

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3426,96	↓0,1%	S&P Global Infrastructure	2304,42	↓1,0%	S&P Green Bond Index	151,62	↑0,1%
MSCI EM	1094,56	↓1,2%	S&P EM Infrastructure	1539,35	↓1,5%			
MSCI Russia	584,08	↓6,1%	S&P High Income Infrastructure	1118,62	↓2,7%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (7 сентября 2020 года). Данные о динамике индекса за период с 24 августа по 7 сентября 2020 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Галина Барцева
bartseva@infraone.ru

Weekly #18 2020

Инвестиции в инфраструктуру: Дальний Восток



Ежегодно в начале сентября на Дальнем Востоке проходит Восточный экономический форум. В этом году мероприятие отменено из-за пандемии COVID-19. Несмотря на это мы подготовили короткое исследование о состоянии проектного рынка и сферы инфраструктуры округа.

Дальний Восток продолжает отставать от большинства регионов по уровню развития инфраструктуры. Между тем несмотря на кризис капитальные затраты округа идут в «унисон» с общероссийскими, регионы продолжают готовить и запускать концессии и ГЧП, а до конца сентября правительство должно принять новую 15-летнюю программу по развитию Дальнего Востока.

Сколько потратили на инфраструктуру дальневосточные регионы в первой половине 2020 года, и как много не хватает для удовлетворения их потребностей? Изменит ли ситуацию новая программа по развитию ДФО? И какие проекты в формате концессий и ГЧП планируют реализовать в округе в ближайшие годы?

- По нашим расчетам, за шесть месяцев 2020 года дальневосточные регионы потратили на инфраструктуру 41,2 млрд руб., или 8% от региональных бюджетных вложений — так же, как и в предыдущие годы. С учетом, с одной стороны, кризиса в экономике, а с другой — традиционного ускорения бюджетных инвестиций во втором полугодии, по итогам года расходы ДФО на публичную инфраструктуру могут составить около 120 млрд руб.
- До конца сентября правительство должно принять национальную программу по развитию Дальнего Востока до 2024-го и перспективу до 2035 годов. По предварительным данным, она включит ряд мероприятий по развитию округа суммарно на 8,6 трлн руб., треть из которых — бюджетные средства, а также ряд новых инструментов господдержки.

- Окончательное содержание документа станет известно после его утверждения. Впрочем, мы не ждем существенных изменений в округе с его принятием. Пока что большая часть запланированных в нем проектов «взята» из действующих госпрограмм и нацпроектов, а дополнительное бюджетное финансирование до 2024 года не превышает 10% от предусмотренных программой бюджетных трат. Кроме того, все предыдущие планы и меры по развитию ДФО почти не улучшили ситуацию в округе и требуют доработки – такой вывод в конце 2019 года сделала Счетная палата.
- Согласно нашим обновленным расчетам, интегральный индекс развития инфраструктуры Дальнего Востока в 2020 году составил 5,47 балла – чуть выше, чем годом ранее (5,44). Для сравнения, в среднем по России индекс равен 5,61, а максимальное значение по стране – 5,89 (у ЦФО). Хуже всего в ДФО оказалась развита транспортная инфраструктура (значение отраслевого индекса – 2,94), а лучше всего – коммунальная (6,57).
- Индекс отражает недофинансированность инфраструктурной сферы Дальнего Востока. В прошлом году мы оценили потребность дальневосточных регионов в дополнительных инфраструктурных инвестициях – сверх тех, что ежегодно поступают из всех источников – на 2020 год в 180 млрд руб. Потребность на 2021 год, по нашему прогнозу, выросла почти на 30% и составила свыше 230 млрд руб.
- Частично эта потребность может покрываться за счет запуска концессионных и ГЧП-проектов. По нашей оценке, всего за время действия 115-ФЗ и 224-ФЗ на Дальнем Востоке было заключено 52 таких соглашения дороже 100 млн руб. в сумме на 192,1 млрд руб. В сравнении с другими регионами дальневосточные находятся на средних позициях: на четвертом месте по числу заключенных соглашений и третьем – по их объему.
- В ближайшие год – два в округе могут запустить еще как минимум 11 концессий и ГЧП на 240 млрд руб. стоимостью от 1 млрд руб. и не меньше 15 на 6,2 млрд руб. – в диапазоне от 0,1 до 1 млрд руб. При этом больше готовых проектов в «дешевом» сегменте: по 10-ти поданы частные инициативы, и их могут запустить до конца года. В «дорогом» сегменте, напротив, многие инициативы пока поставлены «на паузу» либо прорабатываются слишком медленно.
- На наш взгляд, у Дальнего Востока есть все шансы улучшить результаты в индексе развития инфраструктуры 2021 года, сократить уровень недофинансированности этой сферы и быстрее «оправиться» после кризиса, вызванного пандемией и падением цен на нефть. Этому могут способствовать выделение большего объема дополнительных средств на новую программу по развитию округа (в изначальной редакции ее стоимость была на 2,9 трлн руб. выше) и ускорение запуска крупных «буксующих» концессий и проектов ГЧП, прежде всего транспортных.

Бюджетные расходы. По нашим расчетам, в первом полугодии 2020 года федерация и регионы потратили на инфраструктуру 655,3 млрд руб. Из них Дальний Восток вложил 41,2 млрд руб., или 8% расходов всех федеральных округов (см. рисунок 1).

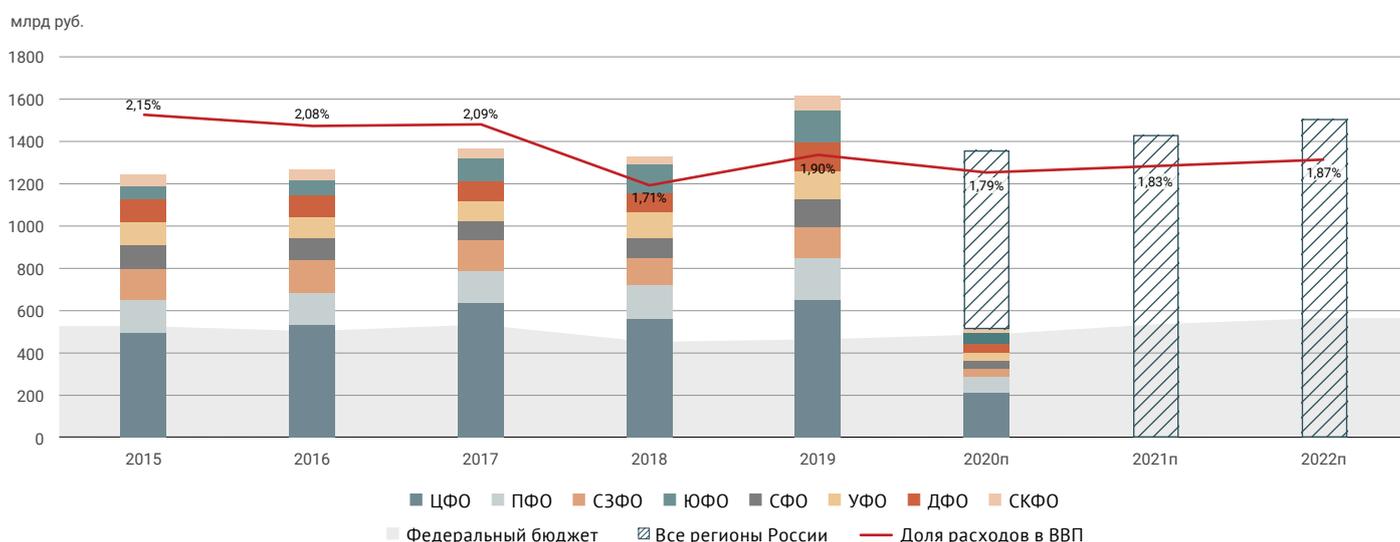
Во всех приведенных расчетах расходы Бурятии и Забайкальского края, вошедших в состав ДФО в 2018 году, учитываются как траты Дальнего Востока независимо от рассматриваемого периода.

