

Бизнес – план инвестиционного проекта **«Стратегия струнного транспорта Юницкого в** **Ханты-Мансийском автономном округе – Югра»**

Высокоскоростная двухпутная двухрельсовая трасса СТЮ «Ханты-Мансийск – Сургут»

Соколов Виктор Григорьевич

*Директор Института экономики, права и управления СурГУ,
доктор эконом. наук, профессор*

Юницкий Анатолий Эдуардович

Генеральный директор – генеральный конструктор ООО «СТЮ»

Владимилова Татьяна Александровна

*Зав. кафедрой «Финансы, денежное обращение и кредит» СурГУ
доктор эконом. наук, профессор*

Позднякович Сергей Львович

*Зав. лабораторией Математических методов в экономике
ИнЭПУ СурГУ канд. эконом. наук*



Стратегия Струнного транспорта Юницкого (СТЮ) в ХМАО – Югра

Первый этап Стратегии

**Высокоскоростная двухпутная
двухрельсовая трасса СТЮ
«Ханты-Мансийск – Сургут»**

**1-я очередь: пригородная
трасса СТЮ «Сургут - Белый Яр»**

**2-я очередь: трасса СТЮ
«Ханты-Мансийск – Сургут»**

**Двухпутная городская трасса
СТЮ в г. Ханты-Мансийске
(моноСТЮ или биСТЮ)**

**1-я очередь: трасса СТЮ «Югорский
университет - Студенческий городок»**

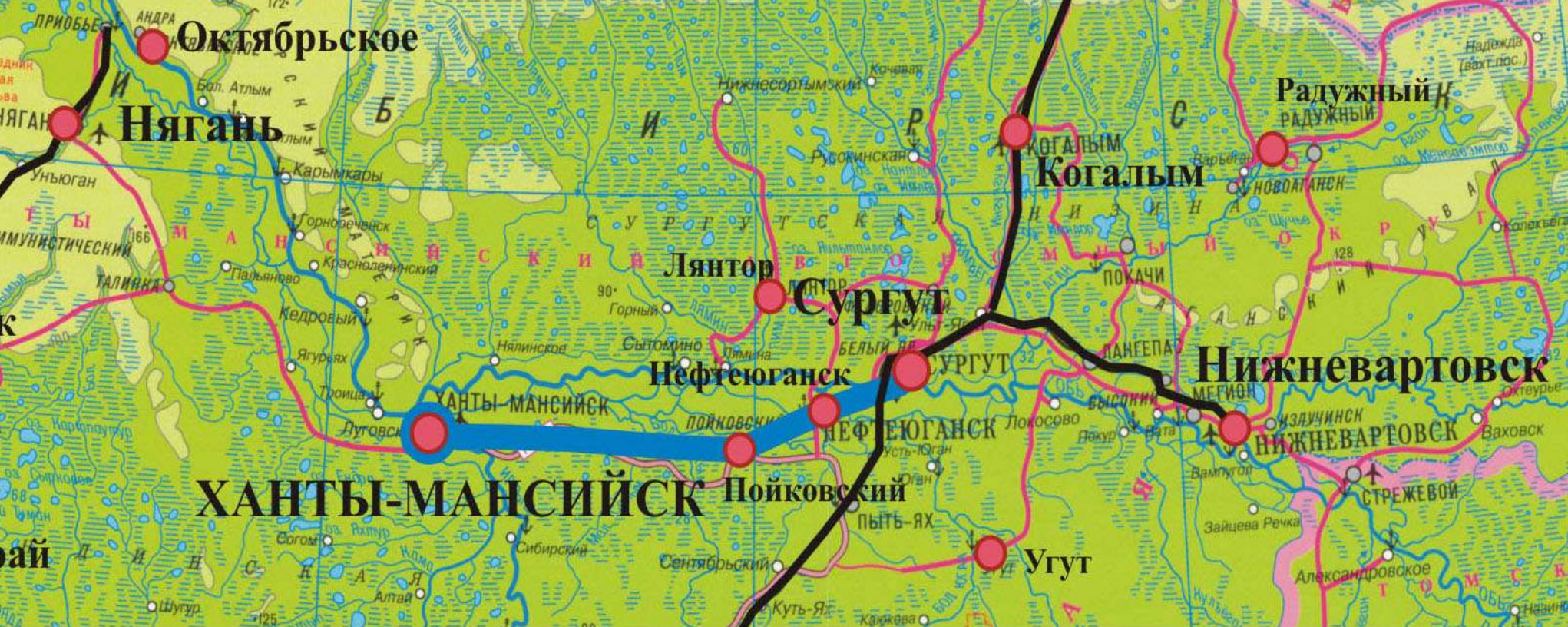
**2-я очередь: трасса СТЮ
«Аэропорт - Речной Вокзал»**

Второй этап Стратегии:

Высокоскоростные двухпутные двухрельсовые трассы СТЮ «Сургут – Нижневартовск» и «Ханты-Мансийск – Нягань», грузовая трасса СТЮ на Урале

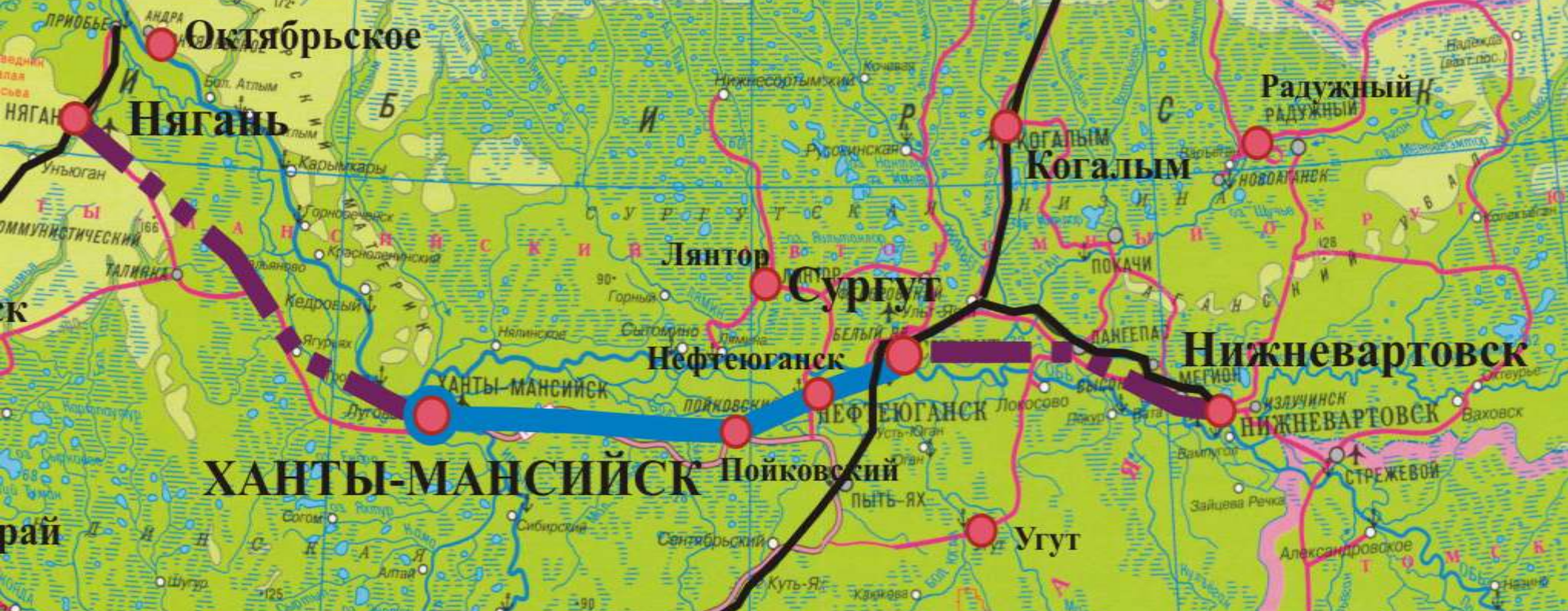
Третий этап Стратегии:

