



AEB open event organised by Finance & Investments Committee:

«Public-private partnership in Russia: recent trends and scenarios for the future»

Quality Information | Effective Lobbying | Valuable Networking

Silver Sponsor



October 12, 2011

Hotel Holiday Inn Lesnaya

www.aebrus.ru



GLN

Gide Loyrette Nouel



Гид Луарэт Нуэль

"Развитие законодательства о ГЧП в субъектах РФ: Опыт Пермского края. Перспективы для Москвы"

Александр Долгов,

Партнер, Глава практики ГЧП и проектного финансирования

г. Москва, 12 октября 2011 г.

ALGIERS
BEIJING
BRUSSELS
BUCHAREST
BUDAPEST
CASABLANCA
HANOI
HO CHI MINH CITY
HONG KONG
ISTANBUL
KIEV
LONDON
MOSCOW
NEW YORK
PARIS
ST. PETERSBURG
SHANGHAI
TUNIS
WARSAW

ГЧП в регионах: общие положения (I)

- Начало развития регионального законодательства о ГЧП было положено с принятием первых законов о ГЧП в Томской области и Санкт-Петербурге в 2006 г.
- "Бум" принятия региональных законов о ГЧП в 2009 - 2011 г.
- К настоящему времени принято более сорока региональных законов о ГЧП

ГЧП в регионах: общие положения (II)

- Невысокое качество региональной нормативно-правовой базы
- Отсутствие единого подхода к определению ГЧП как формы взаимодействия государства и частного сектора
- Отсутствие системности при разработке и принятии регионального законодательства о ГЧП

Варианты структурирования проектов ГЧП

- Концессионное соглашение
- Соглашение о ГЧП и иные соглашения на основании Закона о ГЧП
- Инвестиционные соглашения
- Иные

Ключевые риски регионального законодательства

- Риск переквалификации / применения законодательства о концессионных соглашениях или государственном заказе
- Риск оспаривания Закона о ГЧП из-за несоответствия императивным нормам федерального законодательства, в т.ч. в части торгов на недвижимое имущество
- Риск оспаривания результатов конкурса по проекту ГЧП

Формы реализации проектов ГЧП

- Строительство / реконструкция / ремонт / эксплуатация
- Публичные услуги
- Открытый перечень форм

Инструменты государственной поддержки

- Государственные гарантии
- Финансовое участие субъекта РФ в проекте (софинансирование, различные виды выплат частному партнеру)

Важные моменты в региональном Законе о ГЧП

- Сбалансированный подход к регулированию конкурсных процедур (гибкие критерии и требования к участникам конкурса)
- Рекомендательный характер либо отсутствие типовых соглашений
- Полный обеспечительный пакет
- Гарантии прав частного партнера в случае отсутствия средств в бюджете, изменения применимого законодательства и проч.
- Развитие муниципально-частного партнерства

Опыт Пермского края

■ Закон о ГЧП Пермского края

- ↳ соответствует передовой международной практике и требованиям ЕБРР
- ↳ содержит открытый перечень форм ГЧП
- ↳ содержит оговорку, исключающую конфликт с законами №115-ФЗ и №94-ФЗ
- ↳ устанавливает допустимые формы поддержки муниципально-частного партнерства
- ↳ устанавливает гибкие и в то же время соответствующие императивным нормам федерального законодательства конкурсные процедуры
- ↳ предусматривает различные виды обеспечения, предоставляемого частным партнером, в т.ч. залог объекта/прав и уступку прав по СГЧП
- ↳ предусматривает "прямые соглашения" и "права на вмешательство" кредиторов
- ↳ закрепляет различные виды выплат публичного партнера
- ↳ закрепляет возможность разрешения споров по СГЧП в международном коммерческом арбитраже

Привлекательность режима ГЧП в субъекте РФ: рекомендации для Москвы и других регионов

- Взаимодействие с участниками рынка
- Гибкость регионального законодательства
- Минимизация юридических рисков
- Формирование группы управления проектами ГЧП
- Понимание требований кредиторов
- Качественная подготовка "пилотных" проектов
- Информационное сопровождение

Контактная информация ГЛН

Александр Долгов,
партнер

Тел: +7 916 132 7196

dolgov@gide.com

Гид Луарэт Нуэль

7 ул. Петровка

107031 Москва

Российская Федерация

Тел.: +7 (495) 258 31 00

Факс: +7 (495) 258 31 01

www.gide.com



Государственная компания
«Российские автомобильные дороги»

Презентация



Введение

Государственная компания «Автодор» создана федеральным законом №145-ФЗ 21.07.2009 для развития сети федеральных автомобильных дорог России..

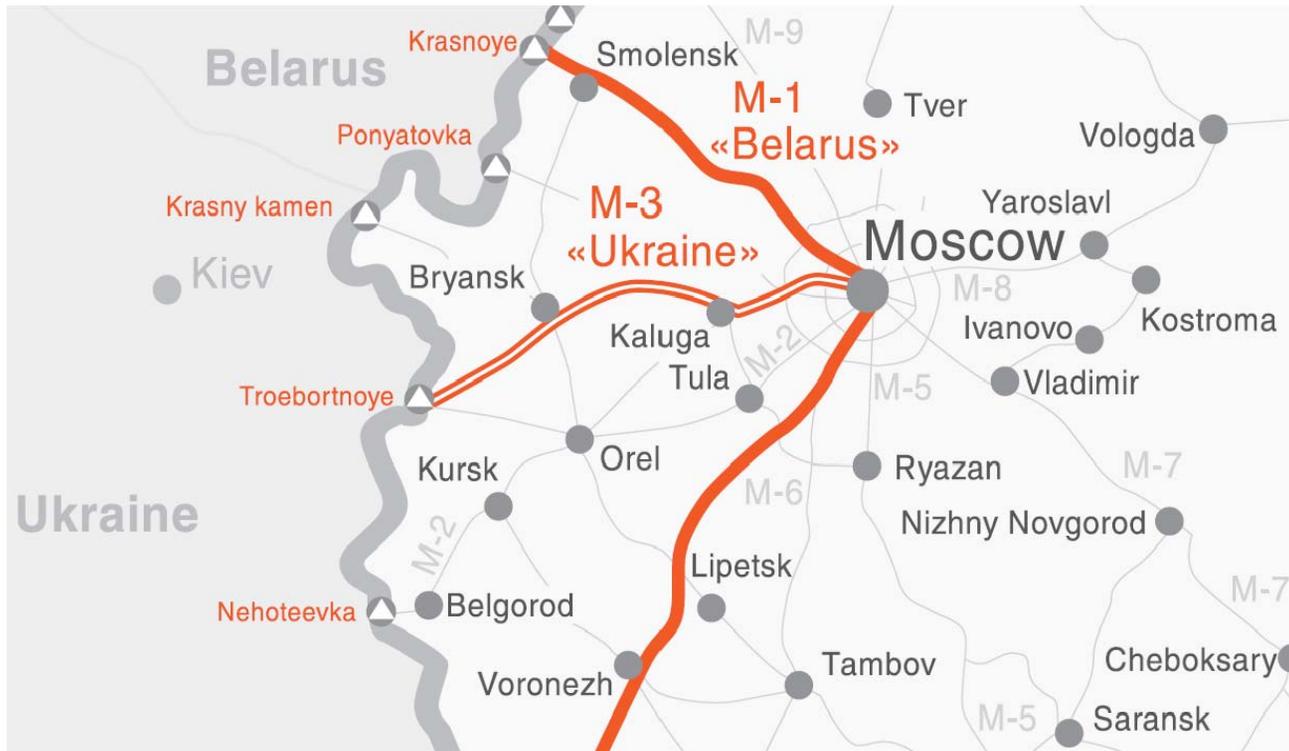
Основная цель создания Государственной компании – привлечение инвестиций в дорожную отрасль Российской Федерации и широкое использование различных механизмов ГЧП.

Цели компании

- Привлечение инвестиций с использованием ГЧП механизмов
- Содержание автомобильных дорог
- Внедрение и сбор платы
- Управление полосой отвода
- Исполнение функций концедента по концессионным соглашениям



Существующая дорожная сеть ГК «Автодор»



Дороги, переданные в 2010



Дороги, готовящиеся к передаче в 2011

Road	Length, km	Год передачи в доверительное управление
М-4 «Дон»	1517	2010
М-1 «Беларусь»	449	2010
М-3 «Украина»	488	2011

Перспективная сеть автомобильных дорог Государственной компании к 2030 году



Платные дороги



Перспективная сеть дорог
в доверительном управлении 2030



Региональные
дороги

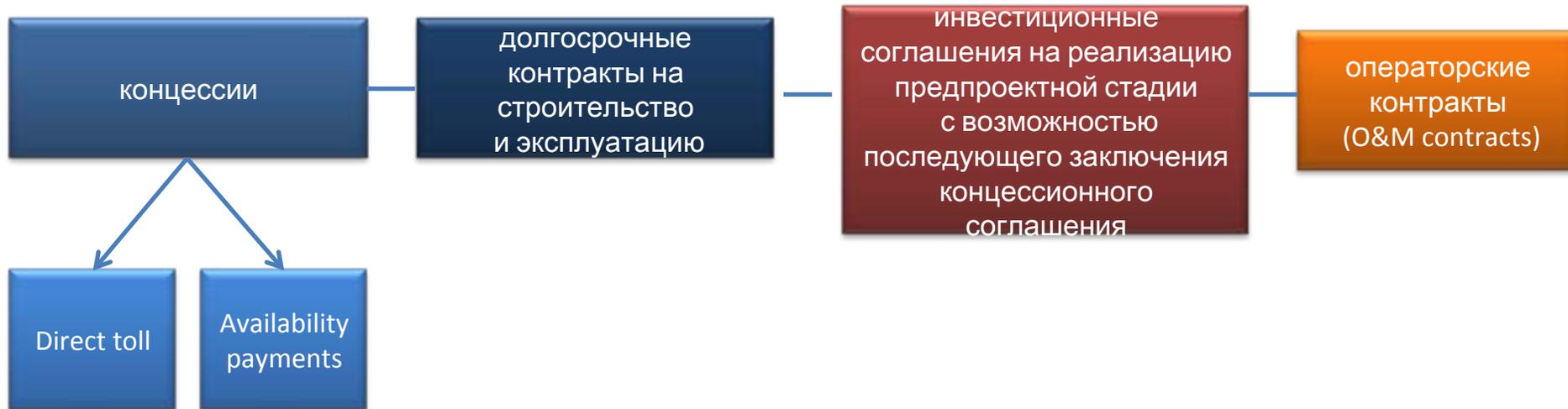


граница

К 2030 году планируется
расширение сети дорог
компании до 12 000 км

В соответствии с программой деятельности, запланированный объём инвестиций на период 2010-2019 гг. составит 1440 млрд.руб., 972 млрд.руб. (или 67,5% инвестиций) из которых будут субсидироваться из федерального бюджета, а 468 млрд.руб. (или 32,5% инвестиций) будут привлечёнными средствами.