Примерно так же распределялись траты и в предыдущие годы. В 2015–2019 годах Дальний Восток ежегодно вкладывал в инфраструктуру 93–135 млрд руб., что в среднем составляло 7,8% региональных бюджетных инвестиций. На одном уровне с ним тратят Северо-Западный, Сибирский и Уральский округа, чуть больше – Приволжский и Южный, существенно опережает остальные округа Центральный, формирующий свыше 40% капитальных затрат субъектов. Меньше, чем дальневосточные, тратят только северокавказские регионы: например, в 2019 году они вложили в инфраструктуру только 66,3 млрд руб.

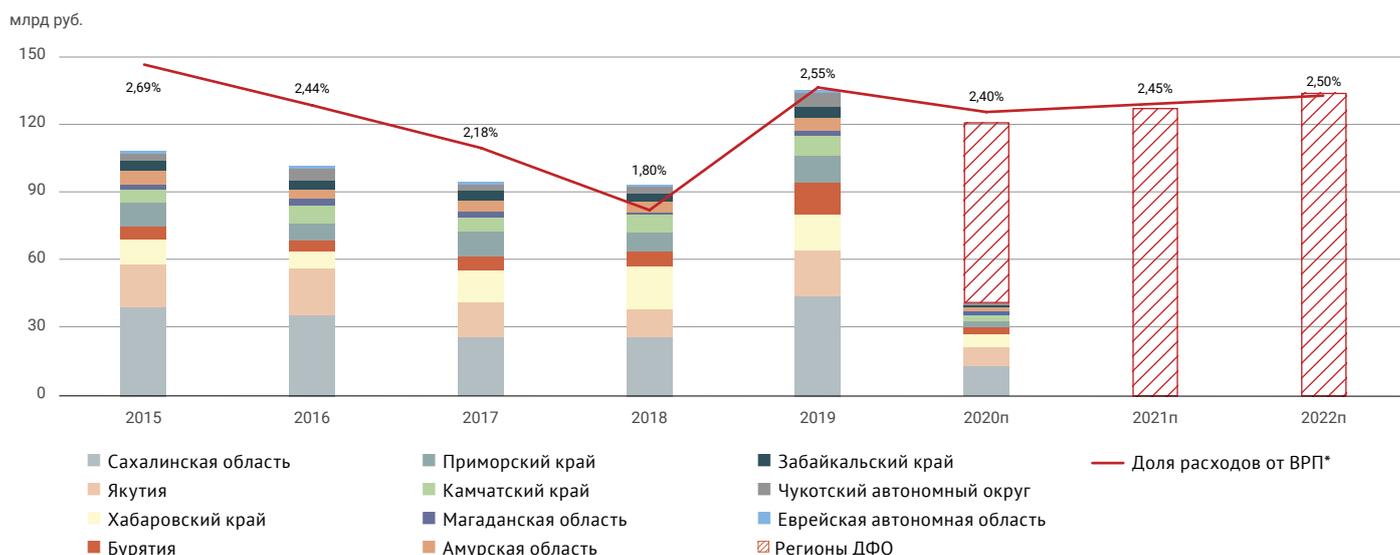
Рисунок 1. Бюджетные расходы на инфраструктуру

Для сопоставимости данных расчеты за все годы учитывают вхождение Бурятии и Забайкальского края в состав ДФО. По 2020 году указаны фактические данные за первое полугодие и прогноз до конца года.

РАСХОДЫ ФЕДЕРАЦИИ И ОКРУГОВ



РАСХОДЫ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ



* Доля расходов в ВРП за 2019 год рассчитана на основе предварительных данных регионов о ВРП за год, за 2020–2022 годы – на основе прогноза Минэкономразвития об изменении ВВП.

Источник: данные Казначейства, Росстата, Минэкономразвития, ЦБ, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

Внутри ДФО за первые шесть месяцев 2020 года сразу треть вложений в публичную инфраструктуру пришлось на Сахалинскую область – 13,2 млрд руб. Почти столько же – суммарно на Якутию и Хабаровский край, которые потратили 8,5 млрд руб. и 5,7 млрд руб. Оставшиеся 13,8 млрд руб. инвестировали остальные восемь регионов, из которых меньше всего – Еврейская автономная область (0,2 млрд руб.).

Аналогичная ситуация была и в предыдущие годы. С 2012-го по 2019 год на Сахалинскую область, Якутию и Хабаровский край пришлось 57,3% расходов округа (а если учитывать траты Бурятии и Забайкалья только с 2018 года, то 62,2%). А Еврейская автономная область по крайней мере последние пять лет оставалась на последнем месте в округе по объему инфраструктурных трат (ее расходы составляли от 0,5 до 1,3 млрд руб. в год).

В предыдущие пять лет на первое полугодие приходилось 22–30% годовых расходов регионов на инфраструктуру. Исходя из этого, а также желания правительства ускорить освоение средств в рамках нацпроектов и комплексного плана, можно было ожидать, что в 2020 году региональные траты составят не меньше 1,72 трлн руб. (для сравнения, в 2019 году было потрачено 1,62 трлн руб.). Однако, на наш взгляд, с учетом кризиса в экономике суммарные вложения регионов в этом году могут опуститься до уровня 2017–2018 годов и составить менее 1,4 трлн руб.

На этом фоне мы ожидаем, что в 2020 году траты Дальнего Востока на публичную инфраструктуру будут на уровне 121 млрд руб., или около 2,4% прогнозируемого ВРП, а в следующие два года не превысят 140 млрд руб. Этого недостаточно даже для поддержания инфраструктуры (см. *«Инфраструктурные потребности ДФО»*). По нашим расчетам, в 2020 году для этого дополнительно требуется 180 млрд руб., а в 2021-м – свыше 230 млрд руб.

