

Инвестиционный проект «Центральная кольцевая автомобильная дорога»



Выполнили:
Красильникова Н.В
Чачхалия Н.А
Группа 2410

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА (СОКРАЩЁННО ЦКАД) — МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

ОСНОВНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ ЦКАД — РАЗГРУЗКА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ, МКАД ПУТЁМ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТОКА АВТОТРАНСПОРТА.

 **Пусковой комплекс №1** от М4 до 11 км А-107 — 49,5 км

 **Пусковой комплекс №3** от М11 до М7

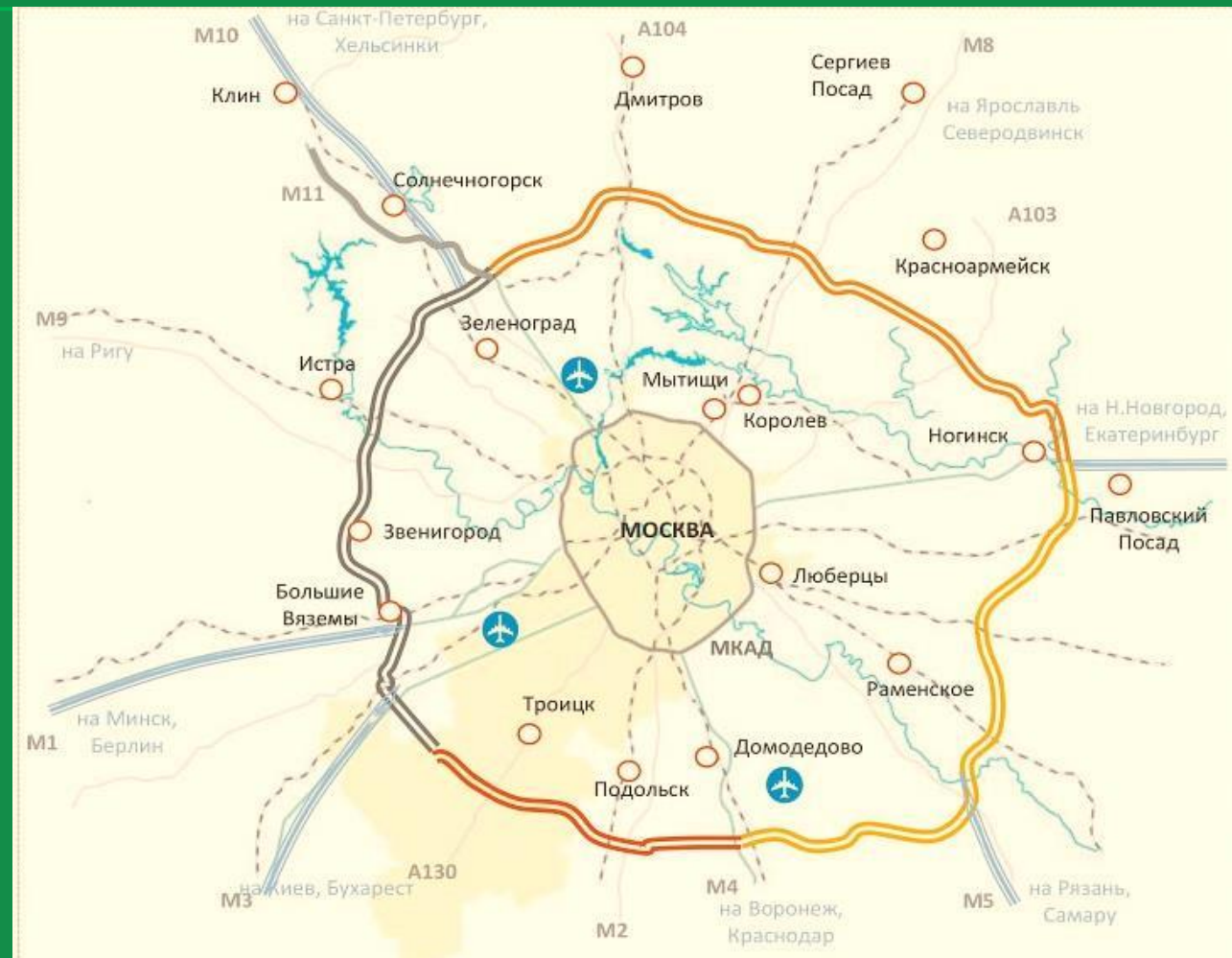
 **Пусковой комплекс №4** от М7 до М4

 **Пусковой комплекс №5** «Звенигородский ход»

 Железнодорожное направление

 **МТК** Международные транспортные коридоры

 Аэропорты

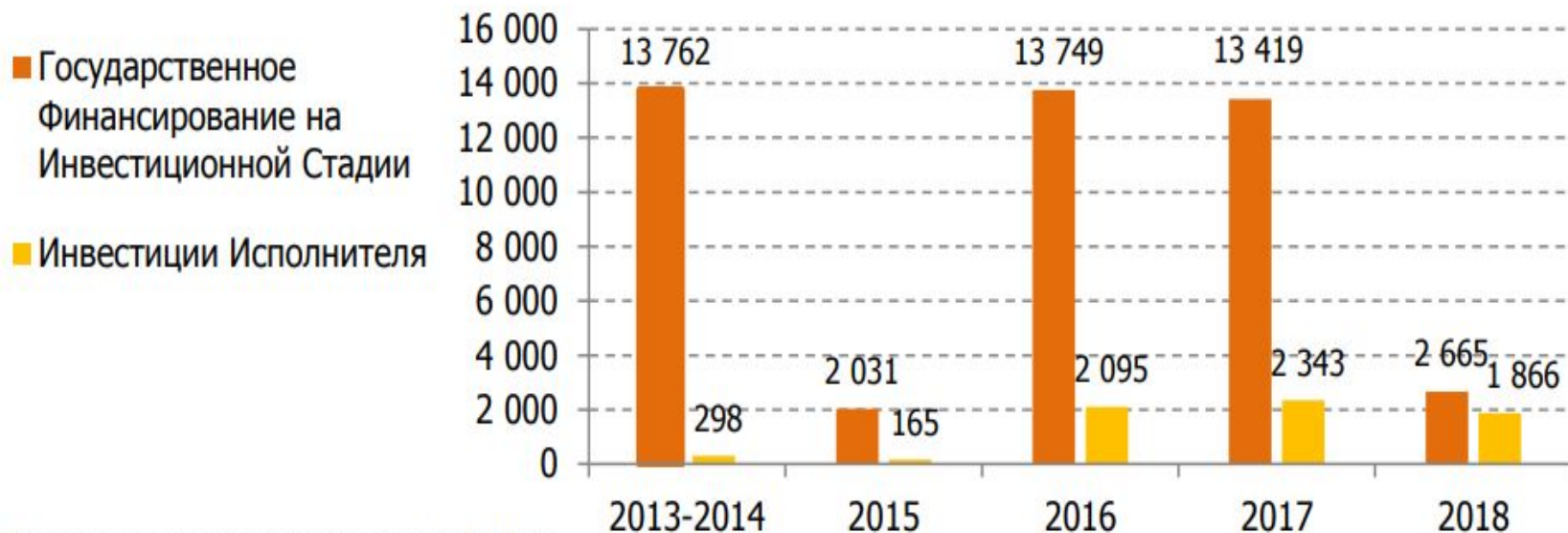


КЛЮЧЕВАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРОЕКТЕ:

Месторасположение:	Подольский, Наро-Фоминский районы и городской округ Домодедово Московской области, Троицкий административный округ г. Москвы
Строительная длина	49,5 км
Прогнозируемая интенсивность	33 100 – 39 500 авт./сутки
Категория дороги	1А
Число полос движения:	4
Общая стоимость проекта	57,54 млрд. руб.
Стоимость работ по соглашению, в том числе:	52,39 млрд. руб.
- Государственное финансирование	45,62 млрд. руб.
- Инвестиции исполнителя	6,77 млрд. руб.
Тип контракта:	долгосрочное инвестиционное соглашение
Срок действия соглашения:	23 года
Сроки проведения конкурса:	2013
Сроки строительства:	2014-2018

УЧАСТНИКИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

Структура финансирования проекта (млн. руб.)



* В ценах соответствующих лет вкл. НДС

Инициатор инвестиционного проекта - Государственная компания "Российские автомобильные дороги", учредителем которой, владеющим долей в уставном капитале более 5 процентов, является Российская Федерация.

