

Применение современных инструментов финансирования портовой инфраструктуры и судостроительных и транспортных проектов, поиск компромиссов и оптимальных решений

Международный форум

«Судостроение в Арктике»

14/06/2018

КАЧКИН И ПАРТНЕРЫ

адвокатское бюро

Актуальность

Морской транспорт и морская инфраструктура играют важную роль в экономике государства, а в условиях глобализации экономики являются, пожалуй, одной из первоочередных задач, решение которых необходимо для обеспечения опережающего развития и стабильного роста страны

Привлечение инвестиций в сферу судостроения невозможно рассматривать в отрыве от развития портовой инфраструктуры и водных путей в целом, поскольку большая часть внешнеторгового грузооборота России осуществляется с использованием его материально-технической базы: морского транспортного флота и обеспечивающих видов транспортного флота, морских портов и перегрузочных комплексов, современных средств связи и систем обеспечения безопасности мореплавания

Формы ГЧП, урегулированные на федеральном уровне:

- 1) Концессионное соглашение в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (Закон № 115-ФЗ)
- 2) Соглашение о ГЧП в соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Закон № 224-ФЗ)

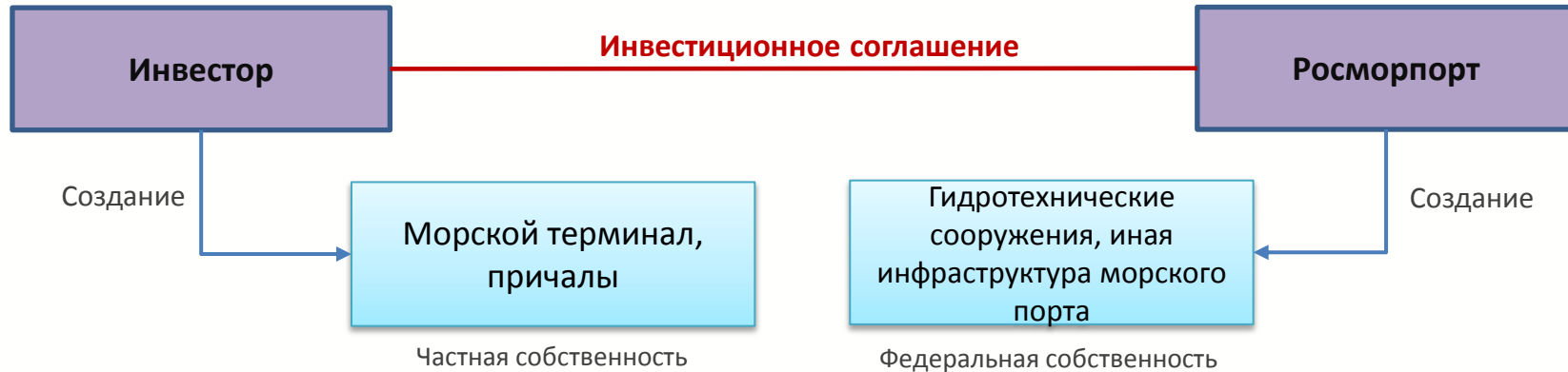
Объекты соглашений (1)

Закон № 115-ФЗ (ст. 4) / Закон № 224-ФЗ (ст. 7)

- морские порты, речные порты, специализированные порты, объекты их инфраструктур, в том числе искусственные земельные участки, портовые гидротехнические сооружения, за исключением объектов инфраструктуры морского порта, которые могут находиться в федеральной собственности, не подлежат отчуждению в частную собственность
- морские суда и речные суда, суда смешанного (река - море) плавания, а также суда, осуществляющие ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромные переправы, плавучие и сухие доки, за исключением объектов, которые находятся в государственной собственности, не подлежат отчуждению в частную собственность

Инвестиции в портовой сфере **вчера**

Совместный инвестиционный проект



! За рамками соглашения:

- финансирование создания
- предоставление земельных участков
- отношения с монополистами
- транспортная доступность и инженерная обеспеченность
- эксплуатация создаваемых объектов
- распределение проектных рисков