используемые формы государственно-частного партнёрства



приоритетные инвестиционные проекты

В настоящий момент Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» прорабатывается ряд проектов, начало реализации которых намечено на 2011-2012гг.

На автомобильной дороге М-11 («Москва - Санкт-Петербург»):

- Строительство уч. км. 58-149
- Строительство уч. км. 258-334 (обход Вышнего Волочка)
- Строительство уч. км. 646-684 (выход из С-Пб)

На автомобильной дороге М-4 («Дон»):

- Реконструкция уч. км. 633-715 (Обход Павловска-Лосево)
- Строительство тоннеля уч. км. 1404-1424
- ▬ Заключение O&M контрактов на уч. км 21 – км 225, км. 225 – 633, км 733 – км 1240

На автомобильной дороге М-7 («Волга»):

- Строительство уч. МКАД - км.60 (обход Ногинска)

На автомобильной дороге М-1 («Беларусь»):

- ▬ Реконструкция уч. км. 33-459



Внедрение различных форм ГЧП в приоритетные проекты

Наименование участка	Длина, км	Вид ГЧП	Сроки проведения конкурсов	Сроки строительства	Стоимость млрд. руб.	Доля частного капитала
Автомобильная дорога М-11 «Москва – Санкт-Петербург»						
км 58 – км 149	91	Direct toll	2012-2013	2014-2017	54,5	40%
км 258 – км 334 (обход г. Вышний Волочёк)	76	комплексный долгосрочный контракт с инвестиционными обязательства подрядчика	2011-2012	2013-2016	44	10%
км 646 – км 684	38	Availability payments	2012-2013	2014-2017	27,3	30%
Автомобильная дорога М-4 «Дон»						
км 633 – км 715	82	Availability payments	2013-2014	2015-2016	35	25-30%
км 1404 – км 1424 (тоннель)	20	IAPS Availability payments	2013-2014	2015-2017	33,7	25-30%
км 225 – км 633	408	O&M	2011	2012-2014	4	100%
км 21 – км 225	204	O&M	2011-2012	2012-2014	4	100%
км 733 – км 1240	507	O&M	2012	2013-2014	5	100%
Автомобильная дорога М-7 «Волга»						
МКАД – км 60	50	IAPS Direct toll	2013-2014	2015-2017	42	50%
Автомобильная дорога М-1 «Беларусь»						
км 33 – км 459	426	Availability payments	2012-2013	2014-2019	105	25-30%

строительство скоростной автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург (км 58 – км 684)



Наименование участка автомобильной дороги	Длина, км	Вид концессии	Сроки проведения концессионных конкурсов	Сроки строительства	Стоимость строительства, млрд. руб.	Доля частного капитала
км 58 – км 149	91	Direct toll	2012-2013	2014-2017	54,5	40%
км 258 – км 334 (обход г. Вышний Волочёк)	76	Комплексный долгосрочный контракт с инвестиционными обязательствами подрядчика	2011-2012	2013-2016	44	10%
км 646 – км 684	38	Availability payments	2012-2013	2014-2017	27,3	30%

Предложения по реализации проекта строительства обхода Вышнего Волочка



Исходные параметры объекта:

- категория – 1А
- протяженность – 76 км
- количество полос движения – 4
- количество мостов - 14
- количество путепроводов и др. искусственных сооружений – 40
- разделительная полоса – 6 м
- система взимания платы – закрытая / 2 ПВП / 28 шлюзов

СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПО ЗАКЛЮЧЕНИЮ ГГЭ – 42 069 000 000 рублей* (в ценах 3 кв.2010 года)

Статус проекта: планируется объявление конкурса в октябре 2011 года

реконструкция скоростной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» (км 33 – км 449,9)



Наименование участка автомобильной дороги	Длина, км	Вид ГЧП	Сроки проведения конкурса	Сроки строительства	Стоимость строительства, млрд. руб.	Доля частного капитала
км 33 – км 449	426	Availability payments	2012-2013	2014-2019	105	25-30%

Реконструкция и эксплуатация федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» будет осуществляться с использованием Контрактов жизненного цикла (LLC) на основе концессии по схеме Availability payments .

Использование данной схемы предусматривает обеспечение концессионером проектирования, строительства и эксплуатации объектов концессионного соглашения. Возврат инвестиций концессионера обеспечивается за счёт платежей концедента на этапе эксплуатации

реконструкция скоростной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» (км 33 – км 459,9)



Месторасположение: **Московская обл., Смоленская обл.**

Протяжённость участков: **426 км**

Интенсивность (прогнозная): **16 000 – 50 000 авт./сутки**

Категория дороги: **1Б**

Расчётная скорость движения: **120 км/ч**

Число полос движения: **6/4**

Статус проекта: **разрабатывается** **предпроектная** **конкурсная**
документация

Общая
информация

Стоимость **млрд. руб.:** **105**

Государственное финансирования: **75%**

Частное финансирование: **25%**

Тип концессии: **Availability payments**

Срок концессии: **30 лет**

Срок проведения концессионного конкурса: **2012-2013**

Срок реконструкции: **2014 - 2019**

Информация по
проекту

строительство, с последующей эксплуатацией на платной основе, обхода с. Лосево и г. Павловска на автомобильной дороге М-4 «Дон» (км 633 – км 715)



Месторасположение: Воронежская обл.

Протяжённость: **82,5 км**

Категория дороги: **1Б**

Расчётная скорость движения: **120 км/ч**

Число полос: **4**

Система сбора платы: **закрытая**

Статус проекта: **проведен предварительный отбор, к конкурсу допущены компании ОАО «Столичный тракт» и ЗАО «Дораэропроект»**

Общая стоимость млрд. руб.*: **35**

Государственное финансирование: **75%**

Частное финансирование: **25%**

Тип концессии: **контракт жизненного цикла**

Срок концессии: **25-30 лет**

Сроки проведения концессионного конкурса: **2013-2014**

Сроки строительства: **2015-2016**

* - в текущих ценах

Общая
информация



Информация о
проекте

строительство с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильного тоннеля на участке автомагистрали М-4 «Дон» (км 1404 – км 1424)



Месторасположение: **Краснодарский край**

Протяжённость автомобильного тоннеля: **5 км**

Протяжённость всего платного участка: **20 км**

Категория дороги: **1Б**

Расчётная скорость движения: **80 км/ч**

Число полос движения: **4**

Система сбора платы: **закрытая**

Статус проекта: **проведен предварительный отбор, к конкурсу допущены компании ОАО «Столичный тракт» и ЗАО «Дораэропроект»**

Общая информация



Общая стоимость млрд. руб.*: **33,7**

Государственное финансирование: **70%**

Частное финансирование: **30%**

Тип концессии: **контракт жизненного цикла**

Срок концессии: **30 лет**

Сроки проведения концессионных конкурсов: **2013-2014**

Сроки строительства: **2015-2016**

Информация по проекту

* - в текущих ценах

реконструкция федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон»



Обозначения:

- Платные участки
Операторский контракт 1
- платные участки
 участки без платы
Операторский контракт 2
- Платные участки
 участки без платы
Операторский контракт 3
- платный участок
КЖЦ
- № номер участка



операторские контракты: секции

No	Платные участки	Длина	Стоимость (руб.)	Частные инвестиции (Евро)
Контракты жизненного цикла				
13	км 633 – км 715	82	40,9 млрд.	25%
18	км 1411 – км 1416	5	12,3 млрд.	50%

No	Платные участки	Сроки	Длина	Трафик*
Операторский контракт 1				
1	км 25 – км 48	2012	23,5	38 300
2	км 48 – км 71	2011	23	35 300
3	км 71 – км 117	2012	45,8	24 200
4	км 117 – км 211	2012	94	11 200
5	км 211 – км 225	2013	14	14 700

No	Платные участки	Сроки	Длина	Трафик
Операторский контракт 2				
6	км 225 – км 260	2011	35,5	13 000
7	км 287 – км 321	2011	27,1	12 700
8	км 330 - км 355	2011	26,7	13 800
9	км 355 - км 414	2011	56,1	14 800
10	км 414 – км 464	2010	52,9	17 000
11	км 492 – км 517	2014	26,3	28 000
12	км 544 – км 633	2012	88,3	12 500

No	Платные участки	Сроки	Длина	Трафик
Операторский контракт 3				
14	км 877 – км 892	2013	15,5	10 000
15	км 948 – км 1024	2014	76,5	18 300
16	км 1091 – км 1119	2014	27,9	18 000
17	км 1119 – км 1195	2012	75,5	17 300

* в день

строительство нового выхода с МКАД на федеральную автомобильную дорогу М-7 «Волга» (обход г.Ногинск) – головной части скоростной автомобильной дороги Москва – Казань – Челябинск



Месторасположение: **Московская обл.**

Протяжённость: **50 км.**

Интенсивность (прогнозная): **50 000 авт./сутки**

Категория дороги: **1Б**

Расчётная скорость движения: **120 км/ч**

Число полос движения: **6**

Общая стоимость проекта млрд. руб.: **42**

Государственное финансирование: **50%**

Частное финансирование: **50%**

Тип концессии: **direct toll**

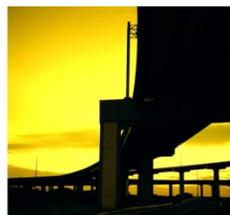
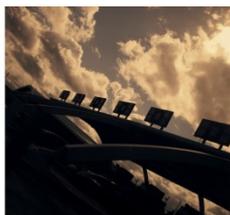
Срок концессии: **30 лет**

Сроки проведения концессионного конкурса: **2013-2014**

Сроки строительства: **2015-2017**



Спасибо за внимание!

