкурсном отборе – участников конкурса:

1. Ознакомление заявителей с материалами по проекту, разъяснение положений конкурсной документации;
2. Прием конкурсных заявок;
3. Вскрытие конвертов с конкурсными заявками;
4. Рассмотрение конкурсных заявок.

Общие и квалификационные требования устанавливаются в соответствии с требованиями Порядка закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол наблюдательного совета № 38 от 13 августа 2012 г.). Под общими требованиями понимаются условия о том, что участник конкурса должен обладать право-, дееспособностью, не находиться в состоянии ликвидации или банкротства, не иметь задолженности перед бюджетами бюджетной системы Российской Федерации, не быть включенным в реестры недобросовестных поставщиков и др. Квалификационные требования определяют пороговые значения показателей финансовой устойчивости участника конкурса и имеющегося у него опыта производства работ по сходным по сложности объектам.

Порядок закупочной деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (протокол наблюдательного совета № 38 от 13 августа 2012 г.), конкурсная документация допускают участие в конкурсах по ДИС как российских, так и зарубежных компаний и лиц. Однако, в отличие от концессионных конкурсов, в силу сложившейся в Российской Федерации антимонопольной практики при проведении конкурса по ДИС невозможно формирование СПК в качестве самостоятельного юридического лица, представляющего консорциум инвесторов, поскольку подтверждение соответствия квалификационным требованиям с использованием корпоративной связи не допускается по таким конкурсам. При этом сохраняется возможность участия консорциума без создания СПК. В этом случае ДИС заключается с групповым участником конкурса, а входящие в состав консорциума лица становятся фактически соисполнителями по ДИС, несущими перед Государственной компанией солидарную ответственность за его исполнение.

Конкурсный отбор – второй этап двухэтапного конкурса, в рамках которого комиссия принимает, рассматривает и оценивает вторые части заявок (конкурсные предложения) участников конкурса в целях выявления победителя конкурса и ранжирования иных участников конкурса в соответствии с баллами, присвоенными вторым частям заявок:

1. Прием конкурсных предложений;
2. Вскрытие конвертов с конкурсными предложениями;
3. Рассмотрение конкурсных предложений, подведение итогов конкурса.

Сроки проведения двухэтапных конкурсов, как правило, составляют 6–8 месяцев, одноэтапных конкурсов – 3–6 месяцев.

Примерный перечень мероприятий при проведении одноэтапного и двухэтапного конкурсов приведены в Приложении 1.

Конкурс на право заключения долгосрочных инвестиционных соглашений может проводиться как в электронной, так и в бумажной (письменной) форме. В настоящее время Государственная компания перешла к проведению конкурсов на право заключения ДИС исключительно в электронной форме.

Основная особенность конкурса в электронной форме заключается в использовании электронного документооборота при реализации конкурсных процедур. В частности, подача заявок и конкурсных предложений осуществляется в форме электронных документов посредством ЭТП, а по итогам приема заявок и конкурсных предложений производится открытие доступа к ним в дату и время, установленные в конкурсной документации.

Кроме того, в связи с применением электронной формы конкурса изменился порядок предоставления обеспечения обязательства по заключению соглашения – сумма обеспечения блокируется оператором ЭТП на счете заявителя/участника конкурса, открытого для участия в торгах.

В настоящее время первым реализованным Государственной компанией проектом в электронной форме является открытый двухэтапный конкурс на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения на строительство, реконструкцию, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-4 «Дон» от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска на участке км 633 – км 715 (обход с. Лосево и г. Павловска), Воронежская область.

При проведении конкурса назначается координатор конкурса – представитель Государственной компании, на которого возлагаются функции по взаимодействию с заявителями и заинтересованными лицами. Координатор конкурса может быть назначен из числа сотрудников любого из структурных подразделений Государственной компании.

Координатор конкурса является должностным лицом, ответственным за взаимодействие с участниками конкурса – за прием, учет и хранение документов участников конкурса, ведение переписки с участниками конкурса (в том числе по электронной почте), а также за выполнение иных функций по организационно-техническому сопровождению конкурса, перечень которых установлен в Порядке закупочной деятельности и конкурсной документации.

