



Республика
Коми



**Комплексная программа промышленного и
инфраструктурного развития Республики Коми,
Пермского Края и Архангельской области
(проект «БЕЛКОМУР»)**

**Концепция оптимизации Программы с привлечением частных
инвестиций в строительство железнодорожной магистрали**

Москва, май 2011



ТКБ Капитал



Magisters

Предпосылки выбора новой концепции осуществления проекта «БЕЛКОМУР»

- Комплексная программа промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского Края и Архангельской области (инвестиционный проект «БЕЛКОМУР») в течение 2007-2009 гг. была подготовлена к реализации в рамках механизма государственного софинансирования за счет средств Инвестиционного фонда РФ. Программа предполагает инвестиционное развитие регионов по схеме ГЧП в рамках комплексного инвестиционного проекта стоимостью около 600 млрд. руб., из которых 480 млрд. руб. – промышленные проекты частного бизнеса, 118 млрд. руб. – государственное финансирование строительства железнодорожной магистрали
- Проект «БЕЛКОМУР» успешно прошел межведомственные согласования и в 2009 г. был утвержден Экспертным советом по государственно-частному партнерству Министерства транспорта РФ, одобрен на заседании Инвестиционной комиссии по проведению отбора проектов, претендующих на получение бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда РФ, и был рекомендован к рассмотрению на Правительственной комиссии по инвестиционным проектам, имеющим государственное значение. Выраженная государственная поддержка послужила сигналом для частного бизнеса о целесообразности старта промышленных проектов, ориентированных на использование создаваемой транспортной инфраструктуры, которые сегодня реализуется в полной мере
- Однако с наступлением финансового кризиса с осени 2009 г. Инвестиционным фондом РФ финансирование новых заявляемых проектов было остановлено на неопределенный срок. В этих условиях необходимость пуска магистрали в 2017 г. для снятия инфраструктурных ограничений экономического роста – синхронно с запуском региональных промышленных проектов, реализуемых в рамках Программы, – остро ставит задачу поиска новой концепции для финансирования строительства железнодорожной магистрали
- Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» (Архангельск – Сыктывкар – Пермь (Соликамск)) является критичным условием для обеспечения социально-экономического и промышленного развития Архангельской области, Республики Коми, Пермского края и ряда других субъектов РФ. Проект отвечает стратегическим и геополитическим интересам России, обеспечивает транспортную связность регионов севера РФ, повышает эффективность маршрутов международных транспортных коридоров, способствует возрождению Северного морского пути, развитию северных морских портов Мурманска и Архангельска
- Новая концепция реализации проекта «БЕЛКОМУР» должна обеспечить скорейший старт строительства железнодорожной магистрали за счет привлечения частных инвестиций в создание инфраструктурной составляющей проекта. Это возможно при поддержке проекта со стороны государства - путем его реализации на принципах ГЧП и эффективном распределения инвестиционных рисков между государством и частными инвесторами

Базовые положения реализации проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» в рамках новой концепции

- Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» реализуется в рамках Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского Края и Архангельской области «БЕЛКОМУР» на принципах ГЧП в соответствии с параметрами и требованиями программы с целевым сроком запуска магистрали в 2017-2018 гг.
- Прямое 100% финансовое участие государства (Инвестиционный фонд РФ) в реализации проекта «БЕЛКОМУР» полностью или частично замещается частными инвестициями, привлекаемыми в строительство железнодорожной магистрали «Белкомур»
- С целью соблюдения целевых сроков запуска магистрали «Белкомур» (2017-2018 гг.) необходимо обеспечить опережающее финансирование и осуществление предпроектных и проектно-изыскательских работ по Проекту, начиная с 2011 года
- Государство и регионы-инициаторы обеспечивают инвестиционную привлекательность строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» для частных инвестиций путем разработки и реализации мер обеспечения инвестиционной привлекательности проекта, включая меры эффективного распределения рисков между государством и частными инвесторами на долгосрочной основе
- Минимально необходимый объем государственной поддержки проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» с целью обеспечения его привлекательности для частных инвестиций включает в себя следующие меры:
 - Предоставление государственного финансирования подготовительных, предпроектных и проектно-изыскательских работ в объеме до 3.9 млрд. руб.
 - Предоставление государственных гарантий в объеме привлекаемых инвестором долговых средств, необходимых для строительства магистрали и выплаты процентов по соответствующим обязательствам до момента выхода на операционную окупаемость
 - Выделение необходимых земельных участков для реализации проекта строительства железнодорожной магистрали
 - Разработка механизма гарантированного долгосрочного инвестиционного тарифа за доступ к инфраструктуре, обеспечивающего возврат и целевую доходность инвестиций для инвестора при обеспечении конкурентоспособности магистрали по объему провозной платы
 - Предоставление гарантий минимального дохода (или платы за доступность (эксплуатационную готовность)) в процессе эксплуатации железнодорожной магистрали на период осуществления Проекта
- Оптимальной моделью реализации проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» на принципах ГЧП в новых условиях является концессия, для чего необходимо в кратчайшие сроки запустить подготовку и проведение конкурса на право заключения концессионного соглашения

Комплексная программа промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского Края и Архангельской области (проект «БЕЛКОМУР»)

- Реализация проекта строительства ж/д магистрали в рамках Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития регионов
- Функциональность ж/д магистрали и ожидаемые эффекты в результате ее создания

Концепция Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития регионов (проект «БЕЛКОМУР»)

- В 2007 г. была разработана концепция межрегионального развития «БЕЛКОМУР», в рамках которой инфраструктурная составляющая (железнодорожная магистраль и глубоководный район «Северный» Архангельского порта) предполагались к финансированию со стороны государства (Инвестфонд РФ и ФЦП)
- Межрегиональная Программа комплексного развития «БЕЛКОМУР»* в 2009 года была утверждена Экспертным советом Минтранса РФ, одобрена Инвестиционной комиссией РФ, рекомендована к рассмотрению Правительственной комиссией РФ, поддержана СЗФО и ПФО

РФ (государственная составляющая ГЧП)		
Проект	Инвестиции	Срок
Строительство новых участков Магистрали (Инвестфонд)	118 млрд. руб.	2017 г.
Архангельский морской глубоководный порт (ФЦП)	9.25 млрд. руб.	2017 г.

Инвестиции РФ (Программа): 118 млрд. руб.



Мурманск

Архангельский морской глубоководный порт

- Проект предполагает строительство незамерзающего глубоководного района «Северный» Архангельского морского порта, позволяющего принимать суда с осадкой до 13.5 м и водоизмещением до 75 тыс. т
- Предполагает контейнерный, угольный, нефтеналивной и универсальный терминалы, общей мощностью >28 млн. т

Стоимость проекта: 31 млрд. руб.

Железнодорожная магистраль «Белкомур»

- Магистраль Архангельск – Сыктывкар – Пермь (Соликамск)
- Общая протяженность – 1,155 км
- Новое строительство – 715 км
- Срок реализации – 5 лет
- Планируемые грузопотоки – до 35 млн. т в год.

Стоимость проекта: 118 млрд. руб.

Новые промышленные проекты (частная составляющая ГЧП)		
Проект	Инвестиции, млрд. руб.	Срок
1 Сильвинит	151.7	2017
2 Уралкалий	79.5	2018
3 Акрон	73.4	2018
4 МХК Еврохим	57.7	2014
5 РЖД**	37.0	2017
6 Ярега-руда	26.2	2016
7 СТЕП	17.1	2010
8 Соликамскбумпром	14.3	2012
9 Сосновский ДК	6.3	2013
10 Енисей	5.2	2011
11 Ависма	4.8	2015
12 Березниковский СЗ	4.7	2010 / 2014
13 Сода-хлорат	2.0	2011

Объем новой продукции: 15.5 млн. т в год
Частные инвестиции: 480 млрд. руб.