Привлечение инвестиций в портовую инфраструктуру. Текущее состояние

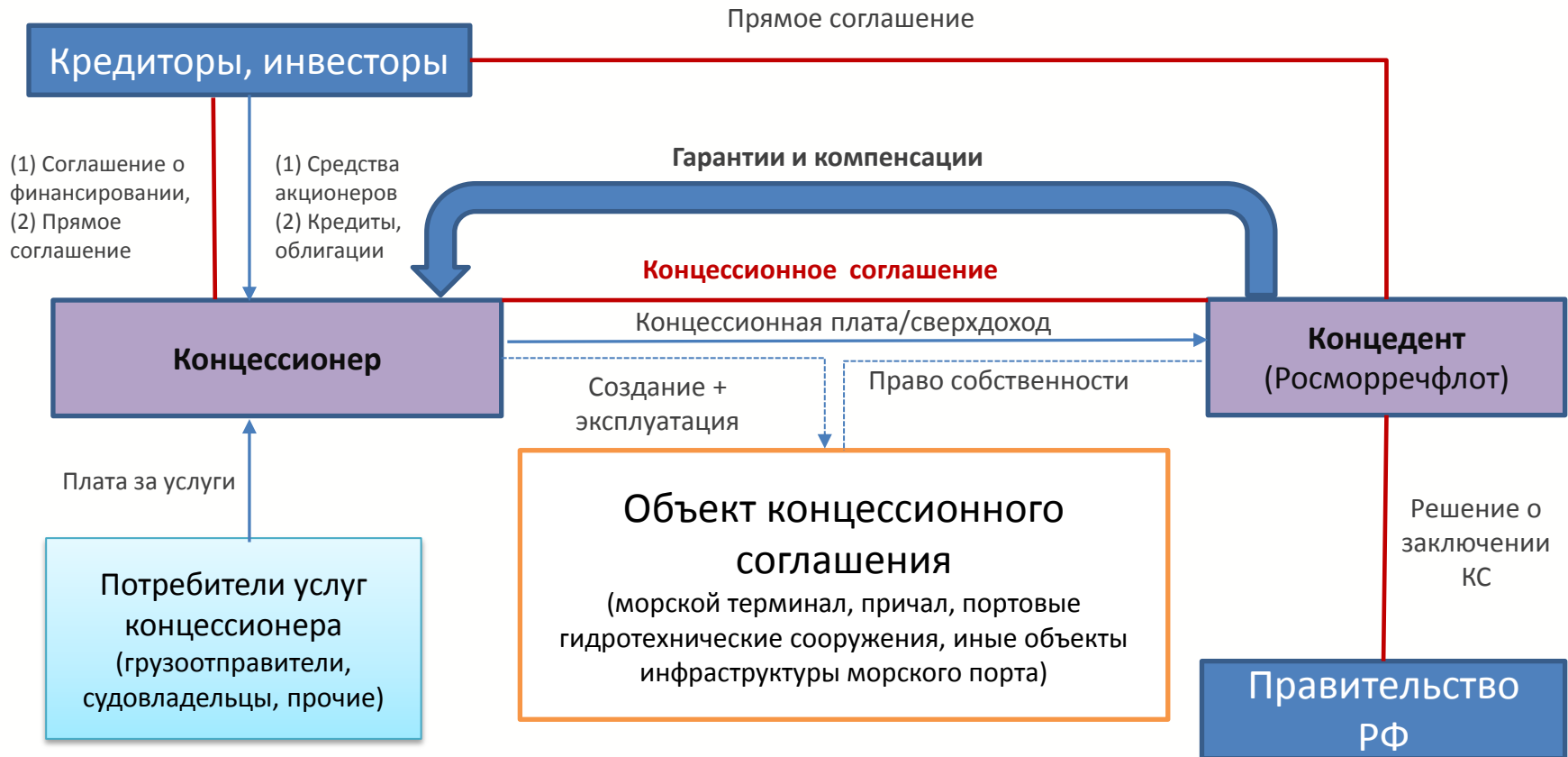
Инвестирование в портовую инфраструктуру основывается на сотрудничестве между ФГУП «Росморпорт» и частным инвестором путем заключения соглашения о сотрудничестве по проектированию объектов портовой инфраструктуры, а также соглашения о сотрудничестве по реализации проектов.

Указанные соглашения:

- в первую очередь удовлетворяют интересы ФГУП «Росморпорт»
- не обеспечивают надежность и возвратность инвестиций частного партнера
- не предусматривают ответственности ФГУП «Росморпорт» за неисполнение обязательств
- в большей степени являются лишь декларативными нормами, не имеющими судебной защиты

Вывод: не соответствуют текущим экономическим реалиям и не могут выступать формой для реализации стратегических капиталоемких инфраструктурных проектов и, соответственно, не являются перспективными