Вероятнее всего, в ближайшие год – два дальневосточные регионы не смогут «наверстать» эту разницу в фактических и необходимых инвестициях в основной капитал. В комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года ДФО занимает не приоритетное место, а наиболее масштабные планируемые проекты округа – Северомуйский тоннель, Владивостокская кольцевая автодорога и другие – пока «на паузе» (см. *«Планируемые проекты»*).

Новая дальневосточная программа. На данный момент основные «дальневосточные» документы стратегического планирования – стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года и госпрограмма по развитию ДФО.

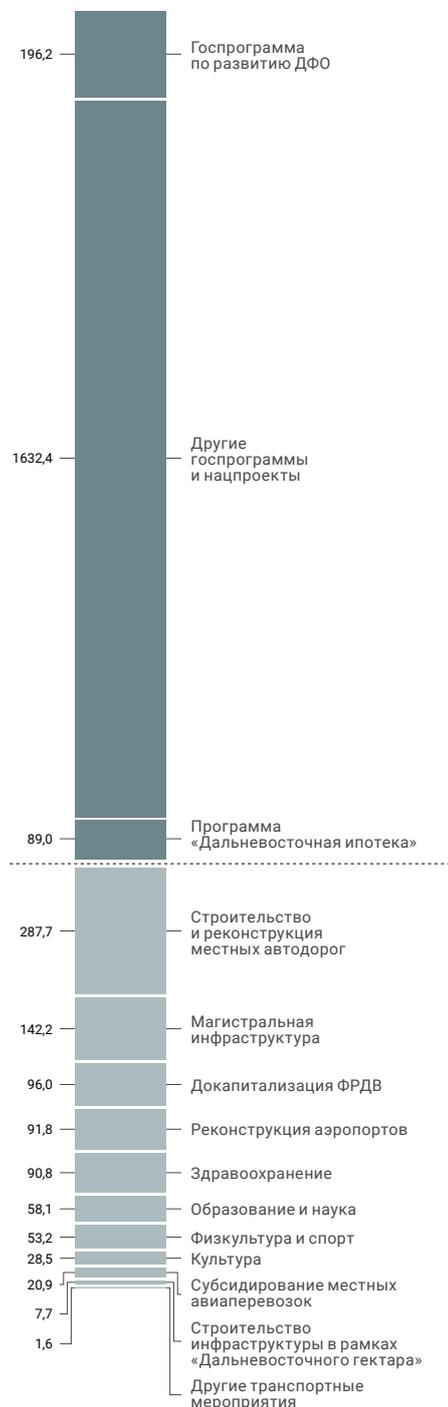
В дополнение к ним еще в 2018 году президент дал поручение разработать национальную программу по социально-экономическому развитию округа до 2024-го и на перспективу до 2035 года. По его указу, подписанному в конце июня 2020 года, правительство должно утвердить ее в трехмесячный срок, то есть до конца сентября.

Формально документ будет «вне закона»: его разработка не предусмотрена 172-ФЗ, в котором установлена система стратегического планирования страны. Но фактически именно он определит приоритеты в развитии региона как минимум до конца нынешнего электорального цикла.

Ожидается, что до 2024 года реализация национальной программы потребует почти 2,1 трлн руб. федеральных средств. В эту сумму входят в том числе

Рисунок 2. Структура бюджетного финансирования нацпрограммы по развитию Дальнего Востока

Представлена планируемая структура финансирования за счет федерации и регионов за весь период действия программы – 2020–2035 годы.



Объем инвестиций, млрд руб.

- Утвержденное финансирование (объем ранее согласованных средств)
- Дополнительное финансирование (требуется дополнительное согласование)

Источник: данные национальной программы по развитию Дальнего Востока до 2035 года, анализ и расчеты InfraOne Research

затраты по госпрограмме развития ДФО и национальным проектам, включая комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. На оставшийся период – до 2035 года – необходимо еще 0,7 трлн руб. Финансовое участие регионов будет минимальным: суммарно за весь период от них требуется менее 20 млрд руб.

Основная часть бюджетных трат по нацпрограмме на ближайшие пять лет – более 90% – уже предусмотрена в действующих госпрограммах и нацпроектах, и только оставшаяся требует дополнительных согласований в правительстве. Эти «дополнительные» траты планируется направить главным образом на строительство, реконструкцию и оснащение объектов здравоохранения, образования, культуры и спорта, а также на реконструкцию местных автодорог.

Планирование бюджетных расходов за пределами 2024 года пока носит приблизительный характер. Ожидается, что в этот период 2/3 федеральных средств по программе пойдут на аналогичные мероприятия в социальной и транспортной сферах (до 0,5 трлн руб.), а также развитие магистральной инфраструктуры (0,14 трлн руб.) и докапитализацию ФРДВ (0,1 трлн руб.).

Внебюджетное финансирование программы планируется на уровне, в два раза превосходящем бюджетные вложения, – 5,8 трлн руб. за весь период реализации программы. Средства пойдут на инвестиционные проекты в сферах добычи полезных ископаемых, сельского хозяйства, транспорта, туризма и в других отраслях.

Суммарная стоимость национальной программы, таким образом, почти 8,6 трлн руб. – на 2,9 трлн руб. меньше вложений, которые предусматривала первоначальная редакция документа.

Новая национальная программа нацелена на «опережающее развитие» Дальнего Востока – так же, как и другие действующие на территории округа стратегии, программы и инструменты: режимы территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток, программа «Дальневосточный гектар», льготное кредитование отдельных категорий инвесторов и жителей региона и другие.

Для этого в рамках документа предлагается дополнить существующие меры поддержки округа. Например, распространить режим СПВ на всю территорию ДФО, докапитализировать ФРДВ, расширить налоговые льготы и поддержку в виде субсидий на ряд новых сфер, внедрить механизм передачи неэффективно используемой портовой инфраструктуры новым инвесторам и др.

Кроме того, программа предусматривает запуск ряда инфраструктурных проектов. В частности, на втором этапе ее реализации планируется строительство Владивостокской кольцевой автодороги (ранее ее стоимость оценивалась на уровне 100 млрд руб.), автодорожного подъезда до Билибино (вложения федерации могут превысить 13 млрд руб.), реконструкция 40 дальневосточных аэропортов, проработка проекта строительства железнодорожной линии Селихин – Ныш и другие мероприятия.

Окончательный перечень новых мер господдержки Дальнего Востока, инфраструктурных проектов, а также стоимость планируемых мероприятий станут известны после утверждения документа. Есть вероятность, что новые инструменты, а главное – дополнительное финансирование помогут приблизить регион к среднероссийскому уровню развития экономики и социальной сферы.

