



СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

АДМИНИСТРАЦИЯ ГУБЕРНАТОРА

ВСМ Екатеринбург - Москва

КОМПЛЕКСНЫЙ
ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ
ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖД
МАГИСТРАЛИ

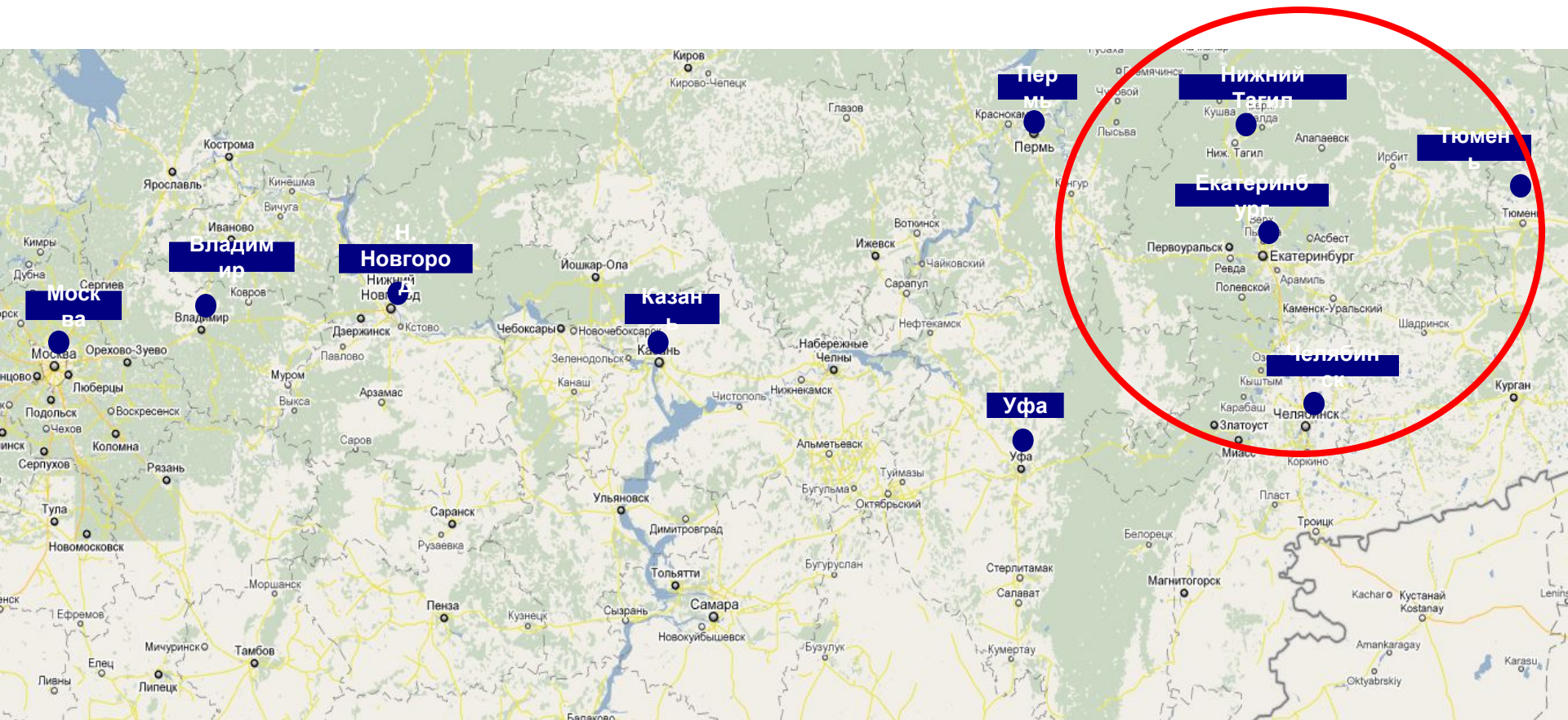
28 мая 2010

Организация ВСМ Екатеринбург – Москва является одним из эффективных инструментов реализации инновационного сценария развития страны