Инвестиции в портовой сфере завтра



Привлечение инвестиций в судостроение. Текущее состояние

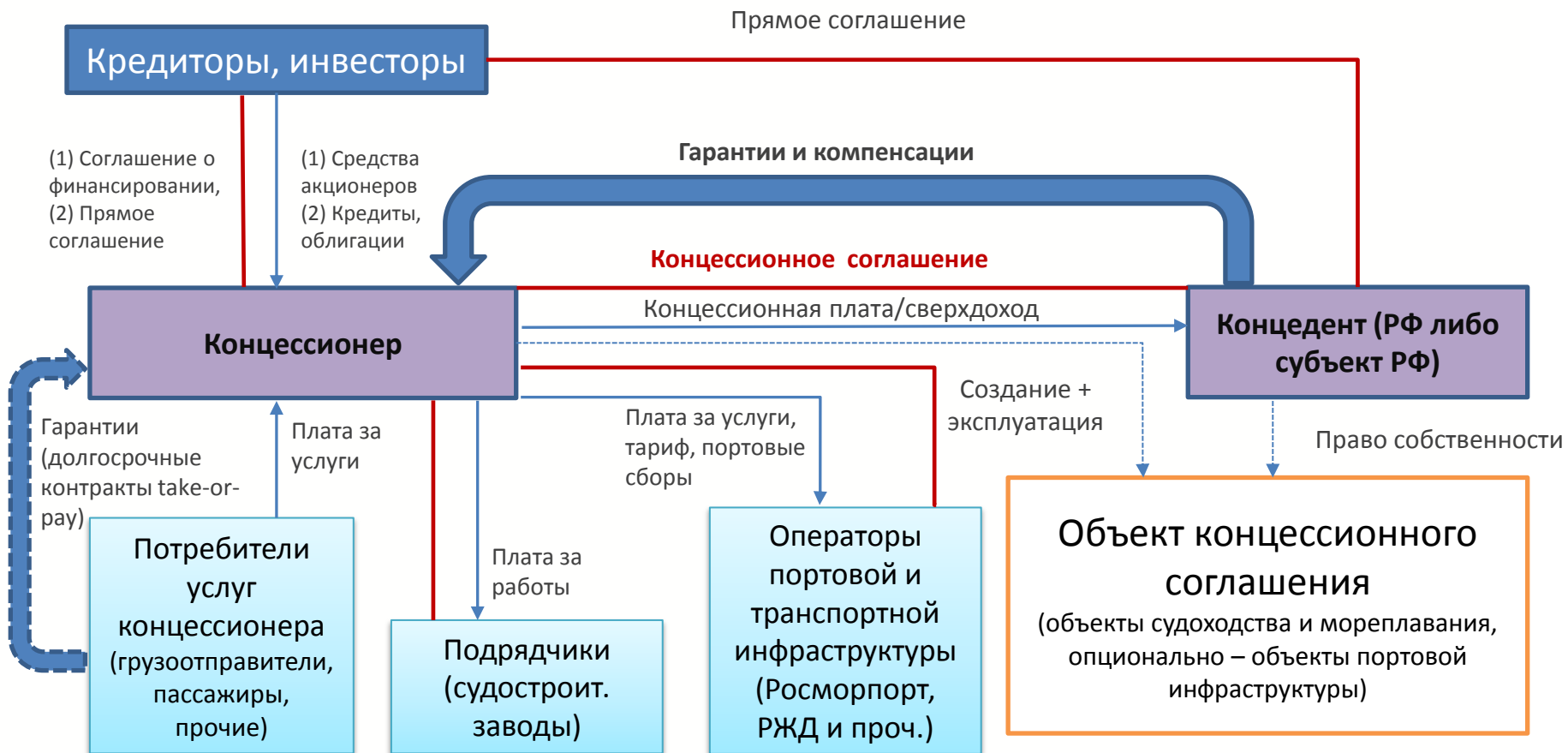
Объекты морского транспорта не входят в перечень направлений развития объектов, реализуемых ФГУП «Росморпорт» совместно с частными партнерами в рамках инвестиционных соглашений.

Инвестирование в развитие морского транспорта обеспечивается государством путем проведения закупочных процедур в соответствии с законодательством о госзакупках (44-ФЗ, 223-ФЗ).

Недостатки закупок посредством ФКС:

- не позволяет объединить несколько этапов (например, проектирование, создание, обслуживание и т. д.) в единый цикл, за исключением КЖЦ (нет практики применения) и 223-ФЗ
- не гарантирует надежности бюджетного финансирования на срок контракта с учетом ограничений, установленных БК РФ
- негибкое императивное регулирование
- неравномерное распределение рисков.