Создание системы СТЮ трасс в ХМАО с выходами на области УрФО, Урал Промышленный, Ямал и другие регионы



Трассы СТЮ 1-го этапа стратегии:

1. **Высокоскоростная двухпутная двухрельсовая грузопассажирская трасса СТЮ «Ханты-Мансийск - Surgut»**
2. **Трасса городского пассажирского СТЮ в г. Ханты–Мансийске**



Проектируемые трассы:

СТЮ, по этапам Стратегии в ХМАО:

 1 этап (до 4 лет)

 2 этап (до 7 лет)

Трассы СТЮ 2-го этапа стратегии
Высокоскоростные двухпутные
двухрельсовые трассы СТЮ:

1. «Сургут – Нижневартовск»
2. «Ханты-Мансийск – Нягань»

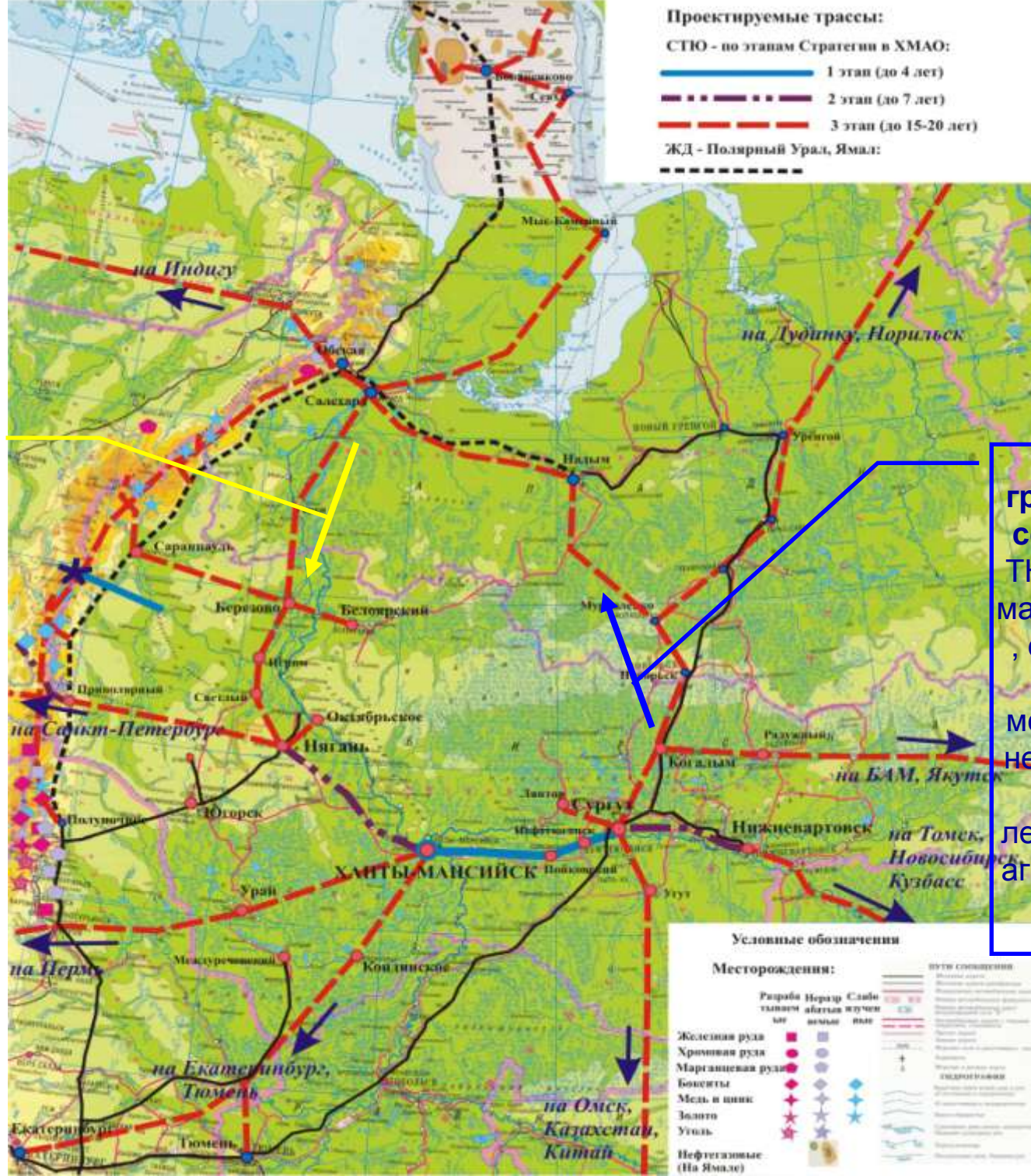
Стратегия Струнного Транспорта Юницкого в Ханты-мансийском АО – Югра

Состав грузопотока на юг:

нефть, сжиженный газ, газоконденсат, нефтепродукты, лес и лесоматериалы, агропродукция, уголь, марганцевые, хромовые и железные руды, медь, цинк, бокситы и др. Из Индиги: ТНП, продукция машиностроения, строительные материалы.

Состав грузопотока на северо-запад:

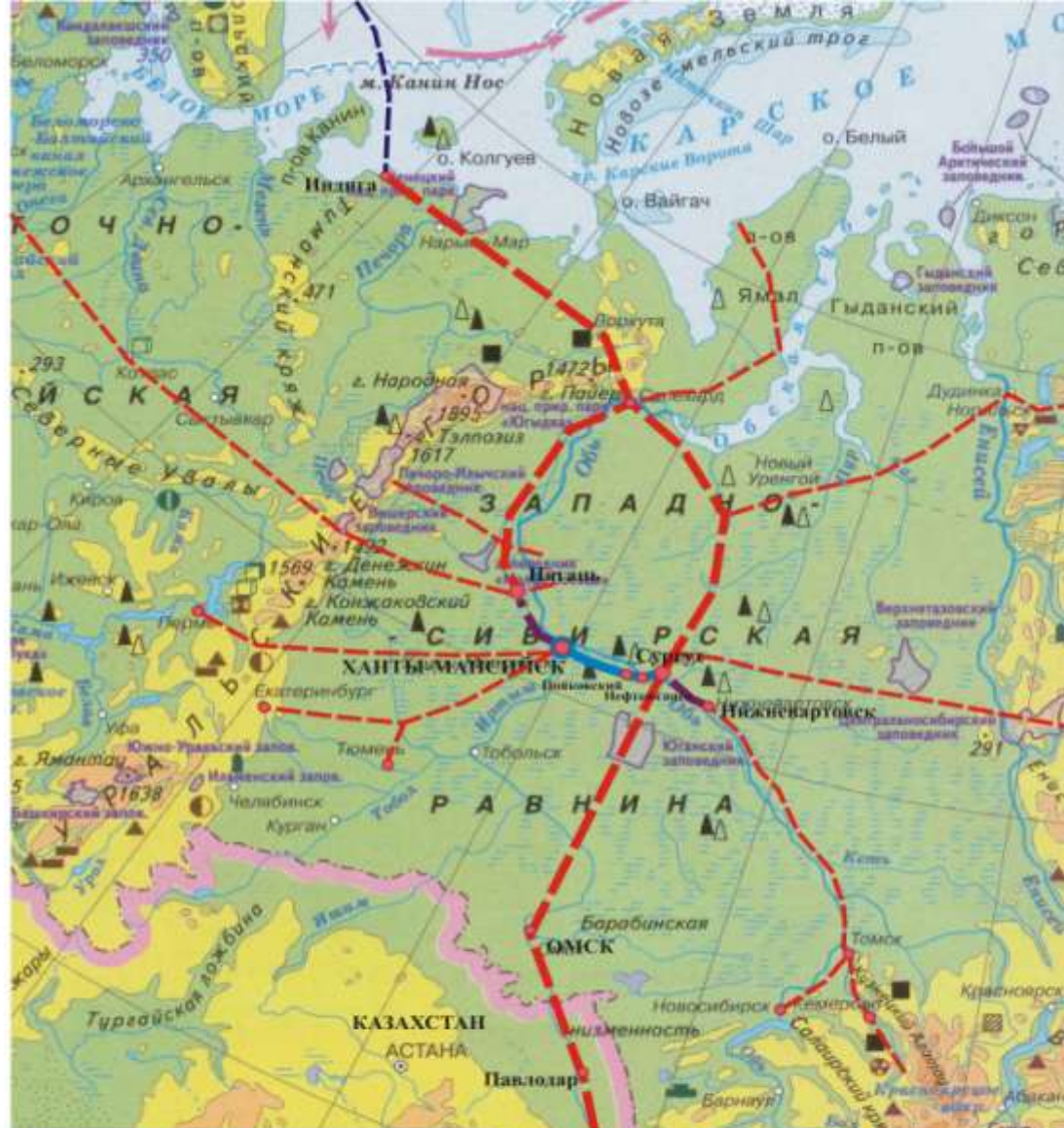
ТНП, продукция машиностроения, строительные материалы, метизы, нефть, нефтепродукты, лес и лесоматериалы, агропродукция и др.



Международный мультимодальный транспортный коридор:

Юго-восточная Азия

– Китай – Казахстан –
Россия (Омская область,
ХМАО, ЯНАО, НАО,
Архангельская обл. (порт
Индига) - **Европа**



Стратегия Струнного Транспорта Юницкого в Ханты-Мансийском АО - Югра

Проектируемые трассы:

СТЮ - по этапам Стратегии в ХМАО:

— 1 этап (до 4 лет)

- - - 2 этап (до 7 лет)

- - - - 3 этап (до 15-20 лет)



Высокоскоростная двухпутная двухрельсовая трасса СТЮ Ханты-Мансийск – Сургут с остановками г. Нефтеюганск и п. Пойковский»

Общие характеристики проекта:

Трасса - двухпутная, прямая и обратная линии смонтированы на общих опорах

Протяженность трассы СТЮ 250 км.

**(Ханты-Мансийск – Пойковский: 150 км., Пойковский – Нефтеюганск: 45 км,
Сургут – Нефтеюганск: 55 км.)**

**Средняя скорость движения грузопассажирского модуля
286 км/ч**

**Время в пути от Ханты-Мансийска до Сургута
около 1 часа**

**Провозная способность на начальном этапе
5000 пасс/сутки и 1000 тонн груза/сутки**

Механизм реализации проекта СТЮ «Ханты-Мансийск - Сургут»

Государственно – частное партнерство при реализации проекта СТЮ «Ханты-Мансийск - Сургут»

Государственные инвестиции:

- средства бюджета ХМАО
- средства институтов развития (венчурный и инвестиционный фонд)
- земля, оборудование, производственные помещения
- налоговые льготы, субсидии
- государственные гарантии и кредиты и др.

Частные инвестиции:

- интеллектуальная собственность ООО «СТЮ»
- вклады частных крупных инвесторов - учредителей (Ханты-Мансийский НПФ, Банк и др.)
- средства миноритарных акционеров
- кредиты, лизинг и др.

Социально-экономическая и бюджетная эффективность:

- прирост ВРП в результате экономии времени трудовых ресурсов
- сокращение потерь от задержек в пути пассажиров и грузов
- прирост ВРП в результате высвобождения нефтепродуктов и их дальнейшей переработки
- высвобождение бюджетных средств (субсидии транспорту, ремонт и содержание дорог)
- налоги оператора трассы СТЮ и смежных отраслей (пользователей, поставщиков)
- сокращение экологического ущерба
- сокращение потерь от ДТП и др.

Коммерческая эффективность проекта в целом и каждого из его участников:

- окупаемость инвестиций,
- получение прибыли и др.

**Некоторые из основных возможных участников
разработки технологии СТЮ, проектирования, технологического
обеспечения строительства, комплектации трассы и элементов
подвижного состава:**

Регионы – участники:

ХМАО (Ханты-Мансийск, Сургут, Нягань, Нижневартовск и др.)

УрФО (Тюмень, Екатеринбург, Тобольск, и др.)

СФО (Омск, Новосибирск, Томск, Новокузнецк, Кемерово)

**Некоторые из основных возможных участников
разработки технологии СТЮ, проектирования, технологического
обеспечения строительства, комплектации трассы и элементов
подвижного состава:**

«РОПАТ» г. Новосибирск (сваебойный гидромолот)

Компания «ЭНГО» г. Москва (установки утилизации попутного нефтяного газа)

ООО «Струнный транспорт Юницкого» г. Москва

**СурГУ, ЮГУ, ЮНИИИТ и др. научно-исследовательские и проектные организации
(организационно-экономическое сопровождение, техническое и геоинформационное
проектирование, кадровое обеспечение)**

**ООО «Завод им. Баранова г. Омск (газотурбинные установки для производства
электроэнергии)**

**Концерн «Суперкомпозит», г. Москва (конструктивы из суперкомпозиционных
материалов Краснова М.А.)**

**НПО «Иртыш» и НПО «Полет» г. Омск (комплектующие для подвижного состава и
инфраструктуры)**

Тобольскнефтехим, Томскнефтехим (пластики) и др. в т.ч. зарубежные предприятия.