Эффекты реализации Программы

- Программа ориентирована на создание предпосылок долгосрочного роста экономики северных территорий Европейской части России за счет комплексной реализации промышленных проектов и проектов строительства транспортной инфраструктуры
- Общий объем инвестиций – 598 млрд. руб.
 - Государственные инвестиции – 118 млрд. руб.
 - Частные инвестиционные проекты – 480 млрд. руб.
 - Реализация Программы снимает инфраструктурные ограничения экономического роста и обеспечивает развитие 7 субъектов РФ:
 - наибольший эффект и прямое влияние на развитие Пермского края, Республики Коми и Архангельской области, входящих в Комплексную Программу межрегионального развития
 - получила поддержку Кировской области (освоение ресурсов севера области), Мурманской области (сокращение расстояния для грузов в Мурманский порт), Карелии и Удмуртии (возможности для реализации новых проектов)
 - Увеличение ВВП России: 6.3 трлн. руб. ***
 - Поступления в бюджеты всех уровней: 482.2 млрд. руб.***
 - Новые рабочие места: 45,000 (с учетом новой инфраструктуры Архангельского морского порта)

* Комплексная программа промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области

** Реконструкция существующих участков РЖД (Архангельск-Карпогоры и Вендинга-Микунь)

*** За первые 10 лет после запуска Программы

Железнодорожная магистраль «Белкомур»: проект экономической интеграции и развития северных регионов России

ж/д магистраль «Белкомур» (Архангельск – Соликамск):

- Общая протяженность: **1,155 км**
- Новое строительство: **715 км**
- Бюджет:
 - Новое строительство: **118 млрд. руб.**
 - Реконструкция: по смете РЖД
- Срок реализации: **5 лет**
- Прогноз грузопотоков: **до 35 млн. т в год**

«Северное звено» (Архангельск – Сыктывкар):

- Общая протяженность: **655 км**, в том числе:
 - Новое строительство: **215 км**
 - Реконструкция: **440 км**
- Бюджет:
 - Новое строительство: **35 млрд. руб.**
(в том числе проектирование **1.1 млрд. руб.**)
 - Реконструкция: по смете РЖД
- Срок реализации: **5 лет**
(в рамках Программы*: 2011-2014 гг.)
- Прогноз грузопотоков (2020): **≈ 24 млн. т в год**

«Южное звено» (Сыктывкар – Соликамск):

- Общая протяженность: **500 км**, в том числе:
 - Новое строительство: **500 км**
 - Реконструкция: ~
- Бюджет:
 - Строительство: **83 млрд. руб.**
(в том числе проектирование **2.79 млрд. руб.**)
 - Реконструкция: ~
- Срок реализации: **5 лет**
(в рамках Программы*: 2013-2017 гг.)
- Прогноз грузопотоков (2020): **≈ 28 млн. т в год**



■ Исторические этапы проекта «Белкомур»:

- 1944-1953 гг. – строительство железнодорожных линий на территории Республики Коми с целью обеспечения Заполярья РФ железнодорожным сообщением
- 1995-2002 гг. – возобновление строительства силами ОАО «Белкомур» (специально созданная компания с участниками: РФ, Республика Коми, Архангельская область, Пермский край, а также ряд крупных организаций СЗФО и ПФО)
- 2007-2009 гг. – подготовка проекта строительства ж/д магистрали для софинансирования из средств Инвестиционного фонда РФ в рамках Комплексной программы промышленного и инфраструктурного развития Республики Коми, Пермского Края и Архангельской области

■ Цель Проекта – обеспечить экономическое и социальное развитие регионов Европейского Севера РФ, связать Урал с северными территориями и морскими портами

■ Проект предполагает естественную этапность реализации с общим сроком строительства около 5 лет и пуском магистрали в 2017 году:

- 1 этап – «Северное звено» (пуск в 2015 г.)
- 2 этап – «Южное звено» (пуск в 2017 г.)

Железнодорожная магистраль «Белкомур»: стратегический потенциал и функциональность

Эффекты от строительства ж/д магистрали «Белкомур»

Международный уровень

- «Белкомур» – возможность оптимизации международных транспортных коридоров
- Ключевой элемент в создании Северного транспортного коридора Восток-Запад (N.E.W), «Баренц Линк/Северная Ось» (Barents Link/Northern Axis)



Федеральный уровень

- Важнейший элемент стратегии возрождения Северного морского пути и развитие Севера РФ
- Раскрытие транзитного потенциала Транссиба
- Прямое ж/д сообщение между Уралом и северными морскими портами



Региональный уровень

- Инфраструктурная основа для долгосрочного роста экономики регионов
- Повышение инвестиционной привлекательности регионов
- Ключевой элемент для реализации региональных промышленных проектов на сумму более 480 млрд. руб.



Функции ж/д магистрали

«Спрямяющая»

- Сокращает длину маршрута для грузов, следующих по Транссибу в направлении портов Северных морей, на 800 км
- Экономия подвижного состава

«Соединяющая»

- Северная Америка – Европа – Ю-В Азия
- Урал – Север и северные порты России

«Раскрывающая»

- Раскрывает транзитный потенциал России и Транссибирской магистрали
- Обеспечивает возможность возрождения Северного морского пути

«Стимулирующая»

- Стимулирует экономическое развитие промышленности и экономики регионов тяготения Магистрали
- Повышает инвестиционную привлекательность регионов тяготения

Полное раскрытие эффектов от строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» на всех уровнях функциональности, а также включение магистрали в систему международных транспортных коридоров возможны только при условии комплексного подхода к Проекту, предполагающего полное строительство железной дороги и создание сквозного сообщения Пермь (Соликамск) – Сыктывкар – Архангельск с дальнейшим выходом на Мурманск

Железнодорожная магистраль «Белкомур»: международный уровень эффективности – оптимизация транспортных коридоров

- «Белкомур» – альтернативный железнодорожный маршрут, эффективно оптимизирующий существующие каналы трансконтинентальных перевозок, способный более чем вдвое сократить время доставки грузов из стран Юго-Восточной Азии в Европу
- По оценкам Международной академии транспорта, к 2030 г. объем грузопотоков из Юго-Восточной Азии в Европу возрастет на 70% и составит около 27 млн. TEU (около 250 млн. тонн в год). Ожидается, что около 10 млн. тонн транзитных грузов пойдет по магистрали «Белкомур» уже в 2020 г., а к 2030 г. их объем составит около 35 млн. тонн в год

Северный морской путь



- Развитие Северного морского пути – ключевая задача в части развития северных территорий страны и защиты интересов России в Арктике
- Возрождение пути и реализация проектов разработки арктических шельфов увеличат грузоперевозки ориентировочно с 2-3 до 35 млн.т в год к 2020 г.
- «Белкомур» - важная составляющая стратегии возрождения Северного морского пути и стимулирования развития портов Мурманска и Архангельска

North East – West (N.E.W.)