Иные участники инвестиционного проекта - концессионеры, исполнители долгосрочных инвестиционных соглашений, определяемые по результатам открытых конкурсов.

Структура финансирования проекта ЦКАД



ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОЕКТА

Функционирование СВП Free Flow обеспечивается деятельностью службы контроля и службы взыскания. В целях повышения идентификации пользователей автомагистрали используются различные службы контроля:

- Службы стационарного контроля, в которых базируются также бригады ремонтных служб;
- Службы ручного распознавания;
- Службы мобильного контроля на транспортных средствах;
- Службы ведения, передающие информацию о нераспознанных транспортных средствах службам стационарного и мобильного контроля.

В целях оптимизации процесса взыскания задолженностей с пользователей платных участков дороги, а также частичной разгрузки Федеральной службы судебных приставов планируется введение службы взыскания задолженности (коллекторского центра).

АСУДД представляет собой комплексную систему мониторинга и управления безопасностью на автомобильных дорогах и включает в себя:

- Станции измерения состояния дорожного покрытия и погодных условий;

- Оборудование информирования (информационные табло, светофоры);

- Системы видеонаблюдения;

- Оборудование связи;

- Программное обеспечение, нацеленное на активное управление транспортными по-

токами, интегрированное управление транспортным коридором, построение иерархических систем, национальное управление транспортными потоками и т.д.;

- Центр управления и обработки данных (локальная вычислительная сеть с выделенными серверами и рабочими станциями, предусматривается размещение с плотностью 1/900 м²).

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВАЯ СТРУКТУРА ПРОЕКТА

Контур проекта Единого оператора ЦКАД



ЦЕЛИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА:

Создание условий для формирования современной транспортной инфраструктуры, с интегрированной сетью международных транспортных коридоров в целях реализации транзитного потенциала нашей страны, а также обеспечение обслуживания транспортных потоков за пределами центральной части Московского транспортного узла и снижение перегрузки относящейся к нему сети автомобильных дорог.



СОЦИАЛЬНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

- уменьшить нагрузку на радиальные выходы из г. Москвы и уличную сеть города, связанную с движением большегрузного и транзитного транспорта;
- рационализировать структуру грузораспределения, создать инфраструктурные условия для удовлетворения спроса на услуги логистических комплексов в Московском регионе
- повысить уровень мобильности населения и субъектов рынка;
- повысить безопасность дорожного движения и качество обслуживания пользователей автомобильной дороги;
- снизить себестоимость перевозок и уровень транспортных издержек для грузоотправителей;
- снизить уровень негативного воздействия на окружающую среду;
- оптимизировать бюджетные расходы на этапе эксплуатации за счет привлечения исполнителя к содержанию автомобильной дороги.

Рост объемов переработки грузов в мультимодальных терминально-логистических центрах Московского региона



СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

Наименование объекта	Контрактная схема	Срок контракта	Срок конкурса	Срок строительства	Стоимость (млн. рублей)
Пусковой комплекс №1	долгосрочное инвестиционное соглашение	23 года	2014 год	2014 - 2018 годы	57566,7
Пусковой комплекс №3	концессионное соглашение	30 лет	2014 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	91734,8
Пусковой комплекс №4	концессионное соглашение	30 лет	2014 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	90069
Пусковой комплекс №5	долгосрочное инвестиционное соглашение	24 года	2014 год	2014 - 2018 годы	48575,2
Участок от транспортной развязки № 18 пускового комплекса № 3 до транспортной развязки № 31	договор строительного подряда	До 3 лет	не позднее 2018 года	2016 - 2018 годы	6936,8
Всего				2014 - 2018 годы	299843,9

ПОРЯДОК РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

ПОДГОТОВКА И ПРОВЕДЕНИЕ
ОТКРЫТОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО
КОНКУРСА
2013

заключение долгосрочного
инвестиционного соглашения

ПОДГОТОВКА ТЕРРИТОРИИ*
И СТРОИТЕЛЬСТВО
2014-2018

ввод в эксплуатацию скоростной
автомобильной дороги

** изъятие земельных участков,
изменение категорий и видов их
разрешенного использования
оформление прав собственности
РФ на них относится к
обязательствам ГК «Автодор»*

ЭКСПЛУАТАЦИЯ**
2018-2036

содержание автомобильной
дороги, текущий и капитальный
ремонт с поддержанием
заданных транспортно-
эксплуатационных показателей

