



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ – ОТ ЕДИНИЧНЫХ ПРОЕКТОВ К МАСШТАБИРОВАНИЮ

Сентябрь 2020

РЖД-Инвест
Инвестиционная компания
полного цикла



РОССИЙСКАЯ
НЕДЕЛЯ
ГЧП
2020

ЭКОСИСТЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ



Комплексное развитие территорий и транспортная доступность

Как объединить
девелоперские проекты
с развитием
железнодорожной
инфраструктуры

СИНХРОНИЗАЦИЯ ИНТЕРЕСОВ БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА

- 1 Развитие транспортной инфраструктуры требует значительных капитальных вложений
- 2 Окупаемость технологической части проекта затруднительна без наличия коммерческих объектов в периметре проекта
- 3 Существуют ограничения для создания коммерческой инфраструктуры (полоса отвода, земельные участки, ВРИ и др.)
- 4 В условиях тарифных ограничений и отсутствия гарантий трафика необходимы дополнительные источники коммерциализации пассажиропотока



ТПУ ПО КОНЦЕССИИ: ВОЗМОЖНОСТИ

Критерии сравнения	Концессионное соглашение	Государственный контракт	Контракт жизненного цикла	Долгосрочное инвестиционное соглашение
Возможность привлечения внебюджетного финансирования	✓	✗	✓	✓
Возможность снижения риска для проектной компании	✓	✗	✗	✗
Возможность снижения стоимости заемного финансирования	✓	✓	✓	✓
Возможность получения земельных участков без конкурса	✓	✓	✗	✗
Возможность объединения различных стадий проекта в одном контракте	✓	✗	✓	✓
Возможность управления социальными рисками	✓	✗	✗	✗

Кто создает ТПУ на базе ж/д?



Холдинг РЖД



Правительство субъекта РФ



Инвесторы

Использование **концессионного механизма** позволяет привлечь внебюджетное финансирование, распределить проектные риски между инвесторами и публичной стороной и задействовать возможные механизмы государственной поддержки

ВОПРОСЫ ПО БЛОКУ ОБСУЖДЕНИЯ: СЕКЦИЯ 1



«Бесшовная» пересадка как условие успеха в транспортных проектах.



Планы РЖД по развитию Центрального транспортного узла и работе по обслуживанию пассажирских потоков.



Агломерационные эффекты в проектах развития железнодорожного транспорта.



Какова готовность финансовых институтов инвестировать в проекты развития ТПУ и какие сейчас возможности у банков?

Выход на типовой формат

Планы по дальнейшему
тиражированию
проектов по созданию
подъездных путей

ОБСУЖДАЕМЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ

- 1 Инфраструктура порта Тамань
- 2 Инфраструктура ОЭЗ «Калуга»
- 3 Инфраструктура порта Лавна
- 4 Инфраструктура ОЭЗ «Тольятти»
- 5 Инфраструктура для индустриального парка «Уфимский»
- 6 Освоение ГОК «Томинский»
- 7 Инфраструктура ОЭЗ «Титановая долина»
- 8 Северный широтный ход (Обская – Салехард – Надым)
- 9 Освоение месторождения «Русское»
- 10 Линия Кызыл – Курагино
- 11 Освоение Ковыктинского месторождения
- 12 Освоение ГОК «Озерный»
- 13 Подъездные пути к грузовому терминалу в п. Нижний Бестях
- 14 Освоение Сугодинско-Огоджинского месторождения
- 15 Линия Улак – Эльга
- 16 Сахалинский мост

-  Байкало-Амурская магистраль
-  Транссибирская магистраль
-  Реализуемые ж/д концессии
-  Потенциальные ж/д концессии
-  Промышленные и добычные районы
-  Ж/д линии



Промышленные и добычные районы требуют существенных вложений в развитие обеспечивающей ж/д инфраструктуры



В местах перехода от магистральной инфраструктуры к промышленным предприятиям целесообразно использовать механизмы государственно-частного партнерства



Концессия – один из инструментов, позволяющих реализовать инфраструктурные проекты с оптимальным распределением рисков и вложений



