



ПОДГОТОВКА, ФИНАНСИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Дмитрий Твардовский,
Первый заместитель генерального директора



ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ОАО «РЖД» И ДИНАМИКА ДОЛГОВОЙ НАГРУЗКИ

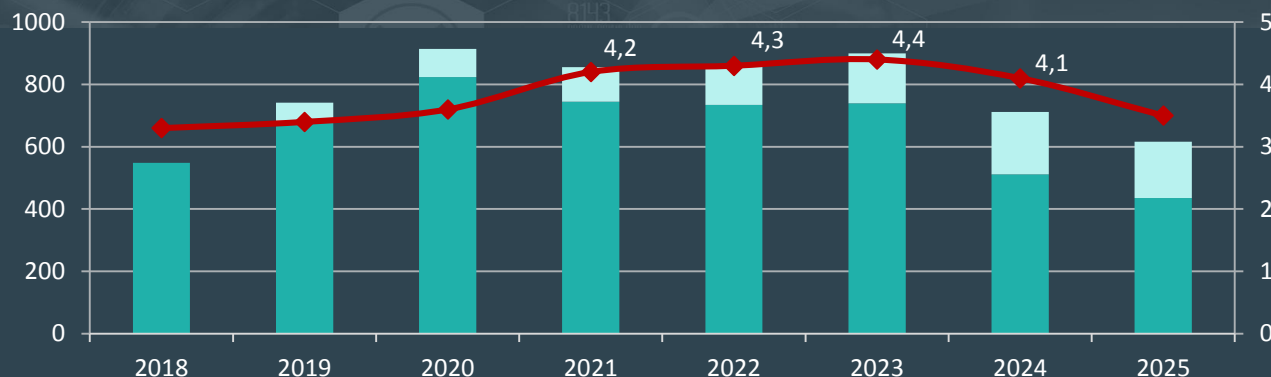
△ 2867

ВЭБ
ИНФРА

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ОАО «РЖД» И ДИНАМИКА ДОЛГОВОЙ НАГРУЗКИ

млрд. руб.

Чистый долг / EBITDA



- Отложенные инвест. проекты из-за дефицита источников финансирования (оценка ИнфраВЭБ)
- Инвестиционная программа РЖД (Базовый сценарий долгосрочной программы развития - ДПР)
- Чистый долг / EBITDA (правая ось, без учета отложенных проектов - источник ДПР)

Инвест. программа РЖД **финансируется со значительной долговой нагрузкой**

- ДПР предполагает рост соотношения Чистый долг/EBITDA до 4.4 в 2023г.

Тем не менее, **инвестиций недостаточно: протяженность ж/д линий, имеющих ограничения пропускной способности будет расти** каждый год

- С 8.2 тыс. км. в 2018г. до 9.4 тыс. км. в 2025г.
- «Узкие» места ж/д инфраструктуры сдерживают рост экспорта и развития экономики РФ

1

Необходимо применять инструменты проектного финансирования и ГЧП для исполнения инвестиционной программы РЖД за счет внебюджетных источников

2

ВЭБ.РФ может предоставить финансирование для ключевых проектов развития ж/д инфраструктуры в новом формате

3

Следующие **типы проектов** могут быть структурированы ИнфраВЭБ и профинансированы ВЭБ.РФ без доп. нагрузки баланса РЖД:

- Строительство тоннелей, мостов и иных искусственных сооружений
- Создание транспортно-логистических центров (ТЛЦ), сухих портов
- Строительство новых ж/д путей, обходов городов и перегруженных ж/д узлов
- Электрификация протяженных участков

4

Объем капиталовложений в необходимые, но отложенные проекты — **более 800 млрд. руб.**

ПРИМЕРЫ ПРОЕКТОВ – СОЗДАНИЕ ТЛЦ, СУХИХ ПОРТОВ

КАРТА ОПОРНОЙ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ



ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ – ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

Федеральный проект – часть КПМИ¹ на период до 2024 г.

Цель – формирование к 2024 году сети ТЛЦ суммарной мощностью не менее **51,6** млн тонн, которая позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товародвижения на ж/д транспорте к 2024 году до **440** км в сутки.