*** взимание платы за проезд с
пользователей автомобильной
дороги осуществляется
ГК «Автодор» (привлеченным
ею оператором)*

23 года

РАСЧЕТ ФИНАНСОВОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

$$NPV = FCF_0 + \sum_{t=1}^T \frac{FCF_t}{(1 + wacc)^T}$$

FCF_0 (изначальные капитальные вложения инвестора) = 6 767 000 000 руб

FCF_t – ежегодные выплаты = 14 706 000 000 / 19 = 774 000 000 руб

Wacc = 6% + инфляция (в 2013 году – 6,5%) = 0,06 + 0,065 = 12,5%

T – период окупаемости – 19 лет

$NPV = 6\,767\,000 + (774\,000\,000 / (1 + 0.125)^{19}) * 19 = 8\,335\,905\,000$ руб

РАСЧЕТ ФИНАНСОВОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

$$RFA = \frac{NPV}{\sum_{t=1}^T \frac{Inv_t}{(1 + wacc)^T}}$$

Inv_t (суммарный объем инвестиций, осуществляемый всеми участниками инвестиционного проекта (инвесторами и государством) – 52 394 000 000 руб

Ежегодный объем инвестиций = 52 394 000 000 / 19 = 2 757 579 000 руб

$$RFA = 8\,335\,905\,000 / (2\,757\,579\,000 / (1,125)^{19}) * 19 = 8\,335\,905\,000 / 5\,589\,637\,000 = 1,49$$

$$NPV > 0$$

$$IRR \text{ (из паспорта)} = 8,5\% + \text{инфляция} > wacc$$

Срок окупаемости – 19 лет – приемлем в рамках инвестиционного соглашения сроком 23 года

$$RFA > 1$$

Следовательно, проект эффективен, решение по реализации государственной поддержки положительное

РАСЧЕТ БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

$$PI = \frac{\sum_{t=1}^T \frac{BC F_t}{(1+r)^T}}{\sum_{t=1}^T \frac{Inv(IF)_t}{(1+r)^T}}$$

BCF – сумма прямых и косвенных налогов, аккумулируемых за счет реализации инвестиционного проекта – 14 729 413 372 руб

Inv (IF) – сумма инвестированных средств за счет бюджетных ассигнований – 45 627 000 000 руб