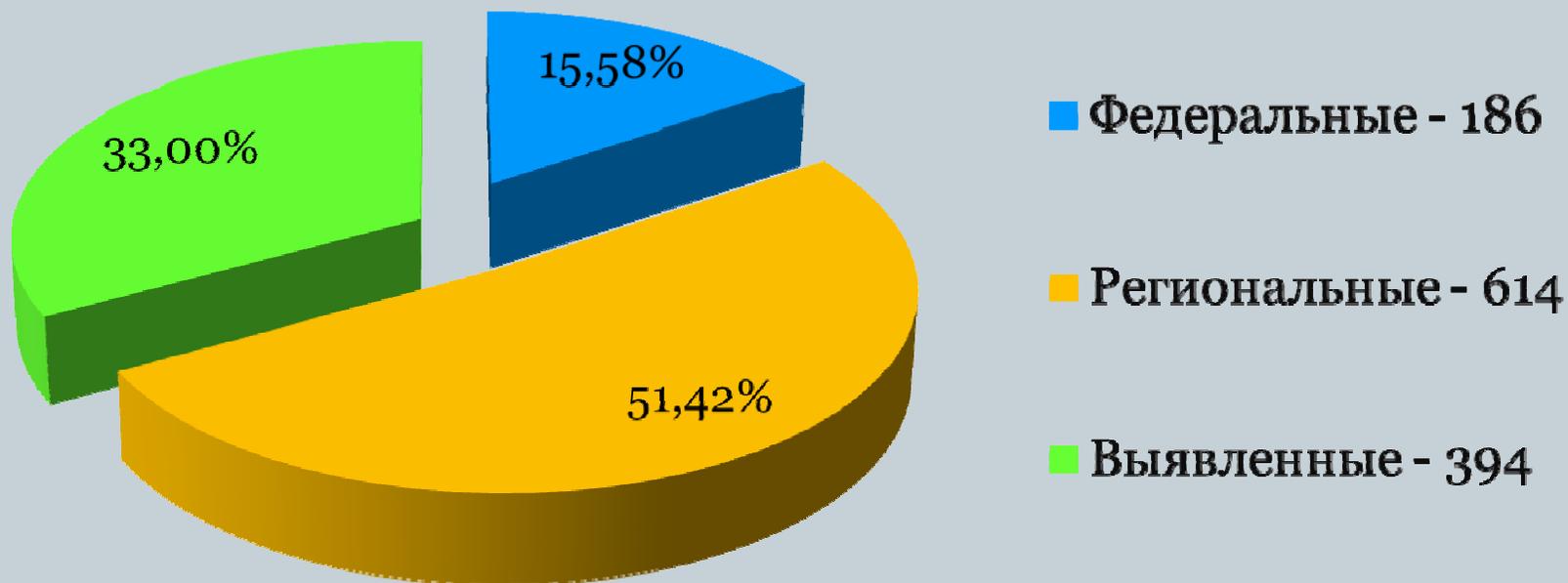




Развитие государственно-
частного партнерства
в сфере культуры

Горушкина Светлана Николаевна
*Зам. министра культуры Правительства
Московской области*

ИМУЩЕСТВЕННЫЕ КОМПЛЕКСЫ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Всего имущественных комплексов: 1194

Проектное предложение

32

**«НОВАЯ ЖИЗНЬ
СТАРОЙ УСАДЬБЫ»**

Серпуховской район, село Пущино, Серпуховской район



От Москвы
80км
по
Варшавскому
шоссе



Усадьба Пушино на Наре. Серпуховский район, село Пушино.