Впрочем, пока объем дополнительных средств на программу небольшой – менее 10% от ее бюджетного финансирования до 2024 года. А уже действующие аналогичные программы и меры почти не улучшили ситуацию в регионе: большинство его показателей продолжает падать, и Счетная палата в конце 2019 года признала меры по развитию Дальнего Востока неэффективными (см. *«Опережающее» развитие?»*).

«Опережающее» развитие? Уже многие годы власти ориентируются на опережающее развитие Дальнего Востока. Это значит, что темпы роста экономики и социальной сферы округа должны превышать средние по России. Для этого реализуется госпрограмма по развитию ДФО и выделяются специальные «дальневосточные» разделы в других госпрограммах, этому должна способствовать стратегия развития округа. Но «на опережение» округ пока не вышел.

Стратегия. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на данный момент устарела. Документ был принят еще в 2009 году и не учитывает майские указы 2012-го и 2018 годов. Минэкономразвития планировал завершить его актуализацию до конца 2018 года, однако это, вероятно, отложено как минимум до принятия новой национальной программы.

«Дальневосточная» госпрограмма. Госпрограмма «Социально-экономическое развитие ДФО» реализуется с 2014 года. С момента принятия она неоднократно менялась, в том числе менялся объем ее финансирования (см. рисунок 3).

Изначально программа была принята до 2020 года с бюджетным финансированием в 346 млрд руб. В 2016 году срок ее действия продлили до 2025 года, а финансирование увеличили до 512 млрд руб., в том числе на период 2014–2020 годов уменьшили на 20%, до 279 млрд руб. Спустя год общие планируемые вложения сократили еще на 100 млрд руб., а согласно последней редакции документа – от мая 2020 года – инвестиции по программе за 2014–2025 годы должны составить 382 млрд руб.

На наш взгляд, падение финансирования объясняется традиционным расхождением планов и бюджетных возможностей. Расходы на программу планируют на многие годы вперед и, как правило, в оптимистичном ключе. Их существенно сокращают в момент составления федерального бюджета на очередную «трехлетку», а сильнее всего – конкретно на предстоящий год.

Одновременно с финансированием снижали и целевые показатели программы. Например, до марта 2019 года по документу ожидалось, что объем ежегодных налоговых сборов с дальневосточных регионов к 2025 году составит 2,11 трлн руб. Впоследствии значение показателя снизили в два раза, до 1,12 трлн руб.

По госпрограмме поддерживаются создание в округе территорий опережающего развития (ТОР) и развитие свободного порта Владивосток (СПВ), отбор и запуск инвестпроектов, реализация программы «Дальневосточный гектар» и другие мероприятия.

Другие документы. Дальний Восток, согласно стратегии пространственного развития России, – приоритетная геостратегическая территория страны (наравне с Крымом, Северным Кавказом и Арктикой). Для опережающего развития таких регионов в ряде госпрограмм правительство предусмотрело специальные разделы.

Важным нововведением стало то, что в 2019 году правительство изменило правила составления бюджета в отношении указанных госпрограмм. С 2020 года не меньше 7,2% федеральных трансфертов субъектам и прямых федеральных инвестиций в строительство инфраструктуры должно направляться дальневосточным регионам (ранее на эти цели направляли не менее 5,5% соответствующих трат).

Помимо госпрограммы по развитию ДФО в округе реализуется еще 28 госпрограмм. По оценке Счетной палаты, суммарные затраты на все их мероприятия, реализующиеся на территории округа, в 2018–2021 годах должны составить 2,3 трлн руб., включая 57,3% федеральных средств, 4,4% – региональных и 38,3% – внебюджетных.

Как все это помогает ДФО. Предпринимаемых в отношении Дальнего Востока мер оказывается недостаточно. Большинство социально-экономических показателей округа, в том числе касающиеся привлечения инвестиций, «проседают» (см. рисунок 4).

По нашей оценке на основе данных Росстата, по итогам 2018 года накопленный прирост ВРП округа с 2012 года составил 4,1%, в то время как в среднем по России – 5,1%. Аналогичная ситуация с инвестициями в основной капитал: если в 2019 году среднероссийский показатель «застыл» на уровне 2012 года (прирост вложений составил всего 0,1% к 2012 году), то по ДФО за семь лет он упал на 4,8%.

Численность населения округа с 2012 года снизилась на 1,8% против роста в 2,6% по России (последнее в основном обусловлено вхождением Крыма в состав России, хотя и без его учета в стране наблюдался незначительный прирост численности населения). Ожидаемая продолжительность жизни при рождении в среднем по России в 2018 году достигла 72,9 года, ДФО в этом отношении отстает на 2,7 года.

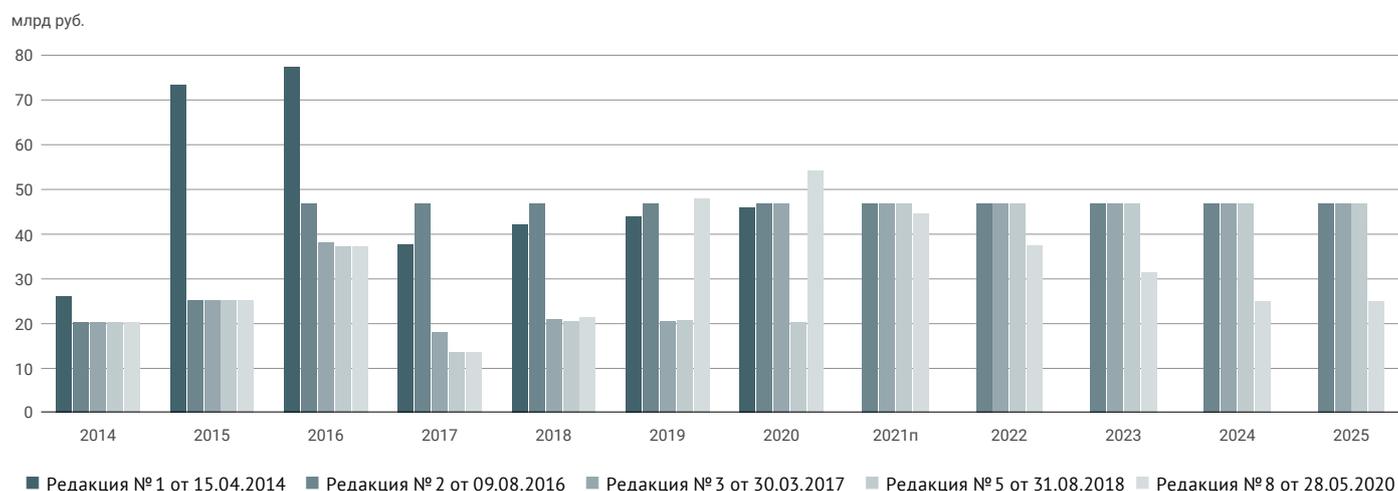
Впрочем, в некоторых сферах есть позитивные тенденции. Например, промышленное производство округа за последние семь лет выросло сразу на 33,3%, в то время как в среднем по стране – только на 5,3%. Вероятно, не последнюю роль в этом сыграли запуск инвестиционных проектов в рамках ТОР и СПВ.