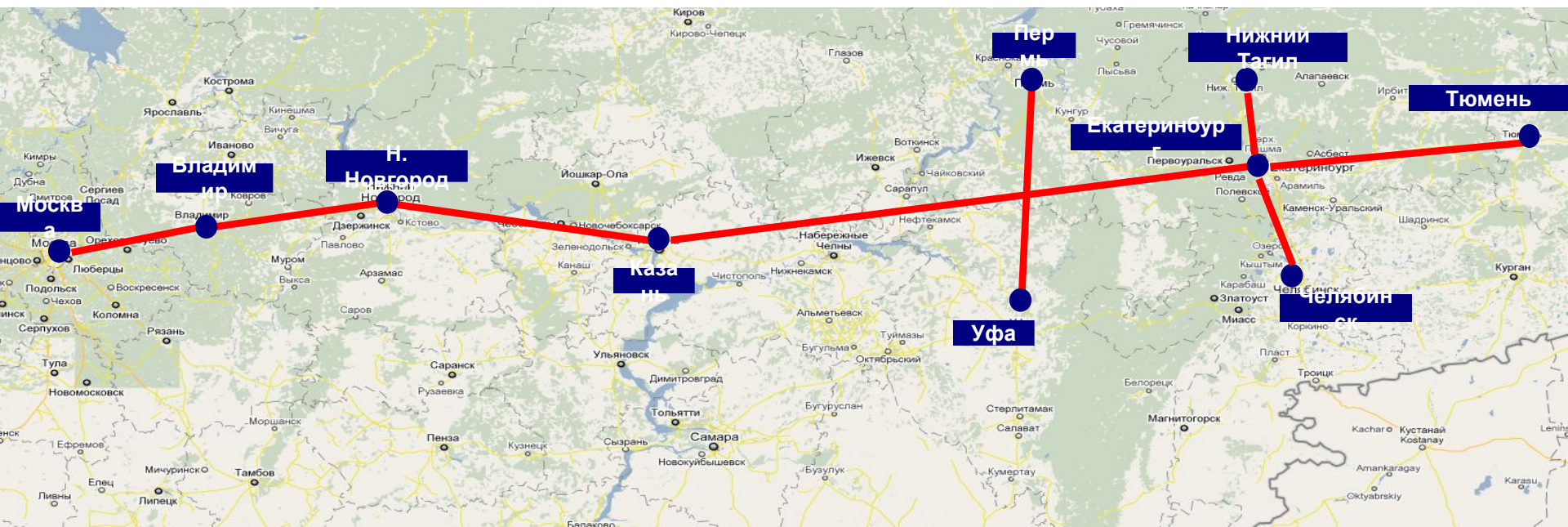
- ▶ ВСМ – модернизация регионов
- ▶ Модернизация транспортного коридора запад-восток
- ▶ Создание единой скоростной инфраструктуры от Москвы до Урала
- ▶ Развитие производительных сил, борьба с безработицей
- ▶ Улучшение региональных макроэкономических показателей и кооперации

Строительство высокоскоростной магистрали Екатеринбург – Москва (ВСМ 2) наряду с проектом Москва – Санкт-Петербург (ВСМ 1) реализует стратегию модернизации транспортного коридора Запад-Восток, обеспечит комплексный социально-экономический рост экономики вовлеченных регионов.

Екатеринбург является центром целого кластера городов в Уральском регионе



Предварительный вариант конфигурации высокоскоростной магистрали протяженностью 2100 км соединяет Москву с Уральским регионом



Для окончательного выбора трассы необходим Предварительный этап в 2010 году, в рамках которого должны привлекаться трафик-консультанты, технические и экономические консультанты

Реализацию инвестиционных проектов по созданию объектов транспортной инфраструктуры целесообразно выстраивать на основе Контракта Жизненного Цикла (КЖЦ)

- ▶ Срок КЖЦ равен нормативному сроку эксплуатации инфраструктурного объекта в соответствии с техническими и функциональными требованиями (в среднем составляет 20 - 25 лет)
- ▶ Оплата по договору начинается с момента передачи инфраструктурного объекта в эксплуатацию
- ▶ Оплата осуществляется только в случае выполнения простых функциональных параметров – время в пути, количество опозданий, коэффициент доступности магистрали и т.п.
- ▶ КЖЦ контракт включает стадии проектирования, строительства, эксплуатации
- ▶ Стороны КЖЦ: Российская Федерация (по федеральным мандатам) и/или субъекты РФ, провайдер инфраструктуры (генеральный представитель СПК – специальной проектной компании)

