

## ОБЪЕДИНЕННОЕ РОУД-ШОУ. ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ



Финансирование, строительство и эксплуатация на платной основе  
«Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.  
Пусковой комплекс № 3 и Пусковой комплекс № 4»

# Финансовая схема реализации проекта



### Структура финансирования проектов ЦКАД ПК №3 и ПК №4



Доля средств ФНБ составляет до 80% от общей суммы государственного финансирования

### Ключевые параметры привлечения средств ФНБ:

- Объем (по номиналу): до **150,0 млрд. руб.**
- Схема: выпуск **облигационных займов** ГК «Автодор» (купонные облигации)
- Количество выпусков: **не менее 5** (возможно увеличение количества выпусков)
- Возвратность: за счет будущих сборов платы за проезд
- Минимальная доходность: **ИПЦ + 1%**
- Период размещения: **2014-2018**
- Период обращения/погашения: **до 2045**
- **Отсрочка выплаты купонов:** выплата купонного дохода осуществляется с **2022 г.**
- **Привлечение средств ФНБ** (выкуп эмиссии для софинансирования затрат по созданию объекта в 2014-2018 гг. )

# Экономический баланс проекта ЦКАД

## График экономического баланса проекта ЦКАД (все пусковые комплексы)

млрд. руб.,

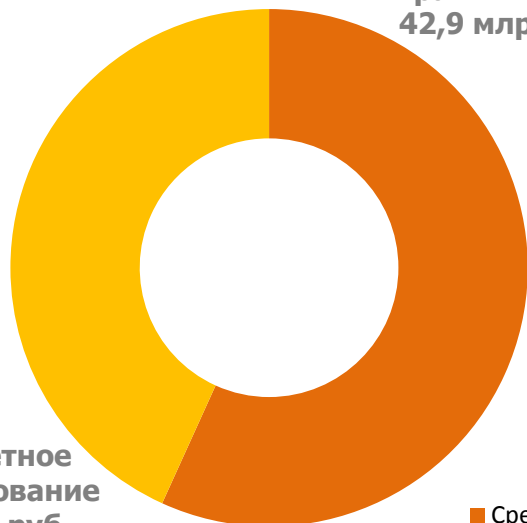
цены соответствующих лет



# ЦКАД ПК 3: финансирование на инвестиционной стадии

## Стартовые условия конкурса\*

Капитальный  
грант  
42,9 млрд. руб.

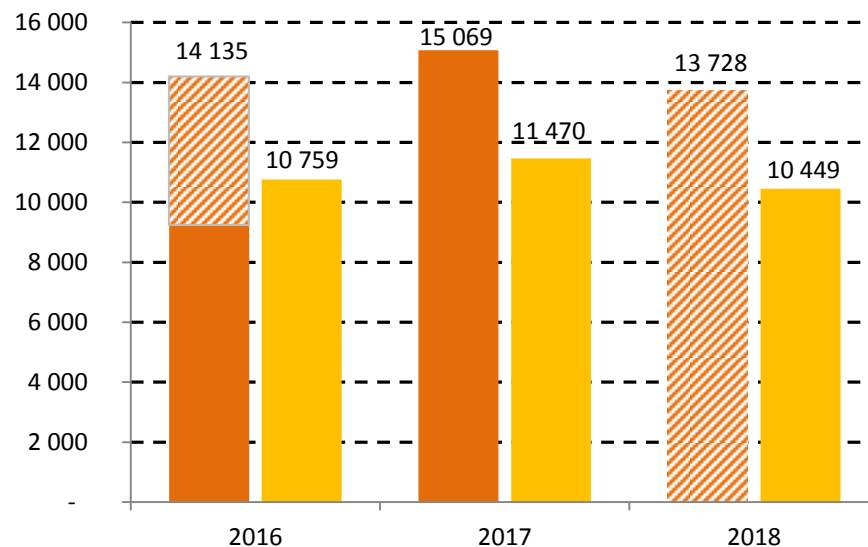


Внебюджетное  
финансирование  
32,7 млрд. руб.

- Средства ФНБ
- ▨ Субсидии федерального бюджета
- Внебюджетное финансирование

Стоимость строительства  
объекта концессионного  
соглашения = 75,6 млрд. руб.

## Структура финансирования проекта\*\*



\* В ценах соответствующих лет вкл. НДС

\*\* Структура финансирования Капитального гранта (ФНБ, субсидия федерального бюджета) предварительная и может уточняться концедентом