R – 12%

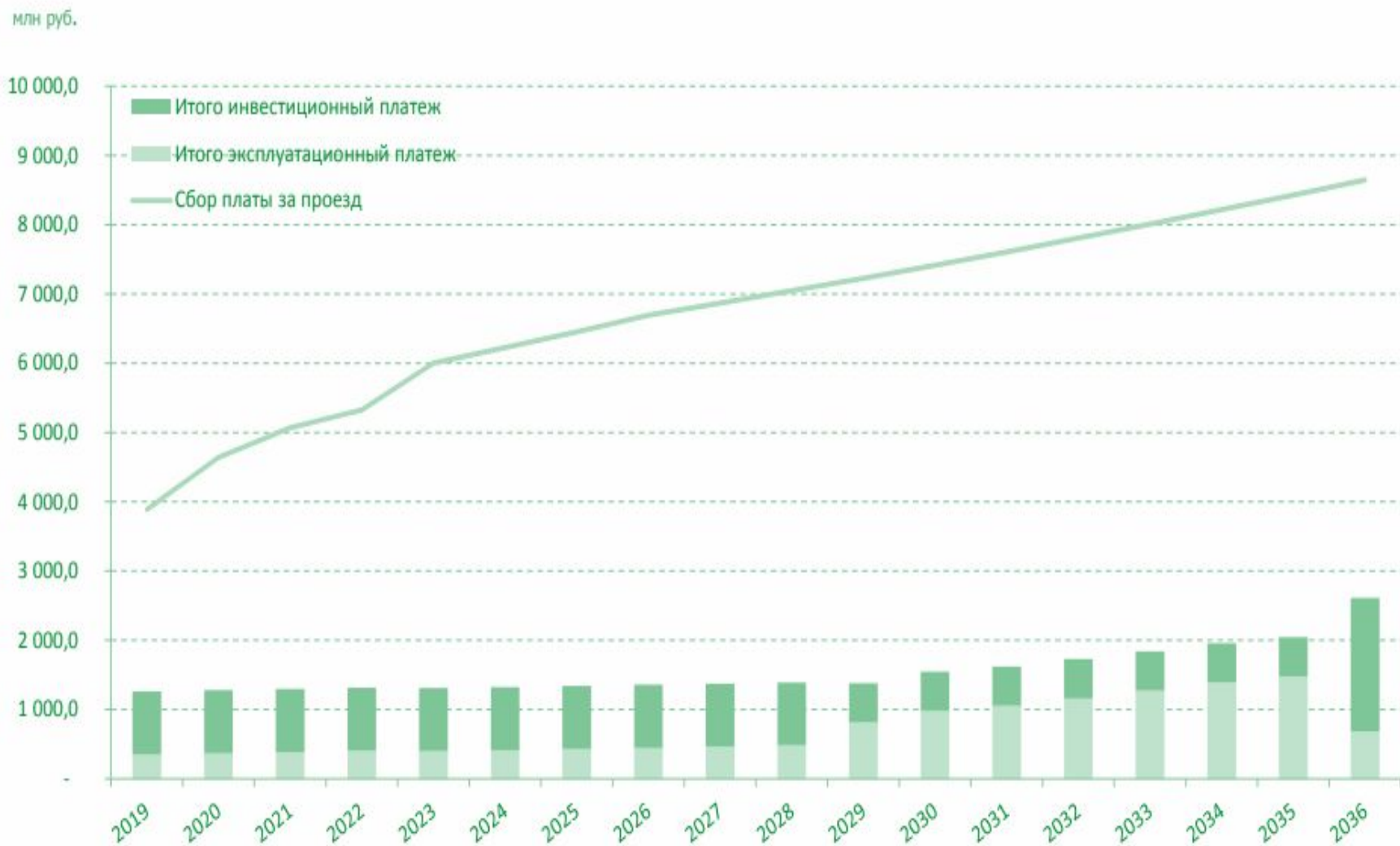
T – 24 года

$$PI = 14\,729\,413\,372 / 3\,006\,002\,729 = 4,9$$

PI > 1, следовательно проект можно признать эффективным и целесообразным для его поддержки

РАСЧЕТ БЮДЖЕТНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

График экономического баланса проекта в ценах соответствующих лет с учетом НДС



Сильные стороны проекта

высокая бюджетная эффективность инвестиционного проекта (доходы от реализации существенно превышают капитальные и эксплуатационные затраты);

значительные социально-экономические эффекты от реализации инвестиционного проекта (оказывает существенное влияние на районы прохождения автомобильной дороги, а также на экономику страны в целом);

Слабые стороны проекта

значительный объем капитальных вложений (повышает риск невозможности привлечь достаточный объем внебюджетного финансирования);

зависимость инвестиционного платежа от инфляции (колебания инфляции оказывают большее влияние на инвестиционные, чем на выручку от сбора платы за проезд по Центральной кольцевой автомобильной дороге);