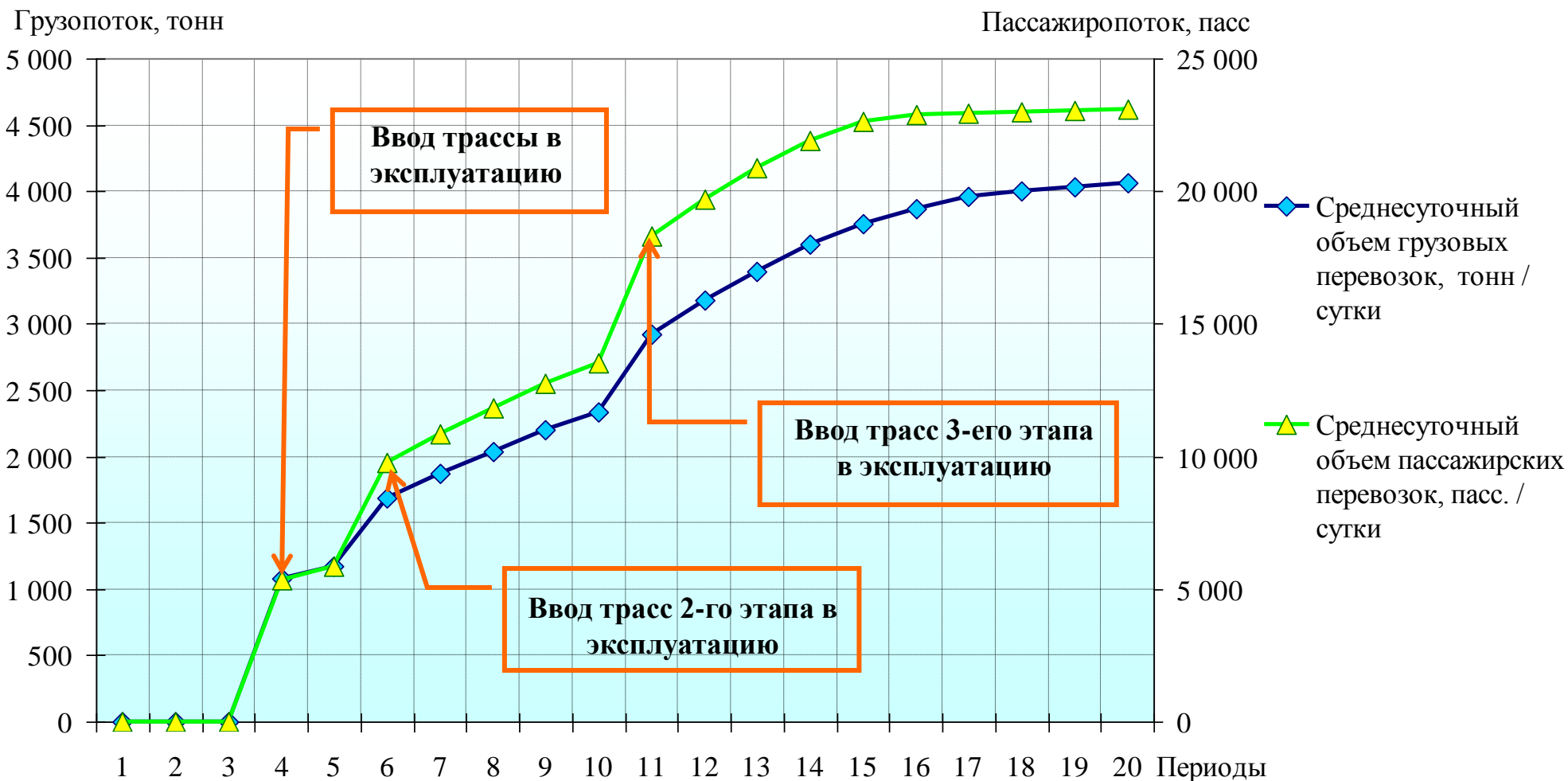
«Макро город Ханты-Мансийск – Сургут»
Транспортная СТЮ доступность менее 1 часа
Население около 500 тысяч человек
(Ханты-Мансийск, Сургут, Нефтеюганск, Пойковский)



Динамика пассажиро- и грузопотока по трассе СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут по годам проекта*

Показатель / год	4	9	14	19
Пассажиропоток, тыс. пасс/сут.	5.3	12.8	21.9	23.0
Грузопоток, тыс. тонн/сут.	1.1	2.2	3.6	4.0

* Здесь и далее представлены расчеты для проекта СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут в рамках реализации стратегии СТЮ в ХМАО, т.е. с дальнейшим «подключением» к проекту трасс второго и третьего этапов



Стоимость высокоскоростной двухпутной двухрельсовой трассы СТЮ, инфраструктуры и подвижного состава по маршруту Ханты-Мансийск - Сургут

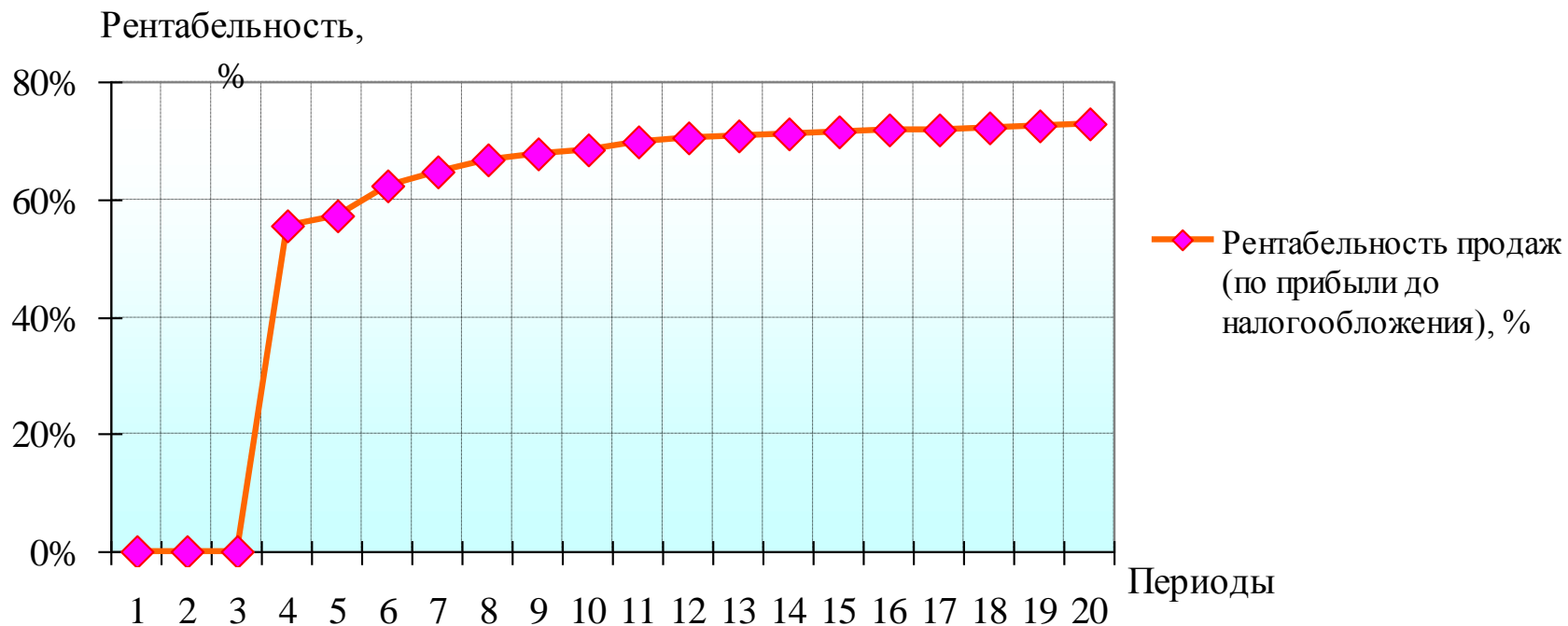
Компоненты затрат	Стоимость*, млн руб.	Стоимость на 1 км трассы*, млн руб.
Проектирование и разработка (путевая структура, объекты инфраструктуры, юнибус)	572	2
Путевая структура (рельс струна, промежуточные и анкерные опоры)	6 196	25
Инфраструктура (вокзалы, остановочные платформы, грузовые терминалы, сервисные парки-гаражи)	497	2
Подвижной состав (юнибусы)**	1 050	4
ИТОГО	8 315	33

* стоимость в ценах 4 кв. 2007г.