Усадьба Аигиных



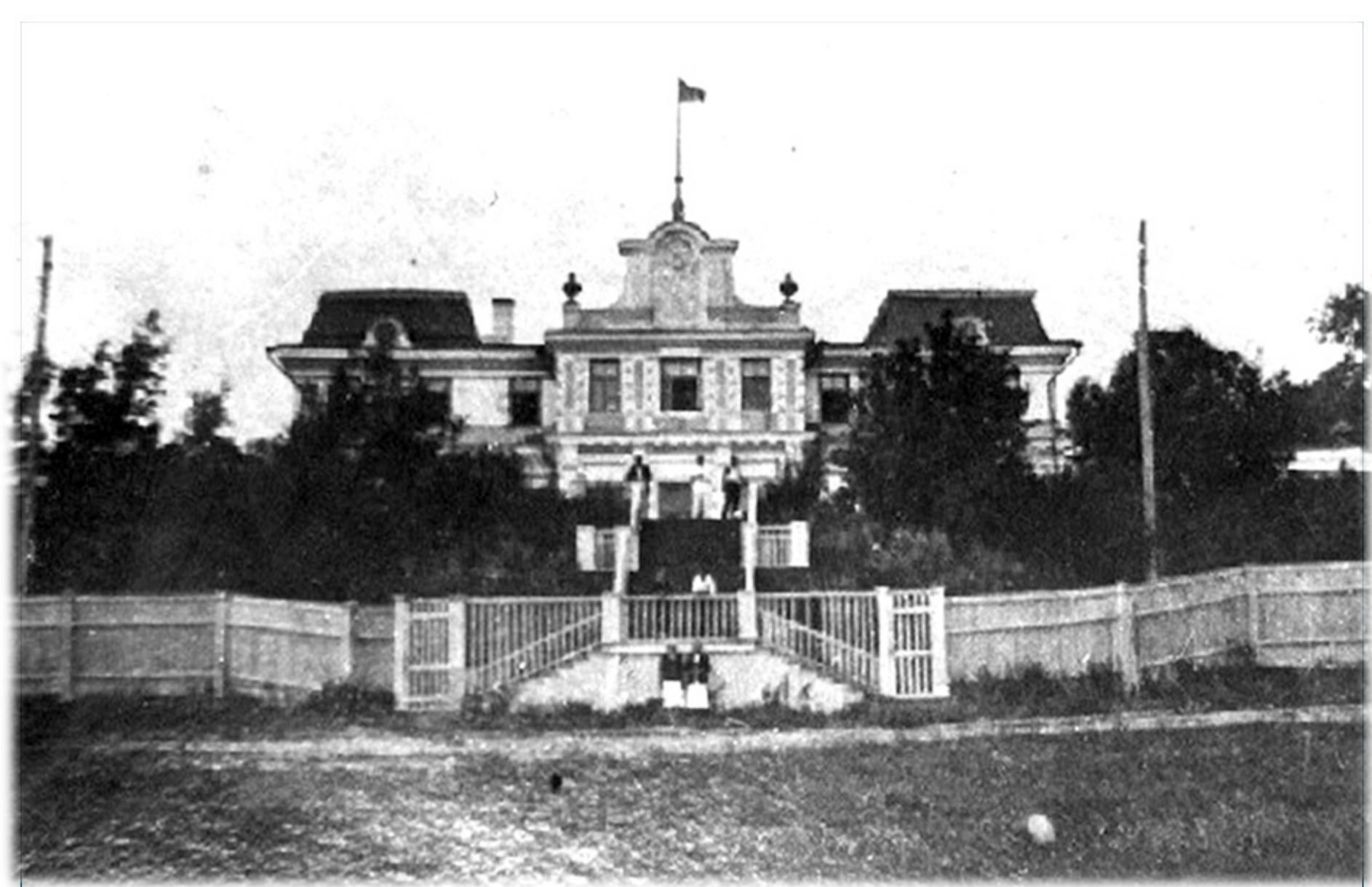


Хозяйственный флигель

Воскресенский район, д. Маришкино, усадьба Спасское

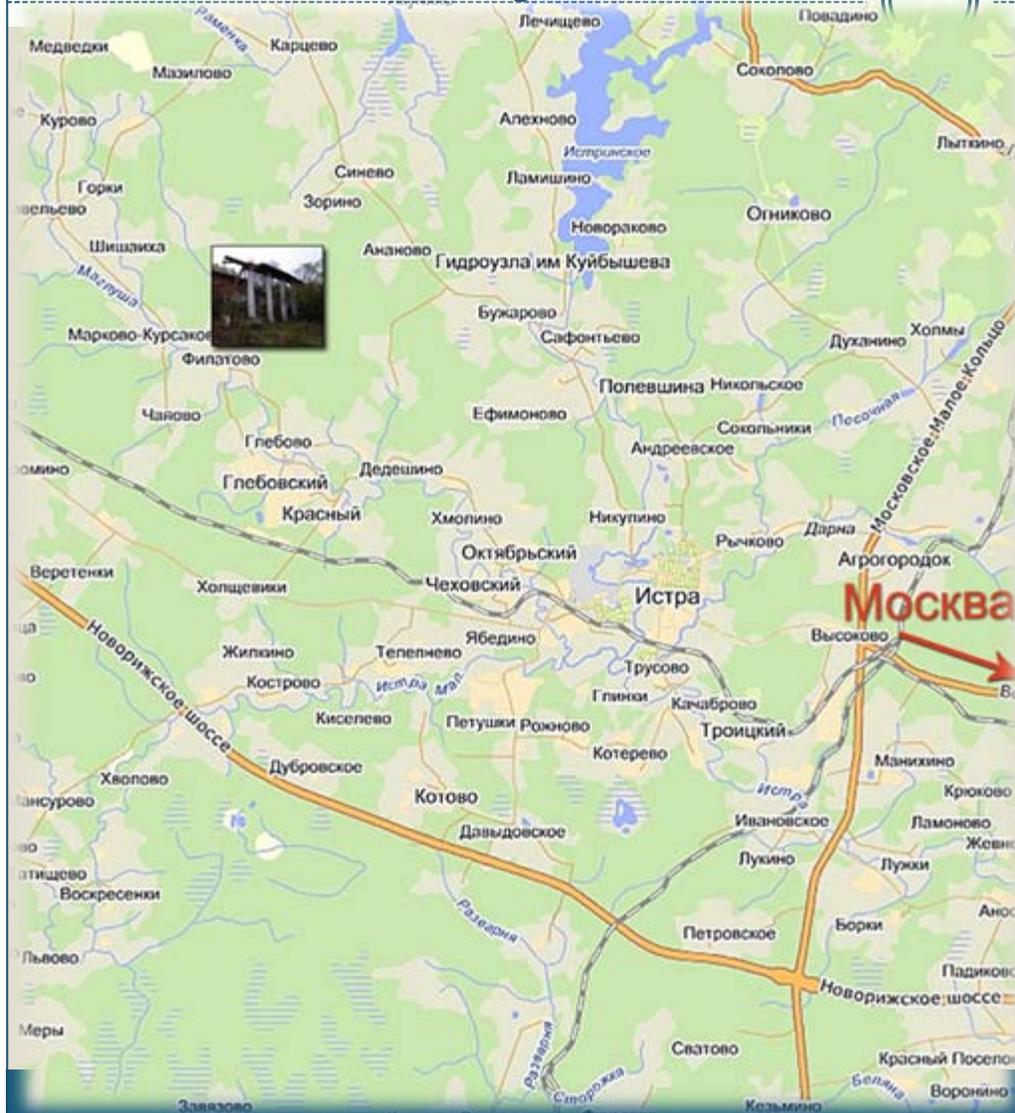


Проезд от
Москвы по
федеральной
трассе М5 в
сторону г.
Воскресенск.
Расстояние от
Москвы 100 км.





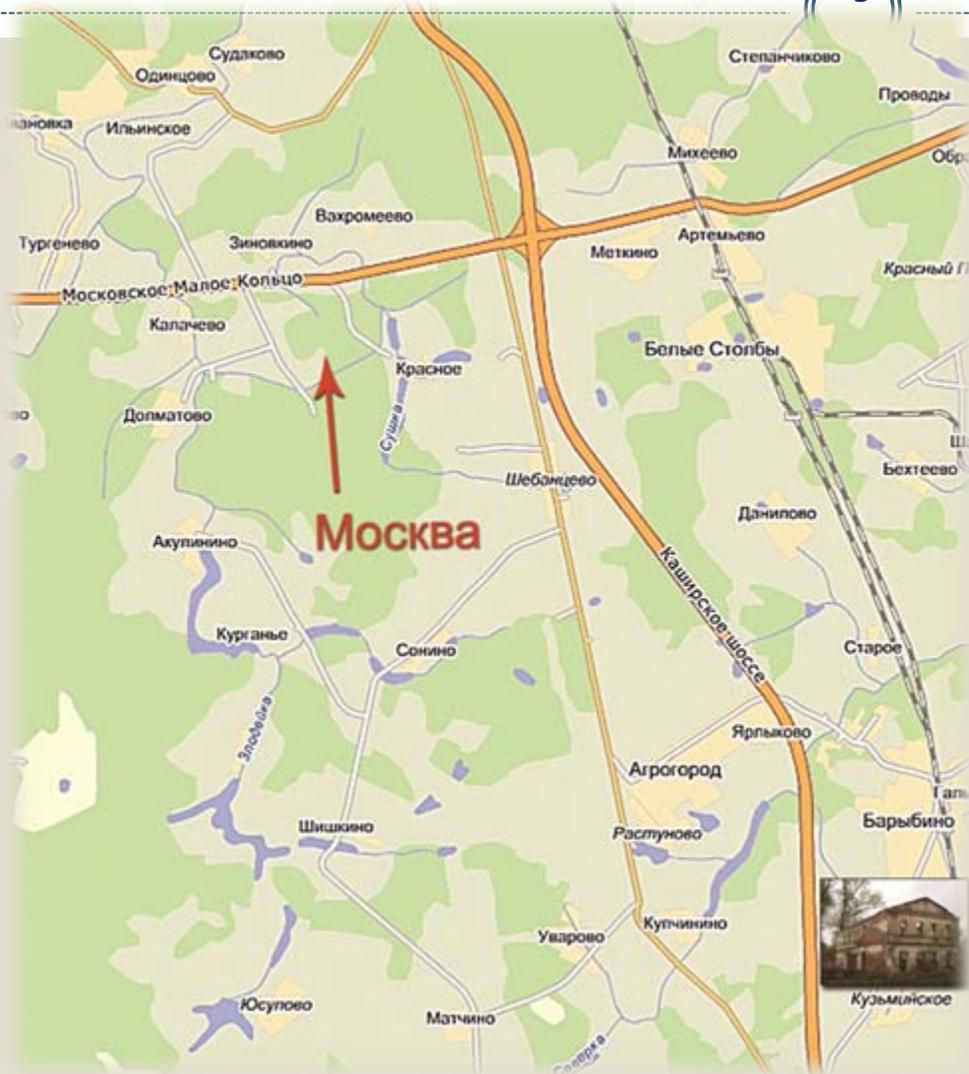
Истринский район, усадьба Филатово



Расстояние от
Москвы 80 км.
Связь с Москвой
осуществляется по
железной дороге
Рижского
направления,
Волоколамскому
шоссе и автодороге
«Москва-Рига».



Домодедовский район, с. Кузьминское



Комплекс
расположен в 60 км
от Москвы по трассе
«Дон» (М4)
в 20 км. от г.
Домодедово.



Усадьба «Константиново»



В 30 км от Москвы,
на территории
городского округа
Домодедово,
Юге Московской
области

Проектное предложение

46

**СТРОИТЕЛЬСТВО
МУЗЕЙНО-РЕКРЕАЦИОННОГО
КОМПЛЕКСА
НА ОБЪЕКТАХ КУЛЬТУРНОГО
НАСЛЕДИЯ
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Дачный поселок конца XIX в. «Дальний пруд» (усадыба «Мелихово»)



Московская область, Чеховский район, с. Мелихово



Мемориальный Дом-музей П.И. Чайковского в Клину



Московская область, Пушкинский район, д. Данилово



Музей-усадьба
«Мураново»
имени
Ф.И.Тютчева
в 60 км от
Москвы по
Ярославскому
шоссе

Проектное предложение

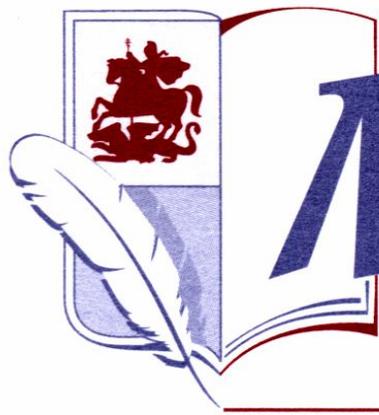


**СТРОИТЕЛЬСТВО
МУЗЕЙНО-РЕКРЕАЦИОННОГО
КОМПЛЕКСА
НА ОБЪЕКТАХ КУЛЬТУРНОГО
НАСЛЕДИЯ
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Принципы взаимодействия партнеров:

○ :

- Принцип паритетности в отношении вложенных в проект ресурсов;
- Принцип паритетной ответственности за реализацию проектов;
- Принцип эффективного использования ресурсов, вложенных государством и бизнесом.



Министерство культуры
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

**Мы открыты
для сотрудничества!**



VEGAS LEX

FIFA WORLD CUP 2018: ready for public-private partnership?