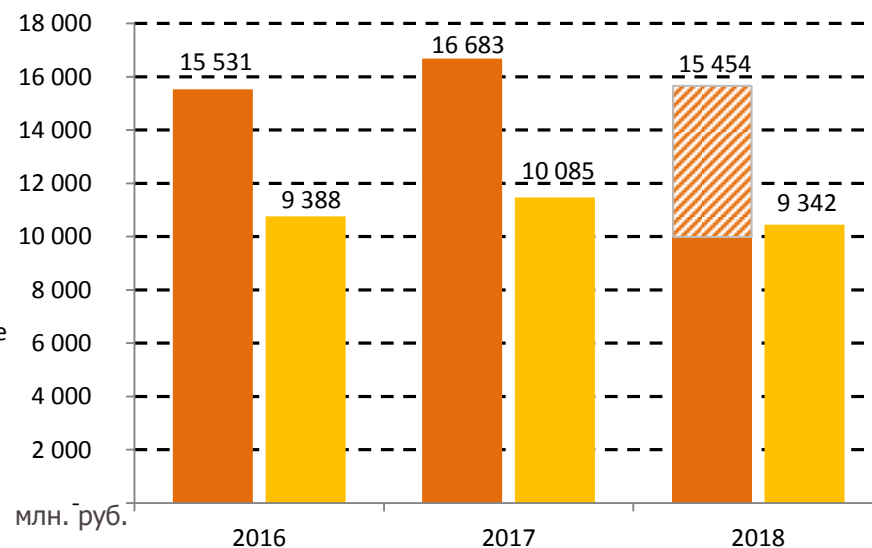
# ЦКАД ПК 4: финансирование на инвестиционной стадии

## Стартовые условия конкурса\*



Стоимость строительства объекта концессионного соглашения = 76,5 млрд. руб.

## Структура финансирования проекта\*\*



\* В ценах соответствующих лет вкл. НДС

\*\* Структура финансирования Капитального гранта (ФНБ, субсидия федерального бюджета) предварительная и может уточняться концедентом

## Параметры финансирования на инвестиционной стадии

---

**Стоимость строительства объекта включает все расходы, связанные с осуществлением строительно-монтажных, пуско-наладочных и иных работ (включая разработку рабочей документации), за исключением работ по подготовке территории строительства**

- › Стоимость строительства также включает в себя **расходы на страхование**, снижение которых ниже установленного значения не допускается. Концедент производит оплату расходов на страхование на базе рыночных оценок соответствующих услуг.

**Концессионер принимает риски любых особых обстоятельств, связанных со строительством в размере до 1,2 млрд. руб.**

### **Особые обстоятельства:**

- › **Скрытые объекты:** археологические объекты, опасные вещества, военные и иные захоронения, загрязнения и отходы производства и потребления
- › **Незначительные сети**
- › **Природные объекты**, защищаемые природоохранным законодательством
- › **Форс-мажорные обстоятельства**, не покрытые договорами страхования.

## Платежный механизм. Капитальный грант

### Обязательства концедента:

- › **Выплата средств капитального гранта** против выполненных концессионером работ по строительству
- › **Ежемесячные платежи из средств капитального гранта.**

**Капитальный грант =  
1 – доля инвестиций исполнителя**

**Платеж исполнителю за выполненную работу =  
Капитальный грант \* (1 – доля аванса)**



На основании актов приемки  
выполненных работ

### Условия выдачи аванса\*

Банковская гарантия на размер аванса

Предоставление софинансирования аванса  
подрядчику за счет средств концессионера

\*Аванс является правом, а не обязанностью концедента



## Параметры финансирования на эксплуатационной стадии

**Плата концедента** предоставляется ГК «Автодор» и представляет собой плату за доступность автомобильной дороги для пользователей и соблюдение технико-эксплуатационных показателей автомобильной дороги

### Организация финансирования:



# Структура платы концедента



## Платежный механизм. Эксплуатационный платеж

---

**На эксплуатационной стадии обязательством концессионера является оказание инфраструктурной услуги** – обеспечение надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги и соблюдение требований безопасности дорожного движения.

### Инфраструктурная услуга

- › Соблюдение показателей транспортной доступности автомобильной дороги для пользователей
- › Поддержание автодороги в надлежащем транспортно-эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации и соблюдение требований безопасности дорожного движения
- › Содержание автодороги в течение всего срока эксплуатационной стадии (за исключением содержания СВП и АСУДД)

### Работы, выполняемые для обеспечения инфраструктурной услуги

- › Ремонты и капитальный ремонт автодороги
- › Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения и транспортной безопасности объектов.

# Платежный механизм. Эксплуатационный платеж

## Эксплуатационный платеж

### Плата за инфраструктурную услугу

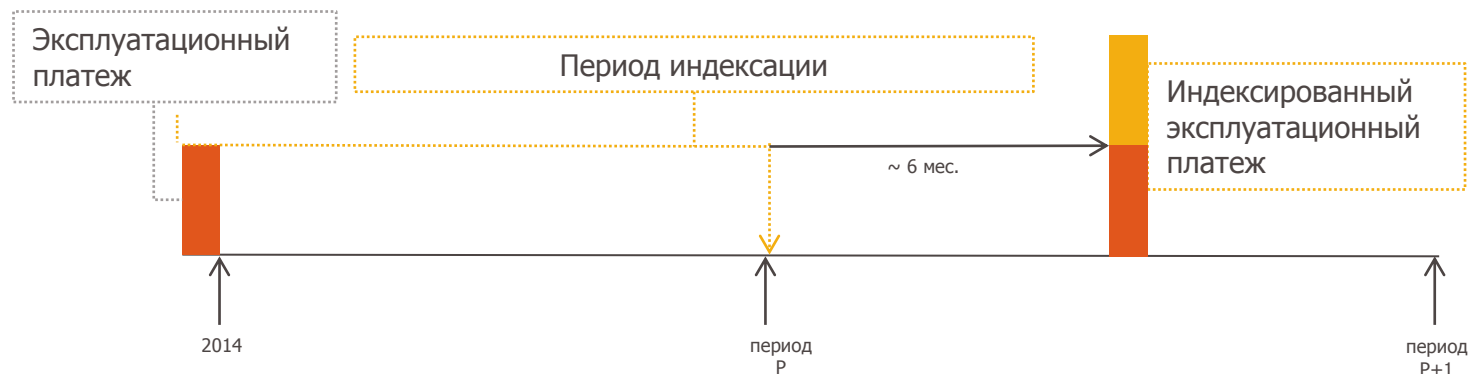
выплата платежа осуществляется частями с разной периодичностью:  
ежемесячно/ежеквартально/ежегодно

