

Инвестиции в инфраструктуру: как сокращались бюджетные расходы в 2018 году

- ▲ **Бюджет:** какие регионы лидируют по расходам на инфраструктуру
- ▲ **Проекты:** что все еще сдерживает запуск трамвайных концессий
- ▲ **Зарубежный бенчмарк:** концессия вернет трамваи в бельгийский Льеж

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	2796,11	↑ 3,2%	S&P Global Infrastructure	2540,14	↑ 2,9%	S&P Green Bond Index	135,96	↑ 0,7%
MSCI EM	1067,64	↑ 3,1%	S&P EM Infrastructure	2192,39	↑ 2,7%			
MSCI Russia	640,74	↑ 0,1%	S&P High Income Infrastructure	1265,22	↑ 2,4%			

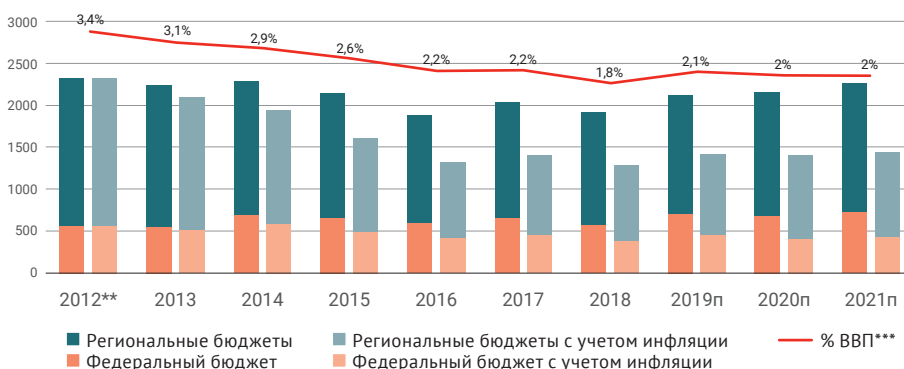
Данные индексов на последний рабочий день (25 февраля 2019 года). Данные о динамике индекса за последние две недели (11-25 февраля 2019 года).

Источник: S&P Global, MSCI

БЮДЖЕТ И ГОСПОДДЕРЖКА

Бюджетная система и инфраструктура. Согласно данным Казначейства за декабрь, расходы бюджетной системы на инфраструктуру в 2018 году сократились до 1,9 трлн руб. и 1,8% ВВП с 2 трлн руб. и 2,2% в 2017-м. Эти значения меньше нашей январской оценки (см. обзор [InfraONE Research Weekly №1, 2019](#)), а относительно ВВП вложения достигли рекордного минимума за семь лет (см. рисунок 1). Последнее связано с тем, что Росстат зафиксировал рост ВВП на 11 трлн руб. по итогам прошлого года.

Рисунок 1. Расходы бюджетной системы на инфраструктуру*, млрд руб.



* Расчет инвестиций в инфраструктуру в 2018 году в денежном выражении сделан по ежемесячным отчетам Федерального казначейства, скорректированная оценка появится в мае 2019 года.

