



## ИНФОРМАЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ



Финансирование, строительство и эксплуатация на платной основе скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва - Санкт-Петербург» на участке км 543 – км 684 по схеме концессионного соглашения с платой концедента

Апрель 2013, Москва

---

## Введение

---

### Цели и задачи проекта

4-8

Соответствие стратегическим планам развития отрасли  
Проект включен в Программу деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период  
Актуальность строительства автомобильной дороги «Москва-Санкт-Петербург»

---

### Основные технические характеристики

9-18

Краткое описание  
База реализации проекта  
Особенности проектирования  
Охрана культурного наследия и окружающей среды  
Ключевые технические аспекты

---

### Концессионное соглашение

19-22

Общие положения  
Права и обязательства концедента по проекту  
Обязательства концессионера по проекту

---

### Коммерческая структура проекта

23-31

Финансирование. Стадия строительства  
Финансирование. Стадия эксплуатации

---

### Распределение рисков

32-35

---

### Конкурсные критерии и предварительный график проекта

36-38

Конкурсные критерии  
Предварительный график проекта

# Введение

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») завершает процесс подготовки к открытому конкурсу на право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе «Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 543 – км 684».

## Ключевая информация о проекте

Месторасположение:	Санкт-Петербург, Ленинградская область
Протяженность участка:	138,8 км
Прогнозируемая интенсивность*:	22 000-27 000 авт./сутки
Категория дороги:	1А
Число полос движения:	6/4
Общая стоимость проекта:	89,15 млрд. руб. (в ценах соответствующих лет)
Государственное финансирование:	75%
Частное финансирование:	25%
Тип контракта:	Концессионное соглашение с платой концедента
Срок действия соглашения:	27 лет
Сроки проведения конкурса:	2013-2014
Сроки строительства:	2015-2017

Данный информационный меморандум составлен с целью ознакомления и заблаговременного доведения до участников рынка сведений о данном проекте и ключевых условиях его реализации. Государственная компания «Автодор» оставляет за собой право внесения изменений в данный меморандум.

\* Первые 3 года платной эксплуатации



# Цели и задачи проекта

# Соответствие стратегическим планам развития отрасли

Проект реализуется в целях создания и развития национальной сети скоростных автомобильных дорог в соответствии со следующими документами стратегического планирования транспортной отрасли и мероприятиями:

- Транспортная стратегия РФ до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р
- Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2012 г. № 2600-р
- Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)», от 05 декабря 2001 г. N 848 (в редакции постановления Правительства РФ от 20.05.2008 № 377)
- Программа деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 гг.), утвержденная распоряжением Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. № 2146-р (в редакции распоряжения Правительства РФ от 14.11.2011 № 1989-р)
- Подготовка к проведению Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России

**Принятие Государством стратегий и программ, а также вытекающих из них целей и ориентиров в отношении транспортной системы и инфраструктуры России, свидетельствует о долговременных планах руководства страны по развитию инфраструктуры на основе долгосрочных проектов, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства.**

# Проект включен в Программу деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период

В масштабах страны проект реализуется в рамках проводимой политики по созданию необходимых условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности отраслей экономики и улучшения качества жизни населения за счет формирования сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, которые обеспечат требуемые показатели скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей.

Программой деятельности ГК «Автодор» на долгосрочный период (2010 – 2019 гг.) предусмотрено решение следующих задач:

- Обеспечение строительства и реконструкции автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, связывающих Москву и Санкт-Петербург, центральные регионы России с морскими портами Балтийского и Черного морей, а также обеспечивающих выход на дорожную сеть Республики Беларусь и Украины
- Формирование сети платных участков на автомобильных дорогах ГК «Автодор», включая создание единой интегрированной системы управления движением и сбором платы
- Привлечение внебюджетных инвестиций в проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог ГК «Автодор» на основе механизмов государственно-частного партнерства
- поэтапное формирование новых международных автодорожных маршрутов, интегрированных в сеть европейских и евразийских транспортных коридоров
- Обеспечение соответствия транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении ГК «Автодор», нормативным требованиям
- Обеспечение повышения качества дорожных работ и долговечности объектов дорожной инфраструктуры через реализацию инновационных программ и применение новых более эффективных форм контрактных отношений
- Повышение безопасности дорожного движения и транспортной безопасности на автомобильных дорогах ГК «Автодор»
- Повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог ГК «Автодор», в том числе через создание сети multifunctional зон дорожного сервиса
- Обеспечение внедрения новых эффективных форм управления дорожной деятельностью.

# Актуальность строительства автомобильной дороги «Москва-Санкт-Петербург»

Необходимость строительства новой платной скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» определяется следующими факторами:

- Перспективная трасса будет характеризоваться высокой интенсивностью движения и служить для связи центральной части России с крупным транспортным узлом – Санкт-Петербургом, а также морскими портами Скандинавии
- Существующая автомобильная дорога М-10 «Россия» на большей своей части имеет недостаточное количество полос: на подходе к Москве – 6 полос, на основном протяжении – от 3-х до 4-х, а на отдельных участках – всего 2 полосы. На подходах к Москве и Санкт-Петербургу М-10 «Россия» исчерпала свою пропускную способность. Это приводит к образованию заторов и, как результат, необоснованному увеличению транспортных затрат и сдерживанию развития экономики регионов тяготения
- Прохождение автомобильной дороги М-10 «Россия» через населенные пункты приводит к снижению скорости движения и, как следствие, транспортно-экономическим потерям; ухудшению экологической обстановки в населенных пунктах; снижению безопасности дорожного движения
- Затраты на строительство обходов населенных пунктов из-за необходимости строительства большого количества транспортных развязок сопоставимы с затратами на строительство новой дороги
- М-10 «Россия» по своим параметрам, таким как радиус кривой в плане, продольный уклон, расстояние видимости и др., не отвечает требованиям, предъявляемым к автодорогам I-й категории
- Необходимость поддержания существующих федеральных трасс в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации в целях предоставления пользователям инфраструктурной услуги повышенного качества.



Строительство новой автомагистрали началось с участков, расположенных в районах с наибольшей транспортной нагрузкой. К настоящему времени начато строительство участка км 15 – км 58 на основе концессионного соглашения, заключенного в соответствии с распоряжением Правительства РФ №511-р от 24 апреля 2007 г. Также в конце 2011 г. было заключено долгосрочное инвестиционное соглашение о строительстве участка км 258 – км 334 (обход г. Вышний Волочек) по схеме контракта жизненного цикла.