В конкурсные комиссии помимо сотрудников Государственной компании включаются представители государственных органов исполнительной власти и общественных организаций, а также независимых представителей деловых кругов и общественных организаций по согласованию с данными органами и организациями, что направлено на повышение прозрачности и независимости конкурсных процедур.

При организации и проведении конкурсов по отбору исполнителей проектов Государственная компания руководствуется необходимостью:

1) обеспечения равного и недискриминационного доступа к участию в конкурсах квалифицированных российских и зарубежных участников инвестиционного рынка, а также обеспечения объективного и транспарантного характера проводимых конкурсных процедур;

2) обеспечения высокого уровня конкуренции конкурсных предложений (не менее 2-3 участников конкурса);

3) осуществления выбора квалифицированных исполнителей проектов.

Правовая модель долгосрочного инвестиционного соглашения близка модели операторского соглашения с инвестиционными обязательствами, которое также является смешанным гражданско-правовым договором, заключение которого осуществляется по правилам, установленным Порядком закупочной деятельности Государственной компании. Общее описание предмета и основных обязательств сторон по операторским соглашениям приведено выше в пункте 3.2.4.

Конкурс на право заключения операторского соглашения структурируется и проводится в соответствии с общими правилами и в графике, которые описаны выше для долгосрочных инвестиционных соглашений. Отличия заключаются в квалификационных требованиях к участникам конкурса, от которых требуется наличие опыта в области эксплуатации автомобильных дорог и СВП, а также в критериях конкурса, которые в этом случае отражают специфику предмета соглашения. Требования квалификационного отбора и критерии конкурса формируются в строгом соответствии с положениями Порядка закупочной деятельности.

На основе модели долгосрочного инвестиционного соглашения, операторского соглашения в настоящее время Государственной компанией прорабатывается инновационная модель реализации проектов государственно-частного партнерства – механизм т.н. корпоративного ГЧП.

Под корпоративным ГЧП понимается форма государственно-частного партнерства, предусматривающая участие государства (государственных компаний, корпораций) в капитале специальных проектных компаний, осуществляющих реализацию проектов ГЧП, с привлечением частных инвестиций через механизмы корпоративных сделок.



ЦКАД.
Обход
Звенигорода



Автодорога М-1

В таких проектах государственный партнер выступает одновременно и в качестве заказчика, и в качестве учредителя соответствующей специальной проектной компании, с которой на бесконкурсной основе (по прямой закупке) заключается соответствующее долгосрочное инвестиционное или операторское соглашение.

Основными этапами реализации таких проектов являются:

- предварительная проработка проекта, формирование необходимой предпроектной документации и документации проекта (ПСД, ТЭО), ДПТ, бизнес-план, транспортная модель, финансовая модель, соглашение, корпоративные, иные документы);
- учреждение СПК Государственной компанией самостоятельно или с участием других партнеров. Такими соучредителями могут быть, как правило, другие государственные компании или институты, непосредственно участвующие в реализации/финансировании проекта. В случае участия таких партнеров Государственная компания получает контрольный пакет участия в СПК. С партнерами в этом случае заключается корпоративное соглашение, которое регулирует порядок управления обществом, функции и инвестиционные обязательства участников проекта, порядок выхода из капитала и проекта и иные вопросы;
- заключение между Государственной компанией и СПК долгосрочного инвестиционного соглашения или операторского соглашения по бесконкурсной процедуре прямой закупки, что соответствует требованиям ПЗД Государственной компании;
- в зависимости от условий конкретного проекта поиск стратегических партнеров инвесторов может осуществляться сразу после заключения с СПК соответствующего соглашения, а может быть отложен, если Государственная компания осуществит финансирование проекта за счет привлеченных средств, на более поздней, эксплуатационной, стадии, когда проект минует основные риски и подтвердится его состоятельность;
- продажа долей Государственной компании инвесторам проекта и дальнейшая реализация проекта.