Также за этот период на Дальнем Востоке, по нашим расчетам, снизилась численность населения за чертой бедности: на 0,7%, хотя в среднем по России она выросла на 17,5%. С другой стороны, доля населения с доходами ниже прожиточного минимума в ДФО выше, чем в среднем по России, и с 2012 года только выросла: с 15,5% до 15,7% в 2019 году (в России – с 10,7% до 12,3%).

Подробнее о том, какие меры господдержки действовали на территории Дальнего Востока до 2020 года, читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру. Дальний Восток 2019».

Рисунок 3. Изменение бюджетного финансирования госпрограммы по развитию ДФО

До 20 марта 2019 года госпрограмма носила название «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» и распространялась на ДФО, Иркутскую область, Бурятию и Забайкальский край. Впоследствии название изменено на «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока», а распространяться программа стала только на дальневосточные регионы.



Источник: данные госпрограммы по развитию Дальнего Востока

Рисунок 4. Динамика социально-экономических показателей развития ДФО

Данные по Бурятии и Забайкальскому краю учитывались в статистике по ДФО за весь рассматриваемый период (с 2012 года). Исключение – показатель ожидаемой продолжительности жизни при рождении: по нему данные за 2012–2017 годы рассчитаны без учета новых регионов.



* В ценах 2012 года.

** Данные по ДФО за 2019 год отсутствуют.

Источник: данные Росстата, анализ и расчеты InfraOne Research

Среди недостатков планирования развития ДФО Счетная палата выделила: отсутствие в стратегии пространственного развития России конкретных мероприятий для опережающего развития Дальнего Востока и в целом плана мероприятий по ее реализации; непроработанность шагов для сокращения разрыва в исходных условиях реализации майского указа между дальневосточными и другими регионами; неактуальность нынешней стратегии развития ДФО; отсутствие новой нацпрограммы по развитию ДФО среди документов стратегического планирования (что может повлечь ее несогласованность с другими документами); неполноту и несогласованность госпрограмм, которые реализуются в ДФО, и другие.

В конце 2019 года Счетная палата призвала оценить эффективность всех мер поддержки Дальнего Востока с учетом того, что регион развивается слишком медленно. Ее специалисты указывали на низкое качество планирования развития округа, неоптимальное распределение ресурсов на эти цели, несоординированность органов власти и другие моменты.

Таким образом, пока специальные меры по развитию Дальнего Востока значительно не улучшили ситуацию в регионе. И в этой связи принятие новой национальной программы не кажется спасительным решением проблем региона: на фоне и без того большого числа программ и стратегий, которые действуют на его территории, и их недочетов. На наш взгляд, округу хватило бы нынешней системы планирования с дополнением некоторых инструментов его господдержки и увеличением финансирования.

Инфраструктурные потребности ДФО. По нашей оценке, уровень развития инфраструктуры Дальнего Востока ниже, чем в среднем по России.

Мы в очередной раз рассчитали индекс развития инфраструктуры российских регионов, в том числе дальневосточных. Интегральный индекс для ДФО оказался равен 5,47 из 10, что означает плохую обеспеченности округа транспортной, энергетической, социальной, коммунальной и телекоммуникационной инфраструктурой. За год он увеличился, но незначительно: на 0,03.

Ниже, чем у Дальнего Востока, этот показатель только у Южного федерального округа: его интегральный индекс в 2020 году составил 5,32. Для сравнения, в среднем по России значения индекса равно 5,61, а максимальное «традиционно» у Центрального округа — 5,89 (см. рисунок 5).

Лучше всего на Дальнем Востоке развита коммунальная инфраструктура: ее мы оценили на 6,57. Впрочем, это все равно низкий результат, так как даже в среднем по России уровень обеспеченности регионов объектами ЖКХ — 6,93.

Хуже всего в ДФО дела обстоят с транспортной инфраструктурой. Из-за его размеров, обособленности некоторых регионов и их удаленности от основных транспортных коридоров страны среднее значение транспортного индекса территории составило 2,94 (у большинства остальных федеральных округов он больше 3,00). Лишь три региона из девяти — Камчатский, Хабаровский и Приморский края — показывают уровень развития транспортной инфраструктуры выше средних по стране значений.

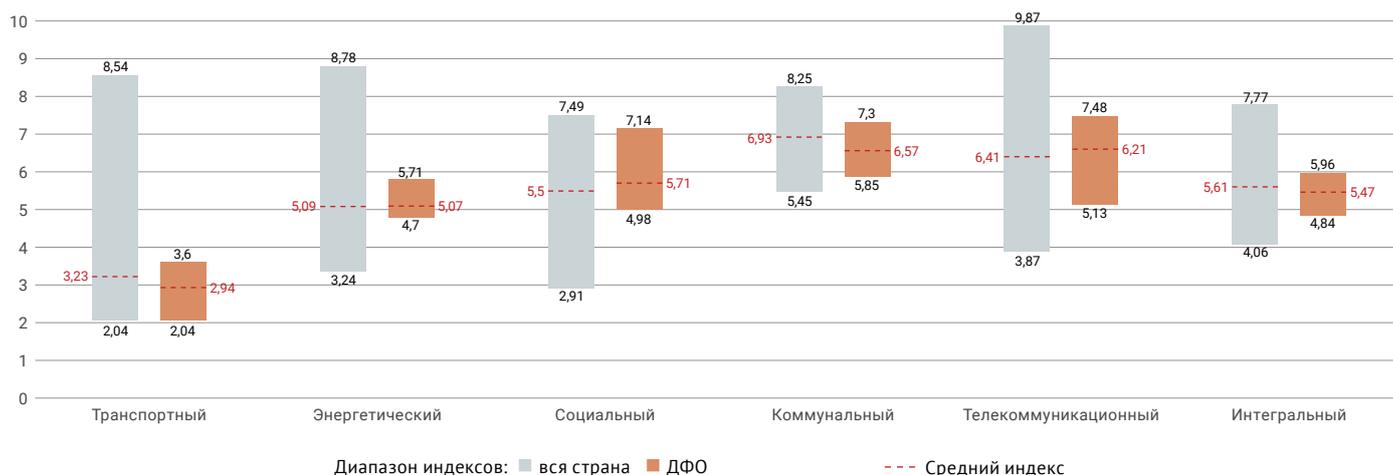
Подробнее о методике расчета индекса развития инфраструктуры и инфраструктурных потребностях регионов России читайте в аналитическом обзоре «Инфраструктура России: индекс развития 2019», а также в новом выпуске исследования, который планируется в сентябре.

