

Weekly #10 2019

Инвестиции в инфраструктуру

- ▲ **Бюджет и господдержка:** какие проекты первыми извлекут выгоду из портового сбора?
- ▲ **Проекты:** почему не все регионы активно пользуются концессионным механизмом?
- ▲ **Зарубежный бенчмарк:** как инфраструктурные сборы расширяют аэропорты, городские сети и метро

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	2744,45	↓ 3,4%	S&P Global Infrastructure	2570,88	↓ 0,4%	S&P Green Bond Index	138,45	↑ 1,1%
MSCI EM*	998,00	↑ 0,4%	S&P EM Infrastructure	1970,78	↑ 3,2%			
MSCI Russia	699,70	↑ 5,7%	S&P High Income Infrastructure	1232,40	↓ 2%			

* Данные последнего обновления индекса (31 мая).

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (3 июня 2019 года). Данные о динамике индекса за последние две недели (20 мая – 3 июня 2019 года).

Источник: S&P Global, MSCI

БЮДЖЕТ И ГОСПОДДЕРЖКА

Инвестиционный сбор в портах. Правительство в мае утвердило правила взимания и применения инвестиционного портового сбора, средства от которого пойдут на строительство и модернизацию объектов морской инфраструктуры.

Такой сбор ввели еще осенью 2017-го, а весь следующий год продолжалась дискуссия, кого он затронет, а также каким будет его размер и порядок взимания. Постановление правительства обязывает российских и иностранных владельцев пассажирских и грузовых судов, совершающих заграничное плавание, однократно платить за заход в порт или при выходе из него.

Согласно *документу*, средства от сбора пойдут на инфраструктуру, которая находится в федеральной собственности, входит в комплексный план развития магистральной инфраструктуры или долгосрочную программу развития региона, требует более 300 млн руб. на строительство или модернизацию, при условии, что у государства в полном объеме таких денег нет.

Если строительство и модернизация порта идет в рамках концессионного соглашения, то размер сбора будет определяться этим соглашением по согласованию с Федеральной антимонопольной службой. Будет ли это отдельная процедура, либо все будет оговорено при согласовании самого соглашения, пока не указано.

Поскольку впервые размер сбора для портов определяют осенью 2019 года, а сами поступления начнутся в следующем году, средства в инфраструктурные проекты, на наш взгляд, попадут не ранее 2020-2021 годов. Впрочем, если концессионные соглашения с прописанным размером инвестиционного сбора заключат в 2019 году, то деньги могут поступить в проект и немного раньше.

Ежегодный совокупный объем сбора, по оценке Минтранса, составит в ближайшие годы не более 8 млрд руб. Эта сумма сравнима с запланированными в бюджете 2019 года расходами государства на федеральный проект «Морские порты» (33,2 млрд руб.). Концессии в этой сфере пока единичны, как и число портов, фигурирующих в комплексном плане (менее десятка), потому мы полагаем, что наибольший экономический эффект от сбора, вероятнее всего, почувствуют проекты по уже подписанным соглашениям либо готовящиеся к запуску в ближайшее время.

ПРОЕКТЫ

Мы анализировали региональные и муниципальные концессии дороже 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ до 31 декабря 2018 года. Данные могут быть не исчерпывающими, но отражают ситуацию на рынке в целом и распределение проектов между регионами.

Реализация крупных проектов возможна и в регионах с низкой концессионной активностью. Но для этого проект должен быть капиталоемким и привлекательным для финансовых инвесторов. Причем в таких проектах возможно участие опытных федеральных концедентов. Подобные условия часто характерны для транспортные концессий, а примером может служить строительство в Туве железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино стоимостью 192 млрд руб.

Концессионный опыт регионов. Больше половины российских регионов – 46 из 85 – либо не проявляют активности на концессионном рынке, либо пока она остается незначительной.

Общий объем концессий регионального и муниципального уровней за 2005-2018 годы, по нашим расчетам, составляет 670,7 млрд руб. Эти инвестиции приходятся на 299 проектов в 64 регионах. При этом к концессиям регионального уровня относятся 95 проектов (411,4 млрд руб.), а муниципального – 204 проекта (259,3 млрд руб.).





