Определяется на основании конкурсного предложения концессионера по размеру эксплуатационного платежа и с учетом:

- › Индексации на накопленный индекс потребительских цен на товары и услуги
- › Возможной суммы уменьшения эксплуатационного платежа, начисленной за нарушения требований к содержанию и эксплуатации автомобильной дороги

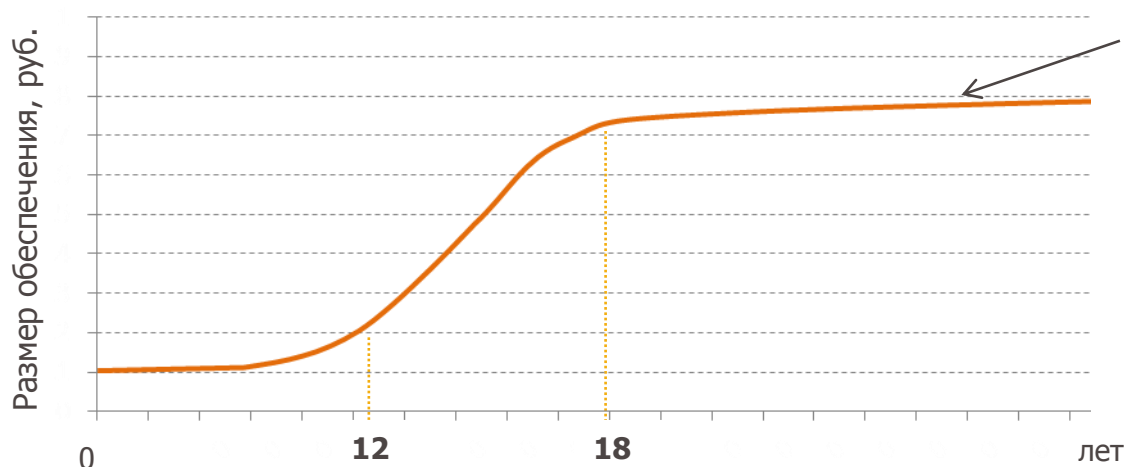
## Порядок индексации

Фактический эксплуатационный платеж =  
эксплуатационный платеж × ИПЦ



# Обеспечение обязательств по поддержанию надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния дороги

**Концессионер предоставляет обеспечение исполнения своих обязательств по соблюдению требований по поддержанию надлежащего транспортно-эксплуатационного состояния автомобильной дороги и требований безопасности дорожного движения.**