- N.E.W. – международный проект организации комбинированного морского и железнодорожного транспортного коридора из США в Китай и обратно, целью которого является ускорение времени доставки грузов
- Проект предусматривает организацию доставки контейнерных грузов с восточного побережья США до порта Мурманск, далее по железной дороге через Россию в Казахстан, Китай, страны Юго-Восточной Азии
- «Белкомур» - ключевой проект коридора на территории России, существенно сокращающий расстояние и время ж/д перевозок в Китай

«Баренц Линк/Северная Ось»



- Проект «Баренц Линк» включен в список приоритетных проектов для реализации в рамках политики «Северного измерения» (Евросоюз, Исландия, Норвегия, Россия)
- Проект предполагает формирование транспортного коллектора, связывающего Баренцеву логистическую платформу (систему морских портов Баренцева региона) с его артерией – Северной транснациональной осью – и с выходом на Транссиб и Казахстан
- «Белкомур» – ключевой проект нового транспортного коридора, обеспечивающий сокращение протяженности расстояния от стран Северной Европы до Центральной Азии на 800 км, включен в список приоритетных проектов партнерства «Северное измерение»

Железнодорожная магистраль «Белкомур»: локомотив социально-экономического развития регионов севера и России в целом

Федеральный уровень эффективности

Стратегические эффекты

- Создание альтернативного транспортного направления из Урала в порты Белого и Баренцева морей
- Сокращает расстояние между Уралом и Северными морями России на 800 км
- Раскрывает транзитный потенциал страны за счет оптимизации нагрузки на Транссиб
- Создание условий для освоения природно-сырьевых и лесных ресурсов севера европейской части России

Макроэкономические эффекты

- В результате создания ж/д магистрали «Белкомур» общий прирост промышленного производства ожидается на уровне более 120 млрд. руб. в год
- Сумма поступлений в бюджет за счет строительства Магистрали и реализации сопряженных промышленных проектов – более 480 млрд. руб.
- Доля в ВВП страны: 0.8%

Социально-политические эффекты

- Строительство Магистрали обеспечит прямое ж/д сообщение между регионами, укрепляя экономические и социальные связи между ними, что способствует повышению экономической безопасности страны
- Реализация Проекта соответствует задаче сохранения стабильности социально-политической обстановки за счет снижения рисков экономики страны, обусловленного ростом эффективности транспортной системы России

Региональный уровень эффективности

Экономические эффекты:

- Строительство Магистрали – условие повышения инвестиционной привлекательности территорий, прилегающих к новому ж/д направлению
- Реализация Проекта позволит снять инфраструктурные ограничения долгосрочного роста экономики регионов, через которые пролегает новая ж/д магистраль
- Строительство новой спрямляющей железнодорожной магистрали «Белкомур» в составе Северного транспортного коридора будет способствовать развитию внешнеторговых связей регионов, обеспечит доступ промышленности богатых ресурсами регионов Урала, Западной и Восточной Сибири к мировым рынкам и новым потребителям
- Строительство ж/д магистрали до 2017 года – ключевое условие для реализации региональных промышленных проектов на сумму более 480 млрд. руб.

Социальные эффекты:

- Повышение надежности снабжения регионов топливом, энергией, продовольствием и промышленными товарами
- Снижение риска возникновения социальной напряженности в регионах за счет создания новых рабочих мест, роста занятости, повышения мобильности населения регионов, роста свободной миграции трудовых ресурсов, расширения социальных и этнических связей народов в регионах тяготения, привлечения дополнительных частных инвестиций в экономику
- Создание более 45,000 новых рабочих мест (с учетом развития инфраструктуры нового Архангельского порта) в регионах, заинтересованных в строительстве новой ж/д магистрали

Строительство магистрали «Белкомур» имеет важное стратегическое и социально-политическое значение для России и целого ряда ее регионов, при этом обеспечивая высокую бюджетную и экономическую эффективность

Статус реализации проекта «БЕЛКОМУР»: отсутствие инфраструктуры тормозит промышленное развитие

Проект	Выпуск продукции (план), в год	Инвестиции (план), млрд.руб.	Инвестиции (факт), млрд.руб.	Стадия проектных работ (% финансирования)	Стадия строительства (% финансирования)	Срок реализации проекта	Необходимая ж/д инфраструктура	
							Северное звено	Южное звено
Частные промышленные проекты	15.6 млн.т.	479.4	38.8	51%	7%			
Развитие и реконструкция целлюлозно-бумажного производства проекта «СТЕП»	391 тыс. т	17.1	20.00	100%	100%	2010 Запущен	✓	
Производство кальцинированной соды на Березниковском содовом заводе	465 тыс. т	1.0	1.58	100%	100%	2010 Запущен		✓
Строительство комплекса по переработке нефти и газа «Енисей»	1 млн. т	5.2	6.72	100%	100%	2011 На стадии завершения	✓	✓
Производство хлора и едкого калия «Сода-хлорат»	75 тыс. т	2.0	1.61	100%	67%	2011	✓	✓
Увеличение производства титана «Ависма»	44 тыс. т	4.8	0.68	100%	0%	2015		✓
Строительство горнообогатительного комбината по производству калийных удобрений МХК «Еврохим»	2.3 млн. т	57.7	2.30	86%	0%	2014		✓
Увеличение производства хлористого калия «Сильвинит»	2.5 млн. т	151.7	4.55	78%	0%	2017		✓
Строительство горно-химического комплекса «Ярега-руда»	288 тыс. т	26.2	0.55	70%	0%	2016	✓	✓
Увеличение производства хлористого калия «Уралкалий»	5.4 млн. т	79.5	1.74	23%	1%	2018	✓	✓
Строительство горнообогатительного комбината на Талицком месторождении «Акрон»	2 млн. т	73.4	0.05	2%	0%	2018	✓	✓
Строительство Сосновского деревообрабатывающего комбината ¹	282 тыс. т	6.3	0	0%	0%	2013	✓	
Производство цемента на Березниковском содовом заводе	500 тыс. т	3.1	0	0%	0%	2014		✓
Строительство технологической линии по производству газетной бумаги «Соликамскбумпром» ⁴	350 тыс. т	14.3	0	0%	0%	2012		✓
Реконструкция действующих участков железнодорожной магистрали «Белкомур» из средств РЖД ²		37.0	0	0%	0%	2013-2017		
Новое строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» из средств Инвестиционного фонда РФ		118.0	0	0% Оптимизация	0% Оптимизация	2013-2017		
Строительство глубоководного района «Северный» Архангельского морского порта (ГЧП финансирование) ³		31.0	0	0% Синхронизация	0% Синхронизация	2013-2017		

(?) - синхронно с проектом «Белкомур»

Строительство и пуск ж/д магистрали определяет эффективность частных проектов и возможность успешной реализации всего проекта «БЕЛКОМУР»

¹ Реализация проекта невозможна без строительства железнодорожной магистрали

² Инвестирование в проект зависит от решения по финансированию основной части проекта (новое строительство) ж/д «Белкомур»

³ Проект нового глубоководного порта Архангельска включен в Концепцию межрегиональной комплексной программы развития, возможности его финансирования (ФЦП, частные инвестиции) определяются перспективами строительства ж/д магистрали

⁴ Расширение невозможно без лесосеки вдоль планируемой железной дороги

Необходима новая концепция реализации Проекта «БЕЛКОМУР», которая обеспечит пуск железнодорожной магистрали к 2017 году

Модель - 2008

Государство: прямое 100% финансирование создания инфраструктуры в рамках проекта «БЕЛКОМУР» из средств Инвестиционного фонда РФ

Межрегиональная инвестиционная программа «БЕЛКОМУР»

Ж/д магистраль «Белкомур»

Региональные проекты развития промышленности

← 118 млрд. руб.

Государство

← 480 млрд. руб.