** При очистке от инфляции базовым взят 2012 год.

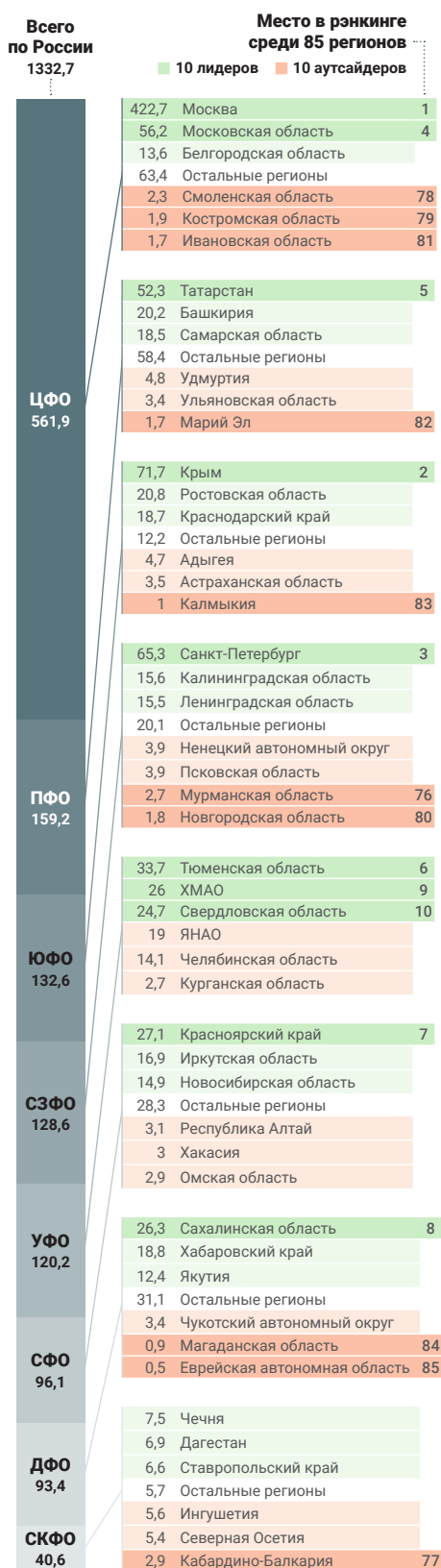
*** Данные по ВВП, начиная с 2015 года, пересмотрены Росстатом в декабре 2018 года и несопоставимы с данными за 2012-2014 годы.

Источник: данные Росстата, Казначейства, Минфина, расчеты InfraONE Research

Расходы федерального бюджета в 2018-м снизились на 12%: до 0,58 трлн руб. против 0,66 трлн руб. год назад. А региональные – на 3%, с 1,37 трлн руб. до 1,33 трлн руб.

Мы ждем, что в 2019 году бюджетная система отыграет падение: так расходы на инфраструктуру превысят 2 трлн руб., а относительно ВВП вырастут до 2,1%, если, конечно, Минфин вслед за Росстатом не скорректирует прогнозные значения ВВП в большую сторону.

Рисунок 2. Лидеры и аутсайдеры по инвестициям в инфраструктуру в 2018 году, млрд руб.



Как тратили регионы. Лидерство по расходам на инфраструктуру, как и в прошлом году, у Москвы – в 2018-м они составили 422,8 млрд руб., или почти 32% от всех региональных трат. При этом вложения столицы за год уменьшились на 15% (см. обзор InfraONE Research «Инфраструктура России: индекс развития 2018»).

Остальные регионы существенно отстают (см. рисунок 2). На втором и третьем местах по инвестициям в инфраструктуру – Крым (71,7 млрд руб.) и Санкт-Петербург (65,3 млрд руб.). Причем, если у первого расходы бюджета на отрасль за год выросли на 47% (с 48,8 млрд руб.), то у второго, напротив, уменьшились на 20% (с 82 млрд руб.).

Мы связываем такие изменения с тем, что в Москве и Санкт-Петербурге до 2018 года происходили вложения в инфраструктуру в преддверии Чемпионата мира по футболу. А в Крыму все еще продолжают крупные инфраструктурные стройки (трасса «Таврида», подходы к Крымскому мосту и т.д.).

Наиболее резкое увеличение инфраструктурных трат регионов в 2018 году было в Татарстане и Хакасии – у обеих республик они выросли на 120%, до 52,3 млрд руб. и 3 млрд руб. соответственно. Впрочем, в последнем случае это эффект низкой базы.

Меньше всего в инфраструктуру в 2018 году вкладывали региональные бюджеты Еврейской автономной области (0,51 млрд руб.), Магаданской области (0,9 млрд руб.) и Калмыкии (1 млрд руб.). Магаданская область стала также лидером падения инвестиций в отрасль – за год ее вложения уменьшились на 65%, с 2,6 млрд руб. до 0,9 млрд руб. Также среди резко снизивших траты регионов – Дагестан (его инвестиции в инфраструктуру упали на 49%, с 13,5 млрд руб. до 6,9 млрд руб.) и Севастополь (снижение на 48%, с 11,1 млрд руб. до 5,8 млрд руб.).