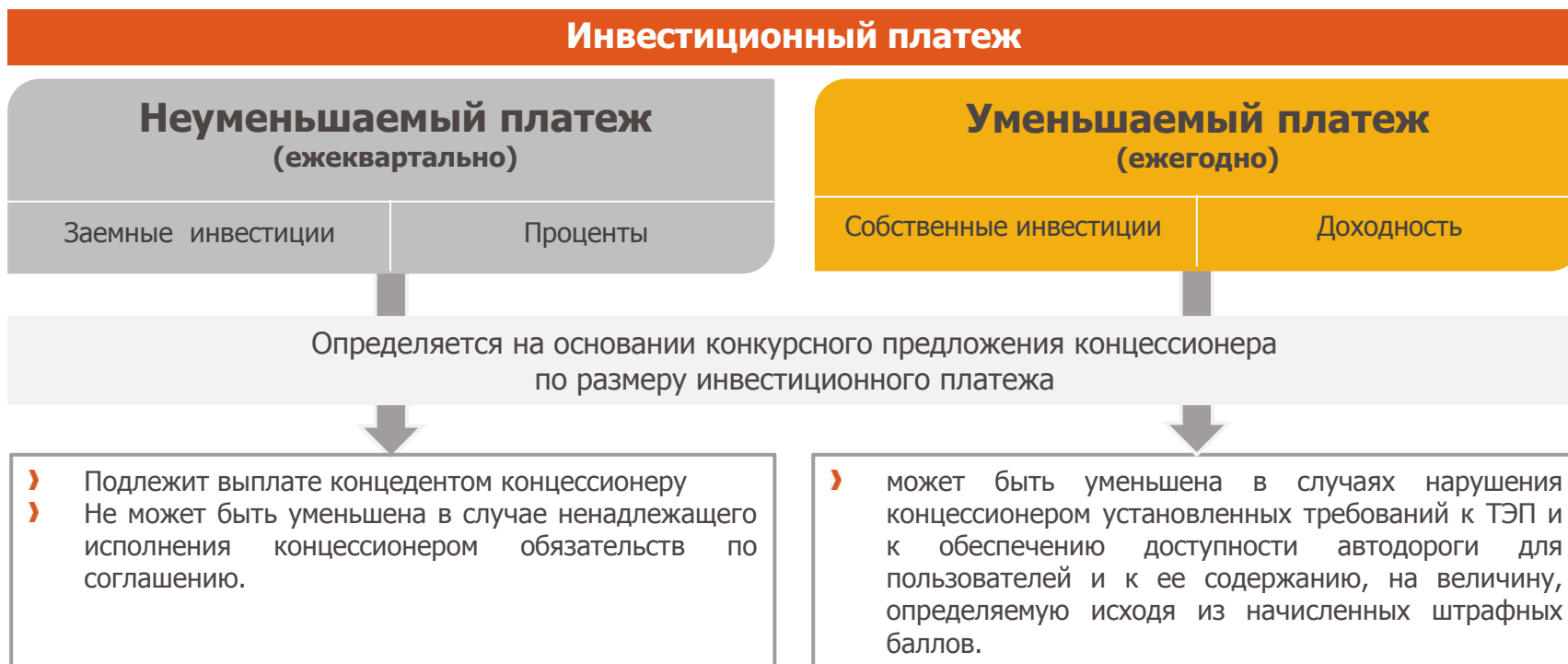


Уровень обеспечения сравним с нормативной стоимостью ремонтных работ, которые необходимо выполнить концеденту в случае ненадлежащего выполнения концессионером своих обязательств

**Концессионер вправе обеспечить исполнение обязательств по соблюдению таких требований путем:**

- ✓ предоставления безотзывной банковской гарантии
- ✓ создания специального счета в целях формирования резерва
- ✓ иного способа обеспечения.

# Платежный механизм. Инвестиционный платеж

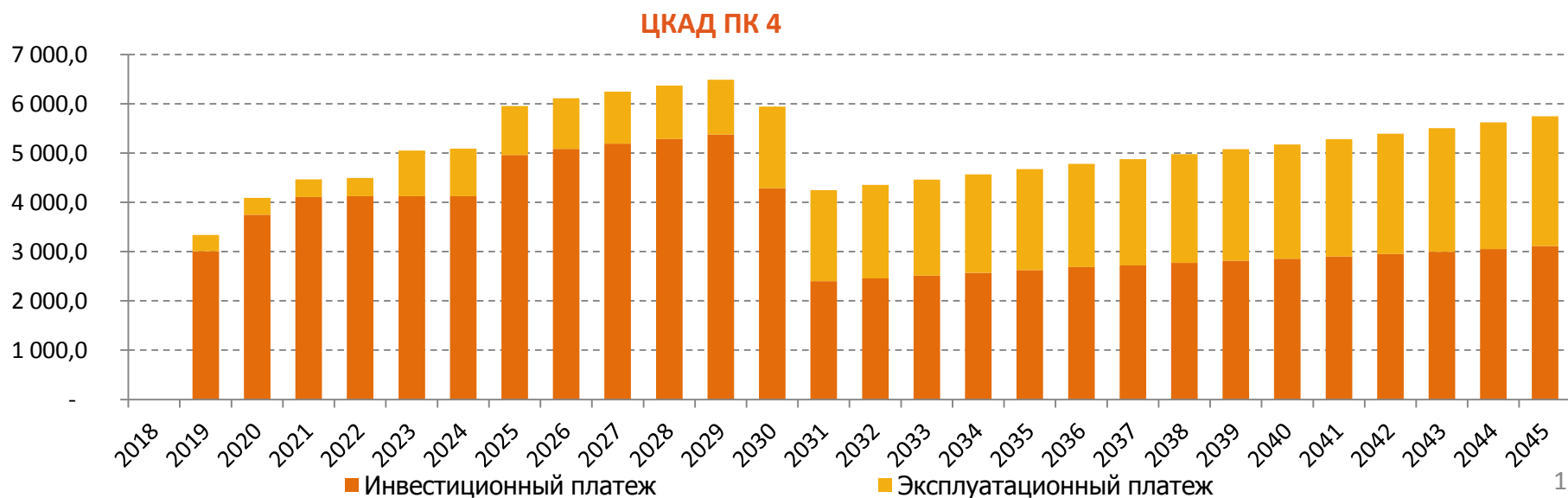
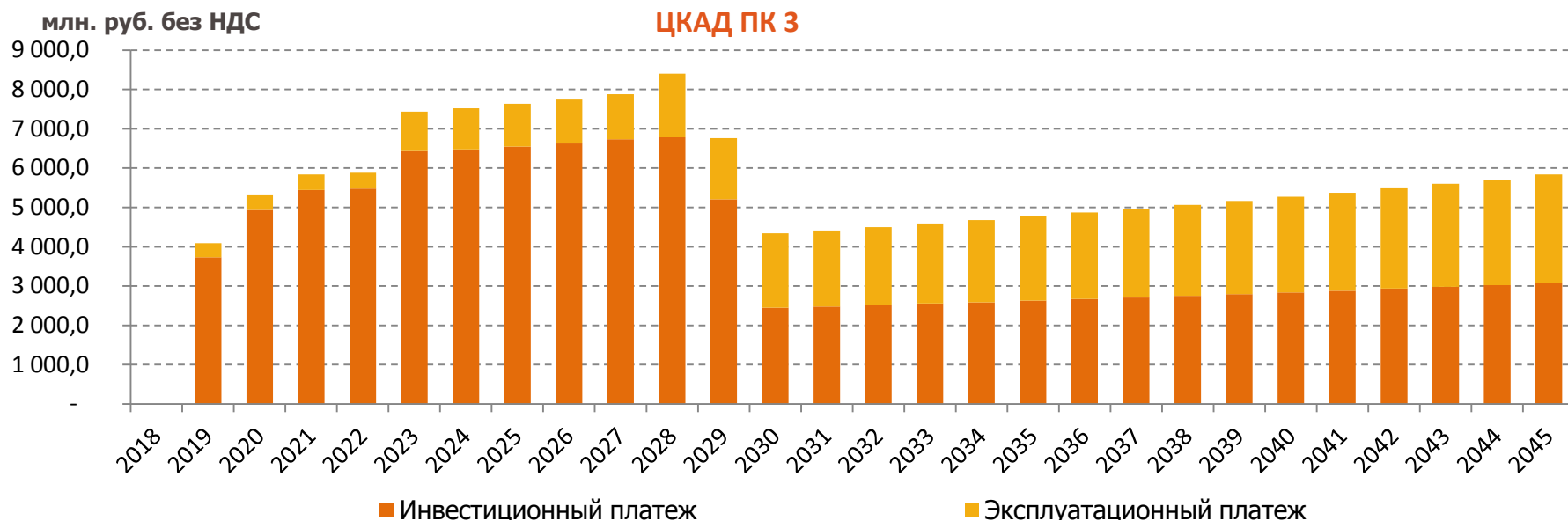