### Реализация проекта в масштабах строительства автомобильной дороги «Москва-Санкт-Петербург» позволит решить следующие социально-экономические задачи:

- Создание эффективной системы скоростного автомобильного сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом
- Снижение транспортных издержек и повышение качества сопутствующих услуг
- Повышение технических характеристик и пропускной способности международного транспортного коридора «Север - Юг» и панъевропейских транспортных коридоров № 2 («Восток – Запад») и № 9
- Увеличение эффективной работы и интенсивности грузооборота Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов
- Создание инфраструктурных условий для повышения инвестиционной привлекательности и социально-экономического развития территорий шести субъектов РФ с населением более 25 млн. чел.
- Реализация новых форм контрактных отношений, в т.ч. со-инвестирование внебюджетных средств на этапе строительства и сквозная ответственность исполнителя на этапе строительства/эксплуатации.

На основании анализа проекта строительства автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург», проведенного консорциумом консультантов, Министерством транспорта РФ совместно с ГК «Автодор» было принято решение о реализации проекта, включающего в себя два участка – км 543 - км 646 и км 646 – 684 км.

### Значимость проекта заключается:

- В реализации важного элемента Санкт-Петербургского транспортного узла, позволяющего вывести часть трафика с существующей перегруженной сети автомобильных дорог
- В его самостоятельном транспортном значении: имеет характер магистральной межрегиональной автомобильной дороги, начинается и заканчивается на развязках с существующими федеральными трассами (Кольцевой автомобильной дорогой Санкт-Петербурга на 684 км и трассой М10 на 543 км).



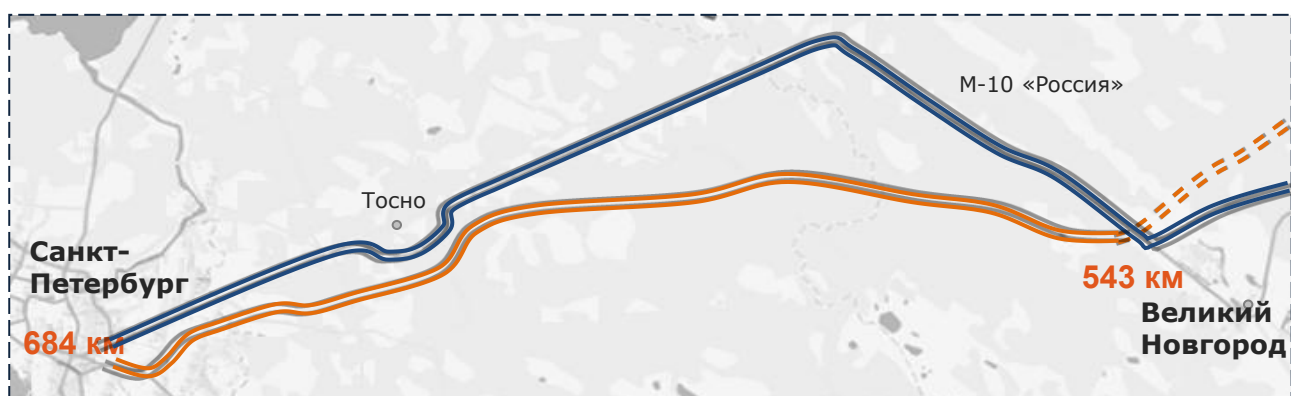


# Основные технические характеристики

# Краткое описание

## Маршрут прохождения трассы

138,8-километровая автомобильная дорога будет являться частью строящейся скоростной платной автомагистрали «Москва – Санкт-Петербург», соединяющей два крупнейших мегаполиса страны.



Участок автомагистрали проходит по территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей.

В Ленинградской области участок пролегает через Тосненский район, а также вблизи населенных пунктов Аннолово, Павловск, Пушкин. На участке в черте Санкт-Петербурга автомагистраль проходит по территории Московского и Пушкинского районов, на территории Новгородской области - через Новгородский и Чудовский районы.

Общая протяженность	138,8 км
Количество искусственных сооружений	52 мостов и путепроводов 1 тоннель 3 транспортных развязки
Категория автомобильной дороги	IA
Количество полос	4 полосы на участке км 543 – км 646 6 полос на участке км 646 – км 684
Прогнозная интенсивность движения*	23 000 – 26 000 авт./сутки на участке км 543 – км 646 18 000 – 21 000 авт./сутки на участке км 646 – км 684

\* Первые 3 года платной эксплуатации

# База реализации проекта

**Проект подлежит реализации концессионером в соответствии с утвержденной проектно-сметной документацией, получившей положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».**

- Проектно-сметная документация на участок км 646 – км 684 - положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» 25.10.2010 г.
- Проектно-сметная документация на участок км 543 – км 646 – положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» 16.11.2012 г.
- В 2012 году ГК «Автодор» приступила к подготовке территории строительства.\*

Технико-экономические показатели и характеристики автомобильной дороги устанавливаются конкурсной документацией в соответствии с требованиями проектно-сметной документации.

\* Подготовка территории строительства осуществляется ГК «Автодор» в рамках отдельного договора, данный вид работ не является предметом концессионного соглашения. Передача территорий будет осуществлена к началу строительства.

# Особенности проектирования

**При проектировании вариантов проложения трассы совместно с ведущим российским институтом проектирования и изыскания автомобильных дорог и искусственных сооружений ОАО «Союздорпроект» были учтены следующие факторы:**

- ➔ Геологические и гидрологические условия
- ➔ Местоположения природоохранных комплексов и охраняемых территорий с целью минимального отрицательного воздействия на природную среду
- ➔ Положения территориального градостроительного планирования
- ➔ Проложение трассы в обход населенных пунктов для обеспечения максимальных скоростей движения
- ➔ Проложение трассы с учетом возможности максимального привлечения транспортных потоков и возможности стадийного ввода в эксплуатацию по участкам
- ➔ Обеспечение сохранности археологического наследия и мест захоронений.

В результате проведенного технико-экономического сравнения вариантов трассы был выбран наиболее приемлемый и полно удовлетворяющий целям проекта. Он отвечает требованиям минимального воздействия на окружающую природную среду, включая природоохранные комплексы, водоохранные зоны водоемов, заповедники и заказники, поскольку обходит их стороной. Будучи расположенным в относительной близости от существующей автомобильной дороги М-10 «Россия», данный вариант обеспечивает возможность сохранения сложившихся транспортных связей внутри субъектов Федерации и учитывает перспективное развитие транспортной инфраструктуры.

# Охрана культурного наследия и окружающей среды

## Культурное наследие

В целях реализации проекта были проведены научно-исследовательские охранные археологические работы. В ходе исследований выяснилось, что проектируемое строительство не нанесет ущерба ранее выявленным объектам археологического наследия. На самой трассе археологических объектов не обнаружено. Исключением является расположенная в 400-500 м к северо-востоку от обследуемой трассы территория усадьбы Онег, а также средневековое поселение в урочище Залесье, расположенное в 200-500 м от проектируемой трассы на 598 км, вследствие чего работы на данных участках необходимо вести с соблюдением соответствующих охранных мероприятий, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации.