Инвестиции в судостроительных и транспортных проектах **завтра**



Сфера применения ГЧП в судостроении и судоходстве

Виды судов в качестве возможных объектов КС:

- обеспечивающие перевозку грузов / пассажиров
- в целях разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов и его недр
- лоцманской, ледовой лоцманской и ледокольной проводки
- поисковых и спасательных операций
- гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ

▪ ?

Платежный механизм (1)

Источники дохода в проекте:

- плата за услуги, оказываемые с использованием объекта соглашения, в том числе портовые сборы
- бюджетные субсидии в рамках соглашения*

Особенности:

- морские порты относятся к сфере деятельности естественных монополий, в связи с чем портовые сборы относятся к тарифам, регулируемым государством.
- возможность установления инвестиционного портового сбора (в случае, если объектом соглашения будет выступать ледокол, буксир или суда портового флота)

Инвестиционный сбор - портовый сбор на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к объектам федеральной собственности, а именно ледоколы, буксиры, суда портового флота

* Бюджетный кодекс РФ не предусматривает предоставление инвестиций в объекты, не являющиеся объектами капитального строительства, финансирование капитального гранта в судостроительных проектах целесообразно предусмотреть в виде бюджетных субсидий

Распределение коммерческих рисков

- (1) Рыночный риск полностью на частном партнере
- (2) Рыночный риск полностью на публичном партнере (возмещение/плата концедента)
- (3) Рыночный риск распределен между сторонами (МГД/особые обстоятельства, распределение сверхдохода)
- (4) Рыночный риск перенесен на покупателей услуг частного партнера

Отраслевые особенности

Высокий уровень государственного участия и регулирования деятельности морских портов

- объект соглашения не является «классическим» объектом недвижимости, имеет особое регулирование, в том числе в отношении порядка и условий эксплуатации
- комплексный характер и значительное количество вовлеченных участников проекта
- значительный объем инвестиций и длительные сроки окупаемости
- тарифное регулирование
- ограничения в отношении права собственности

Меры государственной поддержки судостроения (1)

Налоговые льготы

- Налог на имущество, земельный налог для резидентов ОЭЗ в полном объеме (ст. 381 НК РФ, ст. 395 НК РФ)
- Налог на прибыль: не учитываются доходы судовладельцев от эксплуатации и реализации судов, зарегистрированных в РМРС (Российском международном реестре судов) (п. 48.5. ст. 270 НК РФ)
- Налог на прибыль: из состава амортизируемого имущества исключаются суда, зарегистрированные в РМРС (п. 3 ст. 256 НК РФ)
- Налог на прибыль: не подлежат налогообложению работы по обслуживанию судов смешанного плавания (река-море), а также работы по лоцманской проводке, классификации и освидетельствованию судов (пп.23 п.2 ст. 149 НК РФ)
- Налог на добавленную стоимость: нулевая ставка на работы и услуги по перевозке товаров, вывозимых за пределы территории Таможенного союза морскими судами и судами смешанного плавания, производящимися на основании договоров фрахтования типа «тайм-чартер» (п. 12 ст. 164 НК РФ)

Меры государственной поддержки судостроения (2)

Субсидирование

- в целях возмещения процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов (Постановление Правительства РФ от 14.03.2018 № 253)
- на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию (Постановление Правительства РФ от 27.04.2017 № 502)
- субсидии на возмещение рыбохозяйственным организациям и индивидуальным предпринимателям части затрат на уплату процентов по инвестиционным кредитам, полученным в российских кредитных организациях, на строительство и модернизацию рыбопромысловых судов сроком до 5 лет (Постановление Правительства РФ от 29.12.2010 № 1181)

Возможные проекты в рамках развития Арктики

Ключевым элементом развития Арктики является развитие Северного Морского Пути

Будущее Северного Морского Пути зависит от решения 2 задач:

- наличия грузов на маршруте
- возможность круглогодичной ледокольной проводки в Восточной Арктике

Объект соглашения – судно, осуществляющее ледокольную проводку

Концедент – РФ. Концессионер - российское или иностранное юридическое лицо

Возможные источники дохода в проекте: портовые сборы (ледокольный, инвестиционный), плата за услуги гражданско-правового характера, оказываемые в порту с использованием объекта, бюджетные субсидии в рамках соглашения

Спасибо за внимание



Денис Качкин

Управляющий партнер
«Качкин и Партнеры»

e-mail: denis.kachkin@kachkin.ru

+7 812 602 02 25

+7 921 969 85 05

Санкт-Петербург, Россия

www.kachkin.ru