

акционерного общества. Акционерами компании предлагается ОАО «РЖД-Развитие Вокзалов» со стороны ОАО «РЖД» и уполномоченная организация со стороны ХМАО. Акционеры обязаны передать в СПК земельные участки в аренду под проектирование и строительство. Размер уставного капитала предварительно составит 300 млн. рублей. Доли вкладчиков – ОАО «РЖД» (ОАО «РЖД-Развитие вокзалов») и ХМАО – Югра - 50% на 50%.

Между ОАО «РЖД» и СПК подписывается инвестиционное соглашение по которому, СПК реализует инвестиционный проект за счет собственных и привлеченных средств. По результатам реализации проекта СПК получает в долгосрочную аренду вновь возводимые объекты недвижимости на прилегающих к вокзалу территориях. ОАО «РЖД» передает коммерческие площади вокзала на инвестиционных условиях в связи с действующими ограничениями по обороту объектов имущества ОАО «РЖД» (постановление Правительства РФ от 6 февраля 2004 г. N 57). Сам вокзал остается в собственности ОАО «РЖД».

СПК выполняет ПИР за счет средств уставного капитала формирование инвестиционного продукта, а именно:

1. Доработка концепции реализации комплексных проектов создания ТПУ на базе железнодорожных вокзалов Сургут и Пыть-Ях;
2. Формирование земельных участков и получение их в долгосрочную аренду;
3. Подготовка градостроительной и разрешительной документации;
4. Проведение проектно-изыскательских работ;
5. Разработка проектной документации стадии «П»;
6. Разработка рабочей проектно-сметной документации;
7. Разработка обоснований инвестиций в строительство;
8. Разработка финансовых моделей и бизнес-планов (схем) реализации проектов;
9. Прохождение государственной экспертизы проектной документации;
10. Получение разрешения на строительство;
11. Привлечение инвестиций в проекты;
12. Управление строительно-монтажными работами (функции заказчика в строительстве)
13. Возможно производство строительно-монтажных работ (функции подрядной организации);
14. Ввод объектов в эксплуатацию и дальнейшая эксплуатация.

Вложение собственных средств СПК в финансирование СМР может происходить как за счет средств уставного капитала, так и за счет займов от материнских компаний (субординированных кредитов).

Основной объем финансирования проекта осуществляется за счет средств финансовых институтов и средств 3-х лиц (инвесторов).

Слайд 6 Первоочередные мероприятия по реализации проекта

Ключевые шаги по реализации проектов строительства ТПУ на базе вокзалов Сургут и Пыть-Ях:

1. Формирование СПК;
2. Разработка дорожной карты;
3. Разработка АГР и ФЭО;
4. Согласование схемы реализации;
5. Формирование земельного участка;
6. Оформление разрешительной документации;
7. Проектирование и выполнение строительно-монтажных работ

В целях выполнения обозначенных ключевых шагов необходимо решить следующие задачи:

- Формирование межведомственной рабочей группы, которая будет осуществлять функции координатора проекта, а также организацию взаимоотношений между всеми участниками проекта;
- Утверждение границ разработки проекта планировки территории (ППТ), определение заказчика на его разработку, согласование соответствующего технического задания;
- Формирование перечня ТПУ, определенных к реализации на территории региона, определение порядка (этапности) их формирования, а также лица ответственного за их организацию

Слайд 7 Технико-экономические показатели реализации проекта

Сургут:

Проектом предполагается строительство нового здания вокзала, конкурса и автостанции, а также реконструкция существующего здания вокзала, строительство гостиницы на 150 номеров и автопарковки на 98 машиномест.

Баланс площадей:

Наименование здания	Значение показателя, кв. м
Реконструируемое здание вокзала Сургут	4 103,6 кв. м
Проектируемое здание вокзала	5 516,7 кв. м
Конкурс	2 982,3 кв. м
Гостиница на 150 номеров	9 000,1 кв. м
Автопарковка	4 006,5 кв. м
Автостанция	582,7 кв. м
Общие внутренние площади	26 191,9 кв. м
Общие внешние площади	17 335 кв. м

Совокупный объем капитальных вложений в создание ТПУ на базе железнодорожного вокзала Сургут, согласно ОИС реконструкции вокзального комплекса Сургут, разработанного ОАО «Росжелдорпроект» в 2012 году, в прогнозных ценах составит 1,87 млрд. руб.