РЕАЛИЗУЕМЫЕ КОНЦЕССИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

	ОЭЗ ППТ «Калуга»	ОЭЗ ППТ «Тольятти»	ОЭЗ ППТ «Титановая долина»	Северный широтный ход	Кызыл – Курагино
 Участники	- РЖД - ОЭЗ «Калуга» - Правительство Калужской обл.	- РЖД - ОЭЗ «Тольятти» - Правительство Самарской обл.	- РЖД - ОЭЗ «Титановая долина» - Правительство Свердловской обл.	- РЖД - ООО «СШХ» - Росжелдор	- РЖД - УК «Лидер» - ТЭПК - Росжелдор
 Объект	Подъездные пути между ст. Людиново-1 и ОЭЗ «Калуга»	Подъездные пути между ст. Тольятти и ОЭЗ «Тольятти»	Подъездные пути между ст. Верхняя Салда и ОЭЗ «Титановая долина»	Линия Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево	Линия Кызыл – Курагино между Эльгинским месторождением и Трассибом
 Стоимость	0,7 млрд руб.	1,1 млрд руб.	1,6 млрд руб.	134,4 млрд руб.	192,4 млрд руб.
 Статус	Строительство	Строительство	Подготовка	Проектирование*	

* На стадии уточнения статуса по используемым земельным участкам

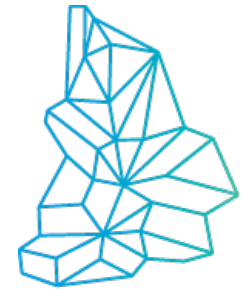
Перспективные территории

- ✓ Особые экономические зоны промышленно-производственного типа (ОЭЗ ППТ)
- ✓ Индустриальные парки
- ✓ Территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР)
- ✓ Промышленные площадки и кластеры

КОНЦЕДЕНТ БЕРЕТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ОБЕСПЕЧИТЬ ГРУЗОВУЮ БАЗУ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ КОНЦЕССИОНЕРОМ НЕОБХОДИМОГО ФИНАНСОВОГО РЕЗУЛЬТАТА

ОЭЗ «ТИТАНОВАЯ ДОЛИНА»

от 31.07.2020 № 31 в отношении объектов железнодорожного транспорта для обеспечения деятельности особой экономической зоны промышленно-производственного типа «Титановая долина»



СВЕРДЛОВСКАЯ
ОБЛАСТЬ
возможности без границ



концедент

**Министерство транспорта
и дорожного хозяйства
Свердловской области**



дата подписания
31 июля 2020 года



объем инвестиций
1610,74 млн. рублей



возврат инвестиций
**минимальный
гарантированный доход**



концессионер
ОАО «РЖД»



объект соглашения
**железнодорожный путь
необщего пользования**

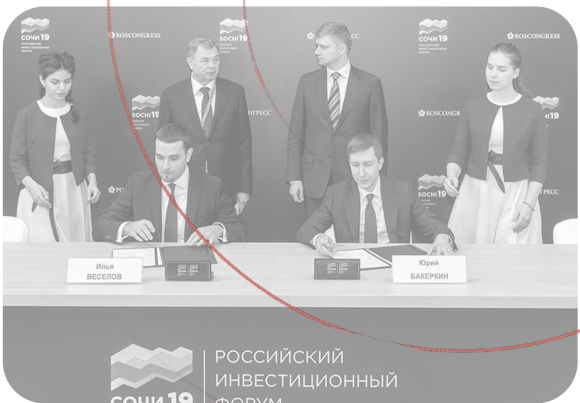


срок ввода объекта
2023 год



протяженность
7,6 км

Концессионное соглашение о проектировании, строительстве и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности ОЭЗ «Калуга»



Концедент – Министерство экономического развития Калужской области
Концессионер – ОАО «Российские железные дороги»

Дата подписания **14 февраля 2019 года**

Объем инвестиций **655,1 млн. руб.**

Протяженность **7,9 км**

Срок реализации проекта **10 лет** (до 2029 г.)

Срок строительства **3 года** (до конца 2021 г.)