**Корректировка части инвестиционного платежа на соотношение фактической и прогнозной инфляции не предусматривается**

## Рефинансирование:

- ➔ Условиями конкурсной документации не предусматривается осуществление планового рефинансирования (предусмотренного Соглашениями о Финансировании)
- ➔ Концессионер имеет право проводить внеплановое рефинансирование с принятием любых рисков, связанных с ним, и распределением положительного финансового эффекта между концедентом и концессионером пропорционально долям софинансирования в общей стоимости строительства, определяемых по результатам конкурса.

# Плата концедента: график выплаты



# Транспортно-эксплуатационные характеристики

Наименование ТЭП	Ед. изм.	Наименование и значение ТЭП			Значение ТЭП на дату истечения срока действия Соглашения	Периодичность проведения оценки
		При приемке Объекта в эксплуатацию*	С начала по 4 год эксплуатации	В период с 5 года эксплуатации до даты начала работ по ремонту, капитальному ремонту		

Покрытие проезжей части, краевые полосы у обочин, полосы безопасности на разделительной полосе

Продольная ровность** (значения ТЭП по IRI)	м/км	Менее 1,4 на всей протяженности	Менее 1,9 на всей протяженности	Менее 1,9 на 85% протяженности; от 1,9 до 2,2 на 15% протяженности	Менее 1,9 на всей протяженности	Весенний, осенний периоды
	<b>Критическим значением ТЭП продольной ровности является наличие на более, чем 15 % протяженности участка проведения измерений значений ровности свыше 2,2 м/км</b>					
Поперечная ровность***	мм	Не определяется	Не более 5% до 10 мм	Не более 15% до 20 мм	Не более 5% до 10 мм	Весенний, осенний периоды
	<b>Критическим значением ТЭП поперечной ровности является ее наличие (свыше 20 мм) более 15 % от протяженности участка проведения измерений или наличие участков с поперечной ровностью свыше 40 мм</b>					
Коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием в весенне-летне-осенний период****	-	Не менее 0,45	Не менее 0,4	Не менее 0,4	Не менее 0,45	Весенний, осенний периоды
	<b>Критическим значением ТЭП коэффициента сцепления является снижение его величины до 0,4 на более, чем 15% протяженности участка проведения измерений</b>					
Коэффициент прочности дорожной одежды*****	-	Не менее 1,3	Не определяется	Не менее 1,0	Не менее 1,25	1 раз в год (весенний период)

\* Датой начала эксплуатации считать дату ввода в эксплуатацию объекта либо после завершения строительства, либо после завершения ремонта, капитального ремонта (в зависимости от применимого)

\*\* Измерение продольной ровности покрытия производится отдельно в прямом и обратном направлениях по каждой полосе движения участками по 100 м по продольному микропрофилю с расчетом международного показателя ровности IRI в соответствии с СТО МАДИ 02066517.1-2006 «Определение продольного микропрофиля дорожной поверхности и международного показателя ровности IRI»

\*\*\* Определяется в соответствии с методикой, изложенной в ОДН 218.0.006-2002 и ОДН 218.1.052-2002.