Частный капитал

20 / 80 (в рамках ГЧП)



Новая концепция - 2010

Государство: поддержка и обеспечение условий привлечения частного финансирования в создание инфраструктуры в рамках проекта «БЕЛКОМУР»

Межрегиональная инвестиционная программа «БЕЛКОМУР»

Ж/д магистраль «Белкомур»

Региональные проекты развития промышленности

Обеспечение инвестиционной привлекательности проекта

← до 600 млрд. руб.

Государство

Частный капитал

до 100% частного капитала

- Модель ГЧП (софинансирование из Инвестфонда РФ) предполагает создание магистрали на средства государства
- После завершения строительства в 2017 году магистраль передается государством в уставный капитал РЖД

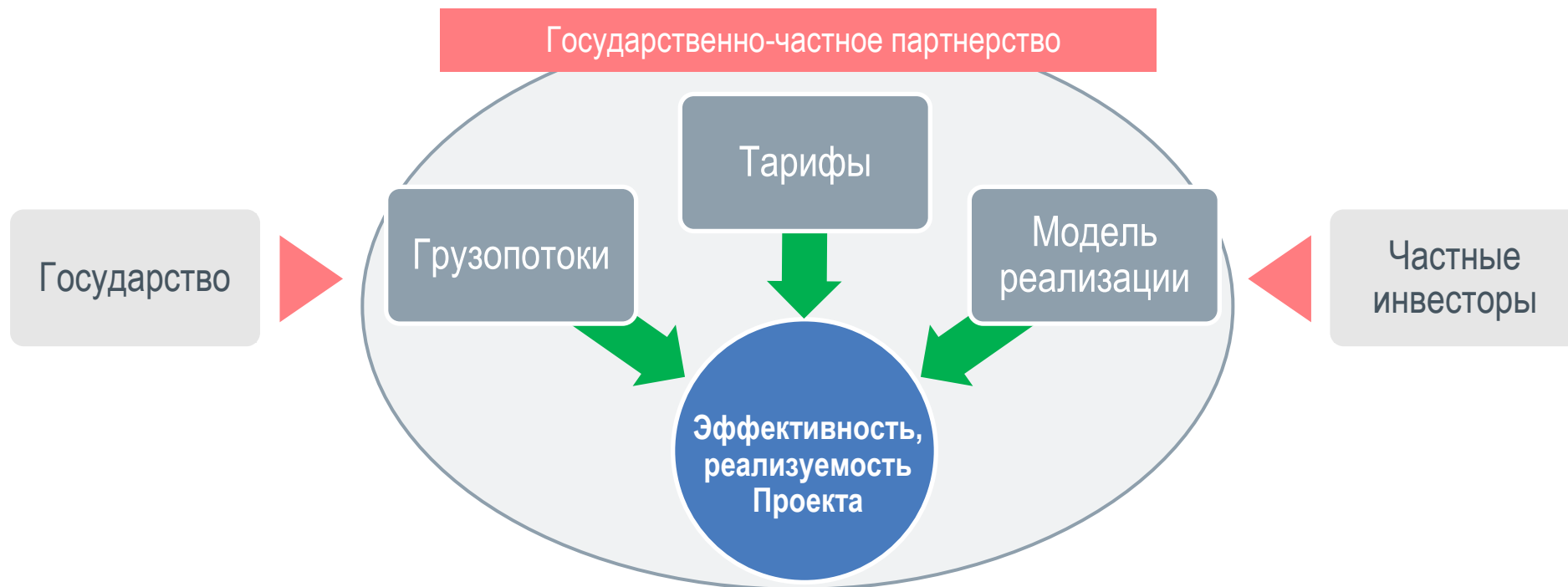
- В настоящее время модель соинвестирования из средств Инвестфонда РФ не реализуется в отношении новых проектов
- При этом проект строительства железнодорожной магистрали также не может быть реализован без поддержки государства
- Необходимо определить новый подход к решению задачи скорейшего старта финансирования путем оптимизации проекта «БЕЛКОМУР» и привлечения частного капитала

- В условиях ограничений Инвестфонда РФ по финансированию новых проектов ГЧП новая концепция предполагает:
 - Замещение полностью или частично участия государства в прямом финансировании строительства железнодорожной магистрали за счет привлечения частного капитала (инвесторов) и старта проекта в 2011 г.
 - Определение и согласование форм необходимой государственной поддержки проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» для обеспечения инвестиционной привлекательности проекта с целью его реализации за счет частных инвестиций
- Возможность эффективной поддержки проекта строительства железнодорожной магистрали при минимизации финансового участия со стороны государства возможно в рамках концессионной модели

Привлечение частного финансирования в строительство железнодорожной магистрали «Белкомур»:

- Ключевые факторы и базовые предпосылки (грузопотоки, тарифообразование, модель ГЧП)
- Экономика проекта строительства ж/д магистрали – предварительные параметры для частных инвестиций
- Необходимые условия обеспечения инвестиционной привлекательности проекта строительства железнодорожной магистрали

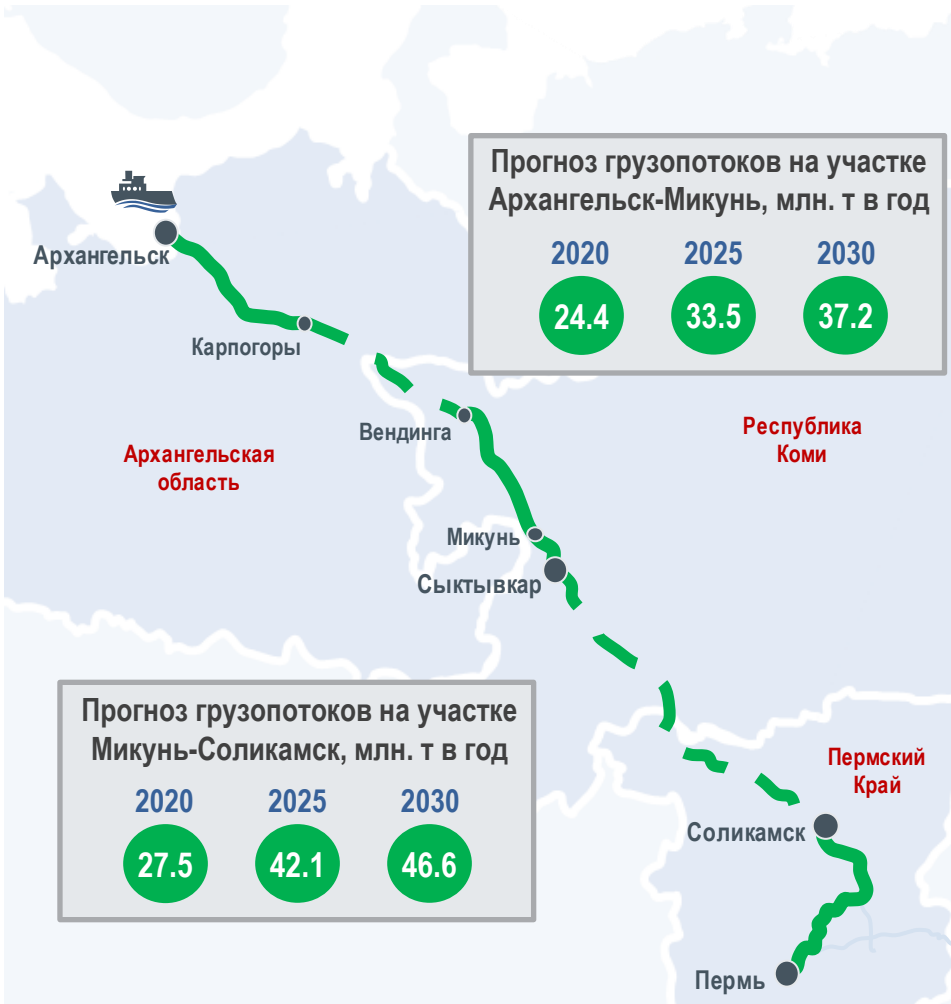
Ключевые факторы реализуемости проекта строительства магистрали «Белкомур» с привлечением частных инвестиций