Из федеральных округов в 2018 году вновь больше всех расходовал на инфраструктуру Центральный – 562 млрд руб. Однако это на 11,8% меньше, чем годом ранее. Кроме того, за год снизилась и доля ЦФО в тратах всех регионов – с 46% до 42%.

Сильнее всего относительно других выросли инвестиции в инфраструктуру в Уральском и Южном федеральных округах. У УФО за год они увеличились на 32,7%, достигнув 120,2 млрд руб., у ЮФО – на 19%, до 132,6 млрд руб.

За счет включения Забайкальского края и Бурятии в состав Дальневосточного федерального округа его инфраструктурные расходы увеличились за год на 11%, однако, если бы этого не случилось, они бы снизились на 1,2%. У Сибирского федерального округа, наоборот, вложения в отрасль уменьшились на 7,3% – до 96,1 млрд руб., но если бы реорганизации не произошло, инвестиции округа выросли бы на 2,3%.

Мы полагаем, что в 2019 году радикальных изменений в расходах регионов на инфраструктуру не случится, а все перемены и скачки будут по-прежнему локальными. Это связано, во-первых, с тем, что первые крупные инвестиции в рамках комплексного плана развития магистральной инфраструктуры будут осуществлять позже – в 2020-2021 годах, а во-вторых, их будут производить в основном из федерального бюджета. Регионы в ближайшие два-три года, на наш взгляд, в большинстве своем будут тратить на поддержание уже имеющейся инфраструктуры, нежели на создание новой.

Источник: данные Казначейства, расчеты InfraONE Research

Стратегия развития и потребности стратегических территорий.

В середине февраля правительство приняло стратегию пространственного развития страны до 2025 года. Среди ее задач – ликвидация инфраструктурных ограничений, сокращение социально-экономических различий как между регионами, так и внутри них, ставка на отраслевую специализацию субъектов.

Инфраструктурную часть стратегии будут реализовывать в рамках комплексного плана. Между двумя документами есть различия: например, ВСМ «Челябинск-Екатеринбург» в стратегии присутствует, а в плане ее нет. Впрочем, по заявлениям властей план еще будет корректировать.

В стратегии страна разделена на 12 макрорегионов, а также в ней выделены приоритетные геостратегические территории. В числе последних оказались изолированные от остальной страны регионы-эксклавы (Калининградская область, Севастополь и Крым), регионы Северного Кавказа, Дальнего Востока, а также субъекты, входящие в Арктическую зону.

По нашей оценке, минимальные дополнительные инфраструктурные потребности этих территорий в 2019 году суммарно составят порядка 460 млрд руб., или 17% от аналогичного показателя для всей страны. При этом эти регионы ежегодно тратят на инфраструктуру 270 млрд руб. или почти в два раза меньше, чем им требуется дополнительно. В ближайшие годы, на наш взгляд, пропорция сохранится.

Субъекты, входящие в Арктическую зону, покрывают свои потребности всего на 19%, но требуется им еще порядка 170-180 млрд руб. Далее идут регионы Дальнего Востока, вкладывающие 35%, а их дополнительная потребность составляет 170 млрд руб., и Северного Кавказа – 31% и 90 млрд руб. соответственно. Лучше всего покрывают свои потребности, по нашей оценке, регионы-эксклавы – на 83%, а сверх им требуется лишь около 20 млрд руб.

Некоторые проекты приоритетных геостратегических территорий содержатся в перечнях национальных проектов и комплексного плана развития. А значит, регионы смогут рассчитывать на дополнительную поддержку из федерального бюджета. По нашей оценке, эти вложения к 2024 году могут покрыть до 40% дополнительной потребности таких территорий. Мы полагаем, что основной объем подобных инвестиций придется на Арктическую зону и Дальний Восток (см. обзор [InfraONE Research «Инфраструктура и рынки. Дальний Восток»](#)).