** стоимость подвижного состава в расчете на потребность первого года эксплуатации трассы

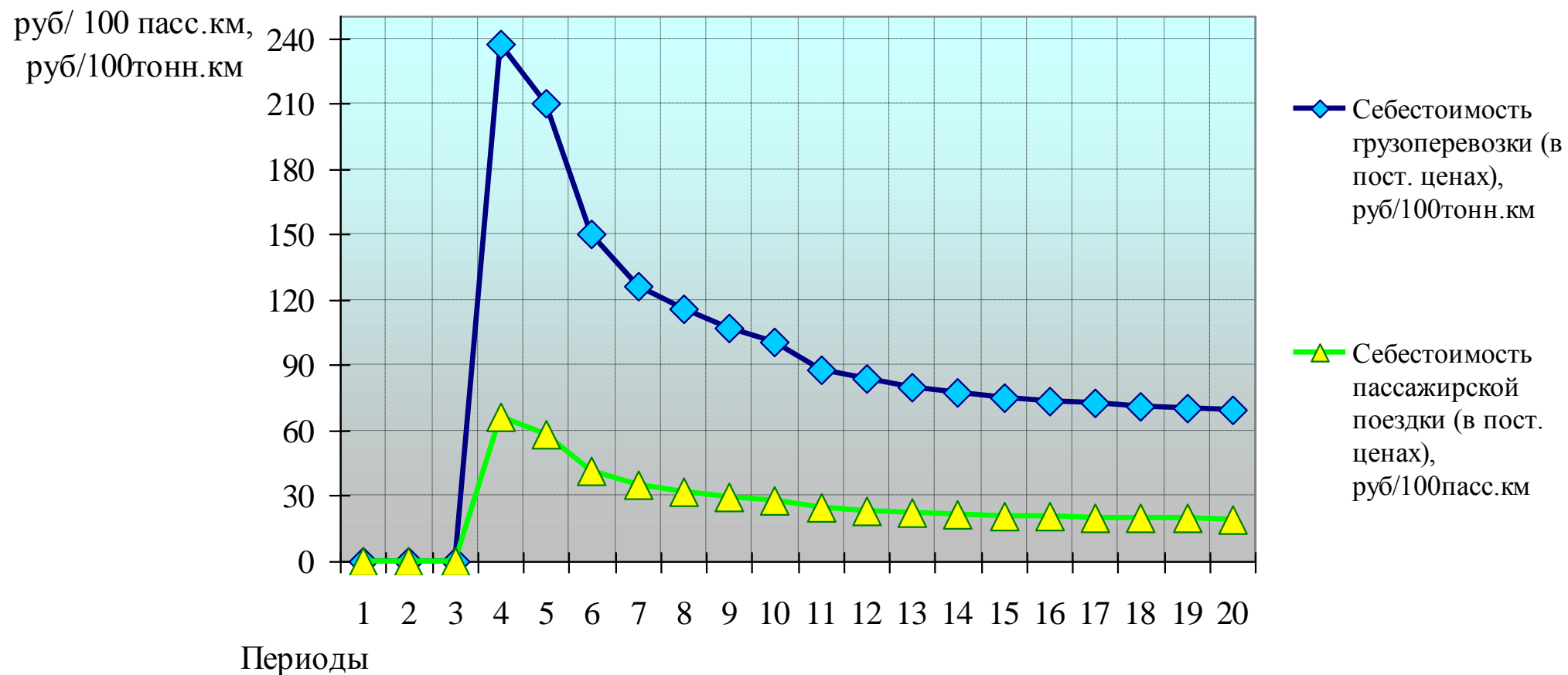
Финансовый результат текущей деятельности проекта СТЮ Ханты-Мансийск – Сургут

Показатель, тыс. руб. / Период	1 ... 5	6 ... 10	11 ... 15	16 ... 20	ИТОГО
Доходы (выручка от перевозок, внереализацион. (без НДС))	5 156 630	26 454 927	54 123 499	77 135 967	162 871 021
Расходы по текущей деятельности	1 731 725	5 488 325	8 718 500	11 134 237	27 072 787
Прибыль (убыток) до налогообложения	3 424 905	20 966 602	45 404 999	66 001 729	135 798 235
Налог на прибыль	842 302	5 031 984	10 897 200	15 840 415	32 611 901
Чистая прибыль (убыток)	2 582 603	15 934 617	34 507 799	50 161 314	103 186 334
Рентабельность продаж (по прибыли до налогообложения), %	59%	69%	72%	73%	



Динамика себестоимости перевозок по трассе СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут в постоянных ценах (ценах 1-го года проекта)