\*\*\*\* Определение коэффициента сцепления проводится прибором ПКРС-2У при измерении шиной без рисунка протектора по ГОСТ Р 30413-96

\*\*\*\*\* В соответствии с СТО АВТОДОР 2.4-2013



## Ограничения на доступность

Расчетный период	Лимит ограничения доступности по полосам, часов	Лимит ограничения движения по участку автомобильной дороги в целом (по всем полосам автомобильной дороги в совокупности), часов
с 1 по 6 гг. Эксплуатационной стадии	1000	3000
с 7 по 12 гг. Эксплуатационной стадии	1500	4500
с 13 по 18 гг. Эксплуатационной стадии	3000	9000
с 19 по 24 гг. Эксплуатационной стадии	1500	4500
с 25 по 27 гг. Эксплуатационной стадии	2000	6000
<b>ИТОГО за весь период концессии:</b>	<b>9000</b>	<b>27000</b>

Остаток невыбранных часов закрытия полос в расчетный период переносится на последующие расчетные периоды накопительным итогом в соответствии с условиями концессионного соглашения

# Возмещение при досрочном прекращении концессионного соглашения

## Сумма возмещения концессионеру при досрочном прекращении концессионного соглашения определяется по матрице:

Период прекращения	По вине концедента	По вине концессионера	Обстоятельства непреодолимой силы или длящиеся Особые обстоятельства
<ul style="list-style-type: none"> <li>с момента заключения до даты выполнения предварительных условий начала строительства (ПУНС)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>стоимость разработки рабочей документации</li> <li>сумма подтвержденных расходов концессионера на финансовое закрытие, управление проектом, комиссии финансирующим организациям</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>стоимость разработки рабочей документации</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>стоимость разработки рабочей документации</li> <li>50% суммы подтвержденных расходов концессионера на финансовое закрытие, управление проектом, комиссии финансирующим организациям</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>с даты ПУНС до ввода в эксплуатацию</li> <li>с даты ввода в эксплуатацию до даты прекращения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сумма возмещения в части Заемных инвестиций</li> <li>сумма возмещения в части Собственных инвестиций</li> <li>сумма расходов на прекращение концессионного соглашения</li> <li>сумма налогов к уплате концессионером в связи с получением возмещения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сумма возмещения в части Заемных инвестиций</li> <li>сумма налогов, подлежащих уплате концессионером в связи с получением возмещения</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>сумма возмещения в части Заемных инвестиций</li> <li>сумма возмещения в части Собственных инвестиций</li> <li>50% суммы расходов на прекращение концессионного соглашения</li> <li>сумма налогов к уплате концессионером в связи с получением возмещения</li> </ul>

Фактический размер возмещения при досрочном прекращении концессионного соглашения устанавливается в пределах лимитов, определяемых для соответствующих периодов срока действия концессионного соглашения.

## Размер компенсации, подлежащий возмещению концессионеру при досрочном прекращении концессионного соглашения включает:

### Возмещение в части заемных инвестиций

- 1 **Тело основного долга**, за вычетом:
  - › средств, которые могут получить финансирующие организации по банковским гарантиям, страховым выплатам и иному обеспечению
  - › денежных средств на резервных счетах обслуживания долга
  - › финансовых активов, профинансированных за счет заемных инвестиций
  - › расходов нецелевого использования, профинансированных за счет заемных инвестиций
  
- 2 **Проценты по основному долгу**, за вычетом:
  - › любых процентов и комиссий за просрочку платежа или случаи неисполнения обязательств
  - › любых процентов и комиссий несогласованных концедентом

