**Слайд 1.**

Уважаемые коллеги!

Я бы хотел Вам рассказать о реализации проекта нового мостового перехода через реку Обь в городе Новосибирске, с применением механизма ГЧП.

**Слайд 2.**

В г. Новосибирске до 2014 г. существовало только два городских автодорожных моста - Коммунальный (Октябрьский) и Димитровский, Для третьего, по количеству населения, города в стране – это, конечно, явно недостаточно). В городе сложилась крайне сложная транспортная ситуация. В соответствие с генеральным планом развития Новосибирска до 2030 года количество мостов через Обь должно увеличиться до пяти. И Новосибирск, при поддержке Новосибирской области и Российской Федерации, настойчиво и последовательно решает эту задачу.

**Слайд 3.**

В период с 2009 по 2014 годы был запроектирован и построен третий мост через реку Обь с рекордным арочным пролетом длиной 380 м.

**Слайд 4.**

 Общая длина мостового перехода с двумя развязками составила более 2 км. Новый мост был назван Бугринским.

**Слайд 5.**

8 октября 2014 г. в предверии Госсовета по дорожному хозяйству состоялась торжественная церемония открытия моста с участием Президента РФ В.В. Путина.

Строительство Бугринского моста стало одним из первых шагов по улучшению транспортной ситуации в г. Новосибирске. Но Новосибирск и Новосибирская область не останавливаются на достигнутом.

**Слайд 6.**

Во второй половине 2013 года администрацией Новосибирской области и мэрией Новосибирска было принято решение о начале реализации инвестиционного проекта по строительству четвертого мостового перехода через реку Обь в створе ул. Ипподромской, получившего название Центральный мост.

Понимая ограниченные возможности бюджета, строительство мостового перехода планируется осуществлять на основе ГЧП.

Мостовой переход предполагается платным.

**Слайд 7.**

В декабре 2013 года Новосибирской областью и Новосибирском на паритетных началах было создано ОАО «Центральный мост». В задачи ОАО входит заказ разработки проектной и конкурсной документации на строительство мостового перехода, организация и проведение инвестиционного конкурса.

В апреле 2014 года ОАО «Центральный мост» объявило конкурс на разработку проектной документации на строительство четвертого мостового перехода. Конкурс на проектирование тоже инвестиционный по своей форме, поскольку победитель конкурса должен разработать проектную документацию за счет оборотных или привлеченных средств. Оплата за проектирование осуществляется в течение двух лет в 2015-16 г.г.

Победителем конкурса стал наш Институт.

**Слайды 8-9.**

В настоящее время все строительные и архитектурные решения мостового перехода уже определены и согласованы. Проектная документация разработана и в начале апреля будет передана в экспертизу.

**Слайд 10.**

Общая длина мостового перехода составит 5,6 км. Протяженность участков на искусственных сооружениях – 3,5 км.

Мостовой переход обеспечит выход на трассы федерального значения М51 "Байкал" (Омск), М52 "Чуйский тракт" (Бердск, Искитим, Барнаул) и М53 (Томск, Кемерово) и кардинально улучшит транспортную ситуацию в центре Новосибирска.

Стоимость строительства – 25,5 млрд. руб.,

в т.ч. I этапа – 19,5 млрд. руб.

**Слайд 11.**

В составе мостового перехода планируется строительство 2 транспортных развязок, а также пункта взимания платы.

**Слайд 12.**

Помимо разработки проектной документации, в соответствии с контрактом, в задачи нашего института входило выполнение функций юридического и финансового консультанта заказчика при подготовке инвестиционного конкурса. Задачи эти состояли в следующем:

- определение организационно-правовой модели инвестиционного проекта

- разработка финансовой модели

- разработка конкурсной документации инвестиционного конкурса

- разработка проекта концессионного соглашения

**Слайд 13.**

При разработке организационно-правовой модели инвестиционного проекта было определено, что наиболее предпочтительной формой ГЧП является концессия в соответствии с законом №115 ФЗ «О концессионных соглашениях».

При этом концедентом должен выступить собственник объекта – г. Новосибирск

Новосибирская область будет участвовать в со-финансировании проекта путем субсидий в бюджет г. Новосибирска (с привлечением по возможности федеральных субсидий). Новосибирская область выступит также гарантом г. Новосибирска.

Отбор инвестора (конциссионера) будет осуществлен на конкурсной основе.

Концессионное соглашение будет заключено между Новосибирском и победителем инвестиционного конкурса.

**Слайд 14.**

Финансовая модель была создана на основе разработанной транспортная модели г. Новосибирска. За основу был принят наиболее реалистичный вариант развития УДС с 2019 по 2035 г. Рассчитан перспективный трафик на весь период эксплуатации моста Концессионером.

**Слайд 15.**

Общий срок концессии определен в 20 лет.

2015-2019 г.г. – строительство мостового перехода Концессионером

2019-2035 г.г. – эксплуатация мостового перехода Концессионером

В результате финансового моделирования были подготовлены и рассмотрены несколько сценарии финансовой модели с разным процентным соотношением капитального гранта.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Сценарий | Капитальный гранд, % | Частные инвестиции, % |
| 1 | 0 | 100 |
| 2 | 50 | 50 |
| 3 | 70 | 30 |

Бюджетная эффективность Проекта повышается с увеличением размера Капитального Гранта.

Определено, что при полном финансировании Проекта на этапе строительства только за счет долгового и долевого финансирования (сценарий 1) величина платежей со стороны концедента на этапе эксплуатации будет чрезмерной для бюджета.

Сценарий 3 показывает наибольшую бюджетную эффективность в период эксплуатации, однако значительно увеличивает нагрузку на бюджет в период строительства.

Поэтому в качестве основного сценария в конкурсной документации принят сценарий 2 – 50 на 50.

**Слайд 16.**

До повышения ключевой ставки ЦБ результаты финансового моделирования показывали высокую бюджетную эффективность проекта. Доходы от сбора платы за проезд по мосту практически во все годы эксплуатации превышали минимальный гарантированный доход (МГД) концессионера и приносили доходы в бюджет.

**Слайд 17.**

В настоящее время, после повышения ключевой ставки до 17%, эффективность финансовой модели, конечно, резко снизилась.

МГД превышает доходы от сбора платы.

Однако, руководство НО и Новосибирска по-прежнему намерено не сворачивать с намеченного пути. Вчера в Новосибирске состоялось совещание рабочей группы по подготовке инвестиционного конкурса.

**Слайд 18.**

Разработан план-график проведения конкурса.

Мы понимаем, что без федеральной поддержки проект в Новосибирске, да и любой региональный проект ГЧП вряд ли сможет реализоваться. Мы знаем, что на Госсовете Президентом было дано поручение о поддержке региональных проектов ГЧП.

**Слайд 19.**

Для реализации этих проектов необходимо:

* + Создание фонда поддержки региональных ГЧП
	+ Субсидирование % ставок по кредитам
	+ Определение оптимального пакета документов необходимого для подачи заявки на получение федеральных субсидий
	+ Четкая процедура получения федеральной субсидии для Капитального гранта
	+ Прозрачные критерии отбора проектов для федерального со-финансирования

Спасибо за внимание!