Сторонами КЖЦ выступает с одной стороны государство в лице Федерального Правительства или субъекты РФ, с другой стороны провайдер инфраструктуры – Специальная Проектная Компания

КЖЦ –
это:

Схема, в которой государство вместо инвестиций покупает сервис работающего объекта в течение всего жизненного цикла объекта (до 30-40 лет)

Государство:

- ▶ предоставляет инструменты государственного «плеча»
- ▶ обеспечивает решение земельных вопросов
- ▶ обеспечивает нормативную базу для выполнения проекта
- ▶ гарантирует и обеспечивает оплату сервиса работающей магистрали в течение всего жизненного цикла (только в случае качественного сервиса)

Провайдер инфраструктуры (частный капитал):

- ▶ обеспечивает привлечение внебюджетного финансирования
- ▶ осуществляет через созданный консорциум (SPV) работы по проектированию, строительству, эксплуатации и ремонту ж/д объекта на основании единого долгосрочного контракта
- ▶ берет на себя все технологические и проектные риски на всех этапах жизни проекта
- ▶ заинтересован построить быстро и качественно

Для реализации преимуществ и достижений зарубежных аналогов при создании ВСМ в России необходимо принятие зарубежных стандартов для магистралей

- ▶ Евростандарты – возможность для инноваций, поскольку определяют результат, а не то, как его достигнуть. Это предоставляет бизнесу возможности к инновациям
- ▶ Евростандарты – общий язык общения инженеров Европы и России, т.е. большая эффективность в работе, меньшие риски ошибок
- ▶ Евростандарты и евронормы более эффективны и позволяют строить дешевле
- ▶ Использование евростандартов даст возможность снизить технологические риски => понизить банковскую ставку по займам
- ▶ Евростандарты не будут заменять Стандарты РФ, а лишь дополнять их (в России нет стандартов для ВСМ)

По мнению экспертов, использование гармонизированных евростандартов позволит сэкономить до 20% затрат на ВСМ 2

Применение новых подходов для реализации проекта по созданию ВСМ-2 позволит существенно снизить расходы на строительство и повысить эффективность проекта в два раза

Возможность №1:
Контракты жизненного цикла – КЖЦ
Ожидаемый экономический эффект:
до 40%

X

Возможность №2:
Гармонизированные евро-стандарты
Ожидаемый экономический эффект:
до 20%

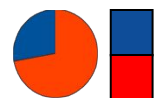
Итого, суммарная экономия – до 50%

	По стандартной схеме	КЖЦ + евростандарты
Доходы	3,5	3,5
Расходы	2,5	1,25 (min)
Бюджетная эффективность PI	1,4	2,8

Проект по предварительной оценке эффективен. Для окончательного расчета необходим Подготовительный этап