На наш взгляд, стратегия пространственного развития объединила приоритеты утвержденных ранее документов стратегического планирования и комплексного плана. То есть ее принятие вряд ли повлияет на логику действий властей.

ПРОЕКТЫ

Трамвайные концессии. Трамвайные сети российских регионов стремительно устаревают, вагонный парк сокращается, как следствие, трамваями пользуется все меньше пассажиров (см. рисунок 3). Один из вариантов поддержки и развития этого вида электротранспорта – концессии. Правда, пока инструмент опробован лишь в Санкт-Петербурге, но к разработке своих проектов активно приступают и другие российские города.

Рисунок 3. Как менялся пассажиропоток и вагонный парк трамвайного транспорта в 2010-2017 годах



Источник: данные Росстата

По данным Росстата, трамвайные сети есть в 61 городе страны, при этом скоростные — только в трех: Волгограде, Старом Осколе и Усть-Илимске. В 2017 году в России было совершено более 1,3 млрд трамвайных поездок. Для сравнения, троллейбусных поездок делается 1,4 млрд, а метро — 4,3 млрд. Но среди остальных видов электротранспорта у трамвайных компаний самый старый парк подвижного состава.

На конец 2017 года, порядка 67% трамвайных вагонов были старше 20 лет — показатель за предыдущие пару лет улучшился на 1-2 п. п. не столько благодаря обновлению парка, сколько его сокращению за счет списания самых старых вагонов. По нашей оценке, в настоящее время он составляет около 7,7 тыс. единиц.

По нашей оценке, потребность всей отрасли в обновлении наиболее устаревшей части подвижного состава составляет порядка 50-70 млрд руб. А модернизация трамвайных путей без учета строительства новых линий — 300-375 млрд руб. В большинстве своем компании, на балансе которых находятся трамвайные системы, — государственные. Они работают в убыток на протяжении многих лет, а потому ограничены в инфраструктурных инвестициях.

Бюджетных средств на покупку подвижного состава и на его поддержание хватает в Москве — в 2016 году «Мосгортранс» заключил контракт жизненного цикла стоимостью 56,2 млрд руб. с компанией «Метровагонмаш». Она должна поставить в 2016-2019 годах 300 низкопольных вагонов и затем обслуживать и ремонтировать их в течение 30 лет. Списанные столичные трамваи передавали другим городам, что крайне условно можно считать обновлением парка в последних.

Развивать изношенную инфраструктуру за счет развития частного трамвая уже начали в Санкт-Петербурге. В мае 2016-го заключено концессионное соглашение по созданию и эксплуатации трамвайной линии в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга. Несмотря на сложности с передачей земли и строительством, в марте 2018 года запуск первых трамваев все же состоялся. По другому проекту «станция метро Купчино — Славянка — Шушары» концессионера («Балтнедвижсервис») выбрали еще в мае 2018 года, но соглашение с ним до сих пор не заключено. Причинами называли как смену властей города, случившуюся в октябре, так и затянувшиеся переговоры по величине минимально гарантированного дохода.

Еще по одному трамвайному проекту — от Петергофа до станции метро «Кировский завод» — весной 2018 года был объявлен конкурс, который осенью признали несостоявшимся — прошедшие отбор инвесторы в результате так и не подали ни одной заявки. Власти города связали это с высокими квалификационными требованиями к конкурсантам, их возможным интересом к другим более капиталоемким и прибыльным проектам, и пообещали после изменения условий концессии вновь провести конкурс.

Проекты по созданию трамвайных концессий в последние полтора года рассматривали также в Новосибирске, Краснодаре, Липецке, Новокузнецке, Саратове и других городах (см. таблицу 1).

Для городских властей трамвайные концессии интересны тем, что снимают часть бюджетных расходов на обслуживание и модернизацию сети. Частный инвестор в такой проект может прийти, например, чтобы решить проблему транспортной доступности жителей к своим объектам (застройщику), или чтобы обеспечить сбыт своей продукции на долгий срок (производители вагонов). Существенным условием, но также «камнем преткновения» таких соглашений является плата концедента и гарантии минимальной доходности, если пассажиропоток вдруг окажется меньше рассчитанного.