Возможность привлечения частных инвестиций в проект строительства ж/д магистрали «Белкомур» определяется эффективностью самого Проекта и гарантиями возврата инвестиций, что зависит от следующих основных факторов:

- Объем будущих грузопотоков, обеспечивающий при установленных тарифах целевой уровень доходов и доходности инвестиций
- Тарифы и система долгосрочного тарифообразования, гарантирующие покрытие будущих издержек на содержание магистрали, а также возврат и доходность инвестиций при планируемом уровне грузопотоков
- Модель привлечения инвестиций и реализации Проекта при поддержке государства, учитывающая задачи эффективного распределения рисков и гарантий возврата инвестиций частным инвесторам на долгосрочной основе

Прогноз грузопотоков магистрали «Белкомур»: после 2020 г. обеспечивается полная загрузка мощности дороги



- При комплексной и своевременной реализации проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» (одновременно «Северное» и «Южное» звенья) дорога выходит на полный уровень загрузки мощности уже к 2020 году
- Новые промышленные проекты, реализуемые и предполагаемые к реализации на территории Республики Коми и Пермского края, к 2020 году формируют грузопоток на уровне 12 млн. т в год и 11 млн. т в год (соответственно на «Северном» и «Южном звеньях»)
- Помимо обозначенных, можно ожидать дополнительные грузы (мультимодальные контейнерные перевозки) за счет включения магистрали в международные транспортные коридоры на уровне около 10 млн. т в год, что будет дополнительно стимулироваться строительством и пуском глубоководного района «Северный» Архангельского морского порта

+ 10 млн. т в год (после 2020 года)

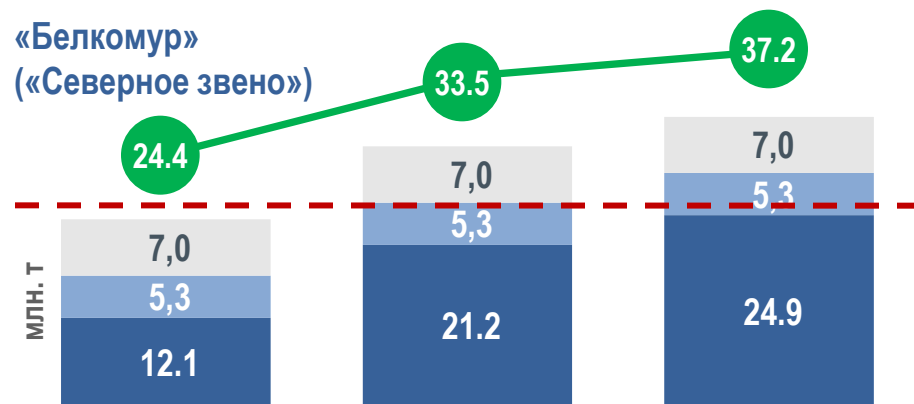
транзитных контейнерных перевозок –
дополнительный грузопоток за счет включения
магистрали в международные транспортные коридоры

Источник: Ленгипротранс, Уралгипротранс, ГипротрансЭИ, СОПС, Комплексная программа «БЕЛКОМУР», Республика Коми, Архангельская область, Пермский край

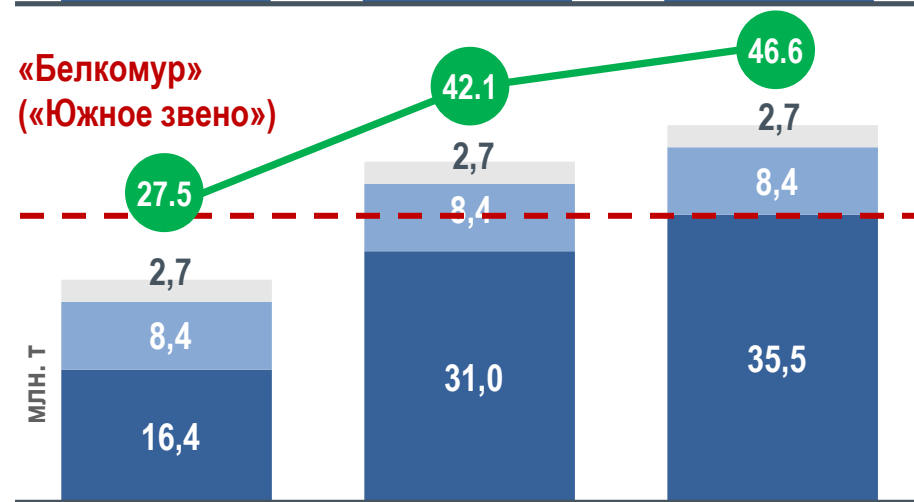
Источник: оценки Международной академии транспорта

Прогноз грузопотоков магистрали «Белкомур»: после 2020 г. до 50% грузов – от новых промышленных проектов

«Белкомур»
(«Северное звено»)



«Белкомур»
(«Южное звено»)



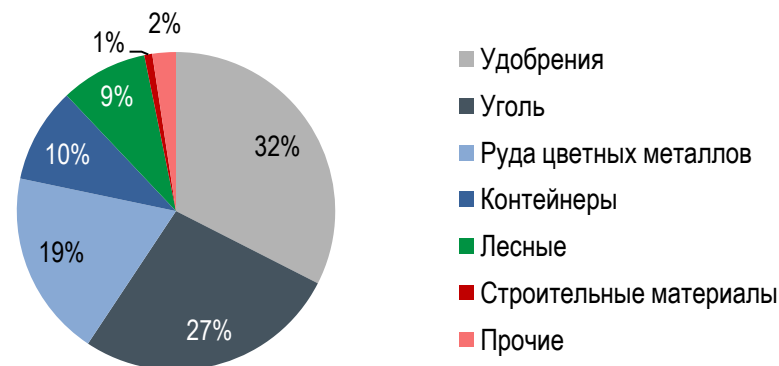
■ Прогнозные грузопотоки, согласованные в рамках Программы «БЕЛКОМУР» (ГипротрансТЭИ)
 ■ Дополнительные перспективные грузопотоки проектов Программы «БЕЛКОМУР»
 ■ Дополнительные перспективные грузопотоки новых региональных промышленных проектов
 - - - Планируемая проектная мощность участков («Северное звено» - 25 млн.т., «Южное звено» - 35 млн.т.)

Источник: Ленгипротранс, Уралгипротранс, СОПС, Комплексная Программа «БЕЛКОМУР», ГипротрансТЭИ, Республика Коми, Архангельская область, Пермский край

Структура грузов «Северного звена», прогноз 2030 г.



Структура грузов «Южного звена», прогноз 2030 г.