Evgenia Zusman, Senior Associate
PPP and Infrastructure Practice
VEGAS LEX

Russia has won its bid to host the 2018 World Cup

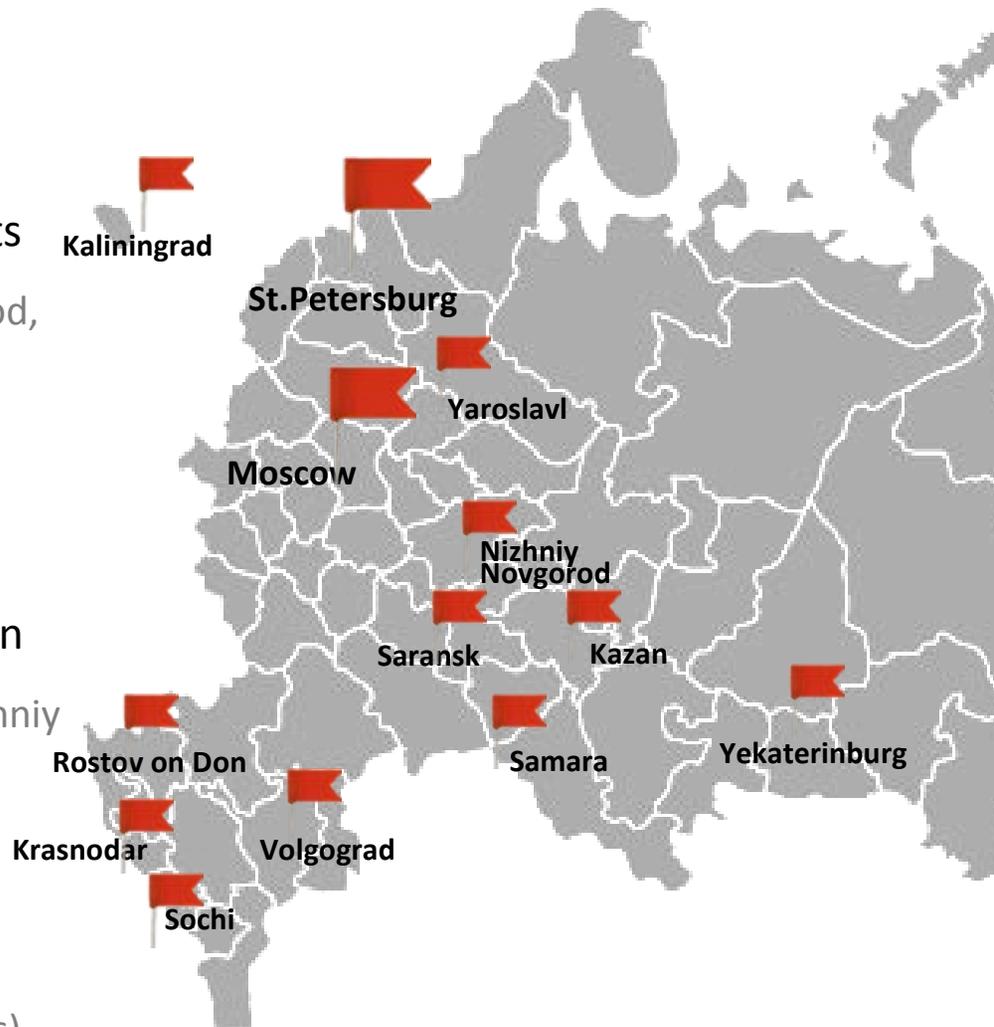
```
graph TD; A[Russia has won its bid to host the 2018 World Cup] --> B[Russia has a number of obligations towards FIFA, including obligations to build new infrastructure]; B --> C[The 2018 World Cup: a big challenge for the country and a possibility to boost infrastructure growth]; C --> D[But till now Russia has not defined the final institutional and legal framework for FIFA preparation];
```

Russia has a number of obligations towards FIFA, including obligations to build new infrastructure

The 2018 World Cup: a big challenge for the country and a possibility to boost infrastructure growth

But till now Russia has not defined the final institutional and legal framework for FIFA preparation

- **Stadium construction/renovation**
(in all Host Cities)
- **Modernization /construction of airports**
(Volgograd, Yekaterinburg, Nizhniy Novgorod, Rostov on Don etc.)
- **Sufficient transport capacity**
(railroads and motorways between Host Cities)
- **Team facilities construction/ renovation**
(Yekaterinburg, Kaliningrad, Krasnodar, Nizhniy Novgorod, Samara)
- **Accommodation**
(Yekaterinburg, Nizhniy Novgorod, Rostov on Don, Samara, Saransk and others)
- **Broadcast and IT infrastructure**



EXISTING PLANS/PROJECTS	NEW COMMITMENTS
HSR Moscow – St. Petersburg Building	Stadiums in host cities Building/reconstruction
HSR Yekaterinburg – Moscow Building	Airport reconstruction in Yekaterinburg, Samara, Volgograd
Luzhniki Stadium Reconstruction	Aero express to airports in Kaliningrad, Kazan, Volgograd etc
Rostov Airport HUB Building	New hotels in Yekaterinburg, Nizhniy Novgorod, Rostov , Samara, Saransk, Volgograd
Renovation of transport infrastructure in host cities	

NB! Projects for FIFA preparation are inscribed into broader infrastructure plan and will have synergetic effect , speeding up investment in infrastructure and regional development



- Minimum legislative framework
- Amendments to concession law to implement DBFM model
- Draft FL on FIFA preparation (additional guarantees for investors and developers)
- General institutional framework for PPP
- Available private resources
- Certain relevant PPP experience
- Mutual interest of public and private partners



COUNTRY	YEAR OF CHAMPIONSHIP	PROJECT/ASSET	PPP MODEL
South Africa	FIFA 2010	Gautrain Rapid Rail Link	DBFM with minimum revenue guarantee
Brazil	FIFA 2014	Magalhaes Pinto Stadium	DBFMO
Brazil	FIFA 2014	Rio Grande do Norte Stadium	DBFM
ADDITIONAL SUCCESSFUL PPP-MODELS TO BE USED IN RUSSIA			
Finland	N/A	Motorway between Muurla and Lohja	DBFO
Finland	N/A	HSR Kokkola–Ylivieska	DBFM

STADIUM RECONSTRUCTION IN YAROSLAVL



Host city: Yaroslavl

Estimated capacity: 45 thousand seats

Estimated price (for projecting): 8 mln.

USD

Investment:

- central government
- municipality
- football club “Shinnik”

PPP-model: ???

MAGALHAES PINTO STADIUM RECONSTRUCTION



Host-city: Belo Horizonte

Estimated capacity: 76 thousands seats

Estimated price (for projecting and

reconstruction): 400 mln. USD

Investment:

- concessionaire equity
- borrow capital

PPP-model: DBFMO

BUILDING OF BYPASS ROAD, NIZHNIY NOVGOROD



Length: 32 km

Optimal route will come to 50 km,
but requires extra financing

Estimated price: 667 mln. USD
(900 mln. USD for optimal route)

Investment:

- central government (90%)
- regional budget (10%)

PPP-model: ???

BUILDING OF MOTORWAY MUURLA – LOHJA, FINLAND



Length: 51,3 km

The motorway includes 47 bridges and
7 tunnels totalling 5,2 km

Estimated price: 455 mln. USD

Investment: equity capital of private
partner's shareholders, bank loans

PPP-model: DBFM

BUILDING OF HSR YEKATERINBURG – MOSCOW



Length: about 2000 km

Speed: up to 340 km/h

Investment:

- central government capital grant?
- 3 RF regions?
- bank loans?
- other sources?

PPP-model: DBFO

BUILDING OF GAUTRAIN RAPID RAIL, SOUTH AFRICA



Length: 150 km

Speed: up to 160 km/h

Investment:

- central government (Department of Transport)
- MTEF (Medium Term Expenditure Framework) from Gauteng Provincial Government
- private sector equity
- private sector borrowing
- provincial borrowing

PPP-model: DBFO with minimum revenue guarantee

BUILDING OF HSR MOSCOW – ST. PETERSBURG



Length: 660 km

Speed: up to 360 km/h

Investment:

- central government capital grant?
- regional investments?
- private sector borrowing?
- other sources?

PPP-model: BDFM

BUILDING OF HSR KOKKOLA - YLIVIESKA



Length: 76,5 km

Speed: up to 220 km/h

Investment:

- equity capital of private partner's shareholders
- bank loans

PPP-model: DBFM

- Coordinating efforts at both the state and regional levels
- More transparent institutional framework
- Elaborating a number of legislative amendments regarding additional guarantees for investors (i.e. including additional guaranties into the draft federal law on organizing the FIFA World Cup in Russia and adopting this law)
- Analyzing federal and regional programs in order to estimate available budget funds
- Elaboration effective PPP models at the regional level



- Boosting infrastructure development
- Meeting all FIFA requirements at a high level
- Contributing to the socio-economic development of the regions
- Developing PPP models
- Improving international perception of Russia
(successful cooperation with local and international private investors)





VEGAS LEX
LAW FIRM

KRASNODAR
TEL.: +7 (861) 274 74 08
FAX: +7 (861) 274 74 09
KRASNODAR@VEGASLEX.RU

VOLGOGRAD
TEL.: +7 (8442) 26 63 12/13/14/15
FAX: +7 (8442) 26 63 16
VOLGOGRAD@VEGASLEX.RU

MOSCOW
TEL.: +7 (495) 933 08 00
FAX: +7 (495) 933 08 02
VEGASLEX@VEGASLEX.RU



The Association of European Businesses

«Public-private partnership in Russia: recent trends and scenarios for the future»

Session 3: PPP in Russia – success stories

Quality Information | Effective Lobbying | Valuable Networking

October 12, 2011

Hotel Holiday Inn Lesnaya

www.aebrus.ru

Financing Strategies with Electronic Toll Schemes for PPPs in Road Infrastructure

Association of European Businesses
«Public-private partnership in Russia: recent trends and scenarios for the future»
Moscow, 12th October 2011