Проект демонстрирует низкие инвестиционные показатели:

Показатель	Значение
-------------------	-----------------

Инвестиции без учета затрат на безопасность, платформенного и путевого хозяйства, млрд.руб.	1,87
Внутренняя норма рентабельности (IRR), %	10,9
Простой срок окупаемости проекта (PP), лет	12,2
Дисконтированный срок окупаемости проекта (DPP), лет	20,8
Чистая приведенная стоимость (2012-2050) , млн. руб.	0,74

Пыть-Ях:

Проект реконструкции ВК «Пыть-Ях» предусматривает организацию комплексного транспортно-пересадочного узла на месте существующего ВК «Пыть-Ях», в т.ч.: Строительство нового здания вокзала вместимостью со встроенной автостанцией, реконструкция существующего и строительство нового пешеходных переходов, снос помещений существующего вокзала, строительство гостиницы на 50 номеров и торгового центра.

Баланс площадей:

Наименование здания	Значение показателя, кв. м
Реконструируемое здание вокзала Пыть - Ях	7 804,6 кв. м.
Проектируемое здание вокзала	5 560,0 кв. м.
Гостиница на 50 номеров	3 200,0 кв. м.
Торговый центр	1 850,0 кв. м.
Общие внутренние площади	21 150 кв. м.
Общие внешние площади	15 590 кв. м.

Совокупный объем капитальных вложений в создание ТПУ на базе железнодорожного вокзала Пыть-Ях, согласно ОИС реконструкции вокзального комплекса Пыть-Ях, разработанного ОАО «Росжелдорпроект» в 2012 году, в прогнозных ценах составит 0,7 млрд. руб.

Проект демонстрирует низкие инвестиционные показатели:

Показатель	Значение
Инвестиции без учета затрат на безопасность, платформенного и путевого хозяйства, млрд.руб.	0,7
Внутренняя норма рентабельности (IRR), %	0,19
Простой срок окупаемости проекта (PP), лет	> 35
Дисконтированный срок окупаемости проекта (DPP), лет	> 35
Чистая приведенная стоимость (NPV) ,	-0,47

млрд. руб.	
------------	--

При этом, следует принять во внимание, что дальнейшая эксплуатация указанных вокзальных комплексов без реализации предлагаемого Проекта связана с существенным увеличением затрат на поддержание комплекса и его систем в исправном состоянии; ростом затрат на эксплуатацию; нарастанием угрозы возникновения аварийных ситуаций.



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ
АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА**

**УПРАВЛЕНИЕ
Федеральной антимонопольной
службы
по Ханты-Мансийскому
автономному округу - Югре**

ул. Чехова, д. 12-А, г. Ханты-Мансийск, 628011
тел. (3467) 33-10-00, факс (3467) 33-24-74
e-mail: to86@fas.gov.ru

14.04.2015г. №05-03/ТВ-2044

Первому заместителю директора
департамента экономического
развития Ханты-Мансийского
автономного округа-Югры

В.С. Дудниченко

Мира ул., д.5, г. Ханты-Мансийск,
628006

Управление Федеральной антимонопольной службы по Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре (далее – Ханты-Мансийское УФАС России), рассмотрев проект Соглашения между Правительством Ханты-Мансийского автономного округа-Югры и ОАО «Российские железные дороги» о создании транспортно-пересадочных узлов на территории Ханты-Мансийского автономного округа-Югры (далее – Соглашение) и на основании представленных Департаментом экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа-Югры документов (а именно проекта Соглашения) считает, что реализация Соглашения приведет к недопущению, ограничению, устранению конкуренции по следующим основаниям.

Как следует из Соглашения, предметом его является определение порядка взаимодействия сторон по созданию транспортно-пересадочных узлов с развитой общественно-деловой функцией и обустроенной прилегающей территорией на территории Ханты-Мансийского автономного округа, на базе железнодорожных вокзалов Сургут и Пыть-Ях.

Следовательно, реализация данного Соглашения направлена на выполнение работ по строительству и возведению новых объектов.