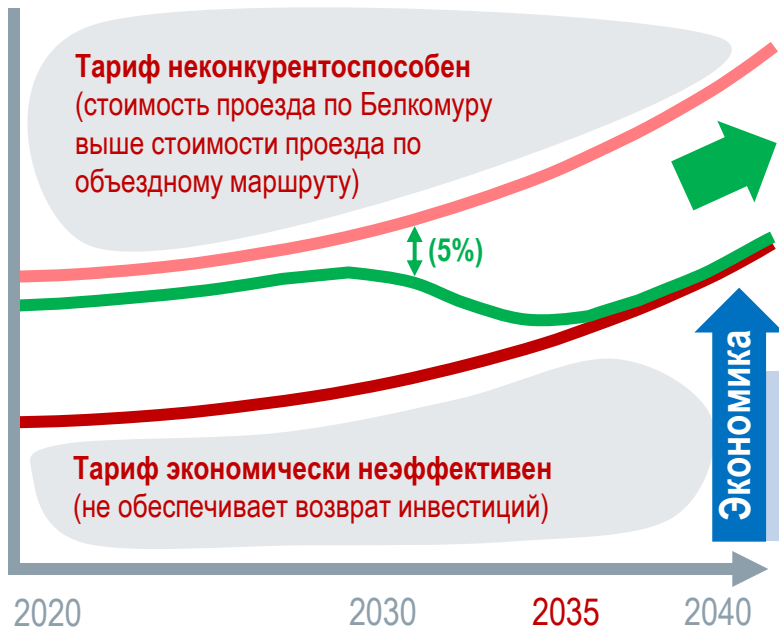


- Будущие грузопотоки железнодорожной магистрали «Белкомур» в значительной части обеспечиваются региональными предприятиями Пермского края и Республики Коми и реализуемыми в регионах новыми проектами
- Пуск магистрали будет стимулировать дополнительное развитие промышленности, создание новых предприятий (в том числе малых) и возникновение дополнительных грузов, которые в настоящий момент не поддаются точному учету и прогнозированию

Базовые принципы формирования тарифов на ж/д «Белкомур»: конкурентоспособность и инвестиционная обоснованность

Тарифообразование на магистрали «Белкомур» должно обеспечивать:

- Конкурентоспособность магистрали для грузоотправителей (стоимость / скорость доставки)
- Эффективность для инвесторов (возврат инвестиций, целевую доходность)



- Инфраструктурная составляющая тарифа РЖД с учетом спрямления
- Инфраструктурная составляющая инвестиционного тарифа Белкомур
- Инфраструктурная составляющая тарифа РЖД (10-01) на участке

Рынок

- Тариф должен быть привлекательным для грузоотправителей: стоимость транспортировки по магистрали «Белкомур» не должна превышать тарифные платы по объездному пути
- При сопоставимой цене и существенном сокращении времени транспортировки грузов конкурентоспособность Магистрали для грузоотправителей эффективно обеспечивается
- До 2030 г. тарифы, применяемые на магистрали «Белкомур», будут не выше тарифов РЖД с учетом коэффициента спрямления (1.25x-1.45x в зависимости от корреспонденции перевозок). Для повышения конкурентоспособности тарифа возможно применение скидки (например, 5%) к тарифу РЖД с учетом спрямления в части инфраструктурной составляющей
- К 2035 году (после возврата инвестиций) предполагается приведение «инвестиционного тарифа» на магистрали в соответствии с тарифом РЖД
- С учетом прогнозируемых грузопотоков, без дополнительных мер финансовой поддержки Проекта со стороны государства, такой тариф способен обеспечить минимальный уровень эффективности вложений в строительство железнодорожной магистрали «Белкомур»

Экономика

- Тариф должен быть экономически эффективным для инвесторов в проект строительства магистрали «Белкомур»: обеспечивать возврат и рентабельность инвестиций на разумном горизонте планирования
- Существующая нормативная база позволяет применить систему тарифообразования, основанную на механизме RAB (Regulatory Asset Base – отдача на инвестированный капитал)*, обеспечивающей возврат инвестиций в проекты создания инфраструктуры

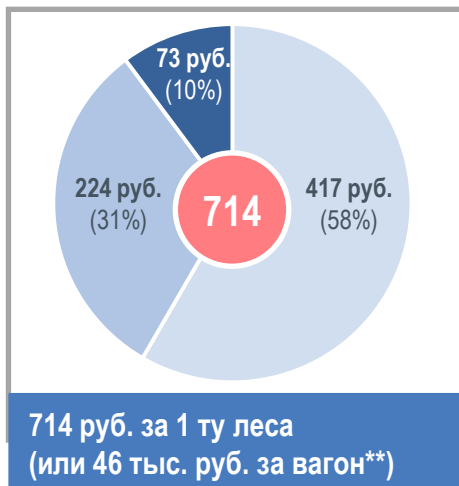
*Постановление Правительства РФ от 05.08.2009 г. №643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» и Методика от 31.08.2010 года № 198-м/1

Эффективный тариф на ж/д «Белкомур»: снижение провозной платы при увеличении инфраструктурной составляющей в тарифе*

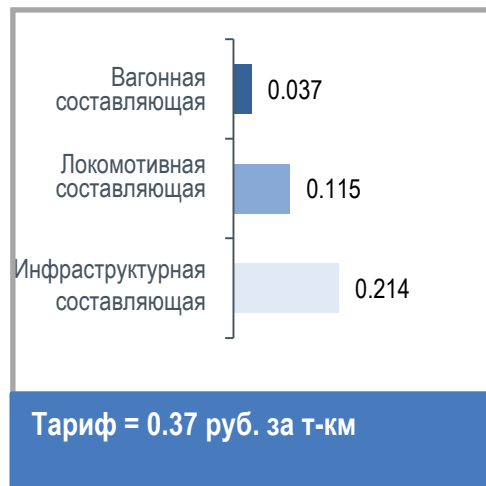
Маршрут



Провозная плата, руб. / т / Маршрут



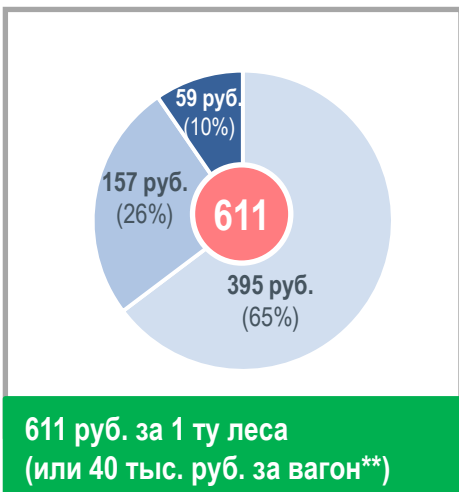
Удельный тариф, руб. / т-км



Эффективность магистрали «Белкомур»:

Для грузоотправителей

- Перевозки по более короткому пути обеспечивают общее снижение провозной платы на 10-15% (несмотря на увеличение удельного тарифа ≈ на 40%)
- При этом существенно сокращаются сроки доставки грузов, возникает экономия расходов на подвижной состав, увеличивается оборачиваемость вагонов



Для инвестора в инфраструктуру

- Рост удельного тарифа на 43%, обеспечиваемый за счет существенного увеличения инфраструктурной составляющей в нем (рост на 60% с учетом коэффициента спрямления и скидки 5%) при сохранении локомотивной и вагонной составляющих на уровне регулируемого тарифа РЖД (10-01) позволяет существенно повысить привлекательность инвестиций в проект «Белкомур»

* На примере перевозки лесных грузов из Соликамска в Архангельск

** Вид вагона: платформа

■ Локомотивная составляющая
■ Вагонная составляющая
■ Инфраструктурная составляющая

Реализуемость проекта ж/д магистрали «Белкомур» обеспечивается экономикой проекта и господдержкой в рамках ГЧП

- Предварительные анализ и расчеты экономических параметров проекта позволяют сделать вывод, что в условиях 100% частного финансирования нового строительства, проект выходит на границу «финансовой эффективности» и дополнительные меры финансовой и неденежной господдержки могут обеспечить необходимый уровень устойчивости и инвестиционной привлекательности, а значит и реализуемости проекта