Agenda

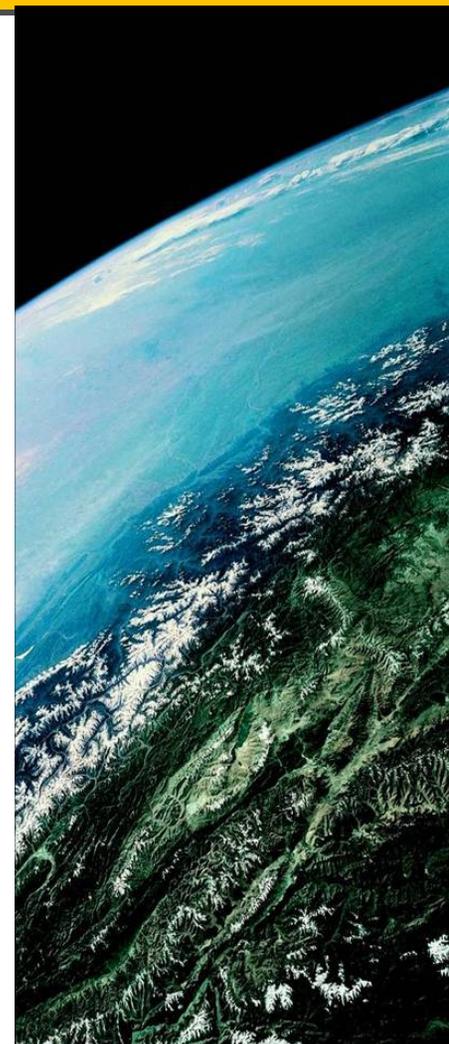
Overview Kapsch

PPP Principles

Tolling and PPP

Case Studies

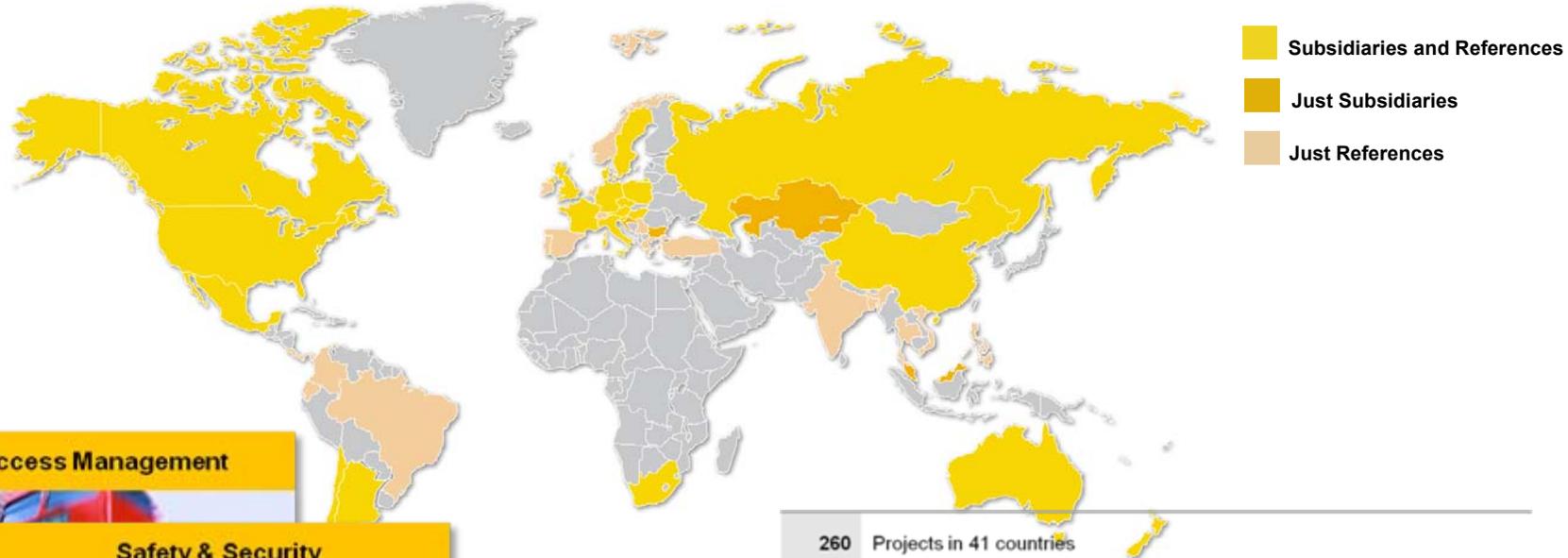
Conclusions



What does Kapsch actually do?



Kapsch TrafficCom Group.



Urban Access Management



Safety & Security



Road User Charging



- 260** Projects in 41 countries
- 80%** Of Multi Lane Free Flow (MLFF) Systems worldwide are supplied by Kapsch TrafficCom
- 100** Cars per second are passing through Kapsch TrafficCom's MLFF tolling points
- 44** Million drivers that use our OBUs (On Board Units) as a means of payment
- 3 of 5** National truck tolling schemes in Europe use Kapsch TrafficCom's technology and services
- 12** Months (average) to deliver complete national truck tolling schemes (for the Czech Republic and Austria)

Kapsch TrafficCom in Russia.



**Graduate
School of Management**
St. Petersburg University

kapsch >>>

WU

WIRTSCHAFTS
UNIVERSITÄT
WIEN VIENNA
UNIVERSITY OF
ECONOMICS
AND BUSINESS

Student experience after Case studies on “Smart Cities” and “Energy efficiency increase”;

“...In particular I want to make special mention about the Kapsch case studies. High expectation of the company motivated us, participants of the project, to achieve the best results”

Student of Master degree preparation HSM SPSU, master degree program “International Business” (Summer 2011, Vienna, Kapsch HQ)

Urban Access Management



Safety & Security



Road User Charging



PPP Models, Financial Crisis



Financing Models



- **Public Funding**
 - Risk of design, but full control of process
- **Operations contract**
 - Limited influence, but no upfront investments
- **Concessions**
 - Lower risk, but loss of control?
- **Revenue sharing models**
 - Lower level of investment, but smaller share of income
- **PPP's**
 - Shared responsibility between the Public & the Private?
 - Risk sharing?
 - Economic, legal, political obstacles?

Credit crisis impact on the PPP market

- **Reduced Liquidity & increased Bank margins**
 - The collapse of the inter-bank lending market has drastically reduced liquidity. Bank margins have increased substantially
- **Competing capital allocation**
 - Project finance and PPP lending is competing for scarce regulatory capital allocations with more attractive corporate opportunities. This is testing the viability of the current PPP model
- **Shrinking international Project Finance market & Relationship banking**
 - Some banks have partially or totally withdrawn from the Project Finance market. Active international players have become more orientated to their domestic markets. “Relationship banking” is back in force
- **Wrapped bond market**
 - No viable capital market solution has emerged to replace the wrapped bond market



However, the PPP market has not collapsed. Deals are still being brought to market and closing, albeit more slowly. There is a high degree of selectivity on the part of banks and a general lack of consistency in the terms and conditions required by funders.

* Source: EPEC (European PPP Expertise Centre), The financial crisis and the PPP market, August 2009

Why PPPs for Road Infrastructure Projects?

- Mobilize (additional) financing of infrastructure
- Risk-sharing between public and private sectors
- Using private sector skills
- Cost Saving