Таблица 1. Примеры концессионных проектов по созданию трамвайной инфраструктуры

Проект	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок, лет	Инвестор	Детали	Статус проекта
Строительство и эксплуатация трамвайных путей в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга	33,7	30	Транспортная концессионная компания	Привлекалось облигационное финансирование	Соглашение заключено в 2016 году. Пройдена стадия строительства, запущено движение
Строительство и эксплуатация трамвайной линии «станция метро «Купчино» – Шушары – Славянка»	25,9	30	«Балтнедвижсервис»	Компания-победитель существенно снизила эксплуатационный платеж (основной критерий выбора) по сравнению с конкурентом	Весной 2018 года проведен конкурс, выбран победитель, но само соглашение не заключено
Строительство и эксплуатация трамвайной линии от Петергофа до станции метро «Кировский завод» (Санкт-Петербург)	14,4	30	Не определен	Заявки подали пять компаний, из них прошли отборочный тур – четыре. Две компании отозвали заявки, одна не прислала предложение и одна опоздала со своим предложением на 3 часа	Объявленный конкурс был признан не состоявшимся, будет проведен еще один
Модернизация троллейбусно-трамвайной сети правобережной части Новосибирска	11	30	«Автодор-Инвест»	Помимо «Автодор-Инвеста» интерес к трамвайным проектам в городе проявляла одна из структур «Роскосмоса» – Усть-Катавский вагоностроительный завод	Планировалась подача заявки ЧКИ осенью 2018-го
Модернизация трамвайного движения и создания скоростного трамвая в Саратове	до 8	н/д	«Автодор-Инвест» и «ПК Транспортные системы»	н/д	Пока властями региона, города и инвесторами подписано соглашение о намерениях реализовать проект
Модернизация трамвайной сети и строительство новых линий в Краснодаре	27	до 40	«УК Компьюлинк Инфраструктура»	К 123 км трамвайных линий планируют достроить еще 40 км, кроме того, обновить 140 из почти 270 трамваев	Проект обсуждался в конце 2017 года
Строительство линии скоростного трамвая в Липецке	9	30	Идут переговоры с двумя инвесторами	Протяженность маршрута должна составить 13,8 км	Пока городские власти лишь заказали и получили технико-экономическое обоснование проекта
Создание «легкого метро» в Новокузнецке (Кемеровская область)	10	30	Первая компания транспортной инфраструктуры	Компания рассчитывала на капитальный грант из федерального бюджета до 3 млрд руб.	Компания предложила властям региона проект осенью 2018-го

Источник: данные компаний, СМИ, анализ InfraONE Research

Мы полагаем, что в ближайшие год-два могут быть заключены еще от двух до четырех концессионных соглашений в трамвайной отрасли, в том числе за пределами Санкт-Петербурга. Крупных концессий по строительству «с нуля» трамвайных линий, сравнимых по масштабам с обсуждавшимся проектом ЛРТ в Подмосковье, мы пока не ждем из-за их высокой стоимости.

В большей степени новые проекты, на наш взгляд, будут направлены на реконструкцию имеющейся инфраструктуры и обновление подвижного состава. Но заключение трамвайных концессий, вероятно, будет сдерживать тарифная политика: регионы не готовы повышать стоимость проезда, опасаясь общественных рисков. Одновременно бюджетные возможности большинства из субъектов ограничены, а значит, выдать капитальный грант или компенсировать недополученный доход на этапе эксплуатации они могут далеко не всегда. Потому пока концессии в ЛРТ возможны в основном в крупных городах, способных обеспечить высокий пассажиропоток.

