

РОСИИИФРА

ПРОСТО И ЧЕСТНО ОБ ИНВЕСТИЦИЯХ
В ИНФРАСТРУКТУРУ
И ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОМ
ПАРТНЕРСТВЕ В РОССИИ

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР



МОСКВА, 2019



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Команда Национального Центра ГЧП уже много лет развивает вместе с вами рынок государственно-частного партнерства в России. Мы для вас собираем информацию, проводим анализ, делаем оценки и прогнозы. Вместе пытаемся найти решения на актуальные вопросы. И именно от нас с вами зависит, каким будет государственно-частное партнерство в стране.

В обзоре, который вы держите в руках, мы попытались коротко отразить ситуацию с развитием мировой инфраструктуры. По России особый акцент был сделан на «Национальных проектах», которые стали программными документами для страны на ближайшие годы. Кроме того, в обзоре вы найдете анализ проектов ГЧП, которые уже реализуются или еще находятся на старте. Также мы оценили законодательную и судебную практику в сфере государственно-частного партнерства.

Издание адресовано в первую очередь представителям органов власти, но будет также полезным широкому кругу читателей, так или иначе связанных с подготовкой и реализацией проектов ГЧП.

Но самая главная наша новость в том, что мы запускаем Цифровой банк инфраструктурных и инвестиционных решений – Платформу «РОСИНФРА» (www.rosinfra.ru). Теперь вы сами в интерактивном режиме можете использовать базу данных по всем российским ГЧП проектам, общаться со специалистами отрасли, получать актуальную информацию по судебным и антимонопольным решениям, изучать различные кейсы и многое-многое другое. Оставайтесь с нами и будьте в курсе последних новостей!

Данный обзор не является документом, который может служить основанием для принятия решений о реализации проектов ГЧП, а также рекламой или офертой.

При любом цитировании настоящих материалов ссылка на АНО «Национальный Центр ГЧП» обязательна.

СОДЕРЖАНИЕ

I. РЕЙТИНГ РЕГИОНОВ	3
II. СКОЛЬКО МИР ТРАТИТ НА ИНФРАСТРУКТУРУ	6
Так ли страшен дефицит инфраструктуры? • Америка в долгу • Азиатский размах • Абсолютный лидер	
• Относительный лидер • Аутсайдер – США • Транспорт – наше все • И снова Китай • Деньги и дороги	
• Борьба за цифровой рынок • Что делать России?	
III. НАЦПРОЕКТЫ В ИНФРАСТРУКТУРНОМ РАЗРЕЗЕ	13
Транспортный перевес • Маловато будет • Про ГЧП забыли • Пока не поздно	
IV. КАК ПРАВИЛЬНО ИНВЕСТИРОВАТЬ С ГОСУДАРСТВОМ	17
Денег больше – проектов меньше • Где в ГЧП частные деньги? • Концессии впереди • Транспорт против коммуналки • Концессии и ГЧП вместе • Что скрывается за квази-ГЧП? • Есть ли потенциал ГЧП?	
V. ПРИМЕНЕНИЕ И ДОНАСТРОЙКА ПРАВИЛ ИГРЫ	25
ТОП-4 законодательных нововведений • ТОП-5 законопроектов в сфере ГЧП • Экспресс-обзор судебной практики • Под пристальным надзором • Прокурорское лидерство	

РЕЙТИНГ РЕГИОНОВ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ГЧП 2018–2019



В настоящем разделе приведены основные итоги расчета рейтинга российских регионов по уровню развития государственно-частного партнерства на начало 2019 года. Показатель «Уровень развития ГЧП», рассчитываемый при составлении рейтинга, используется при определении текущих показателей эффективности деятельности высших должностных лиц субъектов Российской Федерации¹, а также является составной частью национального рейтинга инвестиционной привлекательности субъектов РФ, формируемого Агентством стратегических инициатив.

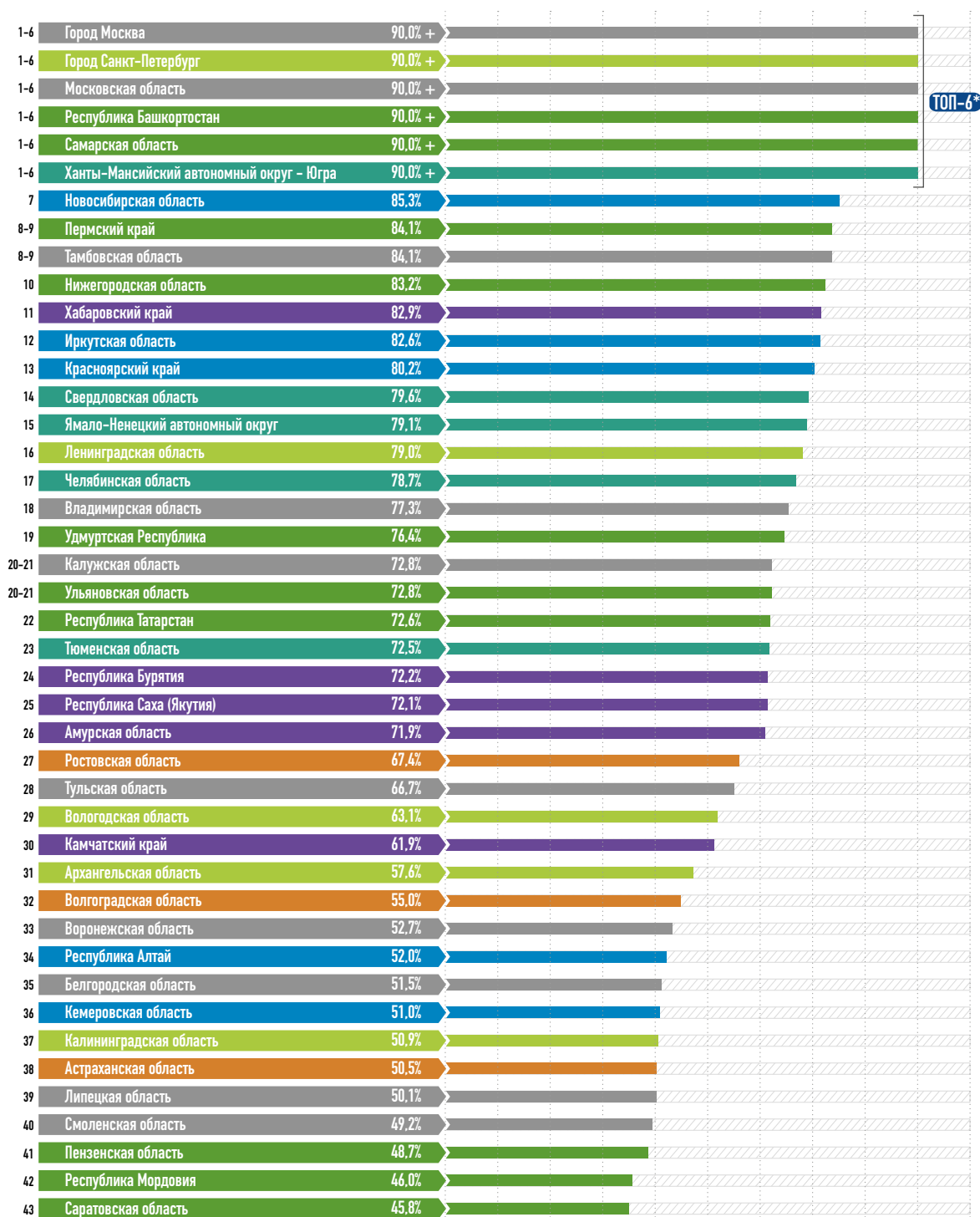
Значение показателя «Уровень развития сферы государственно-частного партнерства в субъекте Российской Федерации» определяется в соответствии с методикой, утвержденной Минэкономразвития России², на основе оценки значений составляющих его факторов:

- » развитие институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства;
- » нормативно-правовое обеспечение сферы государственно-частного партнерства;
- » опыт реализации проектов государственно-частного партнерства.

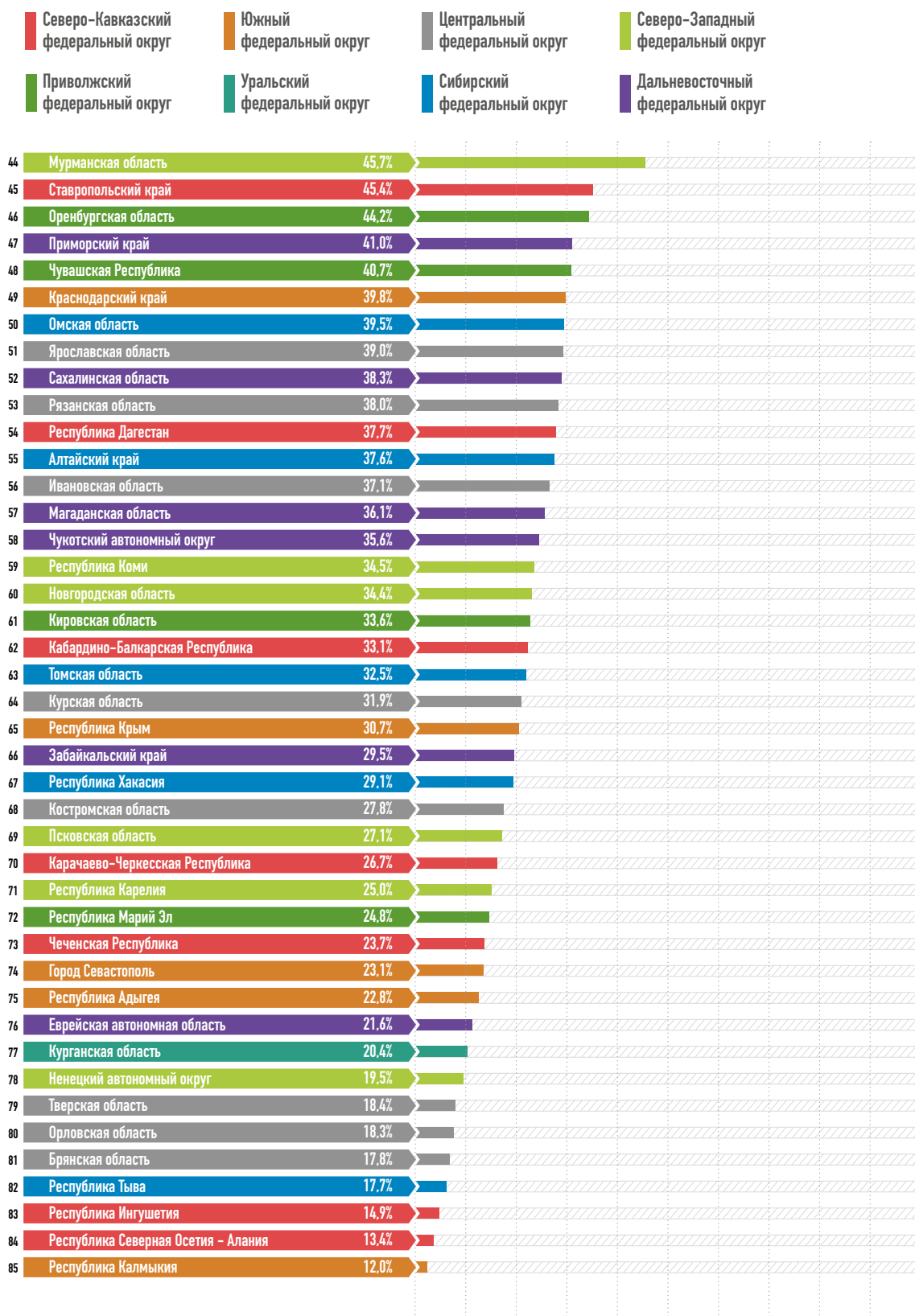
1 В соответствии с распоряжением правительства России от 10.04.2014 № 570-р.

2 Приказ Минэкономразвития России от 14.05.2014 № 266.