Интегральный индекс развития инфраструктуры показывает, насколько страна в целом или ее конкретная территория обеспечена инфраструктурой. Его максимально возможное значение — 10, что соответствует «идеальному» уровню развития инфраструктуры во всех исследованных нами сферах: транспортной, энергетической, социальной, коммунальной, телекоммуникационной. В этом году, как и в прошлом, регионов с «десяткой» не оказалось.

Оптимальный индекс показывает значение интегрального индекса, достижение которого позволяет региону конкурировать в сфере инфраструктуры со своими более развитыми соседями, либо, если они менее развиты, с лидерами по федеральному округу/стране.

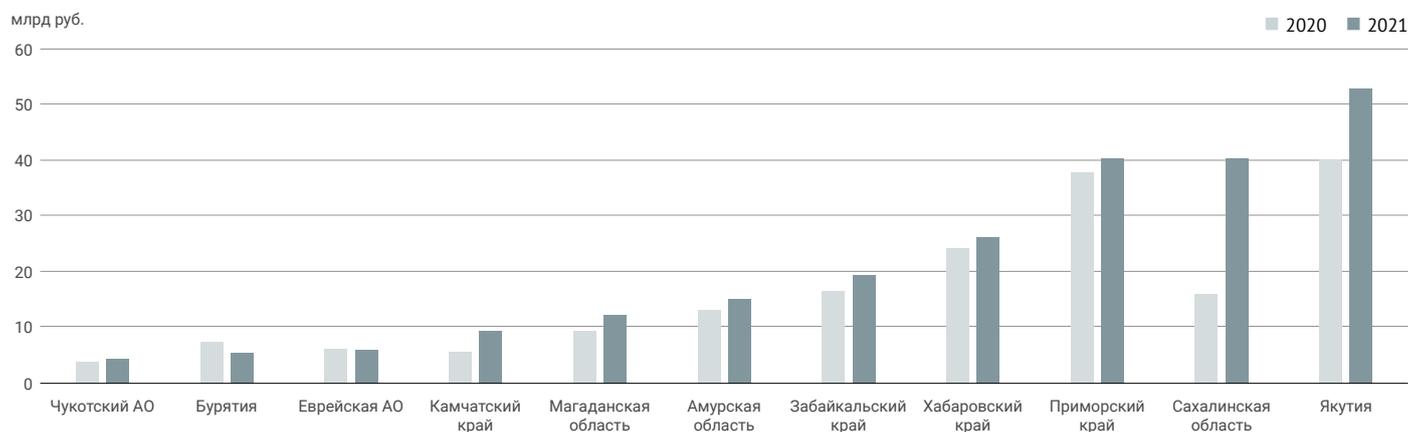
Минимальная дополнительная потребность инфраструктуры во вложениях — инвестиции, требующиеся региону или стране в целом, сверх тех, что уже делаются ежегодно со стороны бюджетов или частного капитала. Значение этого показателя ежегодно растет: в масштабах страны за два года его прирост составляет примерно 0,1% ВВП.

Рисунок 5. Индекс развития инфраструктуры Дальнего Востока и страны в целом в 2020 году



Источник: данные Росстата, отраслевых министерств и ведомств, анализ и расчеты InfraOne Research

Рисунок 6. Потребность регионов ДФО в финансировании инфраструктуры



Источник: данные Росстата, отраслевых министерств и ведомств, анализ и расчеты InfraOne Research

Такой уровень развития инфраструктуры округа отражает ее существенную недофинансированность. По нашим прошлогодним расчетам, в 2020 году региону дополнительно требуется как минимум 180,3 млрд руб. инвестиций на поддержание («неухудшение») инфраструктуры. А в 2021 году, согласно нашему новому прогнозу, минимальная дополнительная потребность дальневосточных регионов в финансировании инфраструктуры составит 231,4 млрд руб., или около 6,5% потребности всей страны.

Больше всего понадобится Якутии (52,7 млрд руб.), Приморскому краю и Сахалинской области (по 40,3 млрд руб.) (см. рисунок 6). Именно у этих регионов разница между фактическим и оптимальным индексами самая значительная: 1,27, 1,51 и 1,66 балла соответственно (в среднем по округу – 1,01).

На наш взгляд, сильнее всего повлиять на интегральный индекс развития инфраструктуры по Дальнему Востоку могли бы инвестиции в транспортные проекты. Это возможно в том случае, если правительство примет новую национальную программу по развитию округа с существенным дополнительным финансированием, а «буксующие» ГЧП-инициативы (самые крупные из которых – транспортные) будут запущены (см. [«Планируемые проекты»](#)).

Здесь и далее приводятся данные по соглашениям стоимостью от 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ до 1 сентября 2020 года. В статистике по ДФО учтены проекты Бурятии и Забайкальского края (в том числе подписанные до 2018 года).

Запущенные концессии и ГЧП. По нашей оценке, всего за время действия 115-ФЗ и 224-ФЗ в России было заключено свыше 440 концессий и ГЧП дороже 100 млн руб. суммарной стоимостью в 2,25 трлн руб.

Дальний Восток среди всех округов находится на четвертом месте по количеству заключенных соглашений и третьем – по их объему: регионы и муниципалитеты ДФО запустили 52 проекта на 192,1 млрд руб.

Самую дорогую концессию в округе подписали в начале 2020 года – по строительству моста через Лену стоимостью 88,4 млрд руб. За ней следует проект строительства обхода Хабаровска за 40,9 млрд руб., запущенный еще в 2016 году (см. таблицу 1). На эти две инициативы приходится $\frac{2}{3}$ всех инвестиций в дальневосточные проекты государственно-частного партнерства. Из-за них же 2016 и 2020 годы вышли самыми «богатыми» на инвестиции в ГЧП-инициативы, а Якутия и Хабаровский край – лидерами по привлеченным вложениям (см. рисунки 8 и 9).