Описание проекта (базовые условия и параметры)	<ul style="list-style-type: none"> Проект предполагает полное финансирование нового строительства ж/д магистрали в размере 118 млрд. руб. (76% от общей сметы, включающей реконструкцию существующих участков) за счет привлечения частных инвестиций; Эксплуатация Магистрали по сообщению Архангельск – Сыктывкар – Пермь (Соликамск) после строительства и реконструкции осуществляется в качестве единого объекта инфраструктуры, в том числе за счет включения существующих реконструированных участков «Архангельск-Карпогоры» и «Вендинга – Микунь» (аренда у РЖД) На всем протяжении Магистрали применяется «инвестиционный» тариф, собираемый частными инвесторами и обеспечивающий конкурентоспособность Магистрали для грузоотправителей и одновременно отдачу на инвестированный капитал для инвесторов (тариф с учетом коэффициента спрямления) Срок реализации проекта – 25 лет с момента начала проекта (начала строительства), что предполагает 20 лет эксплуатации магистрали с момента ее создания. По истечении срока магистраль передается государству Налогообложение: базовый режим налогообложения 		
Сроки по проекту	<ul style="list-style-type: none"> Начало проектирования – 2011 г. Начало строительства – 2012-13 г. 	<ul style="list-style-type: none"> Запуск «Северного звена» – 2016 г. Запуск «Южного звена» – 2017-2018 гг. 	<ul style="list-style-type: none"> Передача магистрали государству (после возврата инвестиций (окупаемость) и обеспечения доходности для инвестора) – 2037 г.
Результаты расчетов	<ul style="list-style-type: none"> IRR = 10% (на уровне ставки дисконтирования) NPV = 4 млрд. руб. Срок окупаемости инвестиций (недисконтированный / дисконтированный) – 14 / 25 лет 		

- Результаты расчетов показывают, что при базовых условиях и параметрах Проект является реализуемым
- В то же время расчетные параметры (NPV и IRR) свидетельствуют о недостаточной инвестиционной привлекательности Проекта для частных инвесторов
- Привлечение частного капитала для своевременного строительства ж/д магистрали требует дополнительной поддержки со стороны государства

Выбор новой модели финансирования проекта «БЕЛКОМУР» с привлечением частного капитала в строительство ж/д магистрали

Государственная поддержка в рамках ГЧП (комплексная программа) по созданию транспортной инфраструктуры

Государство

Инфраструктура (\$)

Замещение прямого финансового участия на иные формы господдержки для обеспечения финансирования инфраструктуры

Поддержка

Государство

Инфраструктура

Определение форм и объемов государственной поддержки по проекту ж/д магистрали для обеспечения условий его инвестиционной привлекательности:

- Финансовая поддержка подготовительных работ
- Государственные гарантии на привлечение долгового финансирования
- Выделение земли под Проект
- Формирование долгосрочного инвестиционного тарифообразования
- Гарантии минимального дохода (грузопотока)
- Налоговые льготы, др.

Государство

Поддержка, в т.ч. софинансирование

Межрегиональная комплексная инвестиционная программа «БЕЛКОМУР»

Оптимизация проекта для привлечения частных инвестиций в строительство ж/д магистрали

Проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур»

Определение / модели реализации Проекта на принципах ГЧП (эффективное распределение рисков, обеспечение согласованной господдержки)

«Концессионное соглашение» (ГЧП-модель проекта ж/д магистрали «Белкомур»)

Концессия обеспечивает:

- Формирование долгосрочных отношений между государством и инвесторами в проекте
- Эффективное распределение рисков и необходимый уровень инвестиционной привлекательности проекта

443 млрд. руб.

Промышленность (\$)

Частные инвесторы

Определение возможности финансирования инфраструктуры с привлечением частных инвесторов, оптимизация Проекта с целью создания условий инвестиционной привлекательности

Инфраструктура

Частные инвесторы

до 118 млрд. руб. (новое строительство)
до 37 млрд. руб. (реконструкция сущ. участков)

Проведение комплекса работ по подготовке и структурированию Проекта на принципах ГЧП, осуществлению необходимых процедур (конкурс), подписанию контрактов и старт Проекта

Финансирование, строительство, эксплуатация

Частные инвесторы

Мировой опыт: участие государства – необходимый элемент практики эффективного инфраструктурного строительства

- В мировой практике за последние 20 лет почти все проекты строительства железнодорожной инфраструктуры структурировались по модели государственно-частного партнерства и софинансировались государством либо на этапе строительства, либо на этапе эксплуатации
- Средняя доля финансового участия государства в общей стоимости проектов составляет около 60% (за последние 20 лет в мире)
- Концессия – наиболее распространенный способ реализации проектов на принципах ГЧП в сфере строительства объектов инфраструктуры (54% всех инфраструктурных проектов в мире)

Проект	Стоимость проекта, USD млрд.	Участие государства, USD млрд.	Доля государства
ВСМ Посайран – Чая (Португалия)	2.2	0.3	12%
ВСМ Перпеньян – Фигерес (Португалия)	1.5	0.7	46%
ВСМ THSR (Тайвань)	18.0	6.5	36%
Gautrain Rapid Link (ЮАР)	4.6	4.1	87%
ВСМ Тур – Бордо (Франция)	9.4	4.7	50%
Florida High Speed Rail (США)	2.7	2.2	80%
ВСМ Калифорнии (США)	42.0	30.0	71%
ИТОГО:	80.4	48.5	60%

Источник: InfraNews, данные компаний Vinci, Eiffage, ACS Construction, Управления высокоскоростной железной дороги Калифорнии, анализ ТКБ Капитал

Существующие формы государственной поддержки, не предполагающие прямого финансового участия

Государственные гарантии

- Увеличение возможностей привлечения инвестиций
- Возможность выпуска инфраструктурных облигаций
- Существенное снижение стоимости финансирования

Налоговые и таможенные льготы и преференции

Сокращение налогооблагаемой базы на время реализации Проекта

Административная поддержка и гарантии от неблагоприятных действий

- Помощь в решении земельных вопросов
- Помощь в обеспечении ресурсной базы для строительства (стройматериалы, соответствующие месторождения / лицензии)
- Гарантии от экспроприации без соответствующей компенсации

Существующие формы государственной поддержки в виде прямого финансового участия

Капитальный грант

Выплата государством части строительных расходов по проекту

Гарантия минимального дохода

Компенсация части выпадающих доходов при недостаточности трафика для своевременного возврата кредитных средств

Плата за доступность объекта инфраструктуры

Компенсация расходов при эксплуатации объекта концессии для возврата инвестиций при достижении определенных показателей

Бюджетные кредиты

Финансирование в форме участия в УК

Успешная реализация Проекта строительства ж/д магистрали «Белкомур» с привлечением частного капитала требует участия государства для обеспечения инвестиционной привлекательности проекта. Существующие формы государственной поддержки позволяют обеспечить необходимое распределение рисков по Проекту, а возможности их использования определяются экономикой Проекта и условиями концессионного соглашения

Общая предварительная схема реализации проекта строительства ж/д магистрали по концессионной модели



Взаимоотношения урегулированы единым Концессионным соглашением, фиксирующим права и обязанности участников. Заключение Концессионного соглашения требует проведения необходимых конкурсных процедур в рамках ФЗ «О концессионных соглашениях»

Описание концессионной модели

Предмет

Концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию новых ж/д участков

Соглашение должно содержать условия проведения:

- **Проектирования** (с учетом необходимости обеспечения ускорения сроков строительства)
- **Реконструкции** существующих ж/д участков (при условии синхронизации и решения вопроса консолидации всех участков)