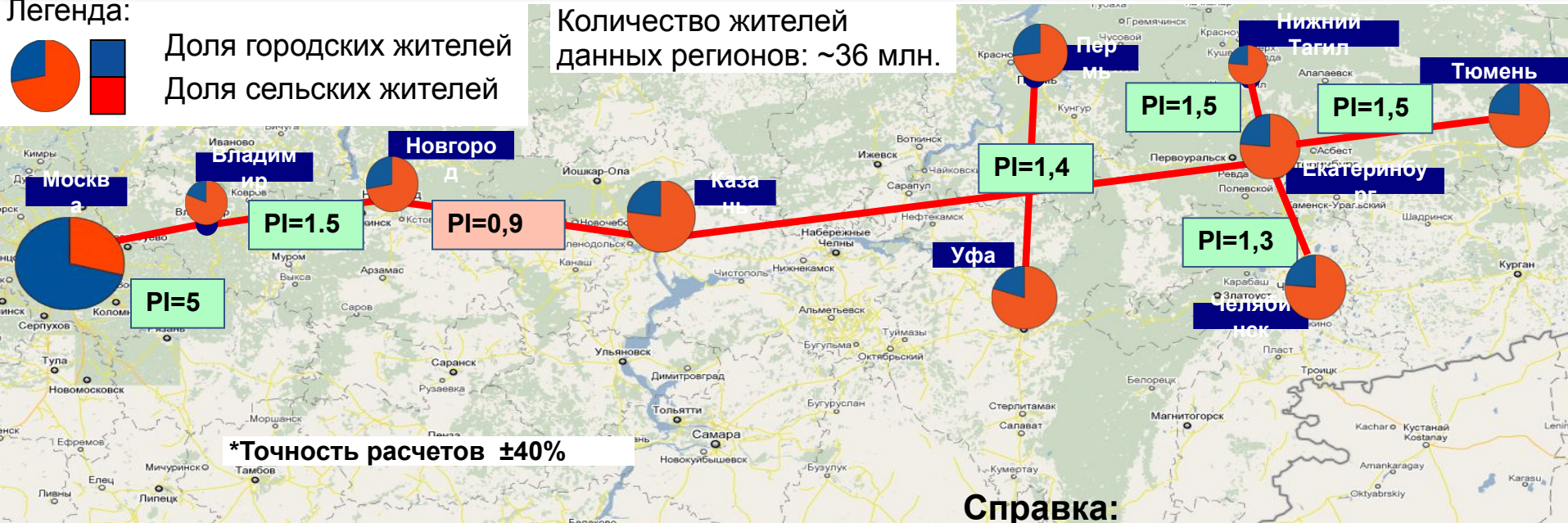
Предварительный экономический анализ каждой из «хорд» проекта на предмет бюджетной эффективности (PI)

Легенда:



Доля городских жителей
Доля сельских жителей

Количество жителей данных регионов: ~36 млн.



Бюджетные затраты на 40 лет: ~2,5 трлн.руб
Бюджетные доходы на 40 лет: ~3,5 трлн.руб
Общая бюджетная эффективность $PI = \sim 1,4^*$

Справка:

