

# Организация концессионных проектов развития общественного транспорта на примере Таганрогского трамвая и трамвайной линии «Верхняя Пышма – Екатеринбург»

Круглый стол

Greenways. Трамвайный ренессанс в мегаполисах

**Дмитрий Твардовский**

Первый заместитель генерального директора АО «ИнфраВЭБ»

27.08.2021

**ВЭБ**  
ИНФРА  
**РФ**  
ГРУППА ВЭБ.РФ

## Механизмы поддержки проектов общественного транспорта



- ❑ Предоставление субсидий из федерального бюджета ГТЛК для предоставления лизингополучателю скидки по договорам лизинга подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта (Постановление Правительства РФ от 17 июня 2020 г. № 867) – Федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» национального проекта «Безопасные качественные дороги»
- ❑ Предоставление субсидий из федерального бюджета на возмещение затрат по строительству объектов газозаправочной инфраструктуры, а также компенсация части затрат на переоборудование автомобильной техники, в т.ч. общественного транспорта – подпрограмма «Развитие рынка газомоторного топлива» государственной программы Российской Федерации «Развитие энергетики»
- ❑ Целевые льготные займы застройщикам, концессионерам на инфраструктуру в рамках жилищного строительства – инфраструктурные облигации (Постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2459)
- ❑ Целевые льготные займы из федерального бюджета субъектам РФ на развитие инфраструктуры (на госзакупки, лизинг, ГЧП, субсидии, бюджетные инвестиции) – инфраструктурные кредиты (Постановление Правительства РФ от 14.07.2021 № 1189)

# Механизмы реализации инвестиционных проектов развития общественного транспорта

## КЖЦ

- ❑ **ФЗ-44 «О контрактной системе...»**
- ❑ **Объект:** подвижной состав
- ❑ **Инициатор:** орган власти
- ❑ **Обязанности подрядчика:** за счет собственных и привлеченных средств поставка и обслуживание подвижного состава
- ❑ **Обязанности заказчика:**
  - Оплата подвижного состава в рассрочку и расходов на обслуживание
  - Обслуживание подвижного состава
  - Развитие и эксплуатация инфраструктуры

❑ **Собственность на объект:** государственная

**Данная модель является самой быстрой по срокам начала проекта, но не предполагает развития инфраструктуры**

## Концессионное соглашение

❑ **ФЗ-115 «О концессионных соглашениях»**

- ❑ **Объект:** подвижной состав, депо, пути
- ❑ **Инициатор:** орган власти или инвестор
- ❑ **Обязанности концессионера/частного партнера:**
  - Организация внебюджетного финансирования
  - Поставка и обслуживание подвижного состава
  - Проектирование, строительство и эксплуатация инфраструктуры
- ❑ **Обязанности концедента/публичного партнера:**
  - Софинансирование на инвестиционной и/или эксплуатационной стадии
  - Оформление имущества
  - Предоставление земельных участков
  - Тарифное регулирование

❑ **Собственность на объект:** государственная

**Наиболее оптимальная отработанная модель с учетом распределения рисков, сроков и объемов внебюджетного финансирования**

## Соглашение о ГЧП

❑ **ФЗ-224 «О ГЧП»**

❑ **Собственность на объект:** частная

**Мало практики реализации в инфраструктуре по причине неурегулированных вопросов законодательства**



## Требования финансирующих организаций к концессионным проектам развития общественного транспорта



**В принятии решения высок вес критерия «квалифицированный инициатор» - заинтересованность в таких проектах профильных поставщиков оборудования и подвижного состава**

# Риски концессионных проектов развития общественного транспорта



## На стадии планирования и подготовки проекта

- Недостаточность средств муниципальных бюджетов
- Проблема регистрации трамвайных путей как объектов недвижимости
- Порядок привлечения перевозчиков для оказания услуг регулярных перевозок пассажиров
- Подготовка земельных участков для передачи концессионеру



## На стадии эксплуатации

- Тарифное регулирование
- Порядок компенсации концессионеру за перевозку льготных категорий пассажиров
- Совместное использование трамвайных линий, использование общего имущества
- Оптимизация маршрутной сети
- Риск спроса
- Риск изменения стоимости строительства и эксплуатации

## Концессионные трамвайные проекты

### Трамвайная линия метро «Купчино» - поселок Шушары - мкр. Славянка г. Санкт-Петербурга – осуществлено финансовое закрытие, ведется проектирование

- Концессионер: СПК ООО «БалтНедвижСервис» (АБЗ-1 и АО «Газпромбанк»)
- Срок соглашения: 30 лет
- Общая стоимость проекта (включая закупку подвижного состава и эксплуатацию в течение 30 лет) 58,1 млрд руб., в т.ч. капитальные затраты 25,9 млрд руб.
- Источники финансирования: 70% кредитные средства, 30% акционерный капитал
- Источник возврата инвестиций: плата за проезд, МГД

### Трамвайная линия «город Верхняя Пышма – город Екатеринбург» – осуществлено финансовое закрытие

- Концессионер: СПК ООО «Верхнепышминский трамвай» («Группа Мовиста», АО «Трансмашхолдинг»)
- Срок соглашения: 11 лет
- Общая стоимость проекта (включая закупку подвижного состава, строительство депо): 1,9 млрд руб., в т.ч. капитальные затраты 1,3 млрд руб.
- Источники финансирования: 76% старший долг, 20% мезонин, 4% акционерный заем. Строительство путей осуществляется за счет бюджета (параллельное финансирование)
- Источник возврата инвестиций: плата за проезд, плата концедента, МГД

### Трамвайная система «Чижик» в Красногвардейском районе г. Санкт-Петербурга – начата эксплуатация

- Концессионер: СПК ООО «Транспортная концессионная компания» (ЭК «Лидер», ПАО «ЛСР», РФПИ, иностранные суверенные фонды)
- Срок соглашения: 30 лет
- Общая стоимость проекта (включая закупку подвижного состава и эксплуатацию в течение 30 лет) 33,7 млрд руб., в т.ч. капитальные затраты 6,9 млрд руб, капитальный грант 1,3 млрд руб.
- Источники финансирования: 85% кредитные средства, 15% акционерный капитал
- Источник возврата инвестиций: плата за проезд, плата концедента, МГД

### Модернизация трамвайной сети в Таганроге – осуществлено финансовое закрытие, ведутся строительные работы

- Концессионер: СПК ООО «Синара – ГТР Таганрог» (ГК «Синара»)
- Срок соглашения: 30 лет
- Общая стоимость проекта (включая закупку подвижного состава, строительство депо и трамвайных путей): 11,8 млрд руб., в т.ч. капитальные затраты 8,1 млрд руб.
- Источники финансирования: 66% капитальный грант, 36% внебюджетное финансирование (90% кредитные средства, 10% акционерный капитал)
- Источник возврата инвестиций: плата за проезд, МГД