Регионы с самым серьезным концессионным опытом – Московская область, Ханты-Мансийский автономный округ, Новосибирская, Самарская и Тамбовская области (см. таблицу 1). У каждого из этих субъектов заключено более 10 концессий (на региональном и муниципальном уровне), а всего они реализуют 29% проектов рынка.

Наибольший объем соглашений приходится на Волгоградскую, Московскую, Новосибирскую область, Москву, Хабаровский край, Санкт-Петербург и Башкирию. Каждый из регионов реализует концессии суммарно дороже 30 млрд руб., а их общая доля рынка – 56% (см. таблицу 2). Стоит учесть также, что в этих расчетах не учтен опыт реализации крупных ГЧП-проектов в Санкт-Петербурге, поскольку они запускались еще по региональному законодательству (например, аэропорт Пулково, Западный скоростной диаметр).

Вместе с тем, у 21 региона вообще нет опыта в концессионной сфере (либо проекты предполагают вложения ниже 100 млн руб., то есть относятся к наименее квалифицированному сегменту рынка), что, на наш взгляд, связано с отсутствием средств в бюджетах и лоббистов в бизнес-среде.

У 25 регионов заключено пока по 1-2 концессии, что свидетельствует об отсутствии опыта реализации проектов в разных сферах и также об ограниченных бюджетных возможностях. Исключение – Москва, средств которой хватает на развитие и без активного применения концессионного и ГЧП-механизмов.





















Таблица 1. Топ-10 регионов с наибольшим количеством концессий*

РЕГИОН	КОЛИЧЕСТВО КОНЦЕССИЙ, ШТ.	ОБЪЕМ ВЛОЖЕНИЙ, МЛРД РУБ.
1 Московская область	28 	61,6 
2 Ханты-Мансийский автономный округ	18 	13,9 
3 Новосибирская область	15 	52,2 
4 Самарская область	15 	8,4 
5 Тамбовская область	11 	3,9 
6 Ленинградская область	10 	12,3 
7 Владимирская область	10 	11,7 
8 Свердловская область	10 	11,6 
9 Ямало-Ненецкий автономный округ	8 	22,4 
10 Нижегородская область	8 	15,8 

* По общему числу муниципальных и региональных соглашений дороже 100 млн руб., заключенных до 31 декабря 2018 года по 115-ФЗ.

Источник: данные порталов органов власти, СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

Таблица 2. Топ-10 регионов с наибольшим объемом вложений в концессии*

РЕГИОН	ОБЪЕМ ВЛОЖЕНИЙ, МЛРД РУБ.	КОЛИЧЕСТВО КОНЦЕССИЙ, ШТ.
1 Волгоградская область	112,9 	7 
2 Московская область	61,6 	28 
3 Новосибирская область	52,2 	15 
4 Москва	44,4 	2 
5 Хабаровский край	37,9 	5 
6 Санкт-Петербург	36,5 	5 
7 Башкирия	33,1 	6 
8 Амурская область	24 	4 
9 Ямало-Ненецкий автономный округ	22,4 	8 
10 Пермский край	19,6 	6 

* По объему муниципальных и региональных соглашений дороже 100 млн руб., заключенных до 31 декабря 2018 года по 115-ФЗ.

Источник: данные порталов органов власти, СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

Какие проекты хотят запустить федеральные и региональные власти в ближайшие три года, насколько реальны эти планы и что их ограничит, читайте в аналитическом обзоре «Национальный перечень перспективных проектов», который будет опубликован на infraone.ru 6 июня.

Мы полагаем, что ситуация на региональном инфраструктурном рынке вряд ли радикально изменится в ближайшие год-два: с большой вероятностью более активны будут опытные регионы. Это объясняется невысоким уровнем готовности новых проектов, поверхностным знакомством с инструментами проектного финансирования и недостаточной развитостью локальных строительных рынков менее опытных субъектов.