Как следует из условий Соглашения, ОАО «Российские железные дороги» будет осуществлять функции заказчика при осуществлении работ по Проектам. При этом, Соглашением также предусмотрено ежегодное выделение субсидий из бюджета автономного округа в размере 50% от фактически понесенных со стороны ОАО «Российские железные дороги» затрат.

Согласно части 1 статьи 40 Федерального закона от 05.04.2013 №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Закон о контрактной системе) заказчик вправе привлечь на основе контракта специализированную организацию для выполнения отдельных функций по определению поставщика (подрядчика, исполнителя) путем проведения конкурса или аукциона.

В соответствии с частью 2 указанной статьи выбор специализированной организации осуществляется заказчиком в соответствии с Законом о контрактной системе.

Частью 3 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции), запрещается совмещение функций федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, иных органов власти, органов местного самоуправления и функций хозяйствующих субъектов, за исключением случаев, установленных федеральными законами, указами Президента Российской Федерации, постановлениями Правительства Российской Федерации, а также наделение хозяйствующих субъектов функциями и правами указанных органов, в том числе функциями и правами органов государственного контроля и надзора, если иное не установлено Федеральным законом от 1 декабря 2007 года № 317-ФЗ "О Государственной корпорации по атомной энергии "Росатом" и Федеральным законом от 30 октября 2007 года № 238-ФЗ "О Государственной корпорации по строительству олимпийских объектов и развитию города Сочи как горноклиматического курорта".

Таким образом, наделение ОАО «Российские железные дороги» функциями заказчика, будет противоречить статье 40 Закона о контрактной системе и части 3 статьи 15 Закона о защите конкуренции, поскольку реализация Соглашения направлена на предоставление преимущественных условий ОАО «Российские железные дороги» как хозяйствующего субъекта, на которого возложены функции заказчика, назначенного без проведения обязательных торгов.

В соответствии с пунктом 1 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации субсидии юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг предоставляются на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения затрат или недополученных доходов в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг.

Согласно пункту 2 части 2 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации субсидии юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг предоставляются из бюджета субъекта Российской Федерации и бюджетов территориальных государственных внебюджетных фондов - в случаях и порядке, предусмотренных законом субъекта Российской Федерации о бюджете субъекта Российской Федерации, законами субъектов Российской Федерации о бюджетах территориальных государственных внебюджетных фондов и принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации.

При этом согласно пункту 3 указанной статьи Бюджетного кодекса Российской Федерации нормативные правовые акты, муниципальные правовые акты, регулирующие предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг, должны определять: категории и (или) критерии отбора юридических лиц (за исключением государственных (муниципальных)

учреждений), индивидуальных предпринимателей, физических лиц - производителей товаров, работ, услуг, имеющих право получение субсидий; цели, условия и порядок предоставления субсидий; порядок возврата субсидий в случае нарушения условий, установленных при их предоставлении.

Таким образом, предоставление субсидий ОАО «Российские железные дороги» возможно лишь при наличии нормативно-правового акта субъекта Российской Федерации, определяющего категории и (или) критерии отбора юридических лиц индивидуальных предпринимателей, физических лиц - производителей товаров, работ, услуг, имеющих право получение субсидий.

Согласно статье 16 Закона о защите конкуренции запрещаются соглашения между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, иными осуществляющими функции указанных органов органами или организациями, а также государственными внебюджетными фондами, Центральным банком Российской Федерации или между ними и хозяйствующими субъектами либо осуществление этими органами и организациями согласованных действий, если такие соглашения или такое осуществление согласованных действий приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

Предоставление субсидий ОАО «Российские железные дороги» из бюджета автономного округа за понесенные расходы в рамках реализации Соглашения, в отсутствие нормативно-правового акта субъекта Российской Федерации, определяющего категории и (или) критерии отбора юридических лиц индивидуальных предпринимателей, физических лиц - производителей товаров, работ, услуг, имеющих право получение субсидий создаст для общества преимущественные условия на товарном рынке и приведет к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, что противоречит статье 16 Закона о защите конкуренции.

Из приведенного выше следует, что реализация Соглашения приведет к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

В случае заключения Соглашения в представленной редакции, Ханты-Мансийское УФАС России будет вынуждено принять меры антимонопольного реагирования.

Руководитель Управления

А.В. Демкин



исполнитель:
Тимиргалиев Владимир Ахатович
8(3467) 300-341