

ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОРАБОТКИ ЧАСТНОЙ
КОНЦЕССИОННОЙ ИНИЦИАТИВЫ В АВТОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТАХ

ДОСТИЖЕНИЕ БАЛАНСА МЕЖДУ ЗАТРАТАМИ
И ЦЕЛЕВЫМ РЕЗУЛЬТАТОМ

ПРЕДПОСЫЛКИ УЧАСТИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ В АВТОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТАХ

Текущая экономическая ситуация, законодательная база и сложившаяся практика создают условия для вовлечения более широкого круга инвесторов в автодорожные проекты ГЧП с использованием механизма ЧКИ

- › Банки
- › Фонды
- › Прочие непрофильные инвесторы
- › Инвестиционные компании

Цели

- › управление рисками на стадии структурирования проектов в целях обеспечения условий для дальнейшего финансирования
- › доходность от привлечения стратегического инвестора в «подписанный» проект



ЧАСТНАЯ КОНЦЕССИОННАЯ ИНИЦИАТИВА

ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ

Финансовые риски, связанные с предварительной проработкой проектов, ложатся на инвесторов. В связи с этим критически важно обеспечить баланс между затратами и глубиной проработки

Техническая проработка – основа финансового и юридического структурирования

ПРЕИМУЩЕСТВА

- › Самостоятельность инвестора при определении параметров проекта
- › Всестороннее понимание проекта инвестором
- › Качественная проработка с привлечением лучших консультантов
- › Более быстрый способ заключения соглашения в сравнении с конкурсом
- › Способ ускорить запуск проекта, не дожидаясь инициирования публичной стороной

НЕДОСТАТКИ

- › Отказ публичной стороны от проекта / появление других интересантов + Отсутствие механизма компенсации затрат инициатора = Риск потери средств на проработку
- › Сложность с получением исходных данных
- › Риск увеличения сроков заключения соглашения в случае появления конкурентов и «перехода» в конкурс

СТАТУС ПРОЕКТА И ИСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Для эффективного планирования проекта необходимо определить текущий статус проекта и объем исходных материалов

Инвестор может столкнуться со следующими сценариями



Наличие проектной документации (ПД) (с учетом эксплуатации на платной или бесплатной основах)

Наличие проекта планировки территории (ППТ) объекта

Наличие объекта в схеме территориального планирования (СТП)

Отсутствие объекта в материалах градостроительного планирования

КОМАНДА ПРОЕКТА

Важным условием качественной предварительной проработки является формирование комплексной команды из экспертов различного профиля, а также эффективное взаимодействие между ними и с представителями публичной стороны

Вовлечение всех участников проекта в процесс постоянного обмена информацией

Представители
органов власти

Технические
специалисты

Юристы

Финансовые
эксперты



ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ УСЛОВИЙ РЕЛИЗАЦИИ АВТОДОРОЖНОГО ПРОЕКТА (1/1)

Инициатор проекта действует в условиях недостаточности исходных данных, но это не является непреодолимым препятствием для качественной технической проработки

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
ДОКУМЕНТАЦИЯ

СОСТАВ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ

- › Схемы территориального планирования
- › Генеральные планы
- › Проекты планировки территории

ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ

- › Публичная сторона
- › Региональные информационные системы

ИНЖЕНЕРНЫЕ
ИЗЫСКАНИЯ

- › Геологические изыскания
- › Геодезические изыскания

- › Публичная сторона
- › Данные об архивных изысканиях
- › Спутниковые снимки

ДАННЫЕ О
РАСПОЛОЖЕНИИ СЕТЕЙ И
КОММУНИКАЦИЙ

- › Сети газоснабжения
- › Сети теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения
- › Электрические сети, сети связи и т.д.

- › Проектная документация
- › Материалы генеральных планов
- › Визуальное обследование места расположения объекта

ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ УСЛОВИЙ РЕЛИЗАЦИИ АВТОДОРОЖНОГО ПРОЕКТА (1/2)

Ключевым этапом технической проработки и базой для последующих финансовых расчетов является определение трассировки и технических параметров новой дороги

Цели данного этапа:

- › подтверждение технической реализуемости проекта
- › формирование ключевых технико-экономических параметров автодороги



ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ УСЛОВИЙ РЕЛИЗАЦИИ АВТОДОРОЖНОГО ПРОЕКТА (1/3)

На основании предпроектной проработки вырисовываются ключевые технические параметры объекта, к которым можно отнести:

- › категория дороги и ее протяженность
- › количество полос движения
- › параметры искусственных сооружений
- › параметры транспортных развязок
- › параметры пунктов взимания платы
- › параметры реконструкции существующей улично-дорожной сети

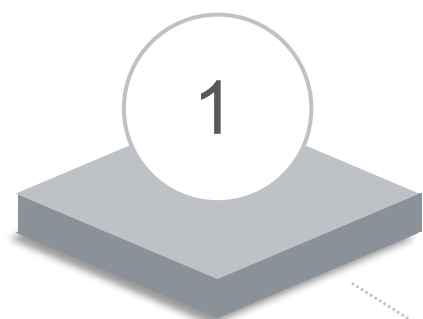
РАСЧЕТ КАПИТАЛЬНЫХ И ОПЕРАЦИОННЫХ ЗАТРАТ

Методики расчета

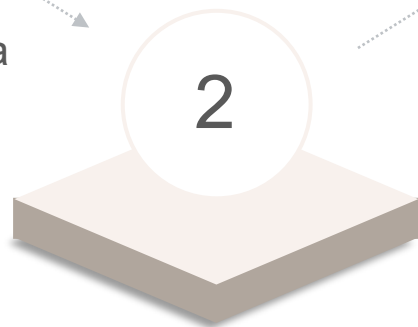
НАИМЕНОВАНИЕ ЗАТРАТ	СОСТАВ ЗАТРАТ	ИСТОЧНИКИ ДАННЫХ ДЛЯ РАСЧЕТА
КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ	› Дорожное полотно › Искусственные сооружения › Транспортные развязки › Пункты взимания платы (ПВП) › Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД)	› Данные об объектах-аналогах › Укрупненные нормативы цен в строительстве
ОПЕРАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ	› Содержание автомобильной дороги и искусственных сооружений › Текущие и капитальные ремонты дороги и искусственных сооружений › Содержание системы взимания платы (СВП) и АСУДД › Содержание специальной проектной компании (СПК)	› Данные об объектах-аналогах › Нормативы на содержание и ремонт дорог › Коммерческие предложения на содержание СВП, АСУДД

РЕЗУЛЬТАТ ПРОРАБОТКИ

ИДЕЯ ПРОЕКТА



Формирование команды



Определение трассировки и ТЭП



ПОДАЧА ЧКИ



Кирилл Шве́ц

Генеральный директор
k.shvets@greenfingroup.com

Москва

БЦ Путейский
Путейский тупик, д. 6
Т: +7 (495) 120 43 02
E: info@greenfingroup.com

Санкт-Петербург

БЦ Вестник
Невский Проспект, д. 102, корп. С
Т: +7 (495) 120 43 02
E: office.spb@greenfingroup.com

www.greenfingroup.com