ЗАРУБЕЖНЫЙ БЕНЧМАРК

Сборы и развитие инфраструктуры в Сингапуре, Австралии и Великобритании. Пассажиры, вылетающие из аэропорта Чанги (Сингапур), считающегося одним из лучших в мире, с 2018 года платят повышенный *авиационный сбор* в размере \$34,5, из которого будет финансироваться расширение инфраструктуры. Средства должны частично компенсировать расходы на пятый терминал аэропорта (его рассчитывают открыть в 2030 году) и третью взлетно-посадочную полосу, открытие которой запланировано на первую половину 2020-х годов. Постепенное повышение сбора будет происходить вплоть до 2024 года. Несмотря на то, что подобный опыт практикуют и другие крупнейшие аэропорты мира, против сбора выступила Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) и авиаперевозчики, спрогнозировавшие заметный рост цен на билеты в этом направлении. Но, по расчетам властей страны, к 2030 году пассажиропоток вырастет с нынешних 60 млн до 85 млн пассажиров, и значительные расходы для улучшения инфраструктуры неизбежны.

Таблица 3. Тарифы инфраструктурного сбора мэра Лондона на новые площади, фунтов стерлингов за кв. метр

Район города	Mayoral Community Infrastructure Levy 1 (01.04.2012 – 31.03.2019)	Mayoral Community Infrastructure Levy 2* (01.04.2019 –)
Камден, Лондон, Сити Вестминстер, Хаммерсмит и Фулхэм, Ислингтон, Кенсингтон и Челси, Ричмонд-на-Темзе, Уондсворт	50	80
Барнет, Brent, Бромли, Илинг, Хакни, Харингей, Харроу, Хиллингдон, Хаунслоу, Кингстон-на-Темзе, Ламбет, Льюишем, Мертон, Редбридж, Саутуорк, Тауэр Хамлетс	35 (включая Гринвич)	60 (включая Энфилд, Уолтем Форест, Лондонскую корпорацию развития наследия (LLDC), Королевскую корпорацию развития (OPDC))
Баркинг и Дагенхэм, Бексли, Кройдон, Хейвинг, Ньюхэм, Саттон	20 (включая Энфилд, Уолтем Форест)	25 (включая Гринвич)

* За исключением Центрального Лондона и Собачьего острова, где для застройщиков офисных, торговых и гостиничных пространств тариф установлен на уровне £185, £165 и £140 за кв. метр нового строительства соответственно.

Источник: данные сайта мэра Лондона

Целевые инвестиционные сборы могут применяться в *городском строительстве и планировании*. Так, например, специальный сбор на инфраструктуру введен в Брисбене (Австралия). Его должны выплачивать инвесторы, если их проект значительно меняет нагрузку на имеющиеся магистральные сети — например, транспортные потоки, водоснабжение и водоотведение, а также ливневую канализацию. Строительство новых магистральных объектов, помогающих снизить нагрузку, происходит, в том числе, за счет средств этого сбора.

С начала апреля 2019 года в Лондоне действует вторая модель *общественного инфраструктурного сбора мэра города (Mayoral Community Infrastructure Levy 2)*, средства с которого направят на проект местного рельсового транспорта Crossrail 1 и его вторую фазу — Crossrail 2. Для финансирования первого этапа с 2012 года удалось собрать £300 млн. Теперь планируется выручить в два раза больше — £600 млн. Сбор должны платить девелоперы, создающие новые коммерческие площади и жилую застройку — тариф зависит от района (см. таблицу 3). Освобождаются от него инвесторы, реализующие проекты медицинских и образовательных учреждений, доступного жилья и строительства, связанного с благотворительностью.

Проект Crossrail 1 соединяет город с запада от аэропорта Хитроу до Шенфилда и Эссекса на востоке через 21-километровый туннель под Лондоном. Он также интегрирован в систему столичного метро. Первоначальная стоимость железнодорожной системы длиной 118 км составляла £14,8 млрд, а летом 2018 года выросла до £15,4 млрд. Из-за задержек строительства проект отстает от планируемых сроков сдачи в эксплуатацию на год: ожидается, что он будет запущен лишь к октябрю 2020-го, а ветку Елизаветы (Elizabeth Line) сдадут к марту 2021 года.

Crossrail 2 — это 36 км новых железнодорожных линий, соединяющих под землей юго-западный и северо-восточный районы Лондона и тянущихся далее до Суррея и Хартфордшира. Стоимость проекта — £32,6 млрд, предварительный срок начала строительства — 2020 год, а ввод в эксплуатацию планируется к 2033 году.

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 международном экономическом форуме, Российском инвестиционном форуме, на «Транспортной неделе», «Российской неделе ГЧП» и других.

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