Также участок частично проходит по району боевых действий в Мясном бору Новгородской области, где в 1942 г. была уничтожена 2-я Ударная Армия РККА. Эти события стали одной из самых трагических страниц в истории Великой Отечественной Войны.

ГК «Автодор» уделяет особое внимание сохранению исторической памяти при реализации проектов по созданию сети скоростных дорог. Для этого разработан и реализуется комплекс мероприятий, направленных на тщательное исследование территории, предназначенной для строительства дороги. Кроме того, в рамках подготовки территории строительства все обнаруженные останки военнослужащих будут перезахоронены с оказанием им должных почестей.

## Охрана окружающей среды

Автомобильная дорога будет проходить главным образом по ненаселенной местности. Для целей реализации проекта проведена общественная экологическая экспертиза проектной документации участков строительства трассы, анализ которой показал, что предлагаемые меры инженерной защиты по снижению негативного воздействия автомобильной дороги на здоровье людей, имущество и окружающую среду адекватны. Проектные решения по охране окружающей среды определены исходя из современных экологических требований, установленных законодательством РФ.

Проектом строительства предусмотрены мероприятия, снижающие наиболее масштабные последствия негативных воздействий от строительства автомобильной дороги, в том числе:

- Устройство шумозащитных экранов и шумозащитного остекления в местах, подверженных повышенной акустической нагрузке
- Устройство локальных очистных сооружений ливневых стоков для защиты от загрязнения водной среды
- Устройство искусственных сооружений для обеспечения путей миграции животных.



# Ключевые технические аспекты

## Грунтово-геологические условия и дорожное покрытие

Район пролегания трассы скоростной автомобильной дороги «Москва-Санкт-Петербург» относится к строительно-климатической зоне II В; по грунтово-геологическим условиям является пригодным для строительства скоростной автомобильной дороги.

На км 543 – км 571 трасса пересекает р. Питьба, автомобильную дорогу М-10 «Россия», проходит над Октябрьской железной дорогой, далее пересекает реки Полисть, Глушица, Трубицкая канава. Поверхность участка характеризуется плоским, местами слабоволнистым рельефом, с общим уклоном на север. В пределах проектируемого участка преобладают болотно-подзолистые и болотные почвы.

На км 571 – км 646 участок расположен на обширной сильно заболоченной низменной равнине. Здесь преобладают еловые леса. По характеру рельефа участок представляет собой слабопересеченную равнину с хорошо развитой гидрографической сетью. Реки, пересекаемые трассой, несудоходны.

На км 646 – 684 участок трассы имеет густую, хорошо развитую речную сеть. Значительная часть области заболочена, имеет равнинный характер рельефа с незначительными абсолютными высотами. Территория области расположена в средней и южной подзонах тайги.

В соответствии с категорией дороги и перспективной интенсивностью движения на всем протяжении автомобильной дороги предусматривается устройство дорожной одежды капитального типа с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

## Полосность

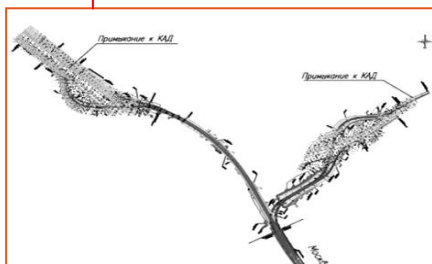
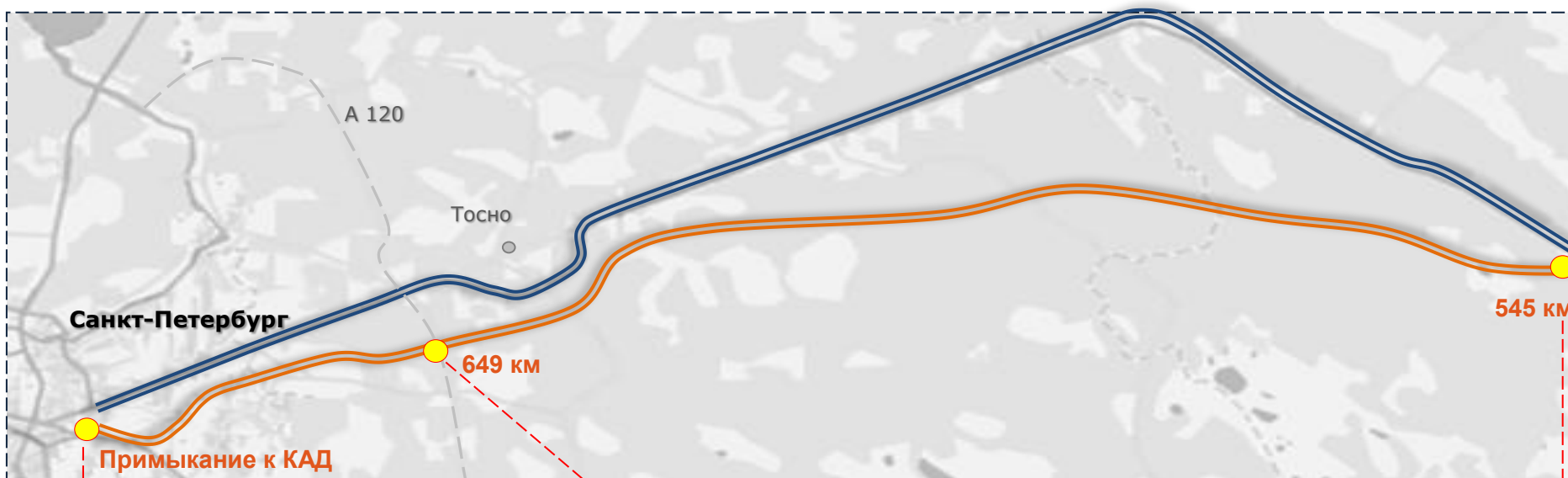
В соответствии с проектом строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке км 543 – км 684 с учетом перспективной интенсивности движения принято следующее количество полос:

км 543 – км 646: 4 полосы

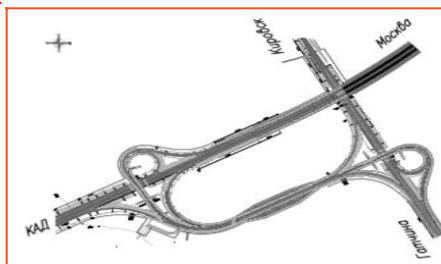
км 646 – км 684: 6 полос

## Развязки

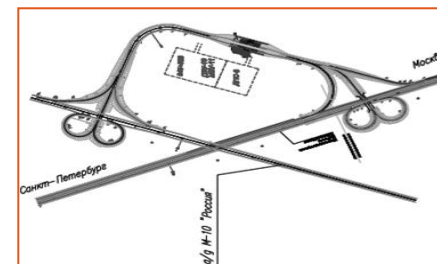
На пересечении с основными автодорогами общего пользования предусматривается строительство трех транспортных развязок.