Таблица 1. Топ-10 крупнейших концессий и проектов ГЧП Дальнего Востока

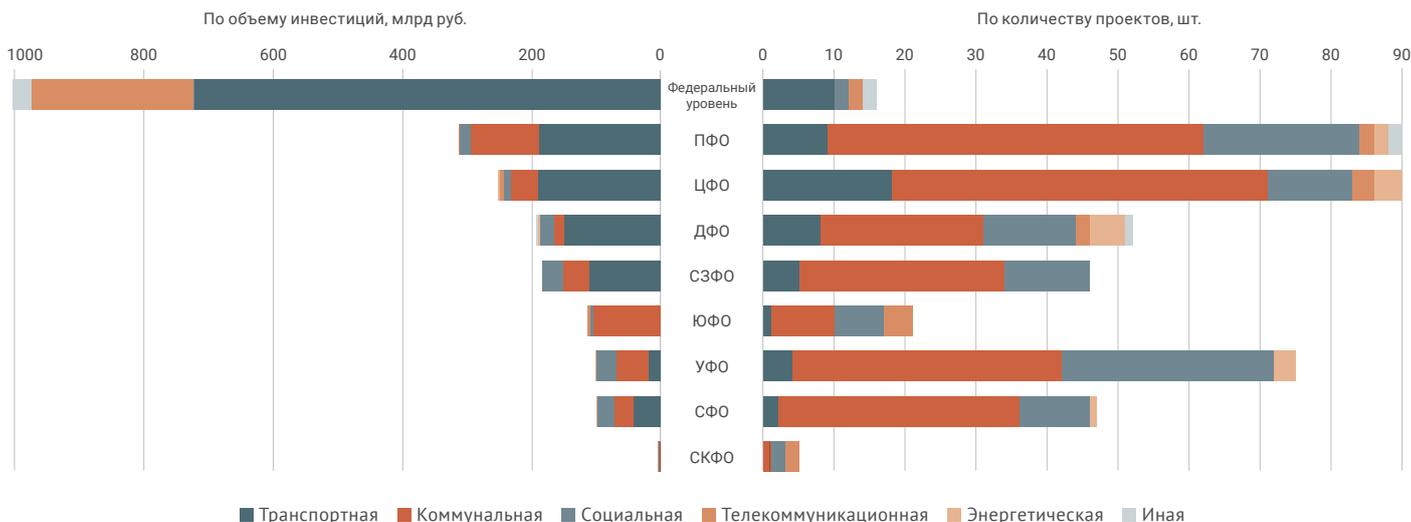
Учитывались соглашения, заключенные по 115-ФЗ и 224-ФЗ до 1 сентября 2020 года.

Проект	Сфера	Регион	Стоимость, млрд руб.	Формат	Уровень власти	Инвестор	Год подписания
Строительство моста через Лену	Автодороги	Якутия	83,4	Концессия (ЧКИ)	Региональный	Восьмая концессионная компания (консорциум группы «ВИС» и «Ростеха»)	2020
Строительство обхода Хабаровска	Автодороги	Хабаровский край	40,9	Концессия	Региональный	Региональная концессионная компания (консорциум группы «ВИС» и «Газпромбанка»)	2016
Строительство моста через Амур	Автодороги	Амурская область	19,1	Концессия	Региональный	Российско-китайская компания по развитию и строительству моста «Амур (Хэйлунцзян)»	2016
Создание государственной филармонии Якутии и Арктического центра эпоса и искусств	Культура	Якутия	9,9	ГЧП	Региональный	Семнадцатая концессионная компания (группа «ВИС»)	2019
Реконструкция участка автодороги Введеновка – Февральск – Экимчан	Автодороги	Амурская область	3,8	Концессия	Региональный	«Албынский рудник» и «Маломырский рудник» (товарищество)	2012
Сохранение и воспроизводство охотничьих ресурсов и среды обитания «Кучелиново»	Охотничье хозяйство	Приморский край	2,9	ГЧП	Региональный	Охотничье хозяйство «Орлиное»	2019
Модернизация объектов теплоснабжения в ЗАТО Фокино	Теплоснабжение	Приморский край	2,7	Концессия	Региональный	«Интеллектуальные коммунальные системы Фокино»	2019
Создание Центра ядерной медицины	Здравоохранение	Приморский край	2,5	Концессия (ЧКИ)	Региональный	«Атоммедтехнологджи -Дальний Восток»	2017
Реконструкция котельной в Петропавловск-Камчатском	Теплоснабжение	Камчатский край	2,5	Концессия	Муниципальный	«Камчатскэнерго»	2015
Реконструкция котельных в Елизово	Теплоснабжение	Камчатский край	1,9	Концессия	Муниципальный	«Камчатскэнерго»	2012

Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Рисунок 7. Распределение концессий и проектов ГЧП по федеральным округам и сферам

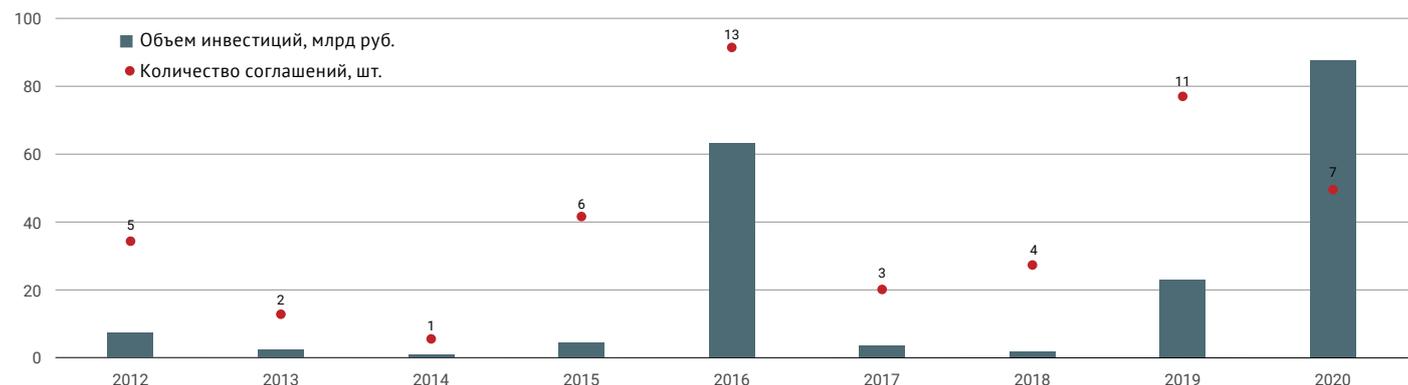
Учитывались соглашения дороже 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ до 1 сентября 2020 года.



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Рисунок 8. Распределение концессий и проектов ГЧП Дальнего Востока по годам

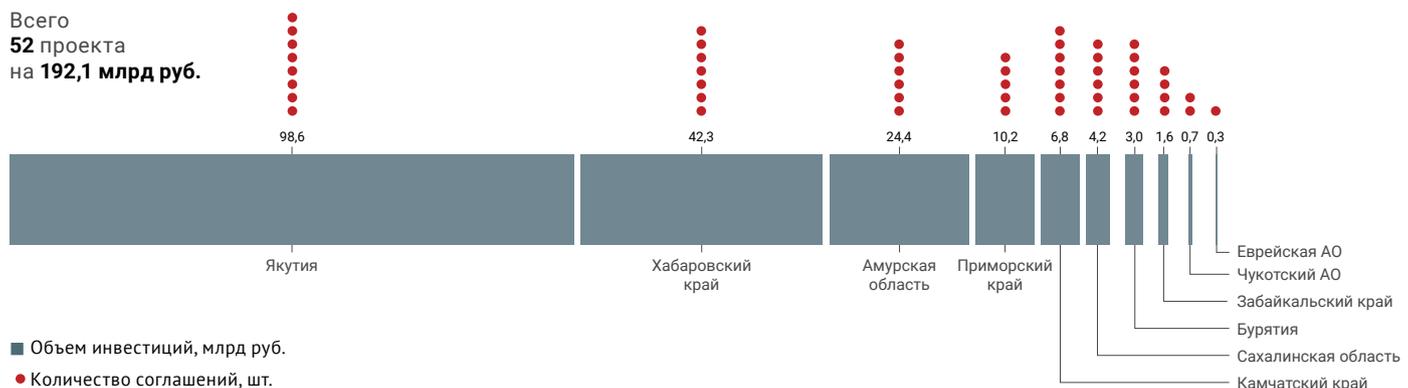
млрд руб.