РЕЙТИНГ РЕГИОНОВ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ГЧП



* Регионы, занявшие первое место, расположены в алфавитном порядке



СКОЛЬКО МИР ТРАТИТ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

На чем вы сегодня добирались на работу? На общественном транспорте? На автомобиле? Или может быть пешком?

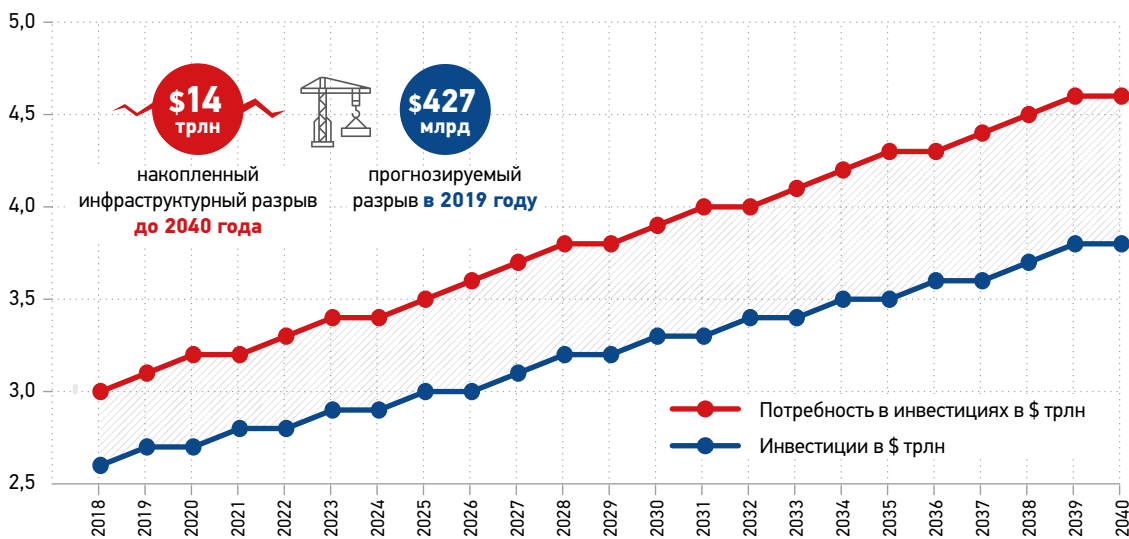
Каждый день мы пользуемся дорогами, зданиями, системами коммуникации и другими объектами, обеспечивающими существование нашего общества. Но сколько все это стоит? А сколько должно? Обычно мы не задаем себе таких вопросов, потому что воспринимаем инфраструктуру как нечто данное и... бесплатное.

Давайте поменяем угол зрения. Сколько можно заработать на инфраструктуре?

В последние годы благодаря накопленному эффекту и интеграции IT-инфраструктуры и транспорта появились такие гиганты как Amazon и Alibaba. Капитализация Amazon в 2018 году достигла **\$1 трлн**, а ее основатель Джефф Безос стал самым богатым человеком в мире. А ведь этой компании не было еще 30 лет назад.

Так что, как минимум один человек точно знает, сколько стоит инфраструктура для его компании.

ДИНАМИКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В МИРЕ ДО 2040 ГОДА



Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

ТАК ЛИ СТРАШЕН ДЕФИЦИТ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Дефицит в инфраструктуре был, есть и будет всегда. Очевидно, что государства его не закроют никогда и он будет только нарастать. Это все в теории. Но практика показывает, что идеальная инфраструктура и не нужна. Бизнес нашел ниши на стыке разных отраслей, которые даже с дефицитом финансирования дают гигантский эффект.

\$14 трлн (!) не хватает миру на покрытие инфраструктурных потребностей до 2040 года — из года в год нас пугают этой цифрой. Только на этот год миру не хватает **\$427 млрд**. Цифра кажется огромной. Но сколько

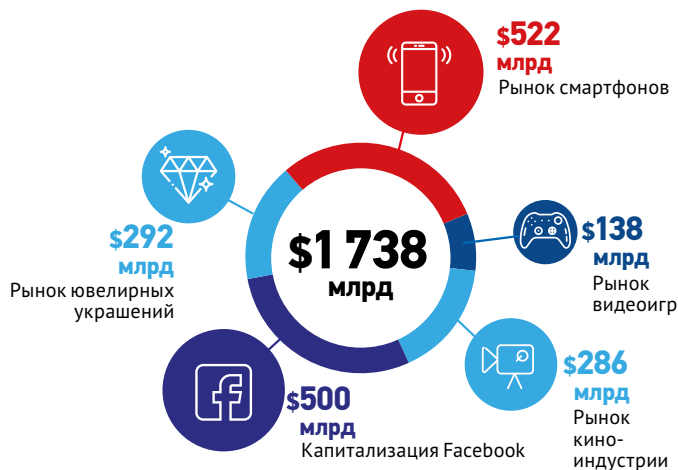
это: много или мало? Чтобы сравнить, мы посмотрели на другие рынки.

Ежегодно люди тратят на кинотеатры, телешоу, сериалы, видеоигры столько же! А объем рынка смартфонов, на которые люди ежегодно тратят более **\$500 млрд** превышает весь мировой инфраструктурный дефицит. Капитализация соцсети Facebook оценивается в **\$500 млрд**.

И это — рынки без госучастия.



Инфраструктурный разрыв за 2019 год



Источник: данные Global Infrastructure Hub, [statista.com](https://www.statista.com), [prnewswire.com](https://www.prnewswire.com), [ycharts.com](https://www.ycharts.com), [newzoo.com](https://www.newzoo.com)

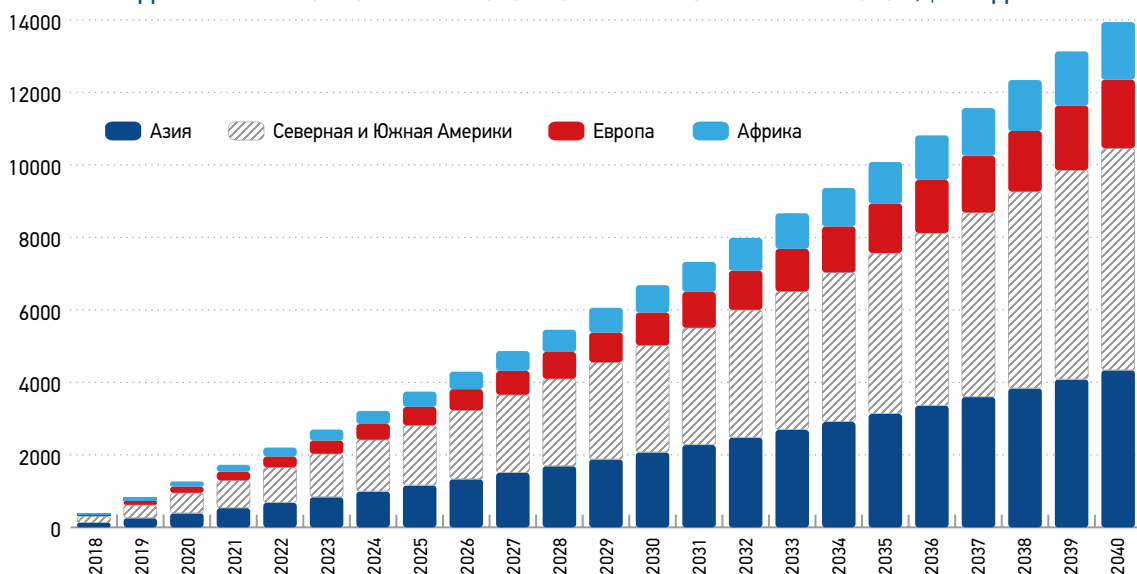
АМЕРИКА В ДОЛГУ

Но кто же больше других недоинвестирует в инфраструктуру? Логика говорит, что это должны быть регионы с нехваткой средств. Но так ли это?

Лидерами среди макрорегионов по инфраструктурному дефициту является Северная и Латинская Америки. Азия занимает второе место, а затем идут Африка и Европа. На два последних региона приходится меньше трети от общего мирового дефицита.

При этом главным виновником инфраструктурного дефицита в обеих Америках является, как ни странно, США. Несмотря на то, что Штаты самая богатая страна, с инфраструктурой у них не все в порядке. Не даром основной пункт программы президента Дональда Трампа — активное инвестирование в дороги, мосты и проч. инфраструктуру.

ДИНАМИКА ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗРЫВА НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ, \$ МЛРД



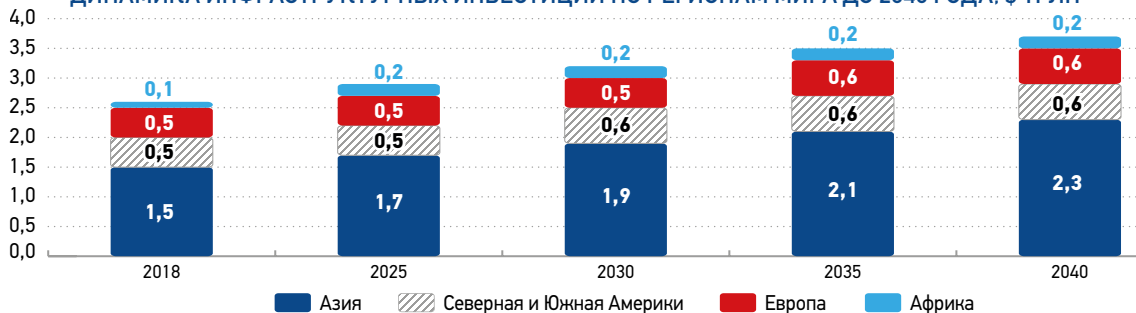
Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

АЗИАТСКИЙ РАЗМАХ

Хотя на Азию и приходится большой дефицит инвестиций, этот регион вкладывает больше всех остальных вместе взятых. В Азии на инфраструктуру в год тратят **в три раза больше**, чем в Европе или в обеих Америках, и в **15 раз больше**, чем в Африке.

При этом Азия — единственный регион, который планирует до 2040 года существенно увеличить траты на инфраструктуру — в **1,5 раза**.

ДИНАМИКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ПО РЕГИОНАМ МИРА ДО 2040 ГОДА, \$ ТРЛН



Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

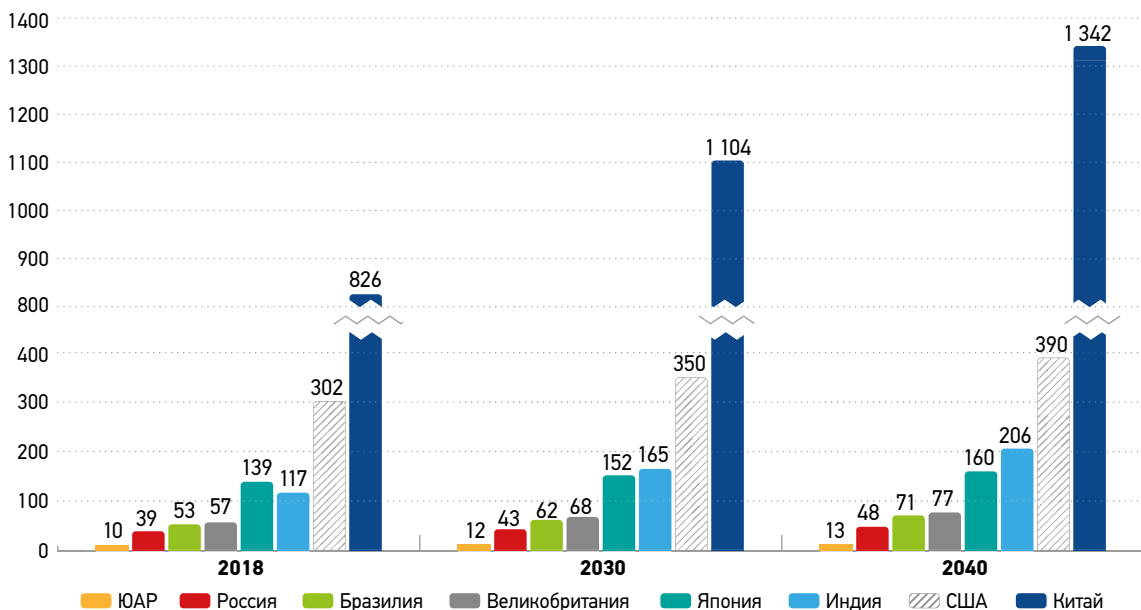
АБСОЛЮТНЫЙ ЛИДЕР

Главным драйвером в Азии несомненно является Китай. Сейчас страна тратит на инфраструктуру в **2,7 раза больше**, чем США. К 2040 году этот разрыв увеличится до **3,4 раз**.