Объект

- Строящиеся участки ж/д магистрали общего пользования **в собственности государства (концедента)**
- Решение вопроса **совместной эксплуатации** ж/д участков с различным режимом собственности оптимально путем их **консолидации у государства** – концедента (для последующей передачи концессионеру) – путем:
 - Приобретения у частных собственников (РЖД, МК «Белкомур») и/или
 - Заключения договора с частными собственниками по аренде ж/д участков (договор в пользу третьего лица - концессионера)

Участники

- **Концедент – РФ** – с условием передачи части **полномочий субъектам РФ по отдельным вопросам**, в том числе:
 - 1) подготовку конкурсной документации и проведение конкурсного отбора
 - 2) предоставление земельных участков концессионеру
- **Концессионер** – специальная созданная проектная компания
- Специфическая роль РЖД и МК «Белкомур» должна быть учтена на этапе подготовки Конкурсной документации концедентом

Государственная поддержка

- **Гарантия** – предоставляется государством, ВЭБом инвестору по кредитам и облигационным займам
- **Финансовая поддержка** государства:
 - На этапе строительства «капитальный грант» в объеме необходимого уровня экономической эффективности
 - На этапе эксплуатации в форме: (1) возмещения расходов концессионера (плата за эксплуатационную готовность и за доступность), (2) компенсации «выпадающих» доходов (гарантия минимального дохода)
- В условиях государственного **регулирования тарифов** размер получаемого дохода со стороны пользователей инфраструктуры также контролируется государством и зависит от его политики тарифообразования

Распределение рисков

- Возможность обеспечения **оптимального распределения рисков** по Проекту:
 - на концессионере: связанные с проектированием, строительством, приемкой, текущей эксплуатацией, системой доступности (при использовании платы за доступность со стороны государства)
 - на концеденте: связанные с землеустройством, изменение законодательства (в тч. стандарты проектирования), риск спроса

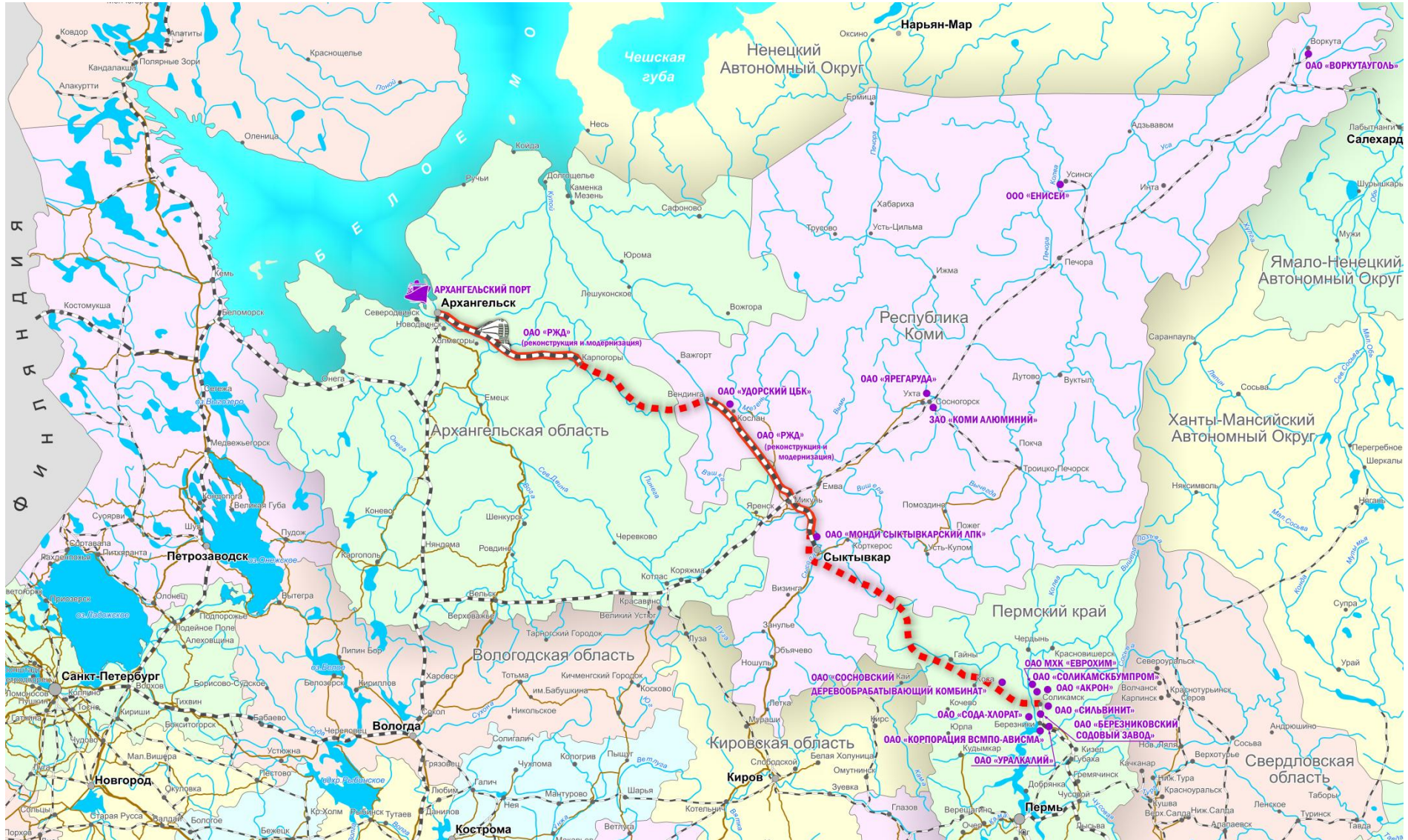
Предлагаемые решения по оптимизации проекта «БЕЛКОМУР» в рамках новой концепции

- Зафиксировать концессионную модель реализации проекта строительства ж/д магистрали, как обеспечивающую эффективную поддержку государства и оптимальное распределение рисков
- С целью ускоренного старта Проекта предоставить Республике Коми финансовую поддержку из федерального бюджета на разработку предпроектной и проектной документации, необходимой для проведения концессионного конкурса в объеме до 3.9 млрд. руб.
- В рамках проработки концессионной модели обеспечить минимизацию прямого финансового участия государства в финансировании строительства ж/д магистрали «Белкомур» частным капиталом, для чего реализовать меры государственной поддержки для формирования инвестиционной привлекательности проекта строительства ж/д магистрали:
 - Предоставить государственные гарантии на привлечение инвестором долгового финансирования в объеме на строительство и проценты по привлекаемым кредитам и займам
 - Обеспечить предоставление инвестору необходимых земельных участков для строительства магистрали
 - Поручить Росжелдору совместно с ФСТ разработать порядок и обеспечить установление на долгосрочный период экономически обоснованных тарифов для инвестора в рамках Проекта
 - Разработать совместно с регионами систему налоговых льгот на период реализации Проекта
 - Разработать систему гарантирования минимального дохода инвестора в процессе эксплуатации магистрали после ее строительства и ввода в эксплуатацию на период реализации Проекта

Приложения:

ж/д магистраль Белкомур на картах развития территорий
и международных транспортных коридоров

Магистраль «Белкомур» на карте Комплексной программы развития Республики Коми, Пермского края и Архангельской области



Магистраль «Белкомур» на карте международного транспортного коридора North East – West (N.E.W.)



Магистраль «Белкомур» на карте международного транспортного коридора «Barents Link» / «Northern axis»