Итак, в отличие от традиционных форм ГЧП в корпоративном ГЧП предусматриваются дополнительные вложения частных инвесторов при оплате стоимости приобретаемых у Государственной компании долей СПК. Таким образом, государственный партнер получает дополнительный доход, вступая в корпоративные отношения с участниками рынка.

Одновременно механизм корпоративного ГЧП включает в себя механизмы конкурентных процедур, но не на уровне заключения базового соглашения, а на всех иных этапах. Так, выбор подрядных организаций при создании объекта будет осуществляться на уровне СПК путем проведения конкурсных процедур, продажа долей Государственной компании инвесторам также предполагается путем проведения конкурентной процедуры.

Таким образом, механизм корпоративного ГЧП обеспечивает:

- общую конкурентность процедуры отбора инвесторов проекта и возможность привлечь в проект новых участников рынка;
- контроль со стороны агента государства (Государственной компании «Автодор») за реализацией проекта через механизм участия в корпоративной структуре при сохранении операционно-хозяйственной независимости оператора (СПК);
- привлечение коммерческой и технической экспертизы рынка на этапе формирования условий проекта в тех областях, где у Государственной компании может быть недостаточно компетенции без дополнительных расходов на внешних консультантов;
- в рамках реализации долей участия в СПК привлечение дополнительных средств, которые могут быть направлены на реализацию этого или иных проектов Государственной компании;
- оптимизацию сроков реализации проекта по сравнению с обычными процедурами;
- позволяет исключить риск непривлечения инвестора (никто не изъявит желания участвовать в конкурсе) из-за отсутствия интереса рынка. Ошибки структурирования проекта будут выявлены на ранней стадии, а если проект не будет интересен рынку, будет сохранена возможность его профинансировать за счет привлекаемого Государственной компанией внебюджетного финансирования (облигационные займы) и осуществить продажу проекта после его выхода из рискованной зоны строительства и первых лет эксплуатации.

Таким образом, сформируется сбалансированный и гибкий механизм с учетом распределения рисков и ответственности по проекту.

Реализация данного механизма уже апробирована Государственной компанией «Автодор» в рамках инвестиционного проекта организации эксплуатации на платной основе участков, входящих в секцию 4 (км 1091 – км 1319) автомобильной дороги М-4 «Дон».



Автодорога М-4

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Типовая структура концессионного соглашения с платой концедента и приложений к нему

А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Предмет концессионного соглашения
2. Объект концессионного соглашения
3. Срок действия концессионного соглашения
4. Стадии исполнения концессионного соглашения
5. Иные общие положения
6. Технологический и ценовой аудит

В. ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТАДИЯ. ЭТАП ВЫПОЛНЕНИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫХ УСЛОВИЙ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА

1. Основные обязательства сторон на инвестиционной стадии
2. Проектная документация и инженерные изыскания
3. Разработка рабочей документации
4. Оптимизация проектной документации
5. Предоставление земельных участков
6. Подготовка территории строительства
7. Привлечение генерального подрядчика и технического эксперта
8. Выполнение предварительных условий начала строительства и согласование отдельных приложений

С. ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТАДИЯ. ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА

1. Сроки строительства
2. Материалы и оборудование
3. Контроль над строительством и устранение недостатков
4. Приемка и подтверждение работ в период строительства
5. Приемка завершенной строительством автомобильной дороги
6. Разрешение разногласий
7. Получение разрешения на ввод в эксплуатацию
8. Взаимодействие с иными лицами

Д. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ СТАДИЯ

1. Общие положения
2. Государственная регистрация
3. Требования к автомобильной дороге. Доступность автомобильной дороги
4. Ремонт
5. Капитальный ремонт
7. Иное имущество
8. Контроль концедента на эксплуатационной стадии
9. Контроль соблюдения ТЭП
10. Контроль соблюдения требований к доступности автомобильной дороги
11. Контроль соблюдения требований к содержанию

Е. ОПЕРАТОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Ф. ИЗМЕНЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

Г. ФИНАНСОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ВЗАИМОРАСЧЕТЫ СТОРОН