А где же находится Россия? Наше государство инвестирует в инфраструктуру существенно меньше, чем,

например, такая развитая страна как Япония, которая сопоставима с нами по численности населения, но меньше по площади в **45 тыс. раз!** Среди стран БРИКС, Россия обгоняет только ЮАР, но существенно отстает от Бразилии и Индии.

ДИНАМИКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ДО 2040 ГОДА, \$ МЛРД



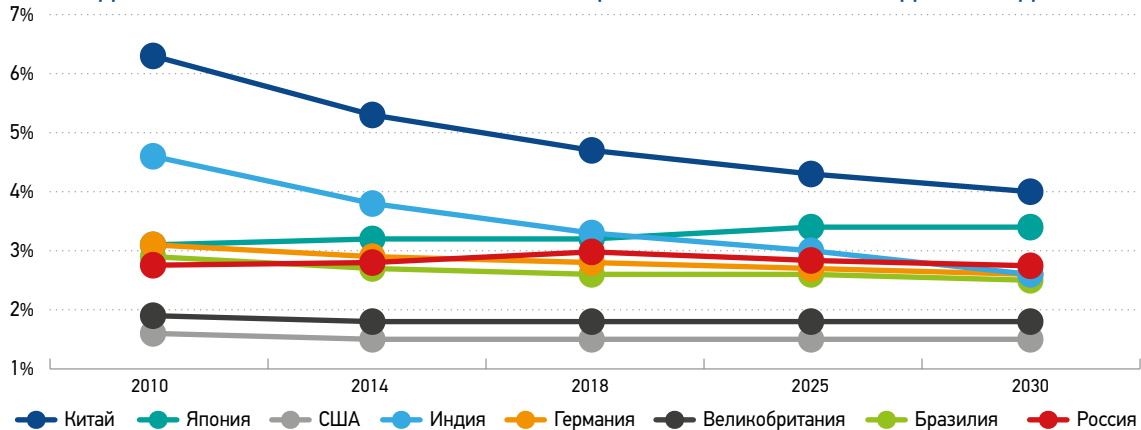
Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

ОТНОСИТЕЛЬНЫЙ ЛИДЕР

По отношению к внутреннему валовому продукту Китай тоже является лидером: его расходы на инфраструктуру составляют **6 %** от ВВП. А вот США

не на втором, и даже не на третьем месте — страна тратит на инфраструктуру менее **2 %** от ВВП. В России расходы по этому показателю выше.

ДИНАМИКА ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ ПО ОТНОШЕНИЮ К ВВП ДО 2040 ГОДА



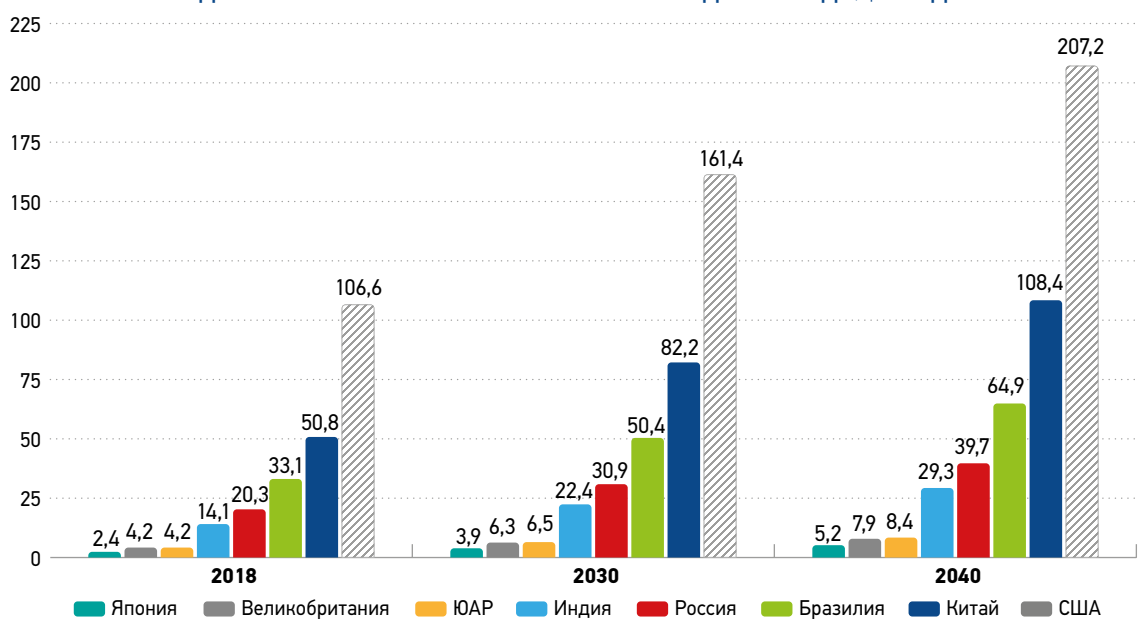
Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

АУТСАЙДЕР — США

Как это ни странно, но по дефициту финансирования инфраструктуры США действительно всех опережает. Непокрытая потребность в инфраструктуре в США **вдвое больше**, чем в Китае. А у России дефицит

финансирования выше, чем у Индии, где проживает в **10 раз больше** людей.

ДИНАМИКА ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗРЫВА ДО 2040 ГОДА, \$ МЛРД

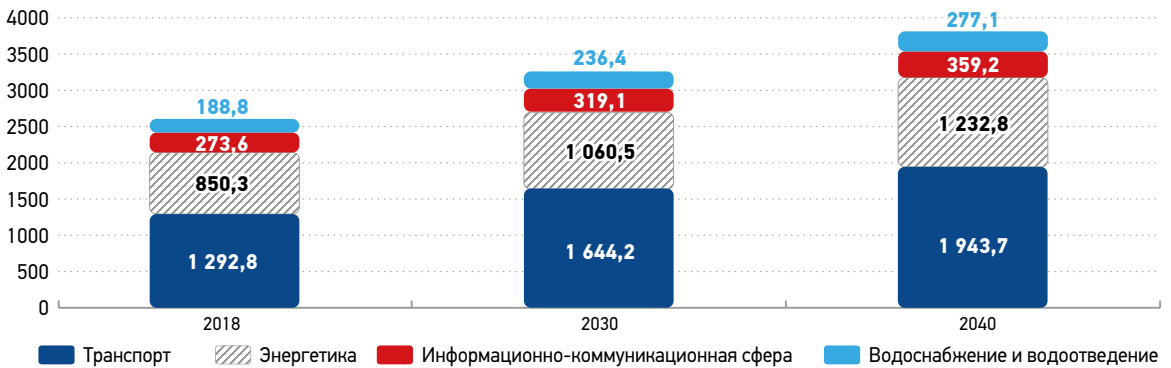


Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

ТРАНСПОРТ — НАШЕ ВСЕ

Слово «инфраструктура» у большинства людей ассоциируется с транспортом. И правильно. Во-первых, исторически инвестиции в транспортный сектор были залогом успеха экономики. Во-вторых, даже сейчас половина всех мировых инфраструктурных расходов — транспортные. В год на дороги, мосты, аэропорты, порты и другие транспортные объекты в мире тратится **\$1,3 трлн**. А в 2040 году расходы вырастут до почти **\$2 трлн**.

Инвестиции в энергетику занимают второе место. А вот, например, ИТ-инфраструктура все еще занимает относительно небольшую долю в общих расходах: в пять раз меньше, чем на транспорт. Несмотря на активное проникновение информационно-телекоммуникационных технологий в нашу жизнь, в масштабе всей инфраструктуры ИКТ-сфере еще расти и расти.

ГЛОБАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ОСНОВНЫЕ ОТРАСЛИ ИНФРАСТРУКТУРЫ В \$ МЛРД

Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

И СНОВА КИТАЙ

Поднебесная занимает лидирующие места по всем направлениям инфраструктуры: в транспорте, энергетике, ИТ, водоснабжении и водоотведении. В тройку лидеров по разным отраслям входят Индия, США, Япония.

Россия же ни по одной отрасли не попадает даже в топ-10. Хуже всего дела обстоят в водоснабжении и водоотведении. По инвестициям в транспорт Россия занимает 11 строчку.

РЭНКИНГ СТРАН ПО ОБЪЕМУ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В ОТРАСЛИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ТРАНСПОРТ	ЭНЕРГЕТИКА	ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННАЯ СФЕРА	ВОДОСНАБЖЕНИЕ И ВОДООТВЕДЕНИЕ
1) Китай	1) Китай	1) Китай	1) Китай
2) США	2) США	2) Япония	2) Япония
3) Япония	3) Индия	3) США	3) Индия
...
10) Италия	14) Испания	11) Австралия	24) Мексика
11) Россия	15) Россия	12) Россия	25) Россия
12) Республика Корея	16) Таиланд	13) Мексика	26) Аргентина

Источник: расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных Global Infrastructure Hub

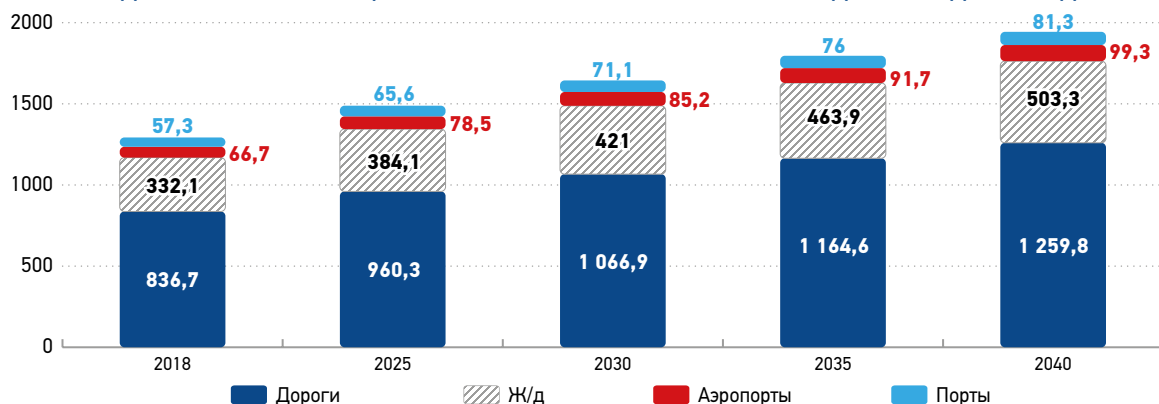
ДЕНЬГИ И ДОРОГИ

Автодороги обходятся миру дороже всего. На их строительство и ремонт расходуется больше, чем на железные дороги, порты и аэропорты вместе взятые.

При этом через 20 лет картина не изменится. Расходы на автодороги вырастут в **1,5 раза**, до **\$1,3 трлн.**

На втором месте по тратам находятся железные дороги – **\$332 млрд.** Расходы на аэропортовую и портовую инфраструктуру до 2040 года не превысят **\$100 млрд** по каждой отдельно.

