

**Заседание президиума Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации
на тему "О новых механизмах привлечения инвестиций в крупные
инфраструктурные проекты в Арктической зоне Российской Федерации"**

город Москва
31 мая 2018 года

Решение № 2 президиума Совета по Арктике и Антарктике

I. О новых механизмах привлечения инвестиций в крупные инфраструктурные проекты в Арктической зоне Российской Федерации.

Заслушав и обсудив доклад и выступления членов Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (далее - Совет) и других участников заседания на тему "О новых механизмах привлечения инвестиций в крупные инфраструктурные проекты в Арктической зоне Российской Федерации", Совет отмечает следующее.

Реализация крупных инфраструктурных проектов является одним из ключевых направлений государственной политики Российской Федерации в Арктике. Незрелость транспортной, электроэнергетической и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры на значительной части территории Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ) объективно ограничивает возможности социально-экономического развития региона.

Значительная часть реализуемых или обсуждаемых в настоящее время проектов направлены на решение задач интеграции имеющейся в регионах инфраструктуры в единую логистическую систему. Это особенно важно, учитывая, что очаговый характер развития в АЗРФ и ее отдаленность от основных промышленных центров страны требуют строительства связанной сети железных и автомобильных дорог для обеспечения функционирования предприятий по добыче полезных ископаемых и для жизнеобеспечения арктических регионов в целом. Вывод на полную мощность таких проектов позволит увеличить грузопоток по Северному морскому пути, окажет положительное влияние на его развитие в качестве перспективного транзитного транспортного коридора.

В настоящее время в Российской Федерации одним из основных инструментов для привлечения инвестиционных ресурсов в инфраструктурные проекты является государственно-частное партнерство (далее - ГЧП), в том числе в виде концессионных соглашений.

По состоянию на начало 2018 года были подписаны 2496 инфраструктурных проектов (82,5%). Объем частных инвестиций в концессионных проектах превышает 619 млрд. рублей. Однако в целом, общий объем частных инвестиций в инфраструктурных проектах невелик – порядка 1 %. Тогда как в наиболее развитых странах вклад частных инвесторов в финансирование инфраструктуры составляет 20 %.

Одной из разновидностей ГЧП является инфраструктурная ипотека, предлагающая качественно иной подход к использованию бюджетных ресурсов, когда частный бизнес привлекается для строительства инфраструктурных объектов в интересах государства за счет долгового финансирования и гарантийной государственной поддержки.

Предполагается, что построенные инвесторами объекты будут приобретены государством за счет частных кредитов. При этом постепенное погашение кредита будет осуществляться в процессе эксплуатации объекта из бюджетов разных уровней или инфраструктурных монополий. Для совершенствования действующих и выработки новых механизмов развития инфраструктуры, 12 марта 2018 года Правительством России утверждена "дорожная карта" по развитию инструментария ГЧП ("инфраструктурная ипотека") – фактически первый системный и плановый документ, направленный на стимулирование применения и развитие данного механизма.

Однако следует отметить, что в настоящее время в экспертном и профессиональном сообществах нет единого мнения относительно перспектив эффективного использования инфраструктурной ипотеки. Так, например, по мнению Минфина России, этот формат не проработан с точки зрения механизма отбора проектов и неясности принципов формирования фонда инфраструктурной ипотеки.

В действующем законодательстве о ГЧП и концессиях уже предусмотрена возможность покупки инфраструктуры в кредит. Однако данная схема отличается от классической концессии, и запуск инструмента "инфраструктурной ипотеки" потребует внесения поправок в закон о концессиях (несмотря на то, что схема "инфраструктурной ипотеки" близка схеме "концессии с платой концедента").

В то же время, Минфином России предлагается применять механизм специальных инвестиционных контрактов (СПИК). Подобная применяемая с 2015 года правовая форма сотрудничества государства и частных инвесторов стимулирует привлечение крупных инвестиций в создание и модернизацию промышленного производства на территории России, предоставляя инвесторам отраслевых льгот и преференций, а также обеспечивая стабильные условия ведения бизнеса.

Участники заседания Совета отмечают, что реализация масштабных инфраструктурных проектов в АЗРФ требует привлечения значительных финансовых ресурсов с использованием мер государственной поддержки. В связи с этим необходимо рассмотрение и законодательное регулирование новых механизмов привлечения инвестиций в крупные инфраструктурные проекты в Арктике.