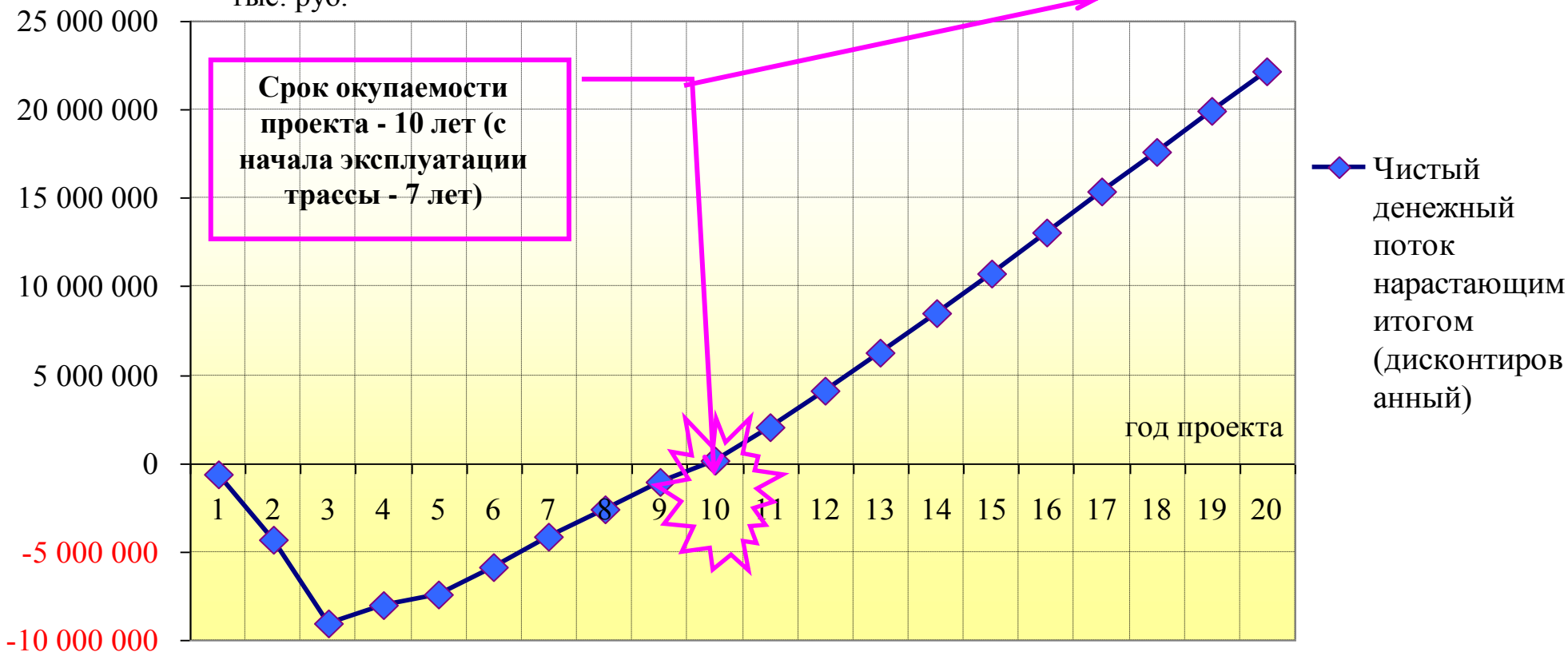
Показатель / год	5	10	15	20
Себестоимость пасс. поездки по маршруту (в пост. ценах), руб./пасс	146	70	52	48
Себестоимость пассажирской поездки (в пост. ценах), руб./100пасс.км	58	28	21	19
Себестоимость грузоперевозки по маршруту (в пост. ценах), руб./тонна	524	251	188	174
Себестоимость грузоперевозки (в пост. ценах), руб./100тонн.км	210	101	75	70



Формирование денежного потока проекта СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут (в рамках стратегии СТЮ в ХМАО)

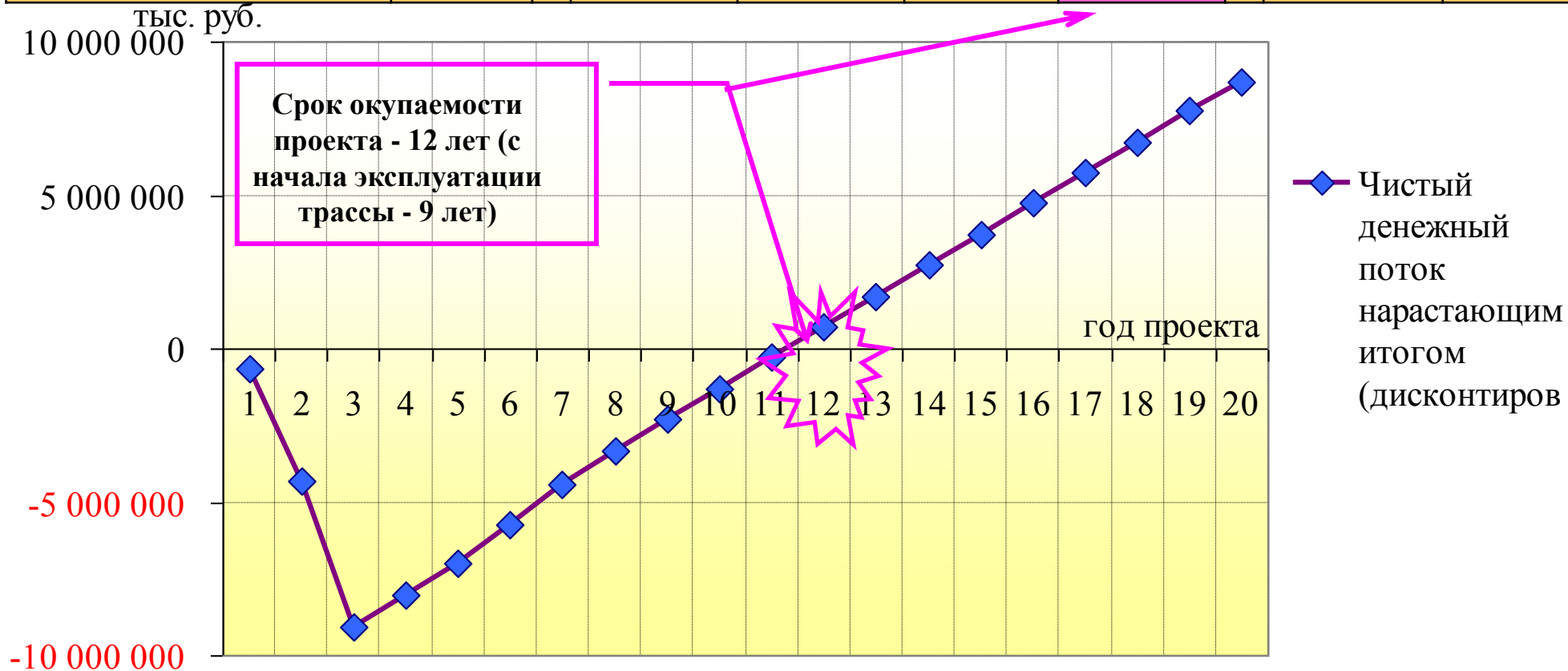
Показатель, тыс. руб. / год	1	...	7	8	9	10	...	20	ИТОГО
Чистый денежный поток	-667 684	...	3 352 294	3 357 727	3 680 665	3 117 404	...	11 576 334	94 842 417
Чистый денежный поток нарастающим итогом	-667 684	...	-2 072 490	1 285 237	4 965 903	8 083 306	...	94 842 417	
Чистый денежный поток (дисконтированный)	-667 684	...	1 729 116	1 560 287	1 540 857	1 208 385	...	2 281 704	22 414 584
Чистый денежный поток нарастающим итогом (дисконтированный)	-667 684	...	-4 040 500	-2 480 213	-939 356	269 029	...	22 414 584	

тыс. руб.