ДИНАМИКА ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ДО 2040 ГОДА, \$ МЛРД



Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

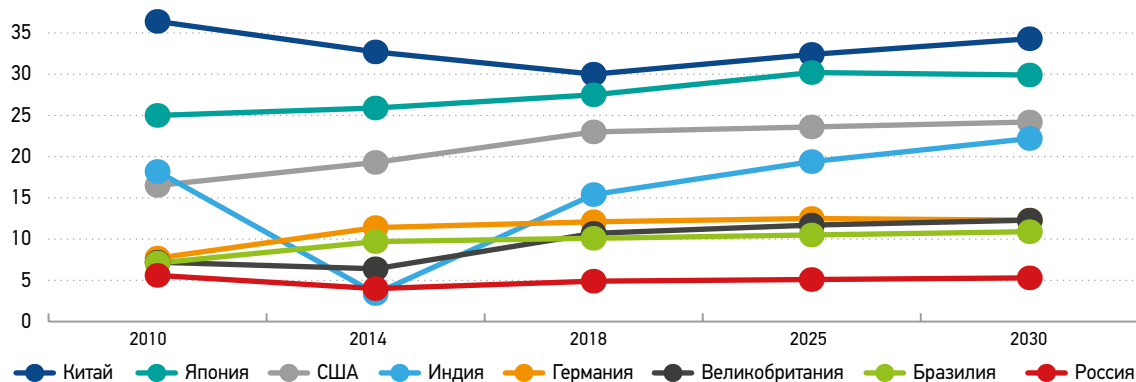
БОРЬБА ЗА ЦИФРОВОЙ РЫНОК

Для современного человека ИТ-инфраструктура стала неотъемлемой частью жизни. В мире появились целые направления бизнеса, основой для которого стала ИТ-инфраструктура. Из десяти самых дорогих компаний мира – семь занимаются бизнесом, напрямую связанным с информационными технологиями. Лидером по расходам на ИТ-инфраструктуру является Китай, чьи корпорации Tencent и Alibaba входят

в ТОП-10. Страна в 2018 году потратила на эти цели **\$30 млрд.**

Расходы России в шесть раз ниже – **\$5 млрд.** Япония, примерно с такой же численностью населения, тратит **в пять раз больше.** В то же время, отставание России от лидеров невелико, и есть шансы побороться за новый рынок.

ДИНАМИКА СТРАНОВЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ (2010-2030 ГГ.), \$ МЛРД



Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

ЧТО ДЕЛАТЬ РОССИИ?

Сейчас наша страна тратит на инфраструктуру **2,8 %** от ВВП, а должна **4,2 %**¹. А к 2024 году траты должны достичь **5 %**, чтобы не было дефицита. В абсолютных цифрах — стране нужно за шесть лет потратить **25,9 трлн** руб. Инвестиции всех нацпроектов составляют **25,7 трлн** руб. Из них на инфраструктуру, по экспертным оценкам, может быть направлено около **15,3 трлн** руб.

Дефицит — **10,6 трлн** руб.

Однако, как показывает анализ зарубежной практики, сам по себе дефицит нестрашен: он есть у всех стран — богатых и бедных, больших и не очень. Главное — правильно распорядится теми ресурсами, которые есть.

**НАКОПЛЕННАЯ ПРОГНОЗНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В ИНВЕСТИЦИЯХ РОССИИ ПО ОТРАСЛЯМ ДО 2024 ГОДА
В ТРЛН РУБ.**

17,8

Транспорт


5,5

Энергетика


2

Информационно-коммуникационная сфера


0,5

Водоснабжение и водоотведение

ВСЕГО 25,9

Источник: расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных Global Infrastructure Hub, Росстата России, Банка России

1 Расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных Global Infrastructure Hub, Росстата России, Банка России.

НАЦПРОЕКТЫ
В ИНФРАСТРУКТУРНОМ
РАЗРЕЗЕ



НАЦПРОЕКТЫ В ИНФРАСТРУКТУРНОМ РАЗРЕЗЕ

ТРАНСПОРТНЫЙ ПЕРЕВЕС

Основные стратегические документы, на базе которых в ближайшие годы будет развиваться наша инфраструктура – это национальные проекты. Всего их 13, общей стоимостью **25,7 трлн руб.**, из которых внебюджетных средств – **7,7 трлн руб.**

По сути нацпроект – это комплексная программа по основным сферам деятельности: транспорту, образованию, экологии, демографии, жилью и т. д.

В каждый нацпроект входят несколько федеральных проектов (всего – 76), которые в свою очередь делятся на задачи (общим числом почти в 2 тысячи). Сложно? В интерактивном дайджесте мы структурировали эту информацию, чтобы вы смогли построить графики по различным критериям.

Самый крупный нацпроект – план развития магистральной инфраструктуры или по-простому Магистральный план. Его общий бюджет **6,4 трлн руб.**

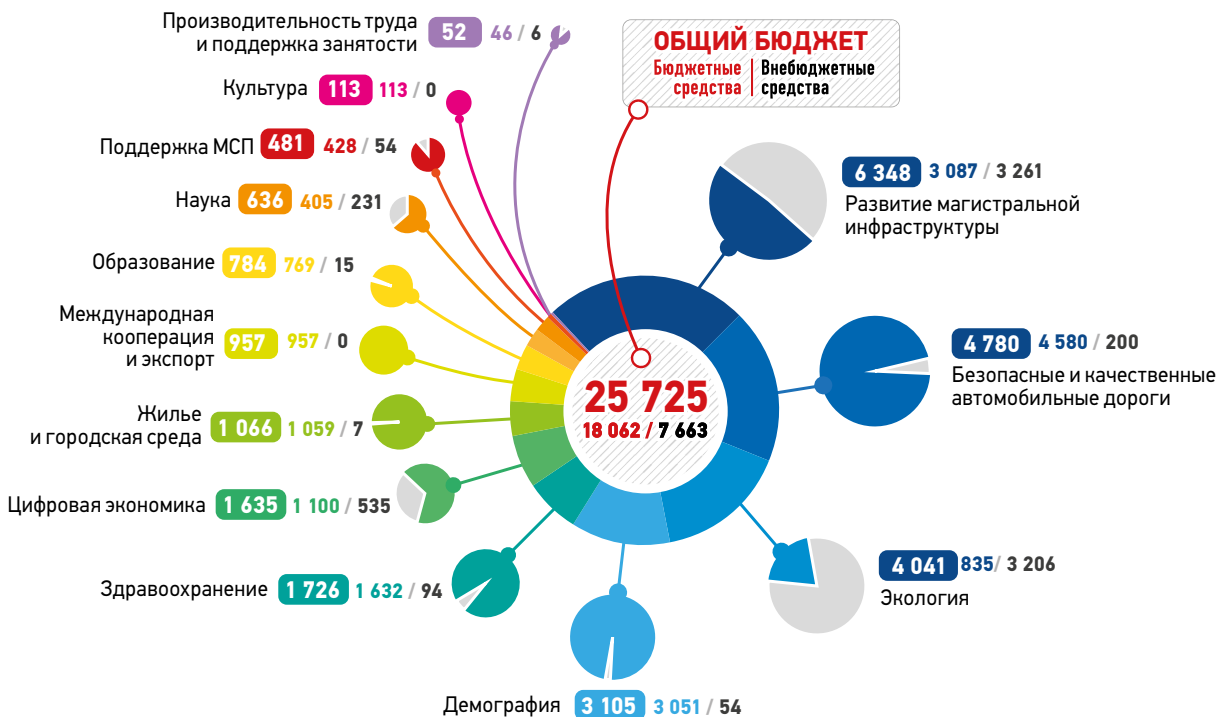
Этот нацпроект касается железных и автомобильных дорог, аэропортовой и портовой инфраструктуры, судостроения, логистики и т. д.

Вторым по объему инвестиций является нацпроект Безопасные и качественные автомобильные дороги (бюджет **4,8 трлн руб.**). Нацпроекты «Экология» и «Демография» оцениваются в **4** и **3,1 трлн руб.**, соответственно.

На эти четыре нацпроекта приходится **71 %** инвестиций от общего бюджета нацпроектов.

Часть из указанных мероприятий в данных нацпроектах уже реализовывалась в рамках других документов. Но для удобства исполнения «майского указа» Президента все задачи структурировали в нацпроекты. Список проектов уже окончательно утвержден? Нет. Даже те идеи, которые попали в национальные проекты еще могут быть исключены.

ФИНАНСОВАЯ СТРУКТУРА НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ. МЛРД РУБ.



МАЛОВАТО БУДЕТ

Однако, не все средства нацпроектов – это инфраструктура. По экспертным оценкам, непосредственно на развитие инфраструктуры может быть направлено только **15,3 трлн** руб.

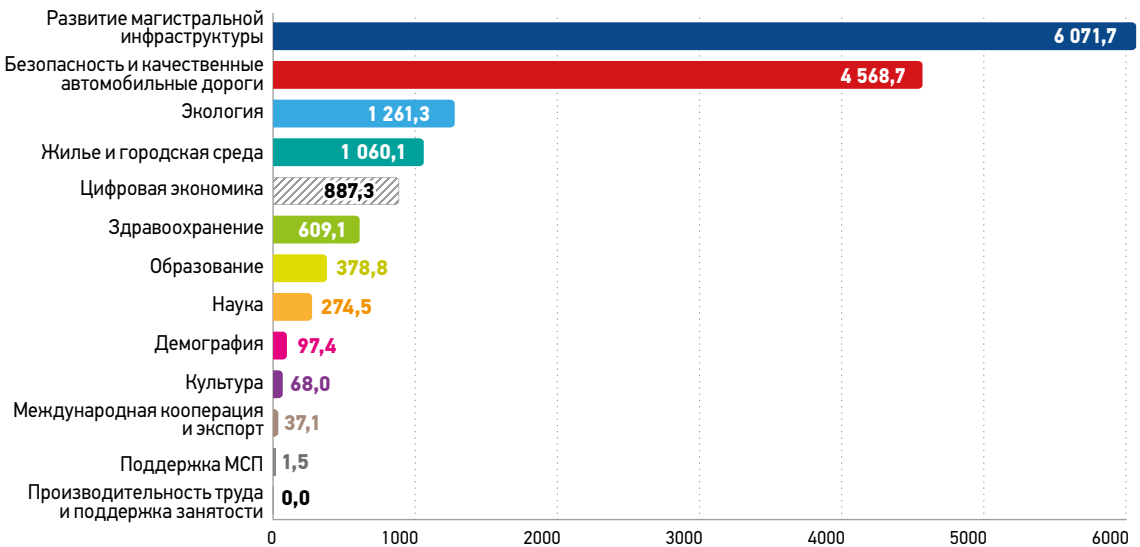
Самая большая доля придется на транспорт: Магистральный план и «Безопасные автодороги» дают **10,6 трлн** руб.

Остальные **4,7 трлн** руб. распределяются на ИКТ, социальную сферу и коммуналку.

По оценкам Global Infrastructure Hub Россия до 2024 года должна потратить на транспорт **17,8 трлн** руб.

То есть не хватает **7,2 трлн** руб. А в целом недофинансирование по на всю инфраструктуру в России до 2040 года составит **10,6 трлн** руб. Но как мы увидели в первой главе, дефицит вообще и дефицит на транспорте в частности – это нормальное явление для всех экономик мира. Главное, выбрать эффективные, а не эффектные проекты.

Но все-таки, как можно сократить имеющийся инфраструктурный дефицит?

ВКЛАД НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ (2019-2024), МЛРД РУБ.

Источник: расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных Правительства Российской Федерации

ПРО ГЧП ЗАБЫЛИ

Учитывая нехватку бюджетных средств, логично предположить, что следует активно использовать механизмы государственно-частного партнерства. Но про ГЧП в структуре нацпроектов как будто вовсе забыли. Конечно, в нацпроектах есть внебюджетные источники. Но, во-первых, это средства госкомпаний, например, РЖД или Росатома, а во-вторых, даже если речь о деньгах «обычного» частного инвестора, это еще не означает, что будут использованы механизмы ГЧП.

