

Плата за доступность

Что такое плата за доступность

Плата за доступность — механизм платежей в проектах ГЧП, при котором публичный партнер перечисляет частному партнеру регулярные выплаты за то, что построенный объект существует, доступен и работает в соответствии с требованиями. В этом случае платежи не зависят от того, насколько активно используется объект и используется ли вообще. Риски неполной загрузки объекта ложатся на публичную сторону.

Плата за доступность **чаще всего применяется в ГЧП по двум причинам:**

1. Объем использования объекта трудно спрогнозировать, и никакой частный инвестор не сможет профинансировать его строительство, не будучи уверен в том, что собираемой с пользователей платы хватит на возврат кредитов. Например, так часто случается с новыми автомобильными дорогами.
2. По тем или иным причинам собирать плату за использование объекта с его пользователей нельзя или нежелательно. Например, это касается проектов ГЧП для строительства зданий школ или больниц.

Иногда плату за доступность вводят в проектах, где публичный партнер хотел бы сохранить за собой функции сбора платы с пользователей. Так иногда организованы контракты на организацию пассажирского сообщения, где частный партнер обеспечивает движение автобусов по графику, а сбором платы занимается отдельная компания.

Штрафы за недоступность

В контрактах с платой за доступность предусматривают штрафы за недоступность объекта, которые представляют собой вычеты из платы. Эти **штрафы могут вычисляться по достаточно сложной схеме**, учитывающей такие, в частности, факторы:

- Причины недоступности. Например, если объект недоступен по причине ошибок проектирования, строительства или эксплуатации, то очевидна вина проектной компании, но если объект недоступен из-за чрезвычайных обстоятельств, например, природного катаклизма, то штраф может быть меньше.
- Место, время и полнота недоступности. В проектах строительства общественных зданий могут выделять зоны с разным уровнем важности. Например, недоступность операционной в здании больницы намного важнее, чем недоступность подсобного помещения. Недоступность дороги в ночное время нанесет меньше ущерба, чем недоступность днем. Объект может быть полностью недоступен или иметь ограничения использования. Это также учитывается в размере штрафов.

Для того, чтобы рассчитывать штрафы за недоступность, контракт ГЧП должен устанавливать четкие критерии доступности для каждого элемента объекта, а также предусматривать ведение журнала доступности, который используется для начисления штрафов.

Плата за доступность и качество услуг

Помимо штрафов за полную недоступность объекта, контракт ГЧП может предусматривать и штрафы за низкое качество обслуживания. Для этого в системе контроля создают матрицы «ключевых показателей эффективности» (KPI), устанавливающие требования для каждой услуги. Эти показатели могут опираться, например, на количество аварий на дороге, среднюю скорость движения и возникновение пробок, качество уборки снега зимой, уровень освещенности и т. п.

Индексация платы за доступность

Контракты ГЧП заключают на значительный период, часто на срок более 10 лет. За это время экономические условия могут значительно измениться, и тогда предусмотренная контрактом плата окажется недостаточной для поддержания объекта или будет избыточной.

Для того, чтобы обеспечить стабильность проекта, применяется два подхода.

Во-первых, плата за доступность делится на две части. Первая обеспечивает окупаемость начальных инвестиций. Она может оставаться неизменной или меняться по раз и навсегда установленному графику, так как затраты уже понесены, и их сумма не изменится. Вторая часть компенсирует операционные расходы и подлежит регулярной индексации.

Во-вторых, плата регулярно индексируется на основе инфляции или ценового тестирования. Инфляция отражает общее увеличение цен в стране. Ценовое тестирование построено на проверке того какие предложения доступны на рынке по конкретной услуге, оказываемой проектной компанией.