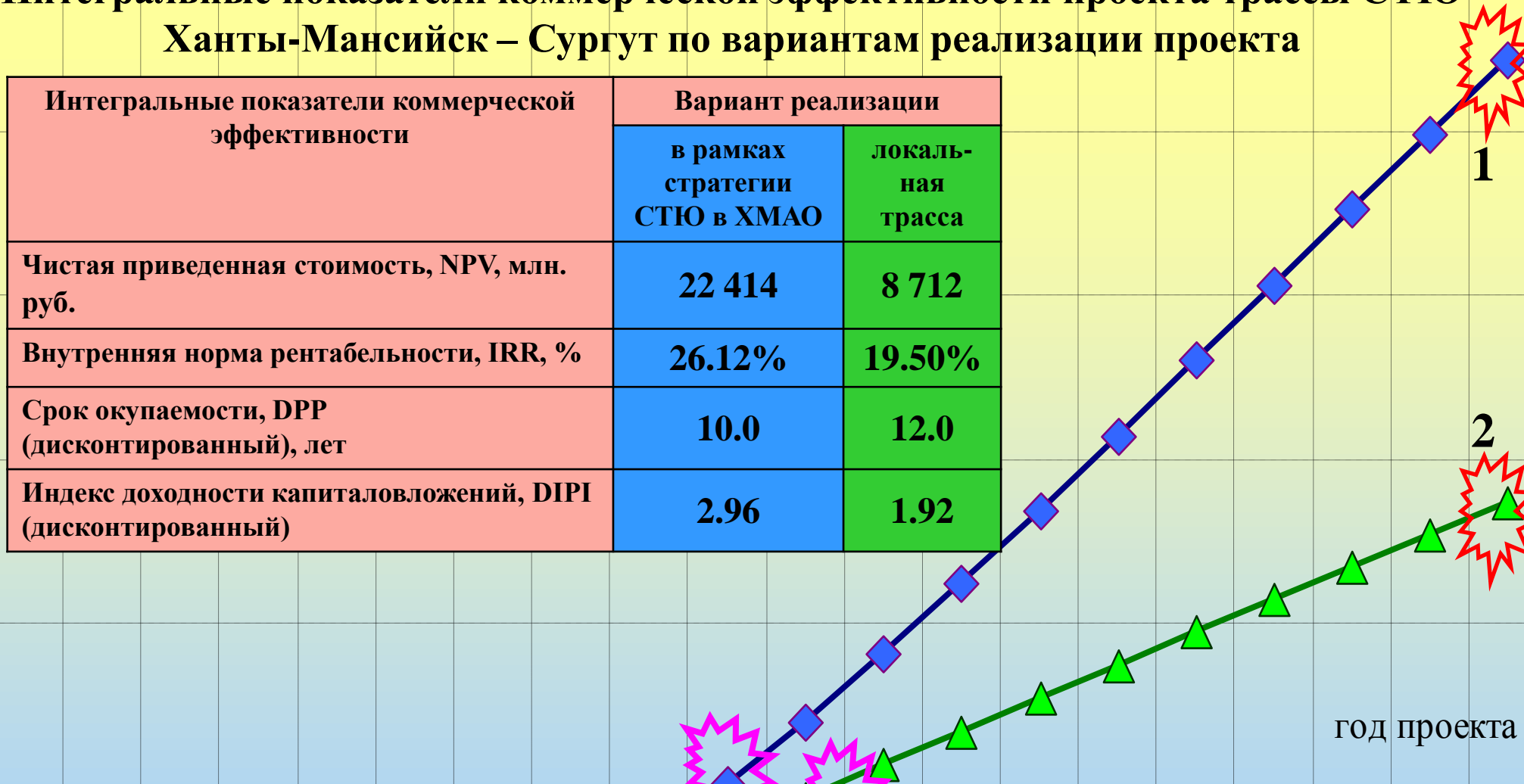
Формирование денежного потока проекта СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут (локальная трасса)

Показатель, тыс. руб. / год	1	...	9	10	11	12	...	20	ИТОГО
Чистый денежный поток	-667 684	...	2 401 691	2 628 017	2 805 182	3 058 762	...	4 959 432	43 344 464
Чистый денежный поток нарастающим итогом	-667 684	...	1 884 346	4 512 362	7 317 544	10 376 306	...	43 344 464	43 344 464
Чистый денежный поток (дисконтированный)	-667 684	...	1 005 433	1 018 686	1 006 814	1 016 507	...	977 508	8 711 882
Чистый денежный поток нарастающим итогом (дисконтированный)	-667 684	...	-2 314 977	-1 296 291	-289 477	727 030	...	8 711 882	8 711 882



Интегральные показатели коммерческой эффективности проекта трассы СТЮ Ханты-Мансийск – Сургут по вариантам реализации проекта

Интегральные показатели коммерческой эффективности	Вариант реализации	
	в рамках стратегии СТЮ в ХМАО	локаль-ная трасса
Чистая приведенная стоимость, NPV, млн. руб.	22 414	8 712
Внутренняя норма рентабельности, IRR, %	26.12%	19.50%
Срок окупаемости, DPP (дисконтированный), лет	10.0	12.0
Индекс доходности капиталовложений, DIPI (дисконтированный)	2.96	1.92



Динамика накопленного дисконтированного чистого денежного потока проекта (1. в рамках стратегии СТЮ в ХМАО, 2. локальная трасса)

**Эффективность участия в проекте
высокоскоростного СТЮ «Ханты-Мансийск – Сургут»
вложения и доход основных участников:**

Показатель, млн. руб.	ООО «СТЮ»	Государ- ство (ХМАО – Югра и др.)	Частные крупные инвесторы - учредители (Ханты- Мансийский НПФ, Банк)	Прочие учредители (минори- тарные акционеры, институты развития)
Вклад в уставный капитал	1 500,0	3 000,0	2 000,	1 000,0
Чистая приведенная стоимость, NPV	4482, 9	8965,8	5977,2	2988,6
Дивиденды	13380,4	26760,8	17840,5	8920,3
Коммерческий эффект проекта для участника, как учредителя	17863,3	35726,6	23817,7	11908,9

**Значения интегральных показателей эффективности
по сценариям реализации проекта СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут
(по вариантам значений исходных параметров)
Анализ чувствительности**

№	Сценарий проекта	Параметр	Вариант параметра	Чистый дисконтированный доход, NPV, млн руб.	Отклонение NPV, %	Внутренняя норма рентабельности, IRR, %	Отклонение IRR, %	Индекс доходности капиталовложений, DIPI	Отклонение DIPI, %	Срок окупаемости с момента эксплуатации и трассы, DPP, лет	Отклонение срока окупаемости, %
1	не благоприятный по всем параметрам	A	1	7 026	-69%	16.23%	-38%	1.60	-46%	12	71%
		B	1								
		C	1								
2	умеренный по всем параметрам	A	2	22 414	0%	26.12%	0%	2.96	0%	7	0%
		B	2								
		C	2								
3	оптимистический по всем параметрам	A	3	52 893	136%	40.52%	55%	5.89	99%	4	-43%
		B	3								
		C	3								

Общественный (социально-экономический и бюджетный) эффект проекта СТЮ Ханты-Мансийск – Сургут*