Московский район Санкт-Петербурга, в непосредственной близости к Пулковской развязке. Обеспечивает транспортную связь через КАД со всеми районами города, а также съезды 2, 3 осуществляют выход на «Западный скоростной диаметр»



Транспортная развязка на пересечении автомобильной дороги «Москва-Санкт-Петербург – с автомобильной дорогой А 120 «Магистральная»



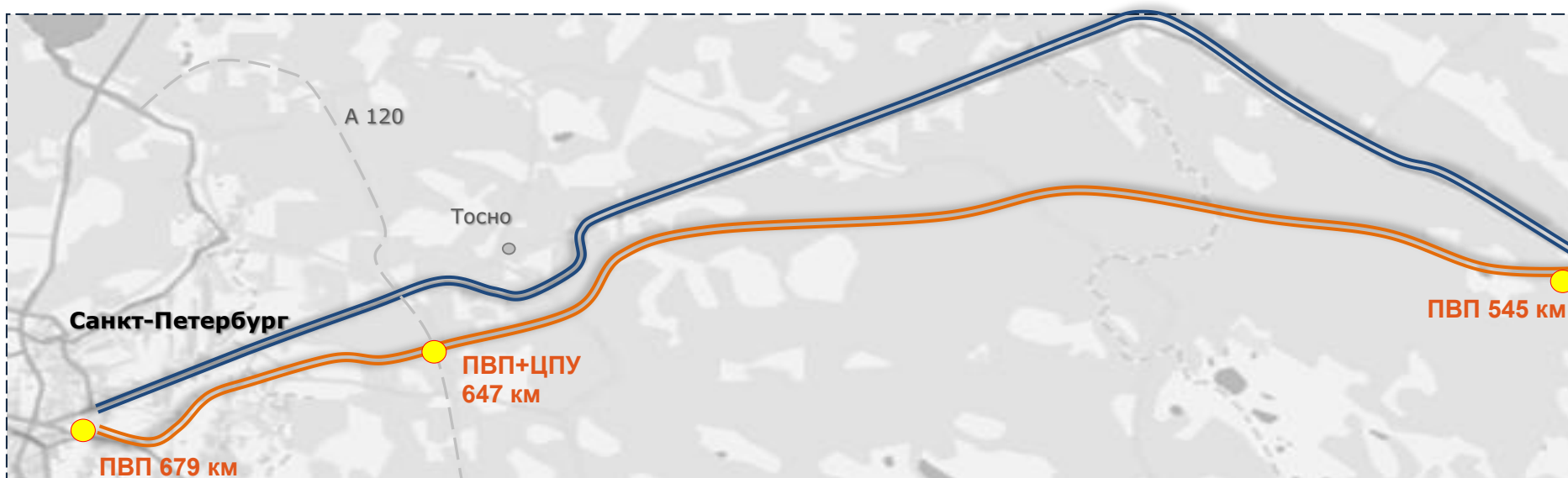
Транспортная развязка на пересечении с автомобильной дорогой М-10 «Россия»

## Система взимания платы

Проектной документацией после завершения строительства предусмотрена закрытая система взимания платы за проезд. Закрытая система предполагает устройство пунктов взимания платы (ПВП) на всех въездах и выездах с платной дороги. Такие ПВП оборудуются въездными и выездными пропускными пунктами. Оплата проезда производится пользователем на выездном пропускном пункте при предъявлении проездного талона, полученного пользователем на въездном пропускном пункте. Размер платы за проезд определяется на основании фактически пройденного расстояния.

В настоящее время проект предусматривает размещение следующих ПВП: на 545 км, на 647 км, а также на 679 км.

В обязательства концессионера будет входить строительство пунктов взимания платы, в том числе общедорожные работы, строительство кабин и навесов, установка и наладка оборудования. На пунктах взимания платы должна быть реализована возможность оплаты проезда различными способами: наличными денежными средствами, банковскими картами, оплата с применением электронных средств (транспондеры, бесконтактные смарт-карты и проч.). Оплата проезда будет осуществляться с применением технологий остановочного и безостановочного проезда, с обязательным выделением пропускных пунктов исключительно для безостановочного проезда.



## Искусственные сооружения

### Тоннель

На пересечении автомобильной дороги I-й технической категории с железной дорогой Варшавского направления на участке «Санкт-Петербург – Гатчина» в Пушкинском районе Санкт-Петербурга запроектирован автодорожный тоннель.

Ключевые характеристики:

- ➔ Запроектирован из двух отдельных секций тоннелей под каждое направление движения автотранспорта
- ➔ Длина секции при движении в направлении Москвы – 73,9 м, при движении в направлении Санкт-Петербурга – 76 м
- ➔ Расстояние от верха конструкции тоннеля до подошвы рельсов – около 4,4 м
- ➔ Ширина каждой секции тоннеля в свету принята 14,65 м и включает проезжую часть шириной 12,75 м с учетом полос безопасности и два служебных прохода по 0,75 м, отделенных от проезжей части бортовыми камнями толщиной 200 мм.

### Мосты и путепроводы

Участок	Протяженность	Общее количество
км 543 – км 646	2 341,45 м	38 шт.
км 646 – км 684	3 194,41 м	26 шт.

## Технические средства организации дорожного движения

Для обеспечения безопасности и организации движения на автомобильной дороге предусматриваются все необходимые мероприятия в соответствии с ГОСТ Р 52289 (Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств).



# Концессионное соглашение

# Общие положения

**Предмет** - обязанность концессионера создать автомобильную дорогу, а также осуществлять ее последующую эксплуатацию на платной основе.

**Объект** - автомобильная дорога, включающая в себя инженерные сооружения транспортной инфраструктуры, предусмотренные проектной документацией: земляное полотно, дорожную одежду, мосты, водоотводные сооружения, эстакады, путепроводы, технические средства организации движения, пункты взимания платы, другие дорожные объекты и объекты комплексного обустройства.

**Срок:** 27 лет

**Имущественные отношения:**

- Право собственности на автомобильную дорогу принадлежит концеденту
- Концедент обязан предоставить концессионеру права владения и пользования автомобильной дорогой для осуществления эксплуатации на период срока действия соглашения.



Все материалы соглашения будут составлены на русском языке. Русский язык будет считаться официальным языком проекта.



# Права и обязательства концедента по проекту

Концедент - Российская Федерация в лице ГК «Автодор» (на основании соответствующего распоряжения Правительства РФ).

ГК «Автодор» обладает всеми необходимыми полномочиями для заключения и реализации концессионного соглашения с концессионером в отношении проекта, которые будут закреплены в распоряжении Правительства РФ.