Доходы бюджета за 40 лет от социально-экономической

$PI = \frac{\text{эффективности проекта}}{\text{Расходы бюджета за 40 лет}}$

То есть,

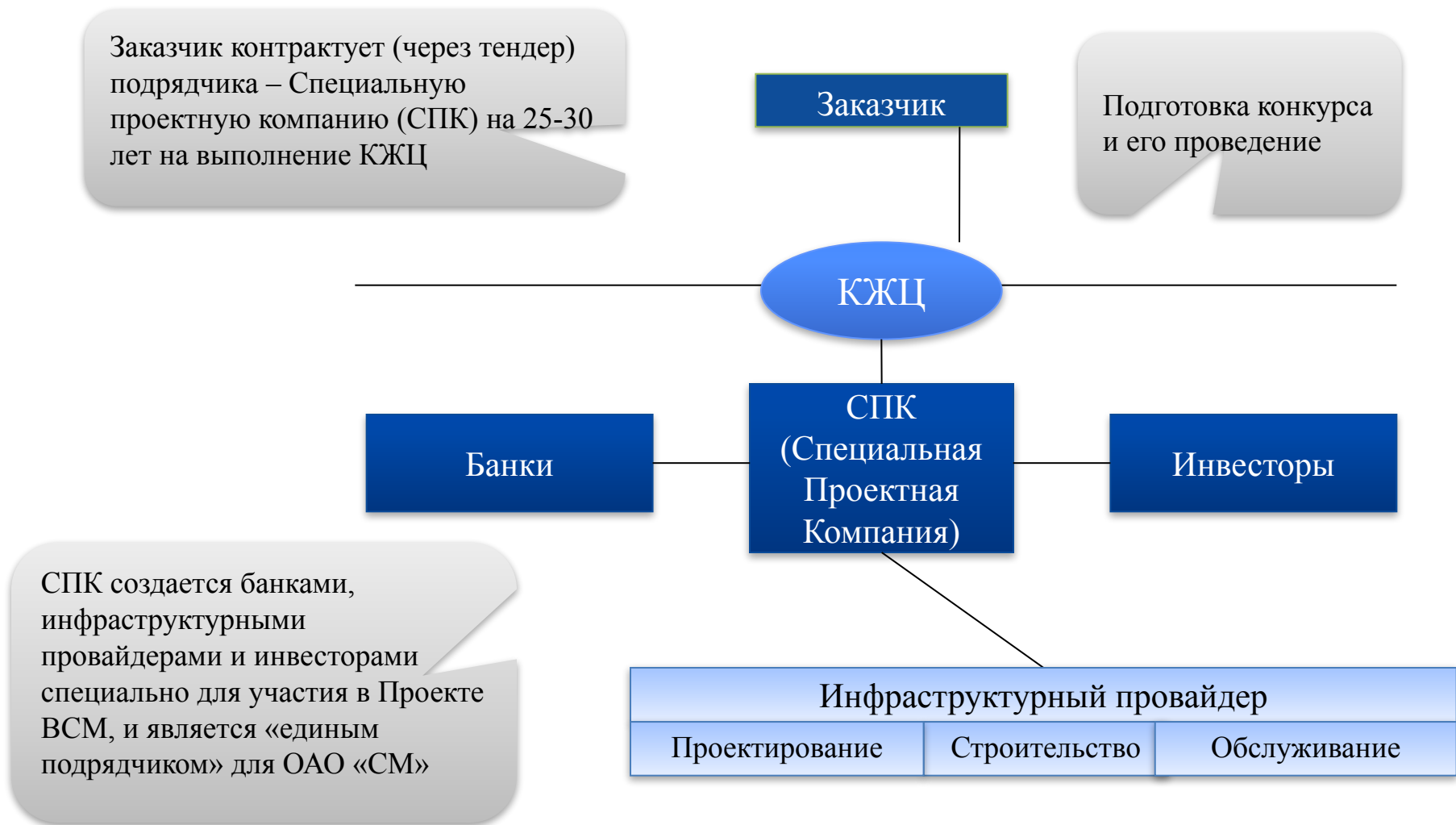
Если $PI > 1$, то проект выгоден

Если $PI < 1$, то проект невыгоден

При реализации проекта по КЖЦ в первые три года основная финансовая нагрузка ляжет на провайдера, начиная примерно с 22 года дисконтированный денежный поток становится положительным



Объединение в одном договоре государства и частного бизнеса реализуется через заключение контракта со Специальной проектной компанией



Государственным заказчиком может выступить специально созданное предприятие при участии в нем заинтересованных субъектов Российской Федерации