Все проекты можно разбить на две группы. **Первая** – финансируемые напрямую из федерального бюджета. **Вторые** – финансируемые из бюджетов субъектов, в том числе с использованием межбюджетных трансфертов из федерального бюджета. Ни в первой, ни во второй группе нет четких правил по расходованию средств через механизмы ГЧП. Скорее наоборот, пра-

вила прописаны в логике прямых бюджетных инвестиций (проще говоря в логике «госзаказа»):

Формулировки (касается большинства нацпроектов). Текст правил не отражает особенности предоставления денежных средств на проекты ГЧП даже в тех случаях, когда в самих федеральных проектах планируется достичь показатели нацпроектов с помощью механизмов ГЧП.

Целевое направление средств. Зачастую мероприятия, на которые направляются средства в рамках правил, сформулированы не в терминологии законодательства о ГЧП. Например, правила для нацпроекта «Образование» подразумевают под собой институт

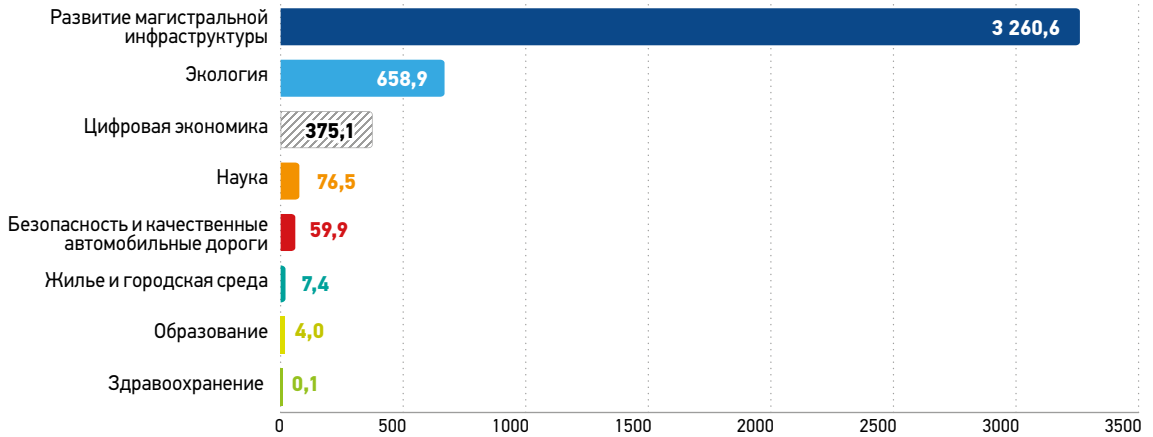
госзаказа, что влечет риск невозможности направления данных средств на проекты ГЧП.

Бюджетное планирование. Сроки, которые заложены для софинансирования в рамках правил, не соответствуют особенностям запуска и реализации проектов ГЧП. Негибкость инструментов бюджетного планирования, как по нацпроекту «Культура», ограничивается направлением денежных средств только на финансовый год и (или) плановый период без учета возможности превышения срока действия утвержденных лимитов бюджетных обязательств. Более того, для проектов ГЧП характерна ситуация, когда субъект РФ должен понимать, будет ли софинансиро-

вание из федерального центра, до того как взять на себя существенные расходные обязательства (то есть еще на стадии конкурсного отбора частного партнера и заключения соответствующего соглашения).

Оценка расходов. Большинство правил предусматривает, что субъект РФ должен отчитаться за полученные средства в тот же год, достигнуть определенных KPI. Например, как по нацпроекту «Экология». Однако в рамках СГЧП и концессий это невозможно, так как предынвестиционная и инвестиционная фаза таких проектов как правило составляет более 2-х лет.

ОБЪЕМЫ ВНЕБЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ (2019-2024), МЛРД РУБ.



Источник: расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных Правительства Российской Федерации

ПОКА НЕ ПОЗДНО

Приятные исключения все же имеются. Например, строительство угольного терминала в порту Лавна, концессию по которому уже заключили. По такому же механизму может быть построен еще один терминал в Тамани. Но это в буквальном смысле капля в море. Эти проекты изначально структурировались под заключение концессионных соглашений.

Чтобы механизмы ГЧП все же массово заработали в рамках нацпроектов, нужно для начала создать прозрачные и понятные правила для их финансирования.

Начать можно с общего:

» выделить в отдельную группу иные межбюджетные трансферты, которые могут пойти на реализацию именно в рамках механизмов ГЧП (это важно, учи-

тывая, что такие проекты обладают своими особенностями бюджетного планирования);

» сформировать отдельный порядок предоставления иных межбюджетных трансфертов для финансирования проектов ГЧП, который бы учитывал особенности их конкурсных процедур, сроков реализации и отчетности по KPI.

При этом стоит отметить, что есть и нацпроекты почти без заявленных внебюджетных средств: здравоохранение, образование. То есть в рамках данных программных документов ставка на ГЧП не делается в принципе. При этом в России уже накоплен неплохой опыт ГЧП именно в этих сферах.

КАК ПРАВИЛЬНО
ИНВЕСТИРОВАТЬ
С ГОСУДАРСТВОМ



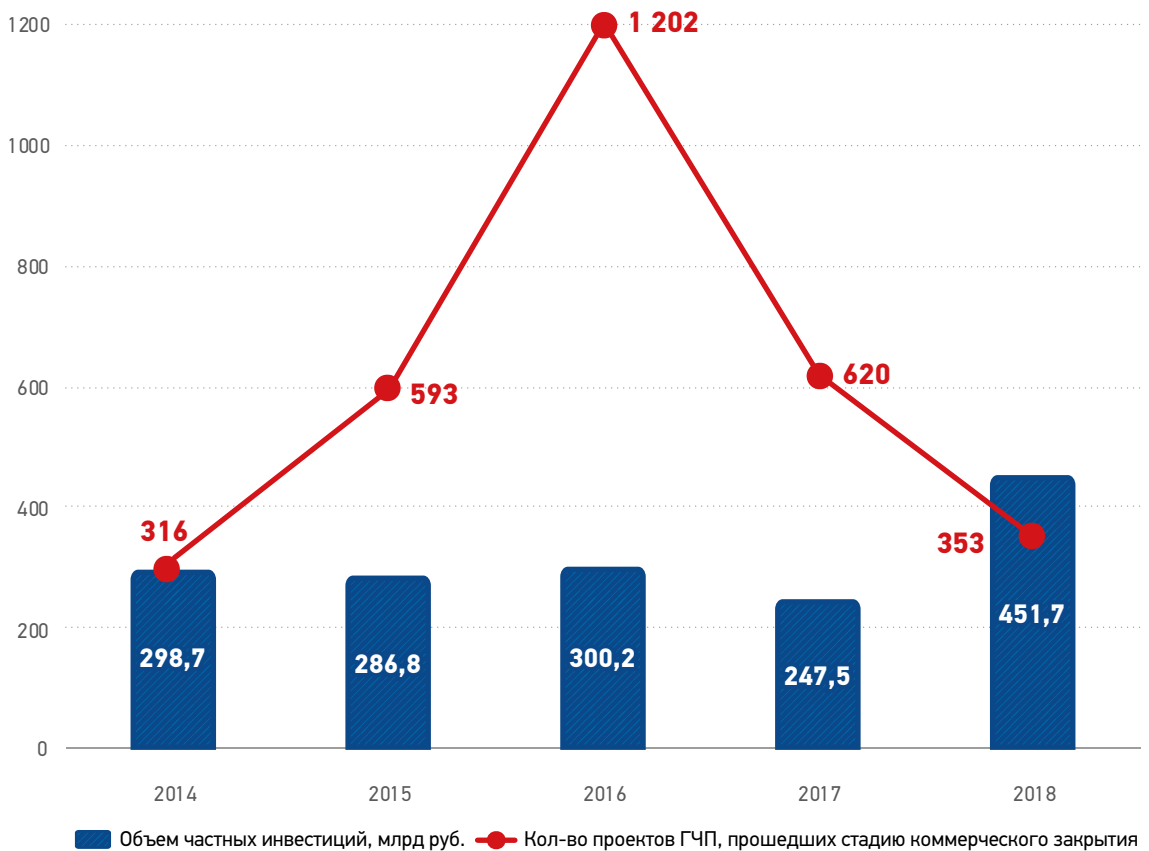
КАК ПРАВИЛЬНО ИНВЕСТИРОВАТЬ С ГОСУДАРСТВОМ

ДЕНЕГ БОЛЬШЕ — ПРОЕКТОВ МЕНЬШЕ

Именно так можно коротко описать рынок ГЧП в 2018 году. Анализ показывает, что за прошедший год **353 проекта** с использованием механизмов ГЧП прошли стадию коммерческого закрытия (были заключены соответствующие соглашения/договоры/контракты), что в полтора раза меньше, чем годом ранее. Зато объем частных инвестиций, напротив, вырос:

451,7 млрд руб. в 2018 году, против **247,5 млрд руб.** в 2017 году. При этом надо отметить, что такой рост произошел в основном за счет двух мега-строек – железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино (**126,6 млрд руб.** частных инвестиций) и Северного широтного хода (СШХ, **103 млрд руб.**).

КОЛИЧЕСТВО ПРОЕКТОВ ГЧП, ПРОШЕДШИХ СТАДИЮ КОММЕРЧЕСКОГО ЗАКРЫТИЯ
В СООТВЕТСТВУЮЩЕМ ГОДУ, И ОБЪЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭТИХ ПРОЕКТАХ ПО ГОДАМ

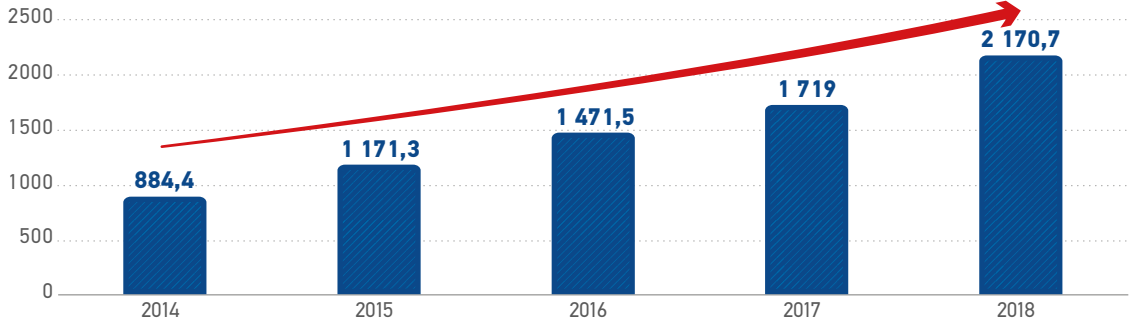


Источник: уточненные данные и расчеты Национального Центра ГЧП по итогам сбора данных для Платформы «РОСИНФРА»

В целом же, в России сейчас реализуется (за вычетом завершенных проектов) 3 422 законтрактованных ГЧП-проекта с общим объемом частных инвестиций – 2 182 млрд руб. И это не так уж и мало. Например, в Китае на конец 2018 года в стадии реализации на-

ходился 4 691 проект ГЧП, правда с большим объемом законтрактованных инвестиций \$1 трлн. А в Казахстане – 473 проекта на сумму 90 млрд руб.

ЗАКОНТРАКТОВАННЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ЧАСТНЫХ ПАРТНЕРОВ В ПРОЕКТАХ ГЧП, ПО ГОДАМ НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ



Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

ГДЕ В ГЧП ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ?

Если отвечать просто — деньги в крупных проектах. 92 % всех частных инвестиций в проектах ГЧП приходится на проекты дороже 1 млрд руб. При этом в количественном выражении таких проектов всего 193 или 6 % от общего числа. Такие пропорции сохраняются уже не один год, и вряд ли стоит ожидать, что картина изменится. Инвесторам и банкам интереснее вкладыв-

ать деньги в крупные стройки. Укрупнение проектов происходит и в отраслях, где традиционно инвестиции были небольшими (иногда с объемом <1 млн руб.): теплоснабжении, водоснабжении, благоустройстве общественных пространств, социальной-бытовом обслуживании населения, туризме и пр.