## Обязательства концедента:

- ➔ Заключение с концессионером договоров аренды/субаренды земельных участков, по которым будет проходить автомобильная дорога и/или которые необходимы концессионеру для осуществления деятельности, связанной со строительством и эксплуатацией автомобильной дороги
- ➔ Передача концессионеру имеющейся проектной документации на строительство автомобильной дороги
- ➔ Предоставление концессионеру капитального гранта на строительство автомобильной дороги
- ➔ Передача концессионеру автомобильной дороги во владение и пользование с даты ввода ее в эксплуатацию до истечения срока действия концессионного соглашения
- ➔ Выплата концессионеру платы концедента с момента ввода в эксплуатацию автомобильной дороги
- ➔ Принятие от концессионера автомобильной дороги по окончании срока действия концессионного соглашения.

# Обязательства концессионера по проекту

---

В соответствии с концессионным соглашением концессионер должен обеспечить:

- ➔ Софинансирование строительства в размере не менее 25% от общей стоимости автомобильной дороги
- ➔ Ввод в эксплуатацию автомобильной дороги в срок, не превышающий 36 месяцев с даты получения разрешения на строительство
- ➔ Эксплуатацию в качестве автомобильной дороги общего пользования, включая, но не ограничиваясь:
  - поддержание автомобильной дороги в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации
  - осуществление текущего и капитального ремонта, содержание автомобильной дороги в течение всего срока эксплуатации
  - осуществление иных мероприятий в целях соблюдения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильной дороги и показателей ее доступности для пользователей
  - организацию сбора платы с пользователей автомобильной дороги в пользу концедента с даты ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.
- ➔ Обеспечение требуемых концессионным соглашением показателей доступности автомобильной дороги для пользователей
- ➔ Передачу автомобильной дороги концеденту по окончании срока действия концессионного соглашения.



# Коммерческая структура проекта

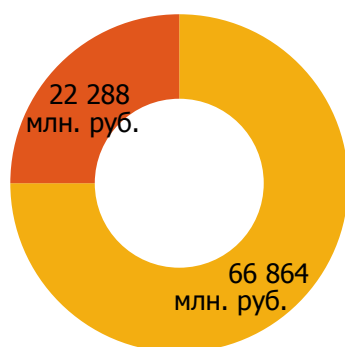
В целях реализации проекта концедентом предусмотрены следующие стадии государственной поддержки:

- Капитальный грант на этапе **строительства** автомобильной дороги
- Плата концедента на этапе **эксплуатации** объекта.

## Финансирование. Стадия строительства

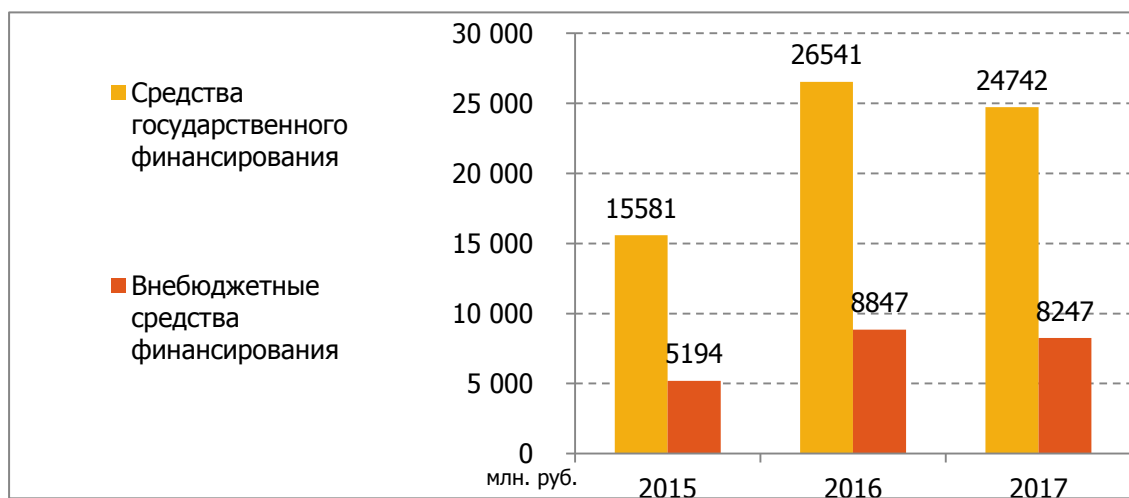
Общая стоимость строительства объекта составляет 89,15 млрд. руб. в ценах соответствующих лет включая НДС. Финансирование строительства автомобильной дороги будет осуществляться концедентом и концессионером в следующей пропорции соответственно: 75% и 25%.

### Стартовые условия конкурса\*. Финансирование строительства



**Стартовая стоимость строительства = 89,15 млрд. руб.\*\***

Объем предоставляемой государственной поддержки на строительство автомобильной дороги будет выплачиваться концессионеру ежегодно частями по мере успешного завершения этапов согласно следующей схеме:



\* В стоимость строительства не включены прочие расходы концессионера в размере 3,561 млн.руб. (обслуживание старшего долга, создание резервного счета по обслуживанию старшего долга, расходы СПК (за вычетом возмещенного НДС на этапе строительства)

\*\* В ценах соответствующих лет вкл. НДС

## КЛЮЧЕВЫЕ ПАРАМЕТРЫ финансирования проекта\*

Расчет платы концедента в части возврата внебюджетного финансирования основывался на следующих предположениях:

Параметр	Значение	Комментарии
Стоимость строительства:	89 152	
- Средства государственного финансирования	66 864	75%
- Средства частного финансирования	22 288	25%
Прочие расходы концессионера на этапе строительства	3 561	Расходы на содержание проектной компании, осуществляющей функции управления проектом, расходы по обслуживанию заемного финансирования и создание резервов
<b>Внебюджетное финансирование, всего в т.ч.:</b>	<b>25 849</b>	
- Собственные средства акционеров	5 841	
- Старший долгосрочный кредит	20 008	Использование средств происходит в течение периода строительства
Срок кредита	15 лет	
Плавающая процентная ставка (этап строительства)	6,0% + ИПЦ	Плавающая процентная ставка по кредиту определяется с учетом индекса потребительских цен на товары и услуги и фиксированной премии на этапе строительства в размере 6%
Плавающая процентная ставка (этап эксплуатации)	5,5% + ИПЦ	Плавающая процентная ставка по кредиту определяется с учетом индекса потребительских цен на товары и услуги и фиксированной премии на этапе эксплуатации в размере 5,5%
Рефинансируемая часть долга	До 50%	
Срок рефинансирования	10 лет	
Плавающая ставка рефинансирования	5,5% + ИПЦ	Ставка заимствований на этапе рефинансирования принимается такой же как по основному долгу на этапе эксплуатации

\* Подлежат уточнению на конкурсе

# Финансирование. Стадия эксплуатации

## МЕХАНИЗМ ПЛАТЫ КОНЦЕДЕНТА

Плата концедента - установленные соглашением ежегодные регулярные платежи за доступность автомобильной дороги для пользователей в течение всего периода эксплуатации и соблюдение технико-эксплуатационных показателей. Плата концедента покрывает финансирование деятельности концессионера по эксплуатации автомобильной дороги, а также расходы концессионера на создание автомобильной дороги с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал.