1. Общие положения
2. Валюта платежа и порядок расчетов
3. Налоги и сборы
4. Запрет двойного взыскания
5. Финансовые обязательства концессионера
6. Финансовые обязательства концедента на инвестиционной стадии
7. Финансовые обязательства концедента на эксплуатационной стадии
8. Эксплуатационные платежи
9. Инвестиционные платежи
10. Уменьшение инвестиционного платежа
11. Обеспечительный резерв средств для поддержания ТЭП

Н. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО КОНЦЕССИОННОМУ СОГЛАШЕНИЮ

1. Банковские гарантии. Общие положения
2. Банковские гарантии, предоставляемые на инвестиционной стадии. Банковская гарантия на аванс
3. Банковские гарантии, предоставляемые на эксплуатационной стадии
4. Страхование

I. ЭКОНОМИЧЕСКИЙ БАЛАНС КОНЦЕССИИ

1. Общие положения
2. Рефинансирование
3. Соглашение о взаимодействии
4. Особые обстоятельства
5. Последствия наступления особого обстоятельства
6. Действия сторон в случае наступления особого обстоятельства
7. Отчетность концессионера и уточнение графика возмещения ожидаемых дополнительных расходов
8. Смягчение последствий особого обстоятельства
9. Уменьшение размера возмещаемых концедентом дополнительных расходов
10. Перерасчет и выплата инвестиционных платежей и эксплуатационных платежей при наступлении особых обстоятельств и переносе сроков строительства автомобильной дороги
11. Порядок выплаты эксплуатационных и инвестиционных платежей при переносе сроков ввода в эксплуатацию автомобильной дороги по вине концессионера

J. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ИСКИ ТРЕТЬИХ ЛИЦ**К. ИЗМЕНЕНИЕ И ПРЕКРАЩЕНИЕ СОГЛАШЕНИЯ**

1. Изменение концессионного соглашения, лимиты возмещения при прекращении
2. Прекращение концессионного соглашения. Состав возмещения при прекращении в случае досрочного прекращения
3. Досрочное прекращение по соглашению сторон
4. Досрочное прекращение при наступлении особых обстоятельств и обстоятельств непреодолимой силы
5. Досрочное прекращение по требованию одной из сторон
6. Дополнительные основания для досрочного прекращения по требованию одной из сторон. Особенности выплаты возмещения при прекращении
7. Процедура досрочного прекращения
8. Сроки обращения в арбитраж при досрочном прекращении
9. Последствия прекращения концессионного соглашения
10. Порядок расчета возмещения при прекращении и порядок осуществления платежей при прекращении
11. Требования к передаче автомобильной дороги, земельных участков, иного имущества и активов при прекращении концессионного соглашения

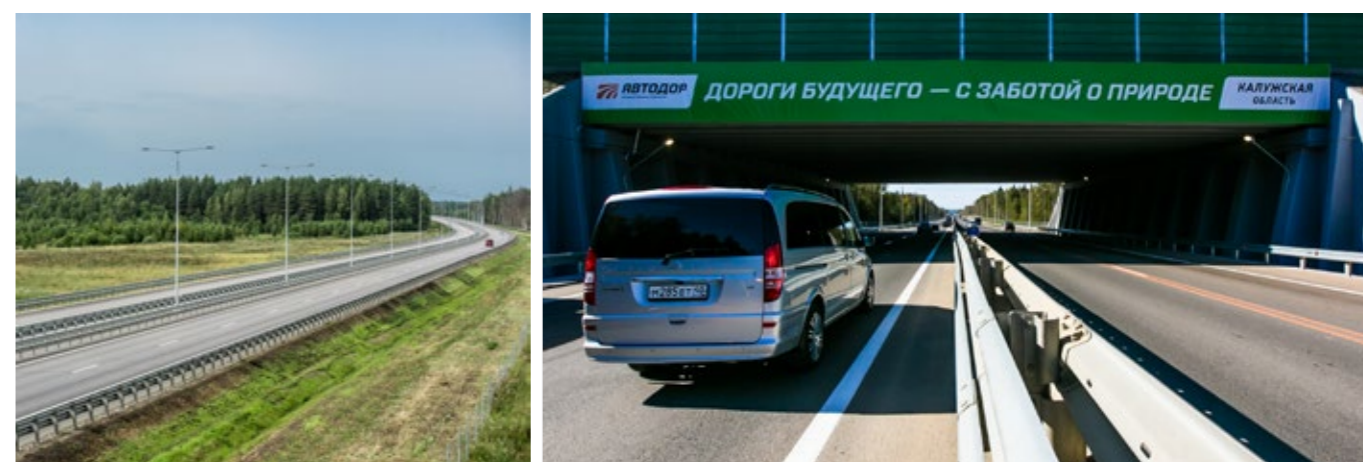
L. РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ

1. Процедура разрешения споров
2. Согласительные процедуры
3. Арбитраж

M. ДОГОВОРЫ ПО ПРОЕКТУ

N. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Термины и определения
2. Уступка прав концессионера
3. Права на интеллектуальную собственность
4. Добросовестное сотрудничество
5. Обстоятельства непреодолимой силы
6. Право концедента на прямое управление
7. Конфиденциальность
8. Применимое право
9. Государственная регистрация
10. Сальваторская оговорка
11. Полный объем договоренностей
12. Характер обязательств
13. Отказ от иммунитета
14. Количество экземпляров и язык соглашения
15. Уведомления и заявления



О. СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ:

| № п/п | НАИМЕНОВАНИЕ |
|-------|---|
| 1 | Термины и определения |
| 2 | Описание автомобильной дороги и ТЭП |
| 3 | Технические и строительные требования к автомобильной дороге |
| 4 | Правила эксплуатации |
| 5 | Техническое задание на корректировку проектной документации |
| 6 | Необходимое страховое покрытие |
| 7 | Отчетность концессионера |
| 8 | Форма акта финансового закрытия |
| 9 | Техническое задание на разработку рабочей документации |
| 10 | График разработки рабочей документации |
| 11 | График предоставления земельных участков и подготовки территории строительства |
| 12 | График строительства |
| 13 | Форма договора субаренды земельных участков. Перечень и реквизиты земельных участков |
| 14 | Формы банковских гарантий |
| 15 | Адреса и реквизиты сторон |
| 16 | Порядок финансирования на инвестиционной стадии |
| 17 | Порядок финансирования на эксплуатационной стадии |
| 18 | Порядок расчета уменьшения эксплуатационного и инвестиционного платежей |
| 19 | Неустойки |
| 20 | Налоговые допущения |
| 21 | Регламент энергопотребления |
| 22 | Основные условия соглашения о взаимодействии |
| 23 | Порядок обеспечения исполнения обязательств по поддержанию надлежащего уровня ТЭП автомобильной дороги и требований безопасности дорожного движения |

| № п/п | НАИМЕНОВАНИЕ |
|-------|--|
| 24 | Формы актов |
| 25 | Регламент приемки работ по строительству |
| 26 | Регламент согласования документов |
| 27 | Регламент взаимодействия с информационно-расчетным центром |
| 28 | Регламент взаимодействия при организации строительства объектов примыкающей инфраструктуры |
| 29 | Регламент устранения ДТП и иных чрезвычайных ситуаций |
| 30 | Регламент взаимодействия с владельцами объектов дорожного сервиса |
| 31 | Регламент согласования размещения объектов в полосе отвода и выдачи технических условий |
| 32 | Регламент обеспечения весового контроля |
| 33 | Общие требования к договору с техническим экспертом |
| 34 | Порядок проведения конкурса по привлечению технического эксперта |