СТРУКТУРА РЫНКА ГЧП ПО КАТЕГОРИИ ПРОЕКТОВ СВЫШЕ 1 МЛРД РУБ. ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

ОБЪЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ, млрд руб.

Проекты ГЧП,
свыше 1 млрд руб.



Остальные проекты



Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

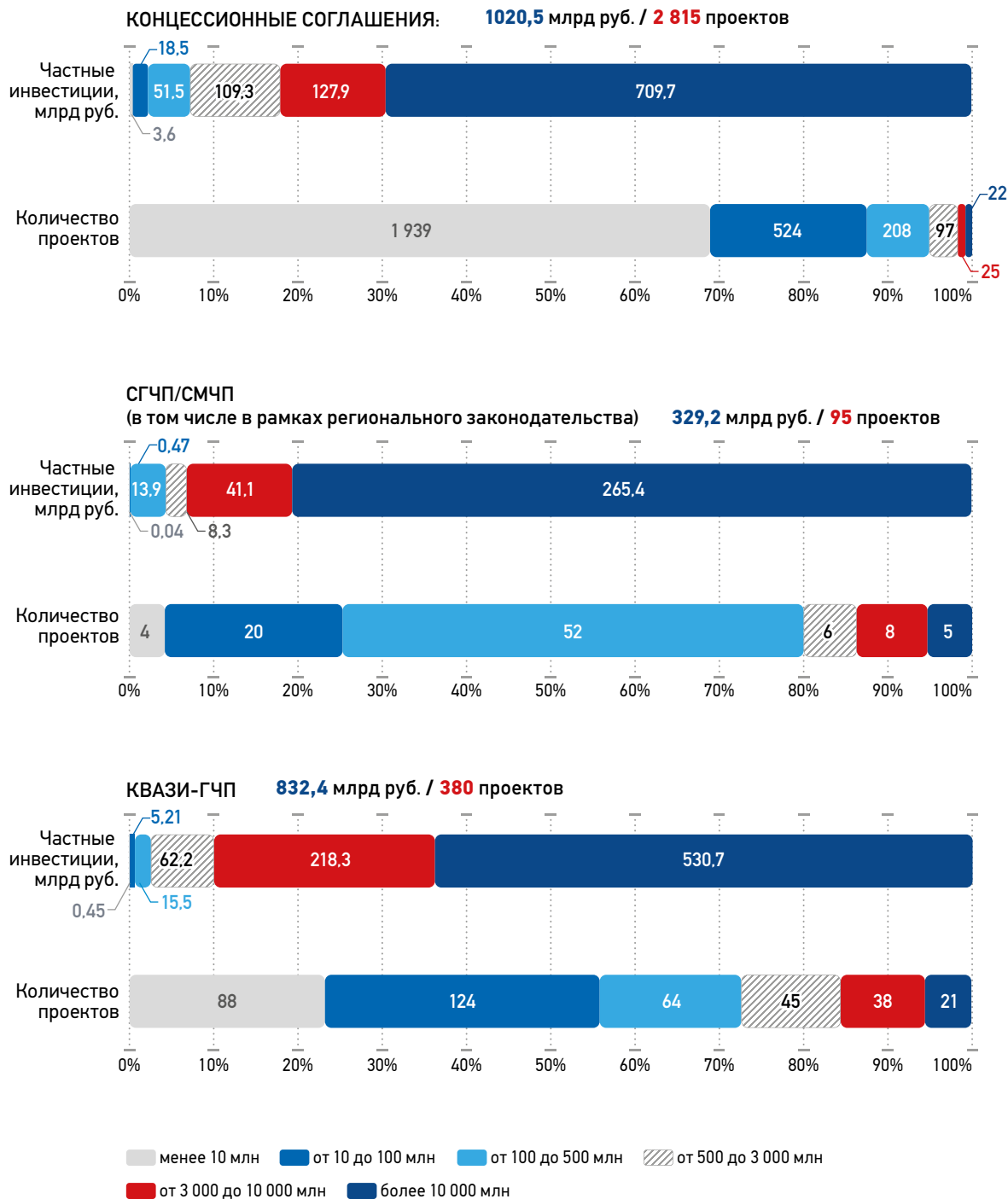
КОНЦЕССИИ ВПЕРЕДИ

Все механизмы ГЧП мы условно разделили на три группы: концессии, СГЧП/СМЧП и квази-ГЧП, куда мы отнесли контракты жизненного цикла по 44-ФЗ, инвестсоглашения, аренду с инвестобязательствами и другие формы «неклассического» ГЧП.

Львиную долю как по объему, так и по количеству проектов занимают концессии. В стране 2 815 проектов реализуется по концессионным соглашениям

(85 % от общего количества проектов), с общим объемом частных инвестиций в размере 1 трлн руб. (47 % от общего объема). На квази-ГЧП приходится 12 % по количеству проектов и 38 % по инвестициям. А вот СГЧП/СМЧП, в том числе в рамках регионального законодательства — самые молодые и пока только набирающие популярность формы (3 % по количеству и 15 % по инвестициям).

СТРУКТУРА РЫНКА ГЧП ПО ОСНОВНЫМ ФОРМАМ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ И КАТЕГОРИЯМ ОБЪЕМА ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ



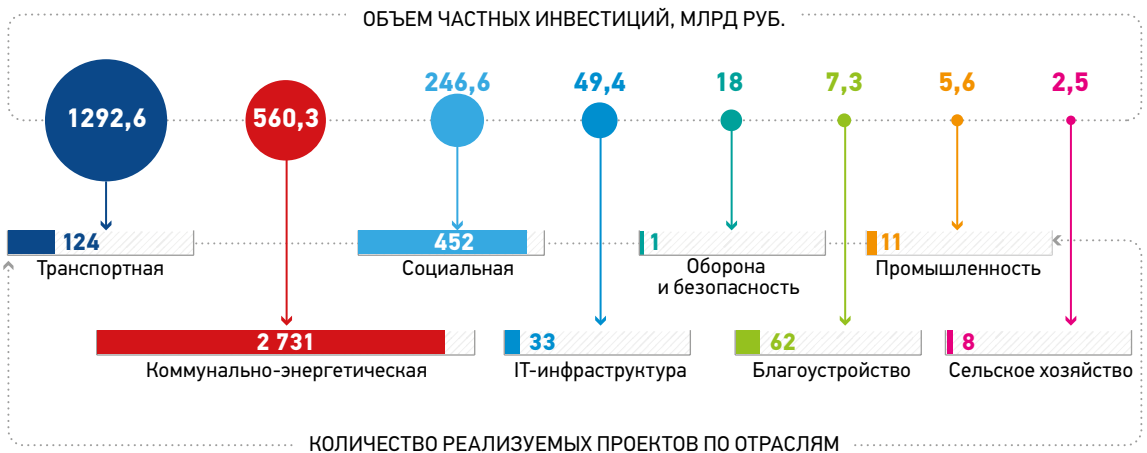
Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

ТРАНСПОРТ ПРОТИВ КОММУНАЛКИ

Итак, больше всего частных денег в концессиях и в проектах более 1 млрд руб. Но в каких именно отраслях? Есть два лидера – транспорт и коммунально-энергетическое хозяйство. Транспорт лидирует по объему инвестиций. На отрасль приходится 59 % от общих инвестиций или 1,3 трлн руб. При этом по количеству проектов на транспортную отрасль приходится всего 4 %!

А в коммунально-энергетическом хозяйстве все наоборот. 80 % или 2 731 проект приходится именно на этот сектор, хотя в денежном выражении это всего лишь четверть от общего объема. Проще говоря, коммунально-энергетические проекты – мелкие и безденежные. За деньгами – в транспортную отрасль. Исключение – оборона и безопасность. Один проект (ПЛК «Архангельск»), но за 18 млрд руб., что в среднем выше, чем по всем другим отраслям.

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА РЫНКА ГЧП ПО ОБЪЕМУ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ И КОЛИЧЕСТВУ РЕАЛИЗУЕМЫХ ПРОЕКТОВ



Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

КОНЦЕССИИ И ГЧП ВМЕСТЕ

Здесь все просто. Эти формы государственно-частного партнерства регулируются двумя федеральными законами – 115-ФЗ и 224-ФЗ. Концессия вообще один из самых старых механизмов ГЧП в стране. По концессионным соглашениям в России фактически произошло становление железнодорожной отрасли в XIX веке. Даже Советский Союз вплоть до 1937 года использовал концессии для развития экономики.

В наши дни больше всего концессионных соглашений и соглашений ГЧП в транспортной отрасли: 828 млрд руб. частных инвестиций. На втором месте коммунально-энергетическая отрасль – 343 млрд руб.

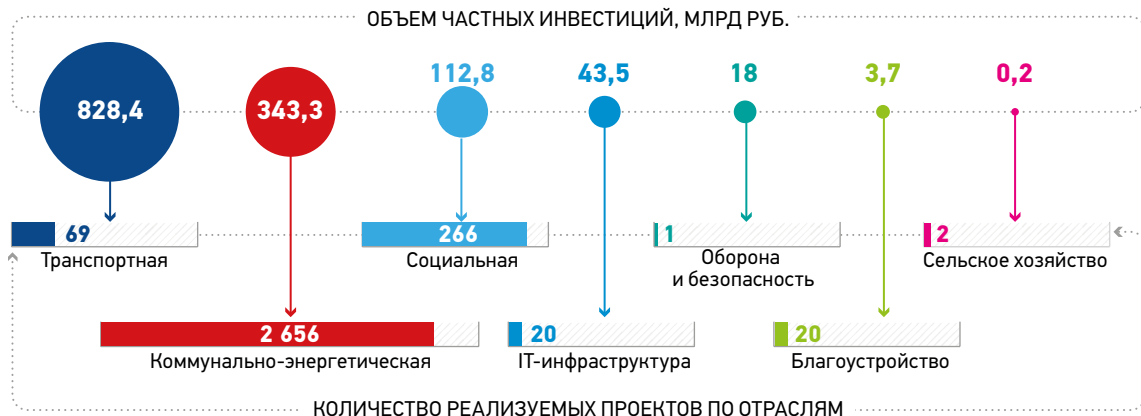
Как и в царские времена, сейчас крупные проекты ГЧП тоже есть в железнодорожном строительстве. Например, по концессии будет строиться железная дорога Элегест – Кызыл – Курагино стоимостью 126,6 млрд руб. (полностью частные инвестиции).

В отличие от концессионной формы, которая уже устоялась, инструменты ГЧП/МЧП продолжают формироваться. Ранее соглашения о ГЧП/МЧП реализовывались

в рамках регионального законодательства. Однако с 2018 года они начали заключаться по 224-ФЗ. Сразу 4 проекта данной формы в уходящем году прошли коммерческое закрытие, все они относятся к социальной сфере: в Волгограде договорились создать спортивный комплекс и центр дополнительного образования стоимостью 40 млн руб., в Набережных Челнах республики Татарстан – спортивно-оздоровительный комплекс стоимостью 395 млн руб., в Воронеже – спортивный кластер стоимостью 203 млн руб., в Ижевске – автоматические АЗС стоимостью 148 млн руб.

Чтобы не складывалось впечатление, что по концессии и СГЧП/СМЧП заключаются только многомиллионные или миллиардные контракты, мы приведем пример совсем небольших сделок. Концессионное соглашение по объектам водоснабжения на территории Шафрановского сельсовета республики Башкортостан. Объем частных инвестиций всего 62 тыс. руб.