Сбор платы за проезд пользователей автомобильной дороги осуществляется концессионером самостоятельно в пользу концедента.

Выплаты концессионеру начнутся после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.\*

## Организация финансирования – стадия эксплуатации



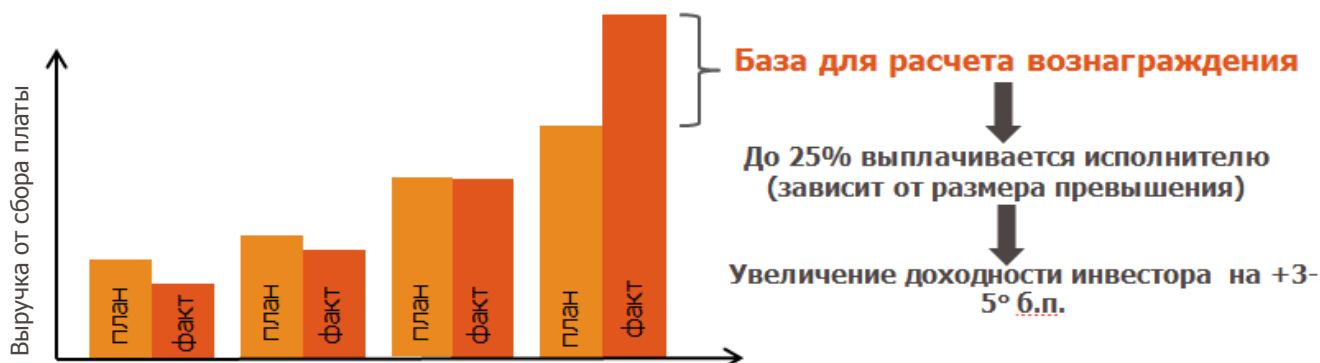
\* Концессионным соглашением будут установлены подробные параметры платы концессионеру за оказанные услуги на стадии эксплуатации автомобильной дороги



Размер фактически выплачиваемой платы концедента определяется с учетом возможного премирования концессионера и производимых из такой платы концессионера вычетов, в случае невыполнения концессионером установленных соглашением требований.

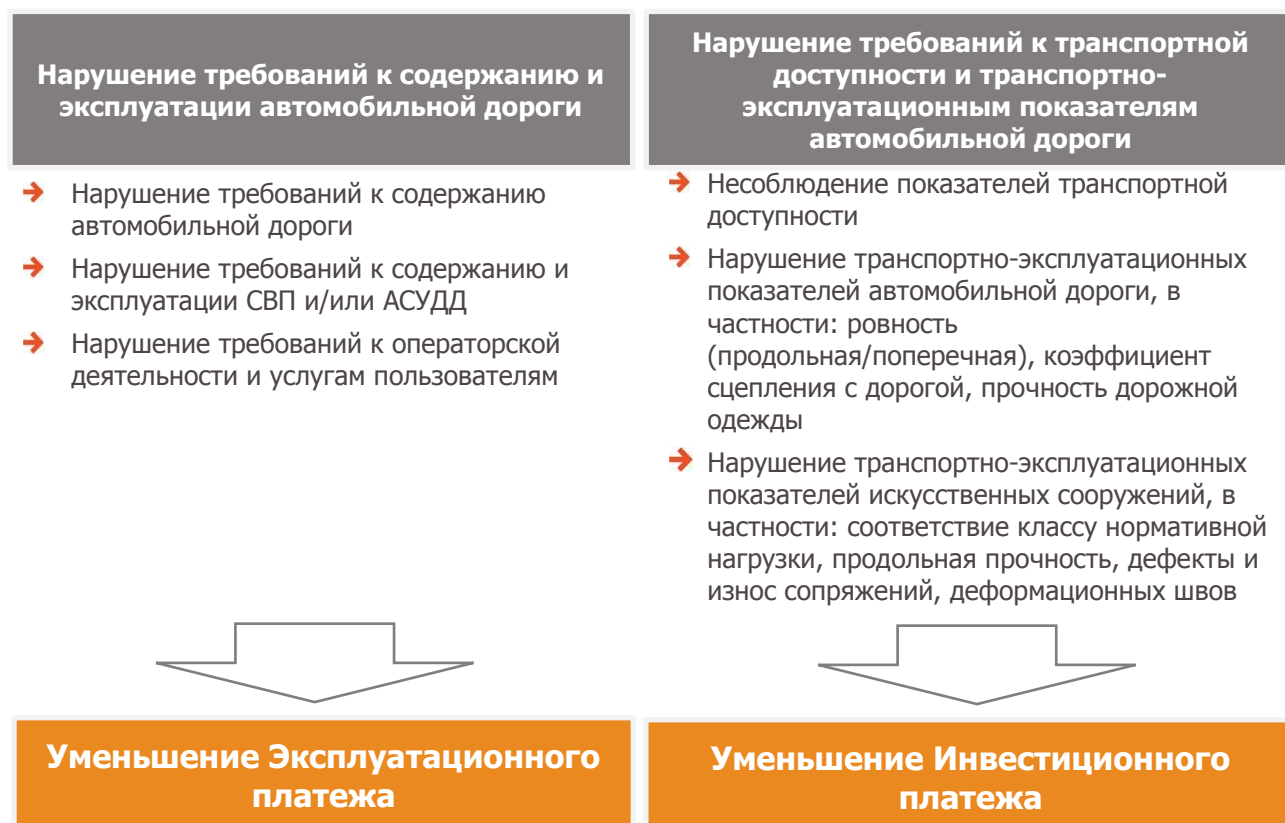
## Система премирования

Премирование концессионера (выплата дополнительного платежа концедента, сверхдохода) применяется в том случае, когда концессионер обеспечивает сбор платы сверх установленных в концессионном соглашении плановых показателей.



## Система начисления штрафных баллов/ уменьшения сумм Эксплуатационного и/или Инвестиционного платежа

Начисление штрафных баллов и соразмерное им уменьшение эксплуатационного и/или инвестиционного платежей производится за нарушение/несоблюдение концессионером требований, установленных концедентом к показателям транспортной доступности автомобильной дороги, транспортно-эксплуатационным показателям автомобильной дороги, требованиям к содержанию и эксплуатации автомобильной дороги.



## СТРУКТУРА ПЛАТЫ КОНЦЕДЕНТА

**Плата концедента** предоставляется ГК «Автодор» и покрывает следующие расходы концессионера:

- ➔ возврат и обслуживание привлеченного финансирования на строительство автомобильной дороги с учетом доходности на инвестированный собственный и заемный капитал
- ➔ расходы на эксплуатацию автомобильной дороги.