ВОПРОСЫ ПО БЛОКУ ОБСУЖДЕНИЯ: СЕКЦИЯ 2



Каковы подводные камни, сложности и акценты в работе при подготовке концессионных соглашений на железные дороги необщего пользования?



Каковы основные факторы успеха при подготовке и заключении концессионных соглашений с РЖД?



Участие технического эксперта в концессионных проектах – жизненная необходимость или страховка «на всякий случай», основные аспекты.



Насколько актуальным является вопрос установления тарифов на подъездных путях и существуют ли риски при установлении инвестиционной надбавки?

КАКОВЫ ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА ПРИ ПОДГОТОВКЕ И ЗАКЛЮЧЕНИИ КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ С РЖД, ОПЫТ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

ЛУКИНА Анна Николаевна

Генеральный директор государственного автономного учреждения Калужской области
«Центр государственно-частного партнерства Калужской области»



Личное участие в подготовке проекта первых лиц региона.
Принятие оперативных и грамотных управленческих решений.

Полная вовлеченность в проект и формирование команды по его реализации.

Выработка общей стратегии реализации проекта.
Постоянное и ежедневное взаимодействие сторон.

Заинтересованность, профессионализм и активная позиция инвестора.

Наличие Центра ГЧП на территории Калужской области.

Территориальное расположение Калужской области,
большой транспортный узел, близость к столице РФ.

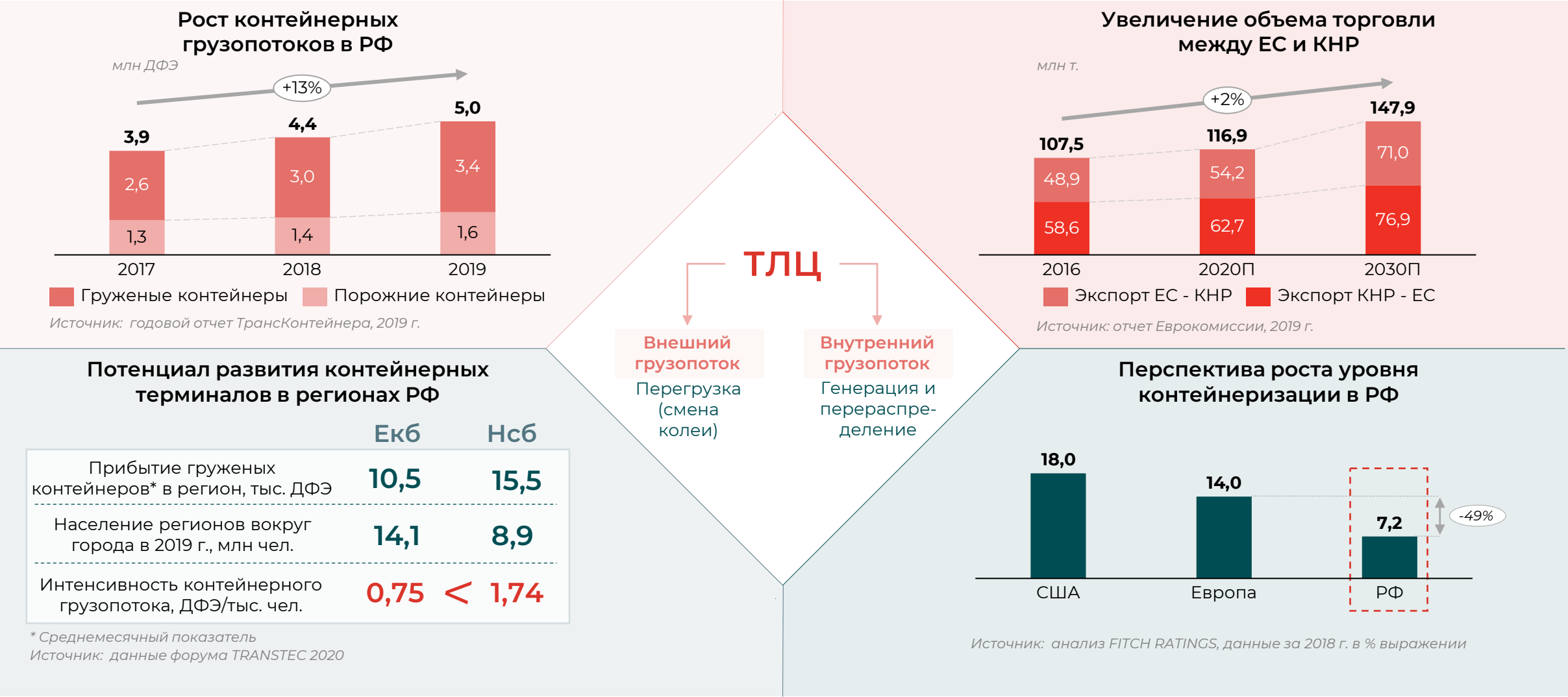
Понятный транспортный поток.