Основы сети – **8 ТЛЦ**, перечень уточняется в **Генеральной схеме развития сети ТЛЦ** (проект разработан ФКУ «Ространсmodernизация»).

9,96 млрд руб.

Фед. бюджет – **22%**

Внебюджетные источники – **78%**

- ТЭО
- Создание внешней (ж/д, а/д) инфраструктуры
- Сетевые технологии
- Создание технологического комплекса ТЛЦ
- Создание и развитие внешней инфраструктуры в форме концессий и ГЧП

выделение з/у

софинансирование

Субъекты РФ

ЭФФЕКТЫ ПРОЕКТОВ И РОЛЬ ВЭБ.РФ

- Повышение конкурентоспособности экспортеров** в несырьевых отраслях экономики
- Ускорение грузооборота** за счет создания условий для реализации логистического принципа доставки «**точно в срок**»
- Увеличение объемов экспорта интермодальных транспортных услуг – **расширение масштабов использования российских транспортных коммуникаций в глобальных цепях поставок**
- Возможный вариант структурирования проекта – **концессия, проектное финансирование**
- Роль ВЭБ.РФ** – предоставление возвратного финансирования, ИнфраВЭБ – проработка и структурирование пайплайна проектов

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

КОЛИЧЕСТВО ПРОЕКТОВ

8 первой очереди

14 второй очереди

СРОК СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТА

2-3 года

КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ

46 млрд руб.

60 млрд руб.

ПЕРИОД ОКУПАЕМОСТИ

7-11 лет

ВОЗМОЖНЫЕ ИНВЕСТОРЫ



¹ Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (Распоряжение ПРФ от 30.09.2018г. №2101-р)

ТРЕНДЫ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

**Увеличивающаяся
консолидация производителей
железнодорожного
оборудования**

**Внедрение цифровых
технологий**

**Увеличение потребности в
цифровой безопасности**

**Увеличение доли
железнодорожных перевозок в
густонаселенных регионах**

* Источник: Global Railway Review (www.globalrailwayreview.com)

РЕАЛИЗАЦИЯ КРУПНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЕ ВРЯД ЛИ ВОЗМОЖНА БЕЗ УЧАСТИЯ ВЭБ.РФ

Рассмотрение проектов в ВЭБ.РФ для финансирования:

- ВСМ, проекты создания ж/д инфраструктуры для экспорта полезных ископаемых, мостовые переходы и др.

На стадии структурирования проектов зачастую риски финансирующих организаций учтены в недостаточной степени. Типичные ошибки:

- Структура капитала с незначительным акционерным участием
- Излишне оптимистичные ставки заемного финансирования в финансовых моделях
- Отсутствие баланса рисков и обязательств между концедентом и концессионером
- Ряд существенных рисков проектов вынесены за периметр концессии (в силу особенностей платежного механизма или отсутствия твердых долгосрочных оффтэйк-обязательств)

Это приводит к необходимости корректировки и пересмотра некоторых условий концессионной документации, а также финансовых моделей

- Соответственно сдвигаются сроки финансового закрытия

Необходимо сразу принимать во внимание требования финансирующих организаций и привлекать к структурированию проектов профессиональных, профильных консультантов

Вывод: крупнейшие проекты по созданию и развитию ж/д инфраструктуры в ряде случаев структурируется без учета интересов финансирующих организаций. Важно своевременно начинать диалог с ИнфраВЭБ на стадии подготовки проектов.

ВЭБ ИНФРАСТРУКТУРА

ОКАЗЫВАЕМ **консультационные услуги** (финансовый, юридический и технический консалтинг);
ПРЕДОСТАВЛЯЕМ **финансирование на подготовку** проектов развития

Более 20 лет осуществляем подготовку проектов развития, поддерживая инициаторов проектов прежде всего на ранней стадии

Организуем и осуществляем полное сопровождение проектов в рамках государственно-частного партнерства

Предоставляем финансирование для подготовки проектов и организуем привлечение финансирования для полной реализации проекта

Оказываем поддержку инфраструктурным проектам, промышленным проектам, проектам развития городской экономики

www.vebinfra.ru
тел.: +7 (495) 777 39 93
mail@vebinfra.ru