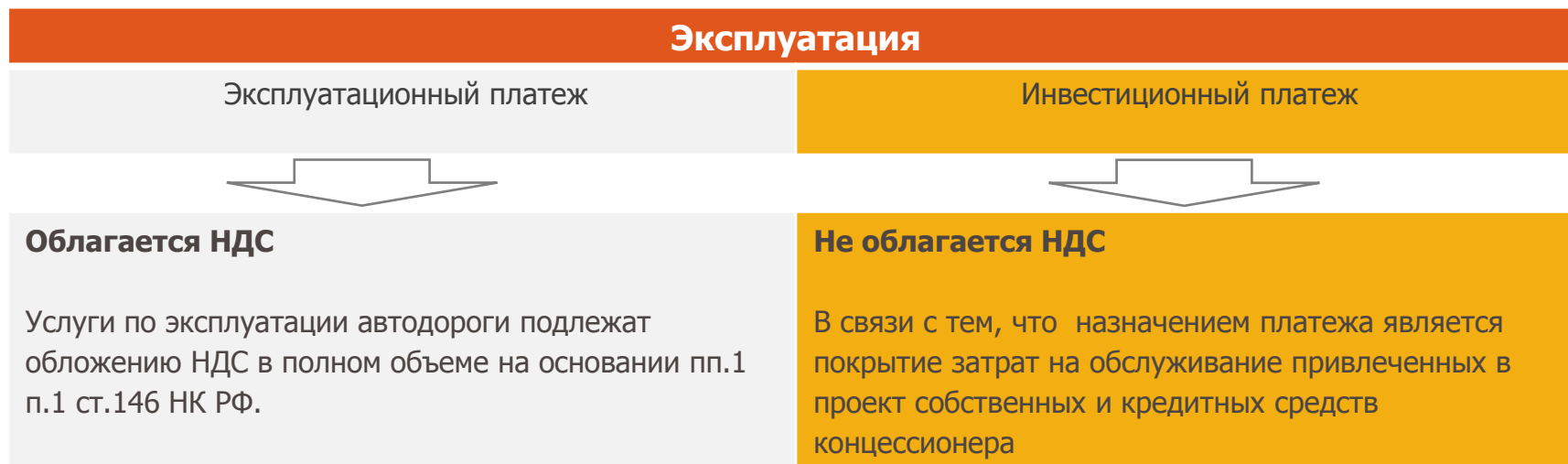
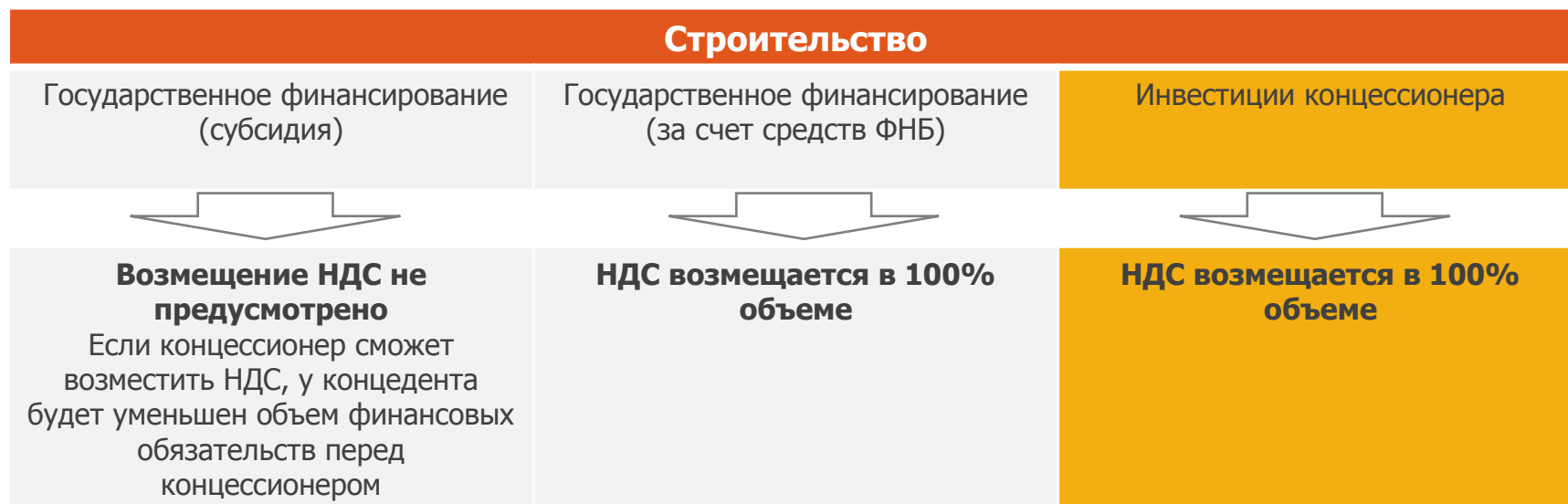
### Возмещение в части собственных инвестиций

- 1 **Уставный капитал и акционерные займы**, за вычетом:
  - › выплаты и распределения (включая передачу имущества) акционерам/инвесторам, которые не являются необходимыми для осуществления деятельности концессионера или осуществлены не на справедливых условиях
  
- 2 **Доходность акционеров/инвесторов**
  
- 3 **Вычеты из суммы возмещения**
  - › дебиторская задолженность концессионера
  - › авансы, выданные концессионером с нарушениями
  - › страховые и иные возмещения в пользу акционеров / инвесторов.





# Обеспечение обязательств концессионера

Инвестиционная стадия		Эксплуатационная стадия	
<b>Банковская гарантия</b>	На размер аванса	<b>Банковская гарантия</b>	На эксплуатационную стадию 750 млн. руб.
<b>Банковская гарантия</b>	На инвестиционную стадию в размере 5% стоимости строительства	<b>Банковская гарантия / резерв на специальных счетах / иной способ</b>	Обеспечение соответствия ТЭП
<b>Банковская гарантия</b>	Генерального подрядчика в размере 10% стоимости строительства		

# Налоговые аспекты платежей в части НДС





-  Вторая очередь строительства
-  Вторая очередь строительства ЦКАД ПК 4
-  Вторая очередь строительства ЦКАД ПК 3
-  ЦКАД ПК 1, ПК 5