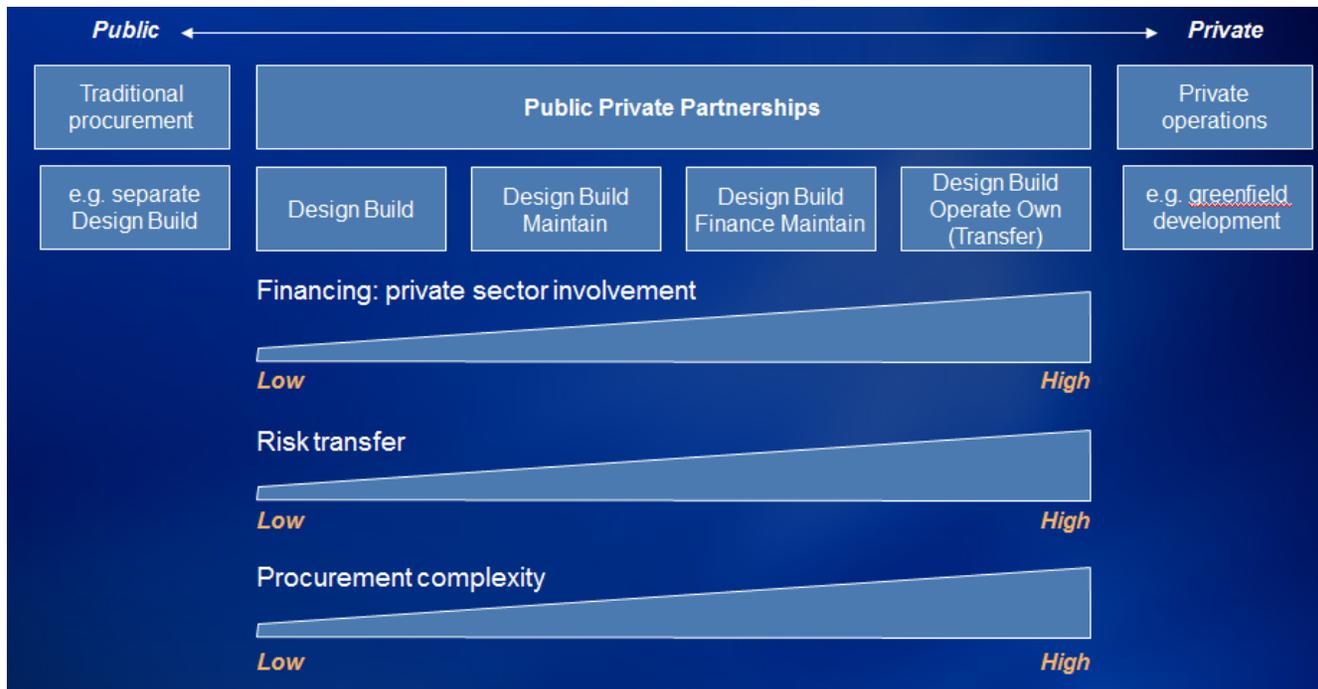


Source: World Bank Tollokit for PPP in Highways

Tolling Schemes as Part of PPPs



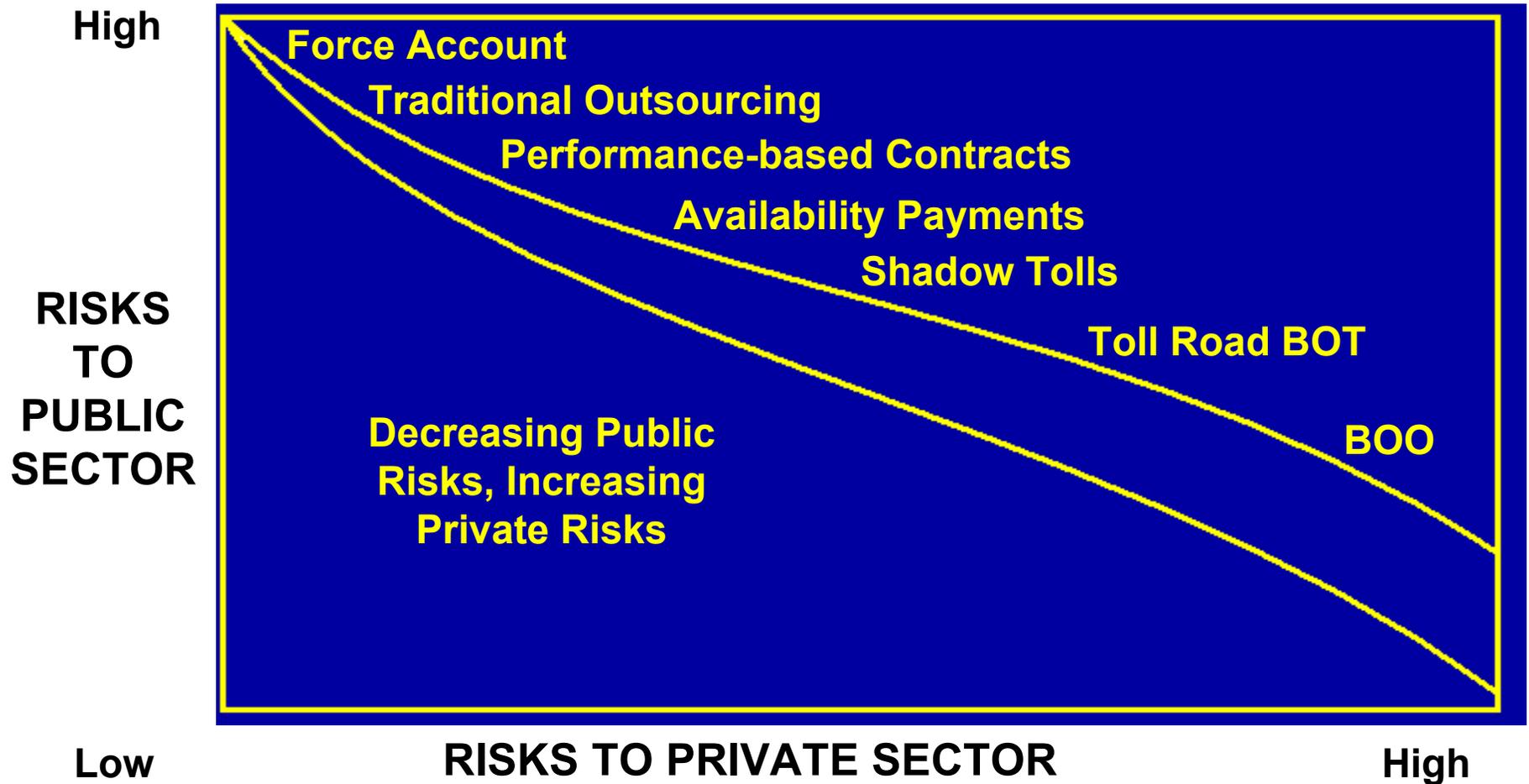
Selecting the right delivery model



- BOT, BBO, DBO, DBFOM, LOM, etc.
- PPP = Any combination
- PFI, DBFOM = Private Financing Initiatives in Europe

Source: KPMG Corporate Finance, Elan Cuisac-Barr, PPP Workshop, 2008

Allocation of risks as crucial element

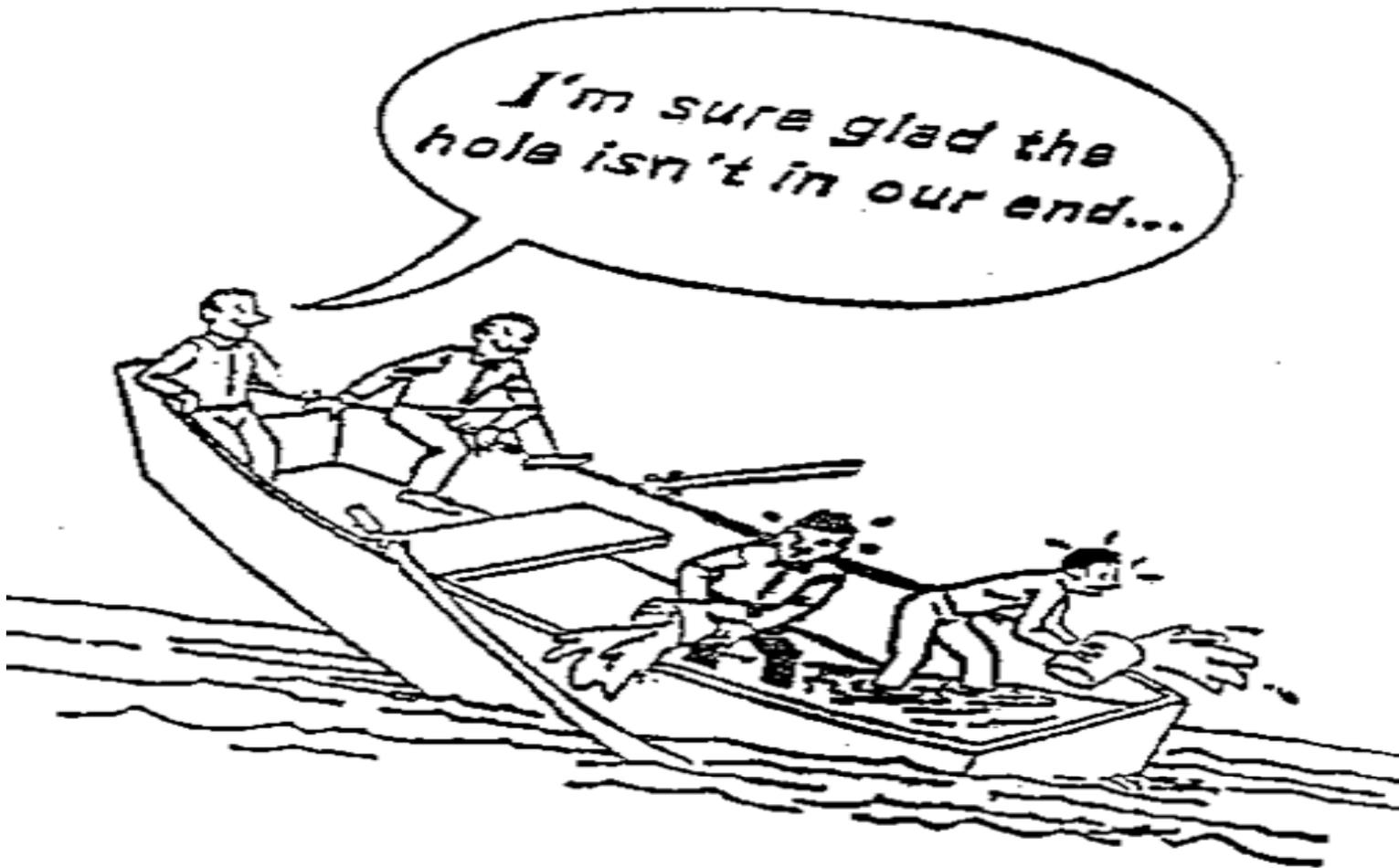


Source: Cesar Queiroz, Ph.D., 2011, Presentation Strategies to Leverage Public and Private Finance

Financing PPP with Electronic Tolling

Financing PPP with Electronic Tolling Schemes

Allocation of risks as crucial element



Source: Cesar Queiroz, Ph.D., 2011, Presentation Strategies to Leverage Public and Private Finance

Financing PPP with Electronic Tolling

Financing PPP with Electronic Tolling Schemes

02.07.2010

12.10.2011

Questions for Toll Schemes



Integrated approach and design required

- Road Users
- Politics
- Government
- Road Authorities
- Police
- Media
- Professionals
- Scientific
- Banks
- Industry
- Organizations
- Standardization



Players for PPP - Tolling Projects

- Toll Regulatory Board
- Department of Public Works and Highways
- National Economic and Development Authority
- Department of Finance
- Department of Budget and Management
- Department of Trade and Industry