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА РЕАЛИЗУЕМЫХ КОНЦЕССИЙ И СГЧП/СМЧП ПО ОБЪЕМУ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ И КОЛИЧЕСТВУ РЕАЛИЗУЕМЫХ ПРОЕКТОВ



Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

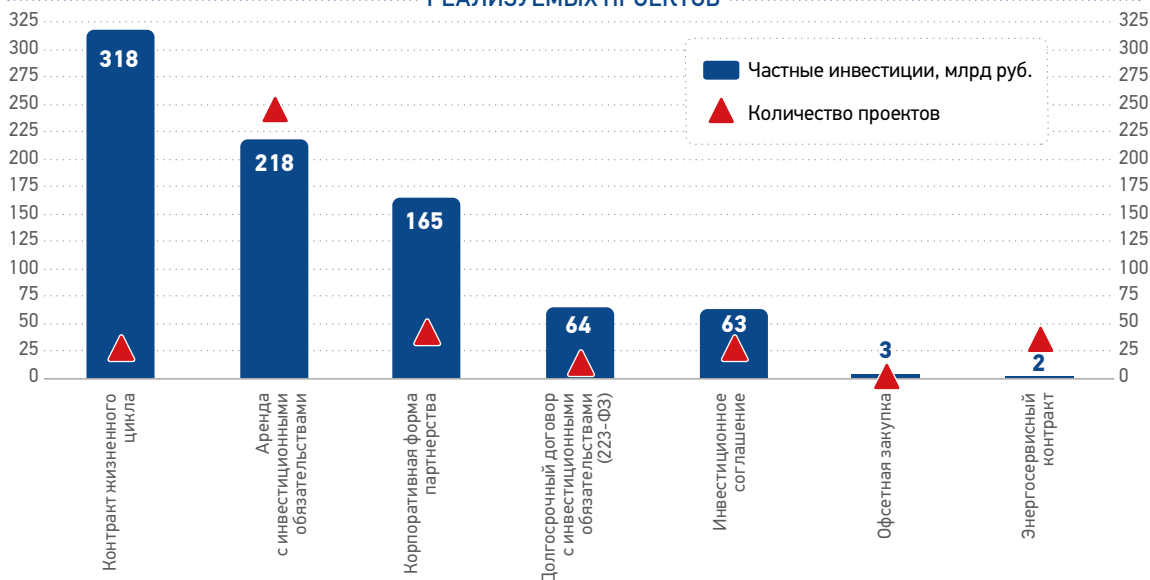
ЧТО СКРЫВАЕТСЯ ЗА КВАЗИ-ГЧП?

Как мы выяснили, частные инвесторы в работе с государством охотно выбирают формат квази-ГЧП. Что же это такое? Мы выделяем семь форм таких партнерств:

1. контракт жизненного цикла по 44-ФЗ;
2. аренда с инвестиционными обязательствами;
3. корпоративная форма партнерства;
4. долгосрочный договор с инвестиционными обязательствами (223-ФЗ);
5. инвестиционное соглашение с признаками ГЧП;
6. офсетная закупка;
7. энергосервисный контракт с признаками ГЧП.

Самые денежные — контракты жизненного цикла. По такому механизму, например, Москва закупает автобусы, трамваи и вагоны метро. Это крупные долгосрочные контракты на десятки миллиардов руб. Кроме КЖЦ, инвесторы также часто используют аренду с инвестиционными обязательствами и корпоративную форму партнерства. На них приходится 218 млрд руб. и 165 млрд руб., соответственно.

ФОРМАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ КВАЗИ-ГЧП ПО ОБЪЕМУ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ И КОЛИЧЕСТВУ РЕАЛИЗУЕМЫХ ПРОЕКТОВ

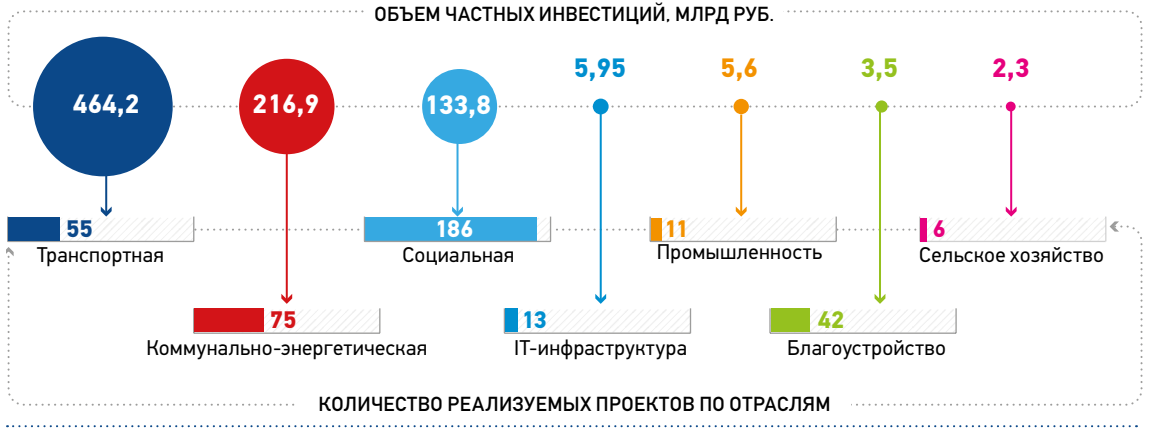


Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

Если рассматривать квази-ГЧП по отраслям, то и тут больше всего частных инвестиций в транспорте — 56 % от общего объема или 464 млрд руб. На втором месте

коммунально-энергетическая отрасль (26 %), на третьем — социальная (16 %). На все остальные отрасли приходится 2 %.

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА РЕАЛИЗУЕМЫХ ПРОЕКТОВ КВАЗИ-ГЧП ПО ОБЪЕМУ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ И КОЛИЧЕСТВУ РЕАЛИЗУЕМЫХ ПРОЕКТОВ

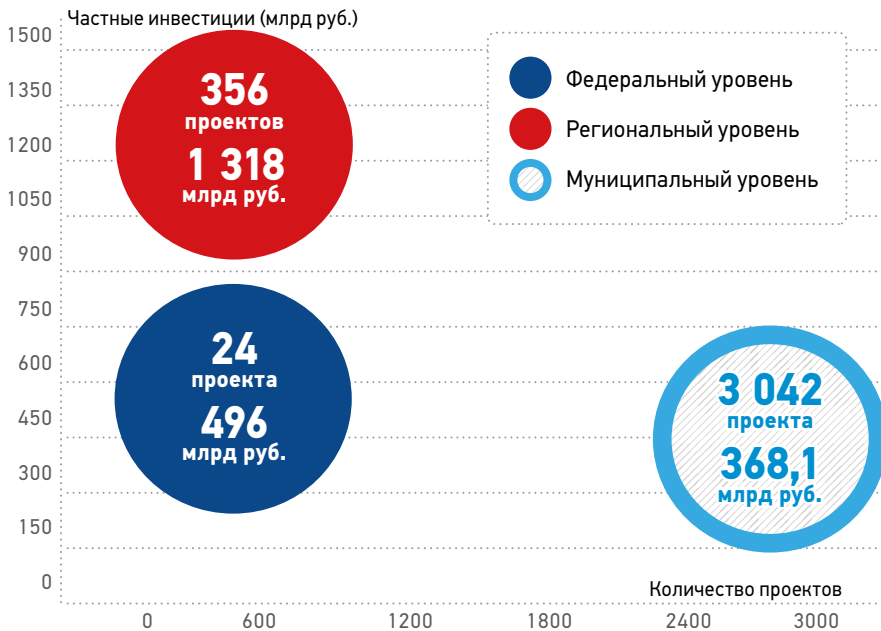


Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

Федеральные проекты, несмотря на свои масштабы, все же уступают по общему объему инвестиций региональным. На федеральном уровне реализуется 24 проекта с частными инвестициями в размере 496 млрд руб. Здесь такие проекты, как ЦКАД, система взимания платы «Платон» и другие. На региональном уровне

частных денег более чем вдвое больше — 1,3 трлн руб. Хотя и проектов тоже больше — 356. Муниципальный уровень — это большое количество мелких проектов. Всего их 3 042, с общим объемом частных инвестиций 368 млрд руб.

ОБЪЕМ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РЕАЛИЗУЕМЫХ ПРОЕКТАХ ГЧП ПО УРОВНЯМ РЕАЛИЗАЦИИ



Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

ЕСТЬ ЛИ ПОТЕНЦИАЛ ГЧП?

Если коротко – есть! По нашим оценкам, сейчас в стране к запуску готовится 302 потенциальных ГЧП-проекта. Их потенциальный объем – 1 041,1 млрд руб. Из них на стадии конкурса уже 283 проекта с объемом частных денег 166,3 млрд руб.

На стадии инициирования находятся такие крупные федеральные проекты как ВСМ Екатеринбург – Челябинск с объемом частных инвестиций 180 млрд руб., глубоководный порт в Архангельске (123 млрд руб.).

Не менее крупные есть и на муниципальном уровне. Например, модернизация объектов централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения в Самаре. Общий объем инвестиций 22 млрд руб. (100 % частные инвестиции).

В целом же в России на стадии инициирования находится более тысячи потенциальных проектов, где возможно использование механизмов ГЧП. В денежном выражении – это более 3 трлн руб.

ПРОЕКТЫ НА РАЗНЫХ СТАДИЯХ ПОДГОТОВКИ И КОНКУРСА**ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ**

Источник: данные, расчеты Национального Центра ГЧП

ПРИМЕНЕНИЕ
И ДОНАСТРОЙКА ПРАВИЛ
ИГРЫ



ПРИМЕНЕНИЕ И ДОНАСТРОЙКА ПРАВИЛ ИГРЫ

Каждый год в стране инициируются более сотни проектов с использованием механизмов ГЧП, более половины из них так и остаются на бумаге, а те, которые выходят на стадию реализации, не лишены недостатков, что приводит к росту судебных разбирательств. На основе судебной практики и интересов рынка органы власти каждый год пытаются получше настроить нор-

мативную правовую базу, чтобы увеличить количество и качество проектов ГЧП.

В этой главе мы расскажем о нормотворческих новеллах и инициативах в сфере ГЧП за прошедший год. А также в общих чертах охарактеризуем основные тренды, связанные с судебными разбирательствами на рынке ГЧП-проектов.

ТОП-4 ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ НОВОВВЕДЕНИЙ

№1. ИТ-ОБЪЕКТЫ В КОНЦЕССИЯХ И СГЧП

С лета 2018 года в России можно заключать концессионные соглашения (КС) и соглашения государственно-частного партнерства (СГЧП) на объекты ИТ-инфраструктуры.

Фактически это маленькая революция, которая существенно расширяет границы применения механизмов ГЧП.

Но есть проблемы. Уже прошел почти год и за это время практика показала узкие места. В частности, оказалось, что муниципалитеты также заинтересованы в реализации таких проектов, но заключение соглашений о муниципально-частном партнерстве (МЧП) в отношении объектов ИТ законодательно невозможно, а в отношении КС на муниципальном уровне существует правовая неопределенность.

№2. НАЛОГОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

В этой сфере мы бы отметили два закона. Один касается автодорожных концессий, а второй – концессий в ЖКХ. Коротко по первому. Концессионеры получают бюджетные средства и на них закупают какие-либо услуги/товары, которые необходимы для выполнения работ. Эти покупки включают налог на добавленную стоимость (НДС). Чтобы сократить налоговые выплаты, концессионеры предъявляют государству налоговые вычеты на сумму уплаченных за счет бюджетных средств НДС. С 2017 года государство прекратило такую практику.

Однако участники рынка заявили, что запрет может нанести серьезный урон концессионерам, которые уже вступили в фазу реализации автодорожных проектов. И для таких игроков было сделано исключение. Новые

поправки от 31 октября 2018 года продлевают еще на шесть лет до 2022 года прежние условия налогового вычета для концессионеров в автодорожной сфере.

Однако для других отраслей возможности возместить НДС на размер бюджетного финансирования в ГЧП-проектах больше нет, что существенно понизило интерес к механизму ГЧП со стороны регионов, так как привело к необходимости увеличивать размер капитального гранта.

Второй закон касается концессий в ЖКХ. Федеральным законом №414-ФЗ от 12 ноября 2018 года внесены изменения в Налоговый кодекс в части недопущения повторного начисления НДС при преобразовании договоров аренды в концессионные соглашения.