**Интегральный
социально-
экономический
эффект проекта**
471 млрд. руб.

**Бюджетный
эффект проекта
для ХМАО - Югра**
68 млрд. руб.



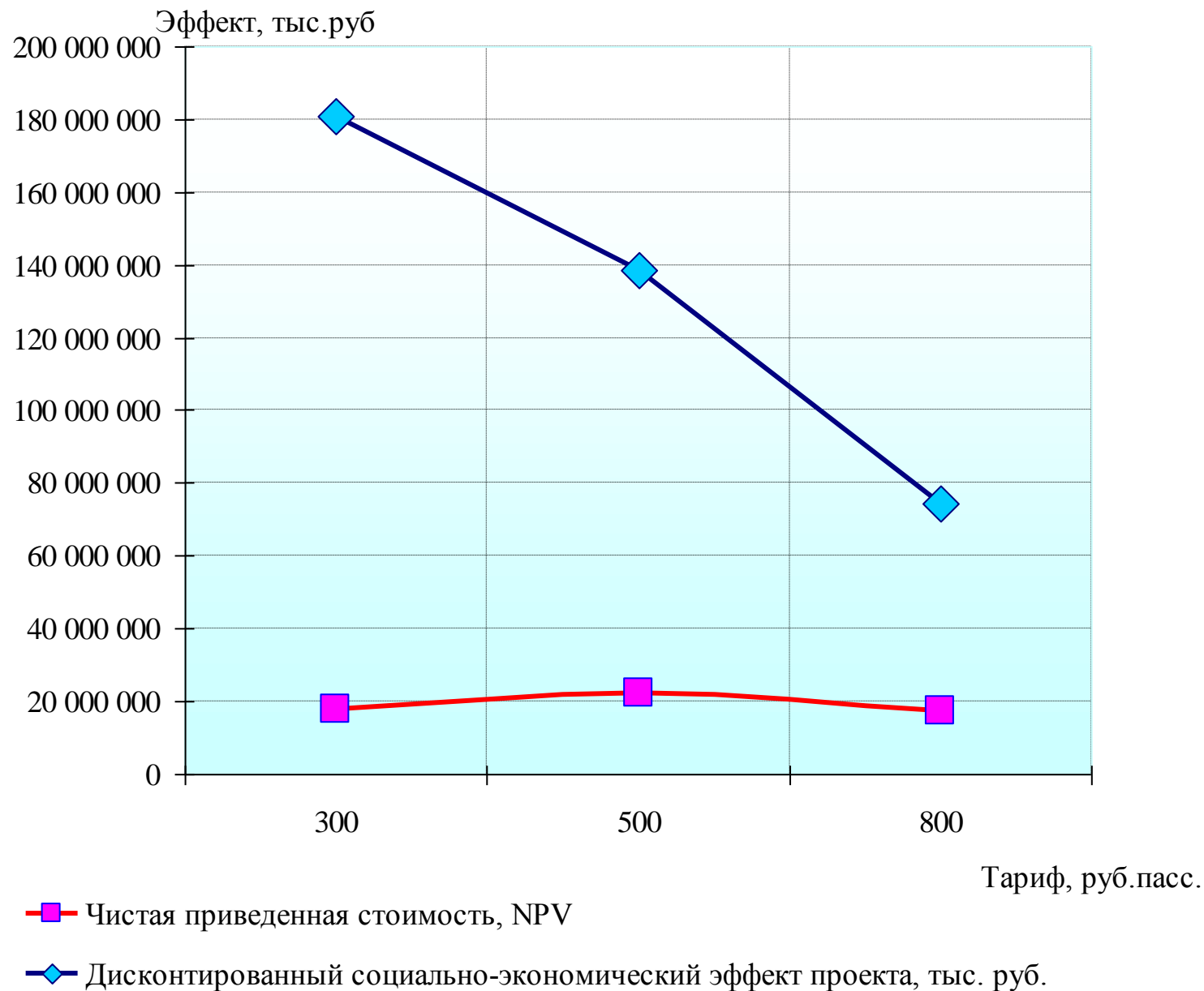
* в рамках стратегии СТЮ в ХМАО за 20 лет реализации

Интегральные показатели коммерческой и социально-экономической эффективности проекта СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут по сценариям ценообразования*

Показатель / сценарий ценообразования	пессимистический по тарифу	средний по тарифу	оптимистический по тарифу
Внутренняя норма рентабельности, IRR, %	23.18%	26.12%	24.04%
Срок окупаемости, DPP (дисконтированный), лет	11	10	11
Индекс доходности капиталовложений, DIPI (дисконтированный)	2.45	2.96	2.74
Чистая приведенная стоимость, NPV, млрд. руб.	17.8	22.4	17.1
Дисконтированный социально-экономический эффект проекта, млрд. руб.	181	138	74
Интегральный дисконтированный эффект проекта, млрд. руб.	199	161	91
Пассажирский тариф Ханты-Мансийск - Сургут, руб./пасс	300	500	800
Среднесуточный пассажиропоток в 1-ый год эксплуатации, пасс./сутки	6 949	5 345	2 673

* - выбор уровня тарифа влияет на социальную и деловую активность

Интегральные показатели коммерческой (NPV) и социально-экономической эффективности проекта СТЮ Ханты-Мансийск - Сургут в зависимости от уровня тарифа



Сравнение стоимости создания вариантов транспортной инфраструктуры по маршруту Ханты-Мансийск - Сургут: железная дорога и скоростная грузопассажирская трасса СТЮ с той же провозной способностью

Тип трассы по маршруту Ханты-Мансийск - Сургут	Средняя скорость движения, км/ч	Протяженность, км	Стоимость 1 км трассы*, млн руб.	Стоимость трассы**, млн руб.
Железнодорожная трасса	70	300	75	22 500
Скоростная грузопассажирская трасса СТЮ	286	250	29	7 265
Экономия при создании трассы СТЮ				15 235

* - стоимость трассы без подвижного состава

** - стоимость в ценах 4 кв. 2007г.

Сравнение пассажирских тарифов по видам транспорта на маршруте Ханты-Мансийск – Сургут

Показатель	Вид транспорта			
	СТЮ*	Автобус	ЖД**	Авиа-транспорт
Пассажирский тариф, руб/пасс.	71	520	104	1 940
Субсидия, %	0%	нет данных	155%	35%
Субсидия, руб/пасс.	0	нет данных	162	679
Стоимость создания и эксплуатации автодороги, руб/пасс.	-	160	-	-
Реальный пассажирский тариф (с учетом бюджетных расходов), руб/пасс.***	71	680	266	2 619
Отношение тарифа к тарифу СТЮ, раз****	1.0	8.0	3.1	37.0

* тариф СТЮ при рентабельности текущей деятельности оператора СТЮ равной 20%

** Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа от 6 апреля 2007 г. N 86-п (в случае создания ЖД магистрали, тариф на перевозку пассажиров жд транспортом в пригородном сообщении в пределах ХМАО, плечо перевозки более 136км)

*** тарифы на 4 кв. 2007г

**** коэффициент по ЖД занижен за счет перекрестного субсидирования РЖД убыточных пассажирских перевозок прибыльными грузовыми перевозками

Сравнение грузовых тарифов по видам транспорта на маршруте Ханты-Мансийск – Сургут

Показатель	Вид транспорта			
	СТЮ*	Авто- мобильный	ЖД**	Авиа- транспорт
Грузовой тариф, руб/т.***	250	1 500	2 100	25 000
Стоимость создания и эксплуатации автодороги, руб/т.	-	320	-	-
Реальный грузовой тариф (с учетом бюджетных расходов), руб/т.****	250	1 820	2 100	25 000
Отношение тарифа к тарифу СТЮ, раз	1.0	6.1	7.0	100.2

* тариф СТЮ при рентабельности текущей деятельности оператора СТЮ равной 20%

** в случае создания ЖД магистрали

*** тариф авто и авиа перевозок по данным компании «Экспресс-Авто» (www.expressauto.ru), жд тариф компании «Грузовозофф» (www.gruzovozoff.ru), плечо перевозки до 1000км

**** тарифы на 4 кв. 2007г