\* Система взимания платы, автоматизированная система управления дорожным движением

\*\* В связи с тем, что проект структурирован с плавающей доходностью привлеченного финансирования (привязанной к инфляции), то фактические выплаты процентов на тело долга и доходов на собственный капитал будут корректироваться с учетом соотношения фактической и прогнозной инфляции

\*\*\* Индексируются с учетом инфляции

## ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ ПЛАТЕЖ

Эксплуатационный платеж – составная часть платы концедента, покрывающая расходы концессионера на эксплуатацию автомобильной дороги.

- В качестве начального значения данного подкритерия устанавливается сумма в размере **39 394 млн. рублей** с учетом НДС в год в ценах 1 квартала 2012 года.
- Ежегодный размер платежа для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, определяются в соответствии с формулой:

$$\text{ЭП}_i = \text{ЭП} \times k \times \text{ИПЦ}_i, \text{ где:}$$

$\text{ЭП}_i$  – базовый ежегодный размер эксплуатационного платежа в  $i$ -м году

$\text{ЭП}$  – размер эксплуатационного платежа, указанный в конкурсном предложении лица, с которым заключено концессионное соглашение, за весь период действия концессионного соглашения в ценах 1 квартала 2012 года

$k$  – поправочный коэффициент для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, определенный в соответствии с таблицей:

Год исполнения Концессионного соглашения	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Коэффициент	0,0191	0,0306	0,0345	0,0392	0,0416	0,0430	0,0438	0,0480
Год исполнения Концессионного соглашения	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Коэффициент	0,0525	0,0567	0,0578	0,0664	0,0633	0,0578	0,0510	0,0413
Год исполнения Концессионного соглашения	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Коэффициент	0,0385	0,0383	0,0377	0,0368	0,0365	0,0214	0,0219	0,0223

Общая сумма поправочных коэффициентов за весь период действия концессионного соглашения равняется единице;

$i$  – год исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию;

$\text{ИПЦ}_i$  – накопленный индекс потребительских цен на товары и услуги от 1 квартала 2012 года до 1 квартала  $i$ -го года.

## ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПЛАТЕЖ

Инвестиционный платеж – составная часть платы концедента, покрывающая расходы концессионера на возврат и обслуживание привлеченного финансирования.

- ➔ В качестве начального значения данного подкритерия устанавливается сумма в размере **67 016 млн. рублей** (НДС не облагается) за весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет.
- ➔ Ежегодный размер платежа для соответствующего года исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, будет определяться в соответствии с формулой:

$$ИП_i = ИП \times k, \text{ где:}$$

**ИП<sub>i</sub>** – базовый ежегодный размер инвестиционного платежа в i-м году

**ИП** – размер инвестиционного платежа, указанный в конкурсном предложении лица, с которым заключено концессионное соглашение, за весь период действия концессионного соглашения в ценах соответствующих лет.

Инвестиционный платеж определен в соответствии с концепцией плавающей стоимости привлечения финансирования, в том числе 5,5% + ИПЦ – плавающая процентная ставка на заемные средства инвесторов и 8,5% + ИПЦ – плавающая процентная ставка на собственные средства инвесторов.\*

**k** – поправочный коэффициент для соответствующего года исполнения Концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию, определенный в соответствии с таблицей:

Год исполнения Концессионного соглашения	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Коэффициент	0,0477	0,0471	0,0468	0,0464	0,0457	0,0449	0,0443	0,0445
Год исполнения Концессионного соглашения	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Коэффициент	0,0445	0,0444	0,0443	0,0337	0,0336	0,0336	0,0336	0,0335
Год исполнения Концессионного соглашения	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Коэффициент	0,0335	0,0334	0,0334	0,0333	0,0332	0,0538	0,0546	0,0562

Общая сумма поправочных коэффициентов за весь период действия концессионного соглашения равняется единице;

i – год исполнения концессионного соглашения после ввода автомобильной дороги в эксплуатацию.

\* Расчет сделан в ценах соответствующих лет на основе официального долгосрочного прогноза инфляции. Фактические платежи (в части процентных выплат) будут корректироваться с учетом соотношения прогнозной и фактической инфляции

## ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

По завершении строительства участка предполагается осуществление его коммерческой эксплуатации на платной основе.

Концессионным соглашением предусмотрен сбор платы концессионером в пользу концедента. Концедент утверждает тарифные ставки в пределах установленных концессионным соглашением границ с применением методики средневзвешенного тарифа:

### Размеры установленных границ тарифов за проезд

Категория и тип транспортного средства	Классификационный признак		Тариф, руб./км (в ценах на I квартал 2012 года)	Максимальный тариф, руб./км (в ценах на I квартал 2012)
	Габаритная высота с учетом перевозимого груза - Н (метров)	Число осей (штук)		
<b>I. Легковые транспортные средства:</b> Автомобили (в том числе с прицепом до 2м), многоцелевые транспортные средства, мотоциклы	$H \leq 2$	2 и более	1,75	2,60
<b>II. Среднегабаритные транспортные средства:</b> Автомобили (в том числе с прицепом выше 2м), фургоны на легковых шасси, пикапы и минифургоны	$2 < H < 2.6$	2 и более	2,65	3,90
<b>III. Автомобили для перевозки тяжёлых грузов и автобусы:</b> Грузовые автомобили, автобусы и туристические междугородные автобусы	$H \geq 2.6$	2	3,50	5,20
<b>IV. Автомобили для перевозки тяжёлых грузов и автобусы:</b> Грузовые автомобили, автобусы, туристические междугородные автобусы и транспортные средства 2 класса с прицепом выше 2.6м	$H \geq 2.6$	3 и более	7,00	10,40

### Оценка транспортных потоков

Участок	2018 год	2041 год
км 543 – км 646	23 350 авт/сут.	49 142 авт/сут.
км 646 – км 684	18 710 авт/сут.	46 419 авт/сут.



# Распределение рисков











# Распределение рисков

Преимущество использования модели государственно-частного партнерства для реализации проекта заключается в оптимальном, сбалансированном и экономически эффективном распределении рисков, связанных с реализацией проекта, между сторонами концессионного соглашения.


В основе оптимального распределения рисков лежит принцип, в соответствии с которым риски, находящиеся за пределами контроля или компетенции концессионера, возложены на Государство. Все иные риски передаются концессионеру. Данный принцип отражен в проекте концессионного соглашения, которое является частью конкурсной документации.