Typical Toll System Overview

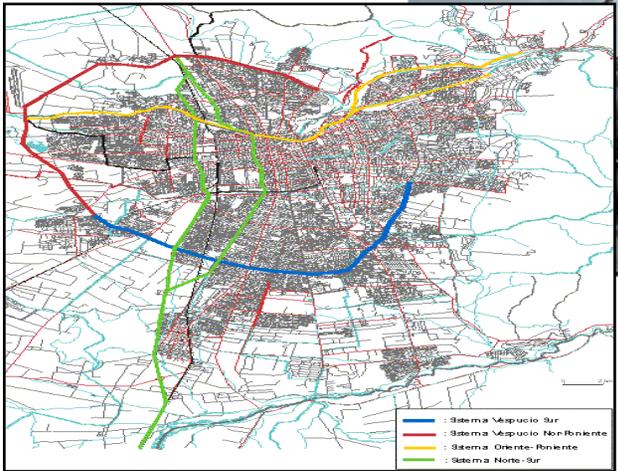


Toll Performance Key Factors

- 
- A background image showing a person in silhouette running on a sandy beach. The person is in mid-stride, moving from left to right. The background is a bright, overcast sky with soft clouds.
- **High charging and enforcement quotas**
 - **Support of flexible charging schemes & tariff structures**
 - **Best technologies (proven, standards)**
 - **High scalability, high automation, and no fraud**
 - **Lowest cost for erection and operation, incl. management, contracting and billing**
 - **Easy to Use**



Toll based PPP Projects with Kapsch TraffiCom Toll Schemes



Santiago de Chile - Urban Scheme



Czech Republic Nationwide Truck Tolling Scheme

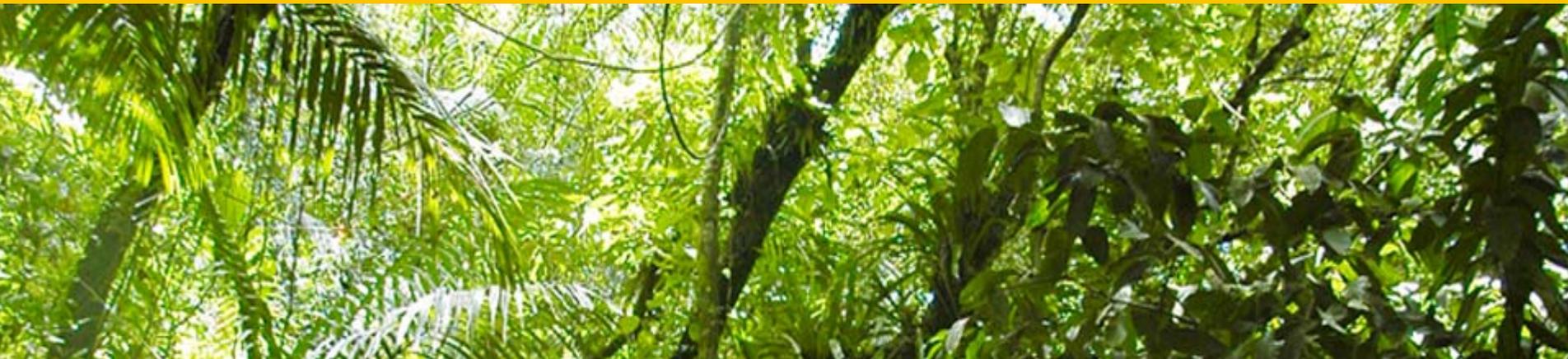


Austria - Truck Tolling System



Melbourne City Link

Summary & Conclusions



Summary & Recommendations for Tolling

- **Tolling is an efficient financing tool for PPPs**
Finance new infrastructure, or upgrade existing
- **Make scheme simple**
Mandatory On Board Unit, no cash payment
- **Tolling Scheme must generate maximum revenues**
Business oriented tariffs, no fraud
- **Ensure best performance**
low cost, proven technologies, standards, experienced partners, low risk, ...
- **Must not cause congestion**
Free-Flow mode of operation,
- **Must be sustainable**
Scalable, environment, interoperable, inter-urban and urban, ...



Josef A. Czako

Group Director, International Business
Development

Thank you for your attention!

Kapsch TrafficCom AG

Am Europlatz 2 | A-1120 Vienna | Austria

Phone +43 50 811 2150

Mobile +43 664 628 2150

Email josef.czako@kapsch.net

www.kapsch.net

Successful PPP's in Russia – Orlovski Tunnel

Presentation at AEB – 12 October 2011

Introduction

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

Mott MacDonald

- Who we are

Key Success Factors

- From our experience around the world

Orlovski Tunnel PPP

- The Key Success Factors in this project



Mott MacDonald

a diverse management, engineering and development consultancy

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

Mott MacDonald's uniquely diverse USD 1.5 billion global consultancy works across 12 core business areas.

Our breadth of skills, services and global reach across all markets makes us uniquely placed to bring our customers:

- Holistic, innovative thinking
- Global experience with local insight
- World-expert practitioners
- Multi-sector perspective



Mott MacDonald

Lender's technical adviser

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

Technical advisory roles for projects delivered under PPP or PFI are a particular forte. At Mott MacDonald we have earned a leading reputation – borne out by several industry awards – for providing technical advice throughout the procurement process up to financial close and beyond into the implementation and operation phases, working for owners and lenders alike.

Our services include:

- Appraisal of technical issues
- Risk allocation review
- Evaluation of capital investment and expenditure
- Technical audits of operational performance and compliance
- Service level reviews

Public:Private^{FINANCE}
AWARDS 2010
WINNER
BEST TECHNICAL ADVISER

ij | infrastructure
awards
winner




Mott MacDonald

PPP Success Factors

from around the globe

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

In our experience there are three distinctive success factors:

- Experience
- Fair allocation of risks (and rewards)
- Political support

The basis for success:

- Sound business case
- Legal framework
- Availability of finance



Orlovski Tunnel PPP

key features

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

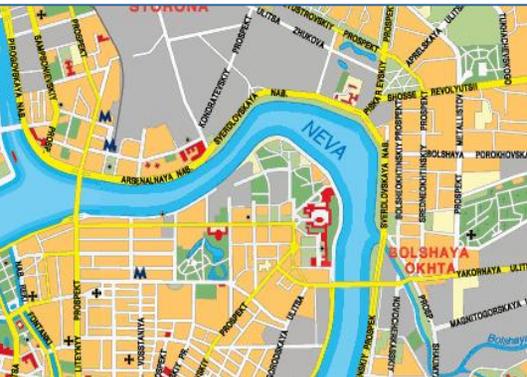
Orlovski Tunnel

Conclusion

The Orlovski Tunnel will provide a 24-hour, permanent highway link between the right and left banks of the River Neva in central St Petersburg. The project includes the design, construction, financing, tolling, operation and maintenance of the link for a concession period lasting 30 years from the Effective Date.

The Project will consist of three key elements:

- The tunnel under the river Neva with an approximate length of 1 kilometre;
- Construction of access ramps on the left bank of the river; and
- Construction of access ramps on the right bank of the river.



Orlovski Tunnel PPP

key success factors

Introduction

Mott MacDonald

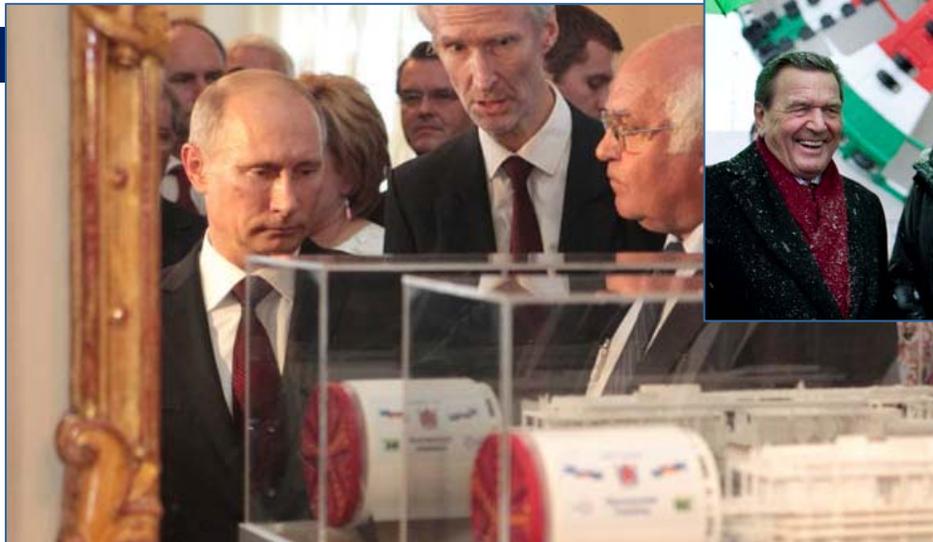
Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

The three distinctive success factors:

- Experience
- Fair allocation of risks (and rewards)
- Political support



Conclusion

Orlovski Tunnel as Russian PPP success

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

Sound Business Case

Public Private Partnership

Future Base Case



Conclusion

Contact

Introduction

Mott MacDonald

Key Success Factors

Orlovski Tunnel

Conclusion

Mott MacDonald Team for Orlovski Tunnel:

- Country Manger – Howard Roberts
- General Director Russia – Svetlana Panova
- Peer Review – Forbes Johnston
- Project Lead – Robert Wilson
- Project Manager – Andrej Frizler
- Address: Mott MacDonald – Russia, 5th Floor, Building 2, GAMMA Business Centre, 5/15 Gamsnovosky Pereulok, Moscow, 115191
- Tel: +7 495 981 5665
- Fax: +7 495 981 5666





Mott MacDonal

www.mottmac.com





The Association of European Businesses

Thanks for your attention!

Quality Information | Effective Lobbying | Valuable Networking

October 12, 2011

Hotel Holiday Inn Lesnaya

www.aebrus.ru