Опорная сеть ТЛЦ

Как драйвер роста
экономики

ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО КАРКАСА РФ



СИНХРОНИЗАЦИЯ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ УЧАСТНИКОВ РЫНКА

УЗЛОВЫЕ ТЛЦ В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ СФОРМИРУЮТ ОСНОВУ СЕТИ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ СКОРОСТНЫХ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ



Источник: данные Ространсмодернизации

ВОПРОСЫ ПО БЛОКУ ОБСУЖДЕНИЯ: СЕКЦИЯ 3



Учитывая международный опыт развития терминально-логистической инфраструктуры, какие инструменты прямой и косвенной поддержки со стороны государства могут быть реализованы для проектов опорной сети ТЛЦ в России?



Каковы прогнозы по объемам контейнеризации на сети и темпам роста показателя в среднесрочной перспективе?



В какой перспективной роли РЖД может выступать участником федерального проекта помимо базовой функции в качестве института развития грузовой инфраструктуры?



Насколько ключевые потребители логистических услуг готовы включаться в проекты развития ТЛЦ и на какой стадии?



Насколько и при каких условиях финансовые институты готовы включаться в финансирование проектов опорной сети ТЛЦ?

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА РАЗВИТИЯ ТЛЦ С УЧЕТОМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ

Германия 	Программа First Main Plan (1992) , Second Main Plan (1995) Примеры ТЛЦ GVZ Bremen, GVZ Dresden, GVZ Kiel, GVZ Hamburg	Инструменты - Предоставление федеральных средств в размере 10-15% от стоимости проектных работ и подготовки территории правительствам федеральных земель - Частичное субсидирование реализации проекта из бюджета правительства земли
Италия 	Программа Main Transportation Plan Примеры ТЛЦ Interporto Bologna, Interporto Marche	Инструменты - Субвенции - Кредитные гарантии - Займы под низкие проценты на приобретение оборудования для ТЛЦ
Франция 	Программа Программа Развития Транспорта во Франции Примеры ТЛЦ Roissy-SOGARIS, Garonor	Инструменты - Гранты - Займы под низкие проценты - Кредитные гарантии - Субсидии
Австрия 	Программа Программа развития транспортно-логистической инфраструктуры Примеры ТЛЦ Cargo Center GRAZ	Инструменты - Гранты на строительство ТЛЦ и приобретение оборудования - Субсидии на покрытие эксплуатационных расходов

США



Инструменты

Гранты, налоговые льготы,
облигационное финансирование
и займы.

В США существует три основных формата управления ТЛЦ:

- ТЛЦ строится правительством и сдается в аренду операторам. Целью таких ТЛЦ является не максимизация прибыли, а экономическое развитие региона
- ТЛЦ владеют и управляют железнодорожные компании. Государство помогает сформировать сопутствующую инфраструктуру для ТЛЦ
- ТЛЦ самостоятельно строит компания-застройщик. Государство обеспечивает поддержку в виде налоговых льгот, механизма отложенных налоговых платежей (TIF).

