



Ассоциация морских торговых портов России

Государственно-частное партнерство

**Москва
2018 г.**

ГЧП – государственно-частное партнерство



Состав портового инвестиционного проекта

1. Причалы (гидротехническое сооружение)
2. Складская территория – земельный участок / вновь намывтый земельный участок, авто и жд пути
3. Перегрузочное оборудование (на морском фронте / для наземных транспортных средств)
4. Складские сооружения и складское оборудование
5. Сооружения и оборудование пункта пропуска – здания, сооружения, IT-техника и т.п.
6. Морские подходные пути – подходной канал (гидротехническое сооружение)
7. Система навигационного обеспечения (СНО), система управления движением судов (СУДС)
8. Операционная акватория (гидротехническое сооружение)
9. Защитные гидротехнические сооружения (дамбы, молы)
10. Железнодорожные подходы (ближние) – маневровые и сортировочные пути, стрелки, локомотивы
11. Автомобильные подходы (ближние) – участки дорог, въезды, эстакады, переезды, светофоры, шлагбаумы

12. Дальние железнодорожные подходы – провозные способности участков жд магистралей
13. Дальние автомобильные подходы – пропускные способности федеральных и муниципальных дорог
14. Пропускные возможности морских путей – ледокольное обеспечение

ГЧП – состав инвестиционного проекта



Государство

1. Морские подходные пути
2. СНО, СУДС
3. Операционная акватория
4. Защитные гидротехнические сооружения
5. Ближние железнодорожные подходы
6. Ближние автомобильные подходы
7. Сооружения и оборудование пункта пропуска

8. Дальние железнодорожные подходы
9. Дальние автомобильные подходы
10. Пропускные возможности морских путей

Инвестор

1. Причалы
2. Складская территория
3. Перегрузочное оборудование
4. Складские сооружения и оборудование

Финансирование инвестиционного проекта

Требуемый возврат на инвестиции зависит от распределения инвестиционной нагрузки между государственным и частным сектором

- Вложения в развитие инфраструктуры, в том числе портовой – это долгосрочная инвестиция, основанная на:
 - Предсказуемых правилах игры и возможности прогнозировать на многие годы вперед;
 - Четком и единообразном распределения инвестиционной нагрузки между частным инвестором и государственным сектором;
 - Требуемых уровнях доходности в зависимости от уровня риска (как странового, так и операционного);
 - Рыночной стоимости финансирования.
- Стоимость финансирования, требуемые уровни доходности и распределение инвестиционной нагрузки между частным и государственным инвестором в России и Европе сильно отличается.

	Россия	Европа
Стоимость финансирования	<ul style="list-style-type: none">• до 7% в долл.;• 12-14% в рублях	<ul style="list-style-type: none">• 1-1.5% в евро
Требуемая доходность	<ul style="list-style-type: none">• ок. 20% годовых в долл.	<ul style="list-style-type: none">• 6-8% годовых в евро
Инвестиции	<ul style="list-style-type: none">• Все инвестиции в площадки и новые причалы за счет частного инвестора	<ul style="list-style-type: none">• Вся инфраструктура построена за счет администрации порта• Частный инвестор только приобретает оборудование• В случае, если оператору терминала требуется дополнительная территория и доступ к дополнительным причалам – он может обратиться с соответствующей просьбой к администрации порта и получить дополнительную территорию / причалы в аренду

1. Сокращение объемов государственного финансирования, изменение парадигмы от ФЦП к концессии – сокращение направлений и объектов инвестирования со стороны государства, перенос бремени инвестиционной нагрузки на частного инвестора:

- строительство за счет частного инвестора намывных территорий и причалов
- строительство за счет частного инвестора автомобильных и жд подходов (ближних)
- строительство по концессии операционных акваторий и морских подходных путей
- строительство, оснащение и содержание пунктов пропуска

Следствие:

а. повышение требований к инвестору в части обеспечения необходимых объемов финансирования, повышение порога входа - сокращение круга компаний, способных осуществлять инвестиции в портовую инфраструктуру (крупные холдинги-экспортеры/ кэптивные терминалы);

б. недостаточная скорость, дополнительные риски сроков ввода в эксплуатацию мощностей и объектов, которые не могут быть предметом концессии, которые строит государство / госкомпании / госкорпорации

- морские подходные пути, защитные гидротехнические сооружения
- дальние и ближние железнодорожные подходы
- федеральные и муниципальные автомобильные дороги и т.п.

2. Высокая стоимость кредитных средств в России. В том числе, в совокупности с повышенной потребностью в объемах кредитов (п.1), а также необходимостью осуществления инвестиций в рублях (поскольку возврат инвестиций после введения требований рублевых тарифов в портах будет осуществляться в рублях).

Следствие – повышенные требования к обеспечению уровня доходности, ухудшение параметров окупаемости инвестиционных проектов

3. Недостаточно проработанная нормативная база:

- а. отсутствует отраслевое (морской транспорт) законодательство, касающееся концессионных соглашений
- б. в законодательстве недостаточно решены вопросы, относящиеся к строительству и оснащению объектов пункта пропуска через государственную границу за счет частных инвестиций, вопросы передачи построенных объектов государственным структурам, вопросы текущей эксплуатации объектов пункта пропуска

Следствие – дополнительные риски ввода в эксплуатацию построенных объектов, дополнительные риски операционной деятельности и, следовательно, сроков возврата инвестиций



Благодарю за внимание!