Основные риски проекта:

Риск	Описание рисков	Частный партнер	Государство
Риски несвоевременного предоставления земельных участков, подготовленных под строительство объекта	Изменение сроков реализации проекта вследствие задержки выполнения работ по подготовке территории строительства, предоставления земельных участков		
Риски проектирования	<p>Ошибки в проектных решениях.</p> <p>Риски частного партнера:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Вследствие оптимизации проектных решений частным инвестором.</li> <li>- С момента разработки рабочей документации в полном объеме в порядке и на условиях, предусмотренных концессионным соглашением.</li> </ul> <p>Риски Государства:</p> <p>Вследствие обнаружения существенных ошибок проектной документации на стадии разработки рабочей документации частным партнером</p>		
Риск изменения законодательства	Изменение законодательства после заключения соглашения, включая изменение налогового законодательства, в значительной степени ухудшающего изначальные условия, на которые частный партнер был вправе рассчитывать при заключении соглашения		

Риск несвоевременного завершения работ	Увеличение сроков строительства		
Риск увеличения стоимости строительства	Превышение фактических затрат по проекту над оценочными в ходе строительства объекта, в том числе вследствие удорожания строительных материалов, недобросовестности подрядных организаций		
Экологические риски	<p>Ущерб окружающей среде в ходе строительства и эксплуатации объекта.</p> <p>Риски частного партнера:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Экологические риски, связанные с негативным воздействием на окружающую среду при нарушении норм и требований экологического законодательства, законодательства в целом, положений экологической экспертизы, полученной Государством в отношении проектных решений по строительству и эксплуатации объекта.</li> </ul> <p>Риски Государства:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Риск возникновения социальных протестов по причине негативного воздействия на окружающую среду, если такие протесты возникли не вследствие нарушения частным партнером норм и требований экологического законодательства, законодательства в целом, положений экологической экспертизы, полученной Государством в отношении проектных решений по строительству и эксплуатации объекта</li> </ul>		
Риск гибели или утраты имущества автомобильной магистрали	Полная или частичная гибель или утрата имущества создаваемой автомобильной дороги в ходе строительства		
Риски содержания объекта	Увеличение фактических затрат на содержание и ремонт трассы вследствие изменения стоимости материалов, отдельных видов работ		
Риски изменения спроса на пользование объектом	Снижение/увеличение спроса на пользование автомобильной дорогой по сравнению с прогнозным		
Риск неплатежеспособности концессионера	Неплатежеспособность концессионера		
Риск банкротства или неплатежеспособности банка, предоставившего	Банкротство/полная или частичная неплатежеспособность банка, предоставившего банковскую гарантию, произошедшее в ходе строительства		

гарантию обеспечения исполнения обязательств концессионера по соглашению	и/или эксплуатации		
Риски необходимости изменения технических показателей дороги в процессе эксплуатации	Расширение дороги, развязок, модернизация оборудования ПВП		●



# Конкурсные критерии и предварительный график проекта

# Конкурсные критерии

## Правовая база

Проведение конкурса по проекту осуществляется в соответствии с федеральным законом РФ № 115-ФЗ от 21.07.2005 г. «О концессионных соглашениях» и иными нормативными правовыми, распорядительными актами.

Проект конкурсной документации согласовывается с Министерством транспорта РФ, Министерством экономического развития РФ и Министерством финансов РФ. Конкурсная документация и персональный состав конкурсной комиссии утверждаются решением Наблюдательного совета ГК «Автодор».

## Внесение изменений в конкурсную документацию

ГК «Автодор» вправе вносить изменения в утвержденную конкурсную документацию, в том числе в проект концессионного соглашения при условии обязательного продления срока представления заявок на участие в конкурсе или конкурсных предложений не менее чем на 30 рабочих дней со дня внесения таких изменений и при соблюдении иных требований федерального закона РФ № 115-ФЗ от 21.07.2005 г. "О концессионных соглашениях".

Кроме того, ГК «Автодор» вправе размещать в средствах массовой информации, а также на официальном сайте компании информацию о ходе проведения конкурса.

Параметры критериев конкурса	Сумма	Условия конкурса	Вес критерия
Капитальный грант	≤66 864 млн. руб*, с учетом НДС	уменьшение начального значения	0,4
Платеж за доступность:			
- Эксплуатационный платеж	39 394 млн. руб/год** с учетом НДС	уменьшение начального значения	0,3
- Инвестиционный платеж	67 016 млн. руб.*** НДС не облагается	уменьшение начального значения	0,3
<b>Итого</b>			<b>1,0</b>

**Победитель конкурса получает право на заключение концессионного соглашения с концедентом на условиях его конкурсного предложения, отвечающего требованиям конкурсной документации и решению о заключении Концессионного соглашения.**

\* В ценах соответствующих лет.

\*\* В ценах 1 квартала 2012 года.

\*\*\* За весь период действия Концессионного соглашения в ценах соответствующих лет без учета корректировок плавающих процентных ставок на разницу между фактической и прогнозной инфляцией.

# Предварительный график проекта

Сроки реализации	Основные этапы реализации	Период реализации этапа (календарные дни)
15.04.2013	Выход распоряжения Правительства РФ о заключении Концессионного соглашения	
15.04. – 29.04.2013	Согласование и утверждение конкурсной документации Наблюдательным Советом ГК «Автодор»	18
30.04.2013*	Объявление концессионного конкурса	1
01.05. – 15.06.2013	Сбор заявок на участие в конкурсе (предквалификация)	45
30.05.2013	Проведение Роуд-шоу	-----
15.06.2013	Вскрытие конвертов с заявками	1
20.06 - 20.07.2013	Подведение итогов предквалификации	30
21.07.2013 – 20.01.2014	Проведение открытых консультаций с участниками; подготовка конкурсных предложений	180
21.01.- 06.03.2014	Подведение итогов конкурса	45
06.03. – 04.06.2014	Согласование концессионного соглашения и приложений к нему с победителем/иным лицом, в отношении которого принято решение о заключении концессионного соглашения	90
05.06.2014	Подписание концессионного соглашения	1
05.06. – 05.07.2014	Внесение в Правительство Российской Федерации нормативного правового акта, закрепляющего долгосрочные расходные обязательства РФ	30
06.06. - 31.12.2014	Финансовое закрытие	190
Период времени необходимый на проведение конкурсных процедур с даты выхода распоряжения о заключении концессионного соглашения – 439 (1 г. 2 мес.)		
2015 – 2017	Сроки строительства	3 года
2018 -2041	Эксплуатация	24 года

\*С момента объявления конкурса даты предварительные и могут быть скорректированы по итогам фактических сроков выхода распоряжения Правительства и согласования Конкурсной документации

# Контакты

Адрес	109074, Москва, Славянская площадь, дом 2/5/4 стр.3
Web	<a href="http://www.russianhighways.ru">www.russianhighways.ru</a>
E-mail	<a href="mailto:id@russianhighways.ru">id@russianhighways.ru</a>
Телефон	+7 (495) 727-11-95
Факс	+7 (495) 784-68-04

Данный документ не является офертой, 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.