№3. ОБРАЩЕНИЕ С ТКО

Россия всерьез взялась за решение «мусорного» вопроса, и мы полагаем, что проекты в этой сфере могут быть интересны для использования механизмов ГЧП. Поэтому следим за нормотворчеством по «мусорной реформе».

В январе 2019 года указом Президента России был создан «Российский экологический оператор» (РЭО). Компания будет формулировать предложения по изменению законодательства, разрабаты-

вать проекты федеральных госпрограмм поддержки инвестиций, выпускать облигации, покупать землю, предприятия, оборудование и приобретать доли уставных капиталов других компаний. Также РЭО будет формировать библиотеку лучших типовых проектов для отрасли, разрабатывать и продвигать новые технологии.

В ноябре 2018 года полномочия по вопросам обращения с ТКО были переданы от Минстроя к Минприроды.

№ 4. НОВЫЙ КОНЦЕДЕНТ

Госкорпорация Росатом в декабре 2018 года на основании Федерального закона №525-ФЗ получила воз-

можность осуществлять полномочия концедента. Ра-

нее такая возможность была только у госкорпорации «Российские автомобильные дороги».

Перед Росатомом стоят грандиозные задачи по освоению Северного морского пути. Инвестиции госком-

пании только в строительство ледоколов составляют сотни миллиардов руб.

ТОП-5 ЗАКОНОПРОЕКТОВ В СФЕРЕ ГЧП

№1. КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ

В декабре 2018 года Минэкономразвития разработало законопроект, предусматривающий внесение комплексных поправок в два главных федеральных закона в сфере государственно-частного партнерства – 115-ФЗ и 224-ФЗ.

Основные поправки направлены на устранение «серых зон» действующего законодательства о ГЧП в части:

- » определения возможного финансового участия концедента, публичного партнера путем закрепления таких понятий как капитальный грант, плата концедента, обеспечение минимального дохода и др.
- » конкретизации требований к участникам конкурса, а также самих критериев конкурса;

№2. ЧТО ЖДАТЬ ОТ ГАРАНТИЙ

Частному инвестору нужны гарантии от государства, что правила игры не поменяются. Сейчас в Правительстве заняты разработкой законопроекта, который предусматривает обязательный переходный период для любых новых норм, грозящих бизнесу издержками. Об этом заявил вице-премьер Дмитрий Козак на полях Красноярского экономического форума, подчеркнув, что решением данной проблемы может быть принятие «инвестиционного кодекса».

По словам Козака, введение такого кодекса существенно повысит предсказуемость регуляторной политики и привлекательность страны для инвесторов.

Инициативы по предоставлению правовых гарантий инвесторам, в том числе в части неувеличения совокупной налоговой нагрузки, ранее представлялись на общественное обсуждение в рамках законопроекта о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), кото-

» возможности компенсации расходов на подготовку предложения в рамках частной концессионной инициативы;

» возможности заключения концессионного соглашения без целевой эксплуатации (концессионер сможет осуществлять только техническое обслуживание объекта).

В то же время, законопроект не охватывает такие аспекты, как множественность лиц на стороне концедента, возможность синхронизации концессионного законодательства с 44-ФЗ на предмет обеспечения гарантированного спроса в рамках госзаказа.

рый был подготовлен Минфином России. Однако участники рынка высказали опасения насчет того, будут ли гарантии в рамках СЗПК корректно синхронизированы с существующими инструментами гарантий, например, в ГЧП-законодательстве.

Еще одна инициатива в поддержку инвестиционного климата 16 апреля 2019 года была внесена в Госдуму. Она касается специнвестконтрактов (СПИК 2.0). Законопроект направлен на стимулирование разработки и внедрение в России современных, не имеющих в стране, технологий. На их внедрение в практику будут предоставлены максимальные преференции.

Будущий год станет важной вехой в синхронизации различных законодательных инициатив, направленных на предоставление инвесторам дополнительных гарантий при использовании различных правовых конструкций.

№3. КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ

Госдума в феврале 2019 года приняла в первом чтении законопроект, которым предлагается дополнить перечень объектов, в отношении которых возможно заключение концессионных соглашений, соглашений о ГЧП/МЧП, объектами культурного наследия, находящихся в неудовлетворительном состоянии. Согласно пояснительной записке, законопроект направлен на создание правовых условий для максимального вовлечения инвесторов в сферу сохранения и восстановления объектов культурного наследия (ОКН).

Однако, все это можно делать и сейчас. Действующее законодательство не содержит правовых ограничений для реализации концессионных соглашений, соглашений о ГЧП/МЧП в отношении ОКН, а также ОКН, находящихся в неудовлетворительном состоянии.

Предлагаемая редакция законопроекта, по нашему мнению, скорее может навредить рынку ГЧП-проектов в сфере ОКН, чем создать дополнительные условия и решить существующие проблемы.

№4. КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

5 апреля 2019 года был опубликован проект постановления Правительства, касающийся правил заключения контрактов жизненного цикла. По нашей оценке, поправки, предлагаемые проектом, в целом являются недостаточно позитивными и не смогли решить главных проблем применения контрактов жизненного цикла при госзакупках.

Например, не решена проблема требуемой 44-ФЗ жесткой фиксации цены исполнения контракта, при

том что в течение жизненного цикла могут возникать обстоятельства, ведущие к дополнительным затратам. Проблемной зоной остается и необходимость приемки и оплаты очередного этапа работ в течение 30 дней вместо фиксированных платежей заказчика на этапе эксплуатации объекта. Риском для подрядчика является и возможность расторжения контракта заказчиком в одностороннем порядке, что лишает исполнителя гарантий компенсации понесенных расходов и потерь.

№5. ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

Сейчас в России платные автодороги можно строить, только если есть бесплатная альтернатива. Однако ситуация может измениться.

Госдума в феврале 2019 года в первом чтении приняла законопроект, который предусматривает возможность строительства в районах Крайнего Севера платных автомобильных дорог без обеспечения альтернативного бесплатного проезда.

Суть в том, что региональные бюджеты фактически полностью уходят на социальные обязательства. Поэтому обеспечить альтернативные дороги и мосты не получится, а развивать инфраструктуру надо.

Согласно пояснительной записке, принятие данного законопроекта позволит решить проблему привлечения частных инвестиций.

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ НА РЫНОК ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ НОВЕЛЛ И ИНИЦИАТИВ**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ НА РЫНОК:**

- ★ высокая положительная
- ☆ высокая в целом положительная
- ★ средняя положительная
- ☆ средняя в целом положительная
- ★ высокая в целом отрицательная
- ★ высокая неопределенная

Источник: материалы СМИ, оценки Национального Центра ГЧП

ЭКСПРЕСС-ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ**ПОД ПРИСТАЛЬНЫМ НАДЗОРОМ**

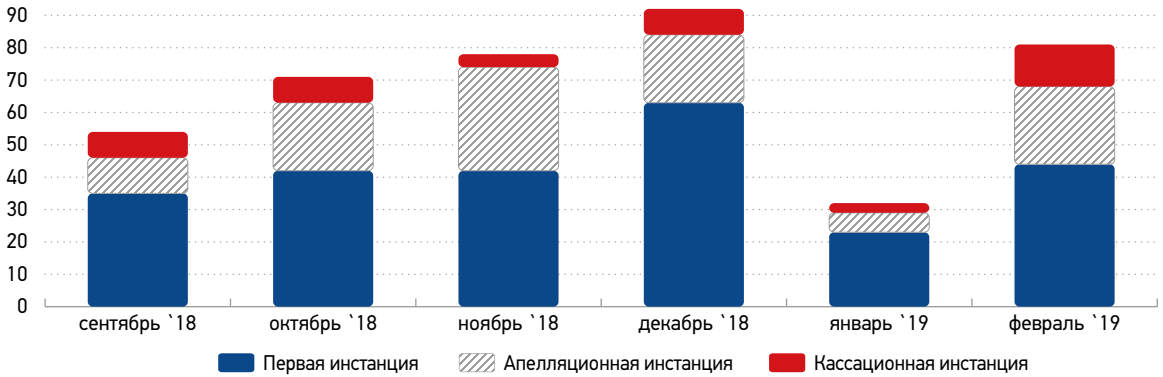
В период за сентябрь 2018 г. – февраль 2019 г. арбитражными судами было принято более 400 судебных актов по вопросам, касающимся реализации концессионных соглашений.

Однако судебная практика начинает пополняться первыми судебными решениями в отношении СГЧП. Так, 14 марта 2019 года судом кассационной инстанции было принято постановление по делу, в котором публичная

сторона изменила первоначальное решение о заключении СГЧП, сославшись на нехватку бюджетных средств. Около 80% всех дел связаны со сферой ЖКХ. В целом их число превышает 330.

Примерно половина дел первой инстанции обжалуется в апелляционных судах. В кассацию обращаются не больше трети истцов.

КОЛИЧЕСТВО СУДЕБНЫХ ДЕЛ ПО ИНСТАНЦИЯМ (СЕНТЯБРЬ 2018 – ФЕВРАЛЬ 2019)



Источник: расчеты Национального Центра ГЧП на основе данных kad.arbitr.ru

ПРОКУРОРСКОЕ ЛИДЕРСТВО

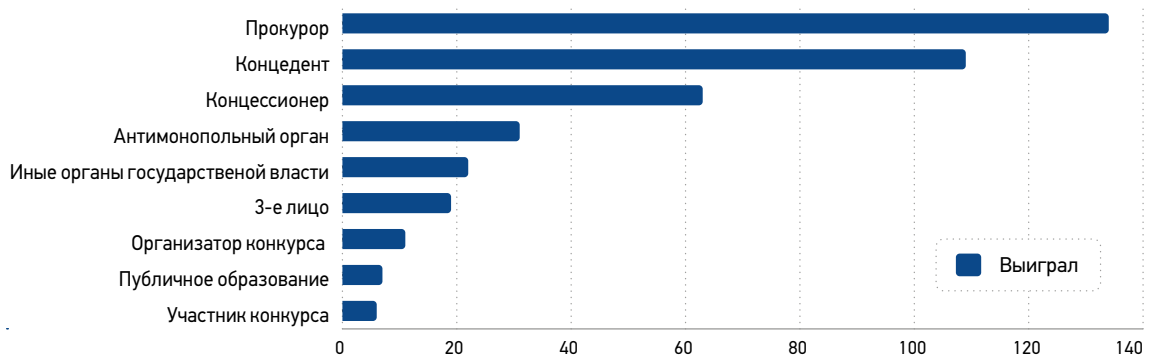
Чаще всего дела в судебной практике выигрывает прокуратура. Однако не стоит заранее пугаться. Это по сути технический вопрос. Согласно закону, муниципалитеты, по общему правилу, должны передавать объекты ЖКХ по концессионному соглашению, а не по договору аренды. Не все участники рынка полностью перешли на этот механизм. Прокуратура требует соблюдать этот норматив. И таких дел в судах довольно много.

В остальном основными участниками споров выступают стороны соглашений: концедент и концессионер.

При этом концедент выигрывает почти вдвое чаще, чем концессионер.

Кроме того, в спорах также участвуют и другие лица, такие как региональные управления ФАС, организаторы торгов, участники конкурса, иные органы государственной власти, третьи лица, дела с участием которых связаны с конкурсными и другими процедурами. Например, большинство дел, участниками которых являются региональные управления ФАС, связаны с оспариванием актов антимонопольных органов по фактам нарушений конкурсных процедур.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ ДЕЛ ПО КОНЦЕССИОННЫМ СОГЛАШЕНИЯМ



Примечание: «Выигравшей стороной» при анализе постановлений судов апелляционной и кассационной инстанций считается: а) лицо, подавшее жалобу, если требования жалобы были удовлетворены; б) лицо, интересам которого соответствует решение об отказе в удовлетворении жалобы, если требования жалобы не были удовлетворены.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Blank lined area for notes.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Lined writing area consisting of multiple horizontal dotted lines for taking notes.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

A series of horizontal dotted lines providing space for notes.