С учетом высказанных участниками заседания предложений Совет решил:

1. Принять к сведению доклад и выступления по рассматриваемому вопросу.
2. Отметить крайне неудовлетворительную работу Министерства экономического развития Российской Федерации по доработке проекта федерального закона "О развитии Арктической зоны Российской Федерации" и разработке проектов опорных зон в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Арктической зоны Российской Федерации.
3. Рекомендовать Правительству Российской Федерации:

3.1. включить проекты "Строительство железнодорожной магистрали "Белкомур" и "Строительство глубоководного района морского порта Архангельск" в "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры", подготавливаемый в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года №204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года";

3.2. снизить минимальную планку объема капитальных вложений для резидентов Свободного порта Владивосток до уровня, установленного для резидентов территорий опережающего социально-экономического развития – 500 тыс. рублей без ограничения по времени освоения инвестиций в целях стимулирования инвестиционной деятельности в малоосвоенном арктическом регионе, в том числе для малых и средних предприятий;

3.3. продлить период действия базовых уровней тарифов на электрическую энергию не менее, чем на 10 лет, в целях получения значительного экономического эффекта для дальневосточных регионов;

3.4. использовать механизм привлечения инвестиций в проект "Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны России "ПЛК-Архангельск" на условиях концессионного соглашения для аналогичных проектов Минобороны России;

3.5. рассмотреть возможность создания отдельного органа управления Арктической зоной Российской Федерации.

4. Рекомендовать Министерству экономического развития Российской Федерации:

4.1. направить в Совет проект федерального закона "О развитии Арктической зоны Российской Федерации" для дальнейшей совместной работы;

4.2. в разрабатываемом проекте федерального закона "О развитии Арктической зоны Российской Федерации" предусмотреть набор инструментов привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты Арктической зоны Российской Федерации;

4.3. включить в "Стратегию пространственного развития Российской Федерации до 2030 года" проектов строительства железнодорожной магистрали "Белкомур", глубоководного района морского порта Архангельск", создания причальных сооружений на острове Южный архипелага Новая Земля, а также объектов инфраструктуры воздушного транспорта на о. Хейса архипелага Земля Франца-Иосифа и о. Северный архипелага Новая Земля.

5. Рекомендовать Министерству транспорта Российской Федерации:

5.1. рассмотреть инвестиционный проект "Строительство железнодорожной магистрали "Белкомур" на Межведомственной рабочей группе по вопросам развития железнодорожного транспорта;

5.2. предусмотреть при разработке государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы (2021-2025 годы)" или иных программ (проектов) развития транспортной системы;

- финансирование проекта строительства железнодорожной магистрали "Белкомур" в части его государственной поддержки с 2023 года на период действия концессионного соглашения, в том числе обеспечения платы концедента;

- софинансирование капитальных затрат на строительство глубоководного района морского порта Архангельск, в том числе через механизм капитального гранта в рамках государственно-частного партнерства;

5.3. предусмотреть в государственных программах Российской Федерации "Развитие транспортной системы", "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации" и "Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры" реализацию мероприятий по строительству магистрали "Белкомур", глубоководного района морского порта Архангельск и причальных сооружений на острове Южный архипелага Новая Земля с учетом развития Северного морского пути.

II. Об исполнении решения заседания Совета от 22 апреля 2016 года о создании Единого инфраструктурного оператора Северного морского пути.

Заслушав и обсудив доклад генерального директора ФГУП "Атомфлот", члена Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации В.В. Рукши о создании Единого инфраструктурного оператора Северного морского пути, Совет отмечает следующее.

Комплексное социально-экономическое развитие АЗРФ во многом связано с развитием Северного морского пути. Сосредоточение компетенций в рамках одного инфраструктурного оператора с возложением на него функций по оказанию государственных услуг в области морской деятельности и управлению государственным имуществом поможет существенно активизировать развитие Северного морского транспортного коридора.

Следует отметить, что данный вопрос проработан и соответствующие документы внесены в Правительство Российской Федерации.

Для выполнения принятых Госкорпорацией "Росатом" обязательств по обеспечению безопасного судоходства в акватории Северного морского пути рекомендовать Правительству Российской Федерации:

1. в рамках обеспечения судоходства по западному маршруту:

- принять инвестиционное решение и приступить не позднее января 2019 года к строительству двух ЛК-40 на СПГ (1,2 ЛК-СПГ) для ледокольного обеспечения проекта Арктик СПГ-2.

2. в рамках обеспечения судоходства по восточному маршруту (начало круглогодичной навигации в восточной части акватории Северного морского пути) в ближайшее время:

- завершить проработку вопросов финансирования, принять инвестиционное решение и приступить не позднее января 2019 года к строительству двух ЛК-60Я (4,5 УАЛ);

- для направления действующих и строящихся атомных ледоколов "на восток" проработать вопросы, связанные со строительством двух ЛК-40 на СПГ (3,4 ЛК-СПГ).

3. в рамках дальнейшего обеспечения судоходства по восточному маршруту (при увеличении грузовой базы, тяготеющей на восток, до 50 млн. т и более):

- выполнить дополнительную проработку вопросов, связанных со строительством трех ЛК-120Я (1,2,3 а/л "Лидер") в 1-м полугодии 2019 года.