Автодорога М-11

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Примерный график реализации проекта ДИС при одноэтапном конкурсе:

| ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ | ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ (КАЛЕНДАРНЫЕ ДНИ) |
|--|--|
| Размещение проекта конкурсной документации на сайте Государственной компании и Минтранса | 1 |
| Проведение публичных слушаний условий конкурса и проекта конкурсной документации | 15 |
| Направление отчета об итогах публичных обсуждений в Правительство РФ | 5 |
| Одобрение наблюдательным советом Государственной компании «Автодор» заключения долгосрочного инвестиционного соглашения с победителем конкурса (крупной сделки) | 20 |
| Согласование и утверждение конкурсной документации решением Правления Государственной компании «Автодор» с учетом внесенных изменений по итогам публичных обсуждений | 7 |
| Опубликование официального извещения о проведении конкурса и конкурсной документации | 1 |
| Прием конкурсных заявок, ознакомление потенциальных участников закупки с материалами проектной документации на основании соответствующих запросов | 30 |
| Вскрытие конвертов с конкурсными заявками | 1 |
| Рассмотрение и оценка конкурсных заявок, подведение итогов конкурса | 30 |
| Подписание долгосрочного инвестиционного соглашения с Государственной компанией «Автодор» | 15 |
| Сроки строительства | В соответствии с условиями соглашения |
| Сроки эксплуатации | |

Примерный график реализации проекта ДИС при двухэтапном конкурсе:

| ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ | ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ (КАЛЕНДАРНЫЕ ДНИ) |
|--|--|
| Размещение проекта конкурсной документации на сайте Государственной компании и Минтранса | 1 |
| Проведение публичного обсуждения проекта конкурсной документации | 15 |
| Направление отчета об итогах публичных обсуждений в Правительство РФ и Минтранс РФ | 5 |
| Одобрение наблюдательным советом Государственной компании «Автодор» заключения долгосрочного инвестиционного соглашения с победителем конкурса (крупной сделки) | 20 |
| Согласование и утверждение конкурсной документации решением правления Государственной компании «Автодор» с учетом внесенных изменений по итогам публичных обсуждений | 7 |
| Объявление конкурса: публикация официального извещения о проведении конкурса и конкурсной документации | 1 |
| Проведение открытой презентации проекта (опционально) | |
| Прием конкурсных заявок, ознакомление потенциальных участников закупки с материалами проектной документации на основании соответствующих запросов | 30 |
| Вскрытие конвертов с конкурсными заявками | 1 |
| Рассмотрение конкурсных заявок | 30 |
| Подведение итогов рассмотрения конкурсных заявок | 1 |
| Прием конкурсных предложений, вскрытие конвертов с конкурсными предложениями | 30 |
| Подведение итогов конкурса | 1 |
| Подписание долгосрочного инвестиционного соглашения с Государственной компанией «Автодор» | 15 |
| Сроки строительства | В соответствии с условиями соглашения |
| Сроки эксплуатации | |

Автодорога М-4
Воронеж – Ростов



БЕЛАЯ КНИГА

ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

«РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

ИСПОЛНИТЕЛЬ: АВТОДОР-ИНВЕСТ

МОСКВА, 2017

Данный документ не является офертой, изложением существенных условий договоров, официальным сообщением о проведении Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» торгов, конкурсов, тендеров, или любым иным аналогичным по статусу документом, который мог бы создать для нее какие бы то ни было обязательства. Данный документ составлен исключительно в информационных целях. Государственная компания «Российские автомобильные дороги» оставляет за собой право в любое время, без какого бы то ни было предварительного предупреждения вносить изменения, удалять и иным, в том числе существенным, образом изменять любую информацию, содержащуюся в данном документе и не несет никаких обязательств по уведомлению о таких изменениях.

Государственная компания ни при каких обстоятельствах не несет никакой ответственности за точность, полноту, актуальность, своевременность, содержание, востребованность или соответствие любой информации, содержащейся в данном документе, действительности. Государственная компания ни при каких обстоятельствах не несет никакой ответственности за решения и действия, которые были или могли быть совершены и/или от совершения которых воздержались или могли воздержаться вследствие ознакомления с данным документом.

Информация по состоянию на 30 июня 2017 г.



Тел.: +7 (495) 727-11-95

Россия, 127006, Москва, Страстной бульвар, д. 9

E-mail: IR@russianhighways.ru
www.russianhighways.ru