Казахстан

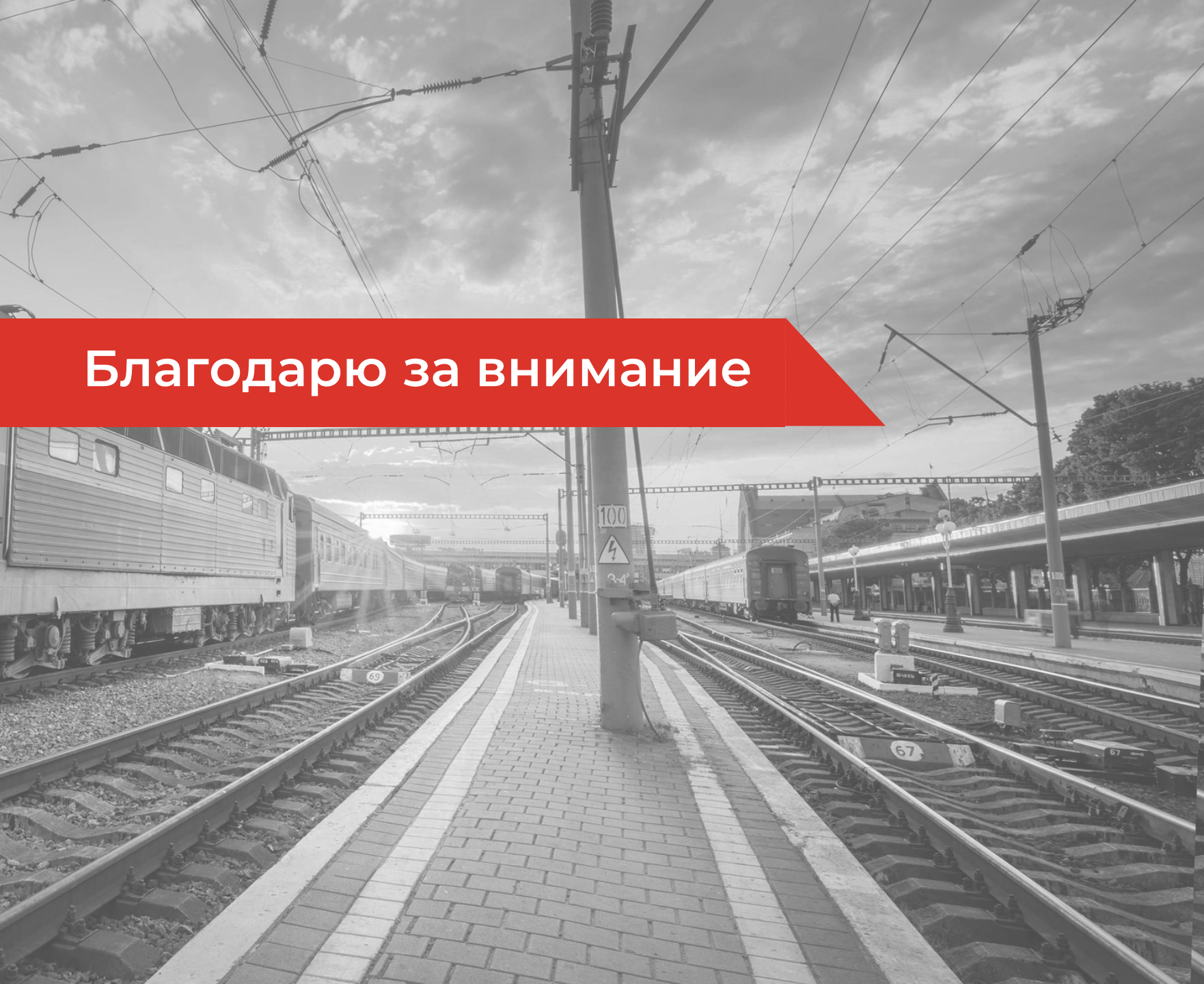


Строительство в 2018 г. ТЛЦ в рамках государственной программы по строительству терминальной сети в г. Шымкент.
Для проекта привлечен заем Банка Развития Казахстана в размере 75% от капитальных расходов.

Сербия



В 2019 г. Правительство Сербии выделило около \$7 млн (35% общих затрат) на создание ТЛЦ на станции Батайница.



Благодарю за внимание

РЖД-Инвест

Инвестиционная компания
полного цикла

Контакты

Григорович Иван Иванович
Генеральный директор

 +7 495 222 26 23

 grigorovich@rzd-invest.ru