ЗАРУБЕЖНЫЙ БЕНЧМАРК

Возвращение трамвая в Льеж. В конце января 2019 года состоялось финансовое закрытие проекта по созданию трамвайной линии с 21 станцией в бельгийском Льеже. Его население — всего 200 тыс. человек, но вместе с прилегающей агломерацией составляет 600 тыс. человек. Трамвайное движение в этом городе уже было с 1871 по 1967 годы. Затем его отменили, планируя запустить линию метрополитена. Впрочем, несмотря на начало строительства тоннеля в 1970-е годы, проект так и не реализовали.

Восстановить трамвайную сеть в городе решили в конце 2000-х годов, разработка проекта и поиск инвесторов затянулись еще на несколько лет. В 2014 году частного партнера, наконец, выбрали, но заключению соглашения помешал анализ Евростата, в котором отмечалось, что финансовые риски и выгоды проекта были смещены в сторону государства.

Разрабатывать новое соглашение и снова искать концессионера начали только в 2016 году. Право реализовать проект осенью 2018-го выиграл консорциум Tram'Ardent, в который входят компании Colas Projects, Colas Belgium и Colas Rail Belgium, испанский производитель подвижного состава Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) и финансовая компания DIF.

Длина новой линии составит 11,7 км, причем 90% — выделенная полоса. Срок соглашения — 31 год. Строительство и проектирование по плану займет 45 месяцев, после чего консорциум должен будет обслуживать трамвайную линию и подвижной состав в количестве 20 вагонов в течение 27 лет. Стоимость проекта оценивается в 430 млн евро. Частный партнер привлечет долгосрочный кредит у финансового консорциума из Европейского инвестиционного банка (EIB) и пяти коммерческих кредиторов — AG Insurance, Natixis, Belfius, BBVA и Talanx. Сам EIB предоставит половину кредита в размере 193 млн евро, который будет обеспечен Европейским фондом стратегического инвестирования (EFSI).

Инвестиции будут компенсироваться за счет ежеквартальной платы концедента, которая будет поступать на этапе эксплуатации линии.

CAF поставит подвижной состав и вместе с Colas Projects будет участвовать в проектировании и строительстве трамвайной сети, вагоноремонтного депо, а также в сопутствующей застройке городских площадей. Поставка трамваев намечена на вторую половину 2022 года.

За рубежом трамвайные проекты испытывают те же проблемы, что и в России: высокая капиталоемкость усложняет переговорный процесс и распределение рисков, а зачастую является препятствием для муниципалитетов, ограниченных в финансах.

Оговорка

Обзор подготовлен InfraONE Research, аналитическим подразделением инвестиционной компании InfraONE, и публикуется в целях информирования участников рынка и других заинтересованных лиц о наиболее актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций.

Приведенные выводы, экспертные оценки и прогнозы, если не указано иное, отражают позицию аналитиков InfraONE Research, а не профильных подразделений компании, не претендуют на полноту анализа той или иной отрасли, проекта или финансового инструмента и актуальны по состоянию на дату публикации.

Авторы не несут ответственность за точность и актуальность данных, оценок и прогнозов. Обзор не может служить основанием для принятия каких-либо инвестиционных решений, не является рекламой или офертой, а публикуется исключительно в информационных целях.

Об InfraONE

Инвестиционная компания InfraONE («Первая инфраструктурная компания») специализируется на прямых инвестициях в инфраструктуру. Компания в своих интересах или интересах третьих лиц осуществляет организацию проектов и сделок, управление ими, финансирование проектов, а также предоставляет сервис инвестиционного консультирования, аналитической поддержки и продвижения проектов.

В первую очередь, интерес для InfraONE представляют инвестиции в проекты, структурированные через ГЧП, концессии, проектное финансирование. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

Об InfraONE Research

InfraONE Research – исследовательская группа инвестиционной компании InfraONE. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных отраслях инфраструктуры. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Материалы InfraONE Research распространяются на ключевых деловых форумах страны – Петербургском экономическом форуме, Российском инвестиционном форуме, на «Транспортной неделе», «Неделе ГЧП» и других.

Подписаться на аналитические отчеты InfraONE Research можно на сайте infraone.ru