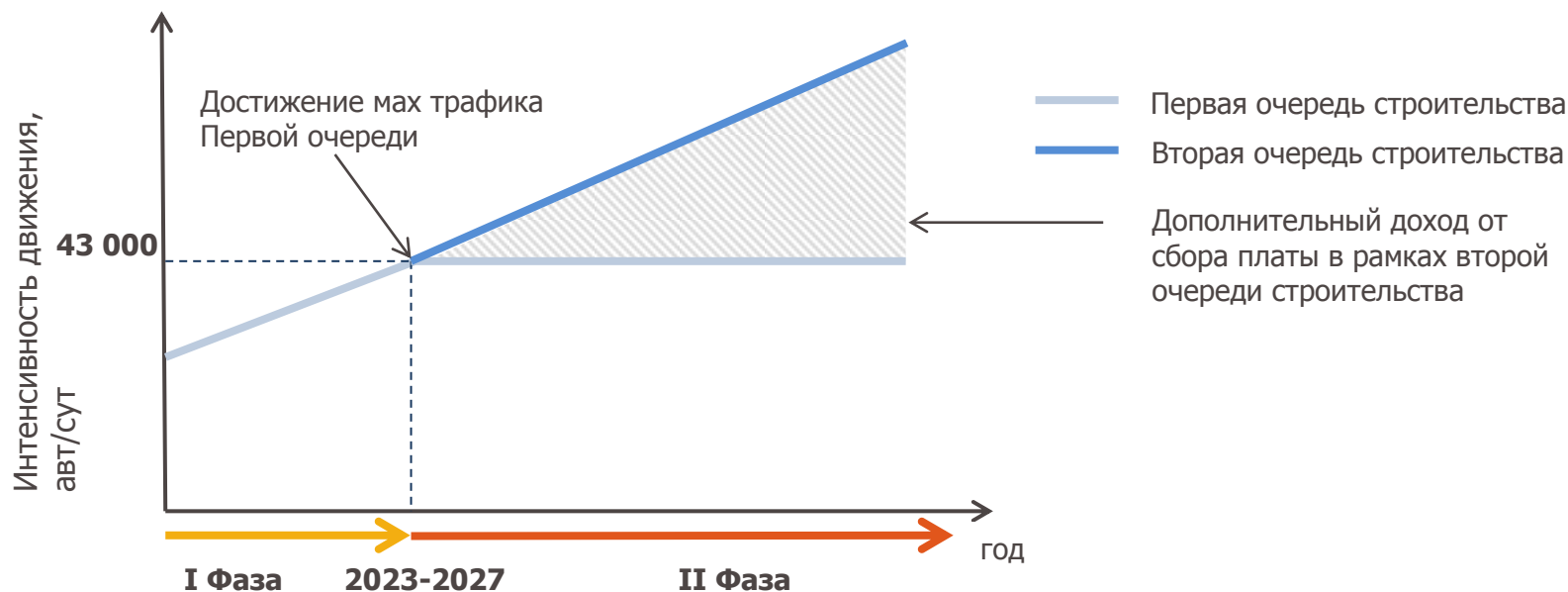
## Состав работ II очереди:

- › **Расширение автодороги с 4-х полос ЦКАД ПК 3:** движения до 6-ти
- ЦКАД ПК 4:** до 6-и - 8-и
- › **Строительство транспортных развязок,** а также дополнительных съездов на транспортных развязках, путепроводах:
  - ЦКАД ПК 3:** транспортные развязки № 20, 22, 24 и 25, выполняется частично - транспортная развязка №1
  - ЦКАД ПК 4:** транспортные развязки № 4, выполняется частично - транспортная развязка № 6
- › **Обстановка и обустройство дороги с** учетом ее полного (перспективного) развития.

## Неизменяемое условие концессионного соглашения:

- › **обязательство концессионера осуществить по требованию концедента проектирование, строительство и эксплуатацию второй очереди строительства автодороги (ее отдельных участков).**

# Концепция реализации второй очереди строительства



## Первая очередь строительства I фаза. Инвестиционная

- › Согласование Технического задания на проектирование второй очереди строительства
- › Разработка ПСД на базе Технического задания
- › Проектирование за счет инвестиций концессионера

## Первая очередь строительства II фаза. Эксплуатационная




- › Строительство второй очереди за счет средств инвестора
- › Перспективная окупаемость за счет дополнительных доходов от сборов платы на ЦКАД.

## Распределение рисков

Риск	Описание рисков	Частный партнер	Государство
Риски трафика	Снижение / увеличение спроса на пользование автомобильной дорогой по сравнению с прогнозным		●
Риски несвоевременного предоставления земельных участков, подготовленных под строительство объекта	Изменение сроков реализации проекта вследствие задержки изъятия (выкупа) земельных участков, оформления права собственности Российской Федерации, изменения категорий и видов разрешенного использования, а также нарушение сроков предоставления земельных участков под строительство объекта, возникшее вследствие нарушения соответствующих обязательств Государственной компанией		●
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	●	
Риск несвоевременного завершения работ	Увеличение сроков строительства	●	
Риски содержания объекта	Увеличение фактических затрат на содержание и ремонт автодороги вследствие изменения стоимости материалов (концедент компенсирует исполнителю увеличение данных затрат в пределах инфляции)	◐	◐
Риски проектирования	Вероятность ошибок в проектных решениях и планах строительных работ	◐	◐



## Распределение рисков

Риски особых обстоятельств	Наступление перечисленных в концессионном соглашении обстоятельств не находящихся в зоне ответственности концессионера, которые могут повлечь за собой право концессионера требовать от концедента выплаты компенсаций и/или продления срока строительства		
Риски необходимости изменения технических показателей автомобильной дороги в процессе эксплуатации	Расширение дороги, развязок, модернизация оборудования ПВП		

# Государственная компания «Автодор»

Адрес 109074, Москва, Славянская  
площадь, д. 2/5/4 стр.3

Web [www.russianhighways.ru](http://www.russianhighways.ru)

E-mail [IR@russianhighways.ru](mailto:IR@russianhighways.ru)

Телефон +7 (495) 727-11-95

Факс +7 (495) 784-68-04



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 ответственность за решения и действия, которые были или могли быть совершены и/или от совершения которых воздержались или могли воздержаться вследствие ознакомления с данным документом.