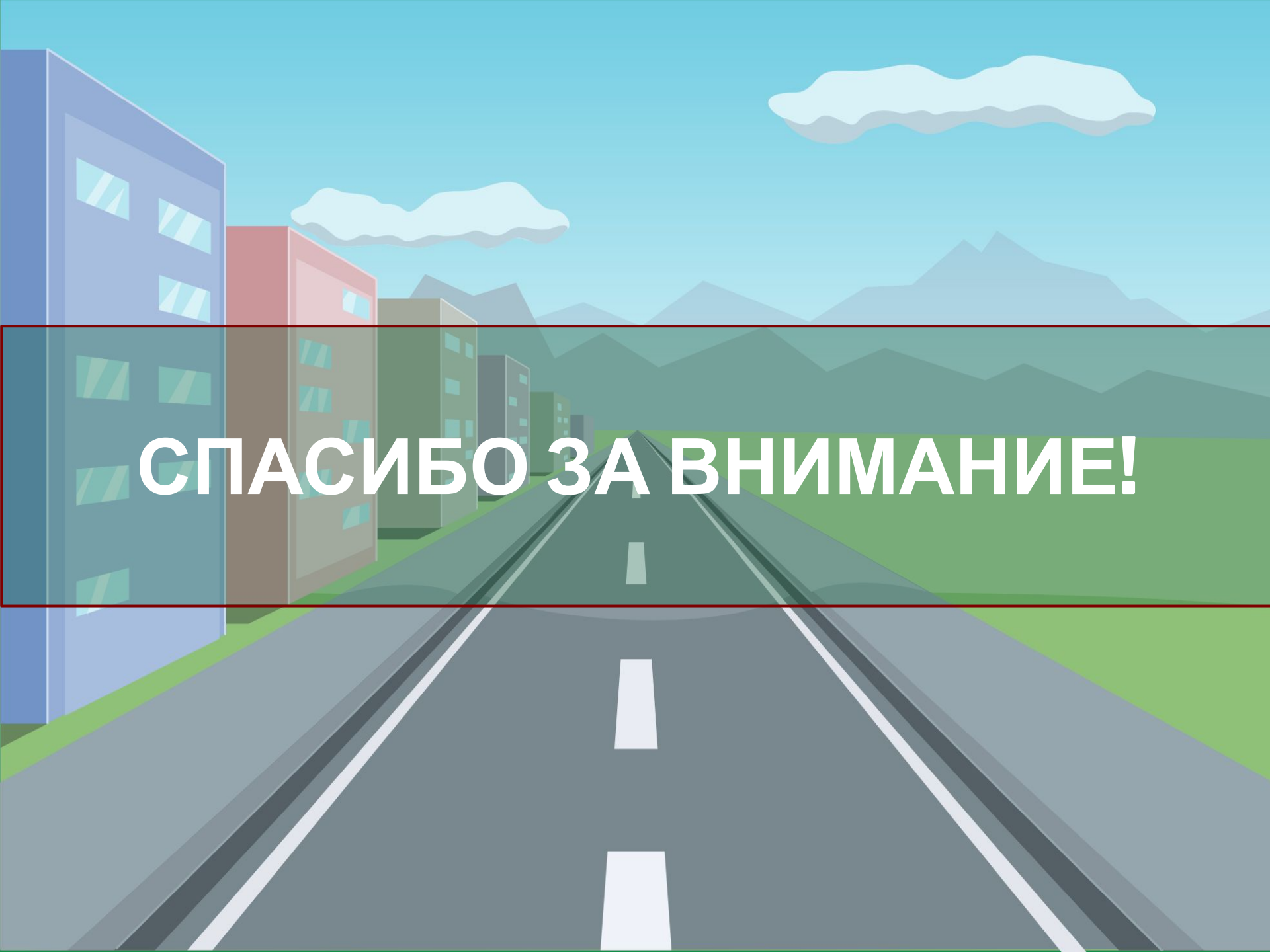
большая площадь полосы отвода (увеличивает процесс переговоров и выкупа земель у собственников);

РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

Риск	Пути снижения риска	Уровень риска
Риски контрактной системы	максимальная защищенность средств инвесторов и кредиторов, которая гарантируется платежами Государственной компании "Российские автомобильные дороги", источником которых служат сборы от взимания платы за проезд. Эти платежи обеспечат необходимую доходность и возможность обслуживания и погашения долга перед Фондом национального благосостояния, а концессионерам и исполнителям по долгосрочным инвестиционным соглашениям обеспечат необходимую доходность и возможность обслуживания и погашения долга	Низкий
Технические риски	структура сделки, обеспечивающая перенос риска на эксплуатирующую компанию. Ответственность за несоответствие эксплуатационного состояния автомобильной дороги требуемому уровню четко определяется в концессионных и долгосрочных инвестиционных соглашениях	Низкий

РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА

Риск	Пути снижения риска	Уровень риска
Рыночные риски (конкурентоспособность)	создание резервов, оптимальная тарифная политика, а также использование механизмов, стимулирующих концессионеров и исполнителей по долгосрочным инвестиционным соглашениям поддерживать высокое качество услуг	Средний
Риск дефолта инвесторов	комплексная проверка кредитоспособности заявителей на этапе конкурсов, а также обеспечение деятельности концессионеров и исполнителей по долгосрочным инвестиционным соглашениям гарантиями со стороны кредитных и страховых организаций	Низкий
Риски отсутствия достаточного финансирования	проведение максимально конкурентного конкурса и включение требований о реалистичности финансового предложения в конкурсную документацию, а также требований предоставить достаточные гарантии получения финансирования с оговоренными возможными источниками его предоставления	Низкий



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!