Московская область



Владимирская область



Нижегородская область



Республика Татарстан



Республика Башкортостан



Пермский край

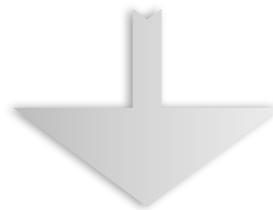


Свердловская область



Челябинская область

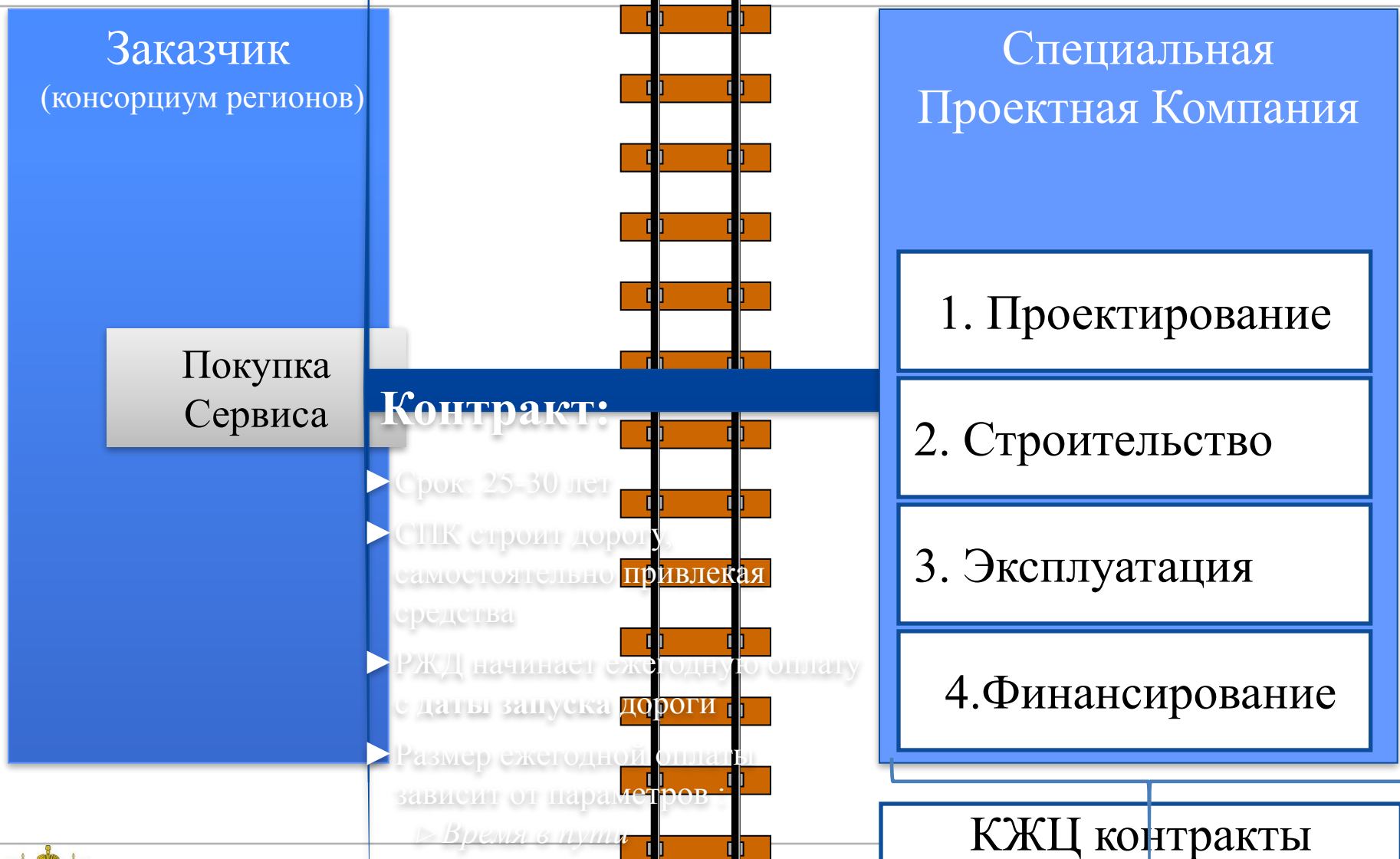
Единый агент или действующий агент каждого субъекта РФ (ОИВ или АО со 100 % региональным капиталом)



Единый агент от государственной стороны

Участие ФАЖТ зависит от статуса участка ж/д объекта

Ключевые параметры контракта по проекту ВСМ



В текущем году необходимо выполнить подготовительный этап, стоимость которого не превышает 100 млн.рублей. В течении 5 лет проект может быть доведен до начала строительства

2010	2011	2012	2013	2014	2015
Обоснование социально-экономической эффективности. Предварительное трассирование Создание компании заказчика	Подготовка Концепции проекта. Трассировка Инженерные изыскания	Подготовка и начало тендера	Тендер	Финансовое закрытие	Начало проектирования и строительства
Подготовительный этап					

На этом этапе предстоит уточнить приведенные выше оценки социально-экономической эффективности проекта для окончательного принятия решения о запуске проекта. Оценка стоимости этапа: 100 млн.руб

С целью снижения затрат целесообразно начинать реализацию проекта с двух сторон навстречу друг другу: из Москвы и из Екатеринбурга



Проект такого масштаба может быть реализован только поэтапно
Строительство начнется из регионов и центра одновременно
Первыми будут построены наиболее бюджетно-эффективные этапы (с высоким PI)

Будущее высокоскоростных магистралей зависит от нашего решения

- ▶ Проект ВСМ 2 потенциально экономически целесообразен
 - ▷ На каждый вложенный рубль бюджет получит полтора ($PI > 1,4$)
- ▶ Существует как минимум две возможности существенно уменьшить его стоимость и поднять эффективность:
 - ▷ Контракты жизненного цикла
 - ▷ Гармонизированные евростандарты
- ▶ Проект ВСМ 2 обладает тройным инновационным потенциалом:
 - ▷ Высокоскоростная магистраль – мощный стимул для инноваций
 - ▷ КЖЦ стимулирует подрядчика к комплексной инновации
 - ▷ Евростандарты – путь к инновациям и снижению затрат