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Рисунок 9. Распределение концессий и проектов ГЧП по регионам Дальнего Востока

Учитывались соглашения, заключенные по 115-ФЗ и 224-ФЗ до 1 сентября 2020 года.



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Отраслевая структура концессий и ГЧП Дальнего Востока не отличается от общей по России. По объему инвестиций в ней преобладают транспортные проекты, которые формируют 78% заявленных вложений (по стране – 63%). А по количеству лидирует коммунальная сфера – на нее приходится 44% всех проектов (по стране – 54%). При этом запущенные в округе проекты «покрывают» все основные инфраструктурные сферы (см. рисунок 7).

На наш взгляд, за исключением одного громкого события – запуска масштабного проекта по строительству моста через Лену – прошедший год не принес дальневосточному рынку инфраструктуры больших изменений. Для него, как и для всей страны, по-прежнему характерна нехватка ресурсов и компетенций для запуска концессий и ГЧП, при которой соглашения заключаются в небольшом количестве и преимущественно уже «опытными» в этой сфере регионами. «Пандемический» кризис только усугубил эту ситуацию, хотя и не фатально: новые ГЧП-инициативы продолжают выходить на рынок, и в ближайший год на Дальнем Востоке вполне может запуститься ряд новых инфраструктурных проектов (см. «[Планируемые проекты](#)»).

Планируемые проекты. По нашей оценке, на начало сентября федеральные и местные власти планировали запустить на территории Дальнего Востока как минимум 11 концессий и ГЧП в сегменте от 1 млрд руб. на сумму свыше 240 млрд руб. (см. таблицу 2).

Самую дорогую инициативу – по строительству Владивостокской кольцевой автодороги – АПИ Дальнего Востока ранее оценило в 100 млрд руб. Сроки ее запуска пока не определены. В 2020 году власти Приморского края выделили средства на подготовку документов к I этапу проекта, который продлится до конца 2021 года. При этом дорогу планируют включить в новую нацпрограмму по развитию Дальнего Востока с выделением бюджетного финансирования только на II этапе ее реализации – после 2024 года.

Следующий крупный проект – по строительству второго Северомуйского тоннеля на БАМе. В конце 2019 года компания «Северомуйский тоннель-2» (принадлежит «Сибантрациту») подала частную инициативу на право заключить концессию на строительство тоннеля, но в апреле 2020-го из-за начавшейся пандемии работы по проекту были приостановлены. «Сибантрацит» ранее оценивал инвестиции в проект в 60 млрд руб.

Две крупные федеральные концессии на Дальнем Востоке планирует запустить Минобороны. Речь идет о строительстве производственно-логистических комплексов в Приморском и Хабаровском краях суммарно на 52,1 млрд руб.

Обе инициативы близки к запуску, хотя их старт и затягивается. Распоряжение правительства по созданию ПЛК во Владивостоке в рамках концессии с компанией «ПЛК-Владивосток» подписано еще в марте 2019 года. Инвестором по строительству хабаровского ПЛК планирует выступить Шестнадцатая концессионная компания (входит в ГК «ВИС»), подписание соглашения ожидается в 2020 году.

Единственное среди дорогостоящих проектов соглашение о ГЧП запланировано в отношении нового многофункционального культурного центра в Южно-Сахалинске стоимостью 12 млрд руб. В конце марта

На Дальнем Востоке есть и другие перспективные проекты, для реализации которых рассматриваются форматы концессий и ГЧП. Однако пока что они, на наш взгляд, далеки от запуска, либо их реализация по 115-ФЗ и 224-ФЗ маловероятна. Среди них – создание инфраструктуры грузового района порта Поронайск на Сахалине за 25 млрд руб. (по инициативе компании «Многофункциональный грузовой район» Росморречфлот прорабатывает вопрос о заключении концессии, однако летом 2020 года стало известно, что строительство порта до 2024 года под вопросом), создание курорта «Три вулкана» на Камчатке за 39,2 млрд руб. (для реализации проекта рассматривалось государственно-частное партнерство, однако проект, скорее всего, будет запущен за частные средства с применением льгот ТОР «Камчатка») и другие.

2020 года частную инициативу по нему объявила Тридцатая концессионная компания (входит в ГК «ВИС»). Однако из-за кризиса еще до окончания конкурс был отменен, а проект – отложен на неопределенный срок.

Два крупных перспективных проекта региона пока в неопределенном положении. По данным Сахалинской области, ранее группа «ВИС» проявляла интерес к реконструкции автодороги от Петропавловского до Соловьевки (5,2 млрд руб.) в формате концессии, однако пока инициатива не продвинулась. То же с центром протонно-лучевой терапии в Хабаровске, где ранее инвесторами были готовы выступить «Русатом Хэлскеа» и ГК «Регион».

Подведение итогов концессионного конкурса по проекту развития аэропорта Игнатьево (2,8 млрд руб.), а также результатов подачи ЧКИ по проектам строительства мусороперегрузочной станции в Якутии (1,3 млрд руб.) и модернизации объектов наружного освещения в Благовещенске (1,2 млрд руб.) запланированы на сентябрь 2020 года. Высока вероятность, что все три потенциальные концессии подпишут до конца года.

Таблица 2. Крупнейшие планируемые концессии и ГЧП-соглашения Дальнего Востока

Проект	Сфера	Регион	Оценочная стоимость, млрд руб.	Предполагаемый формат	Уровень власти	Потенциальный инвестор
Строительство Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД)	Автодороги	Приморский край	100*	Концессия	Региональный	н/д
Строительство второго Северомуйского тоннеля	Железные дороги	Бурятия	60	Концессия (ЧКИ)	Федеральный	«Северомуйский тоннель-2»
Строительство ПЛК во Владивостоке	ПЛК	Приморский край	26,1	Концессия	Федеральный	«ПЛК-Владивосток»
Строительство ПЛК в Хабаровском крае	ПЛК	Хабаровский край	26	Концессия	Федеральный	Шестнадцатая концессионная компания (входит в группу «ВИС»)
Создание многофункционального культурного центра в Южно-Сахалинске	Культура	Сахалинская область	12	Соглашение о ГЧП (частная инициатива)	Региональный	Тридцатая концессионная компания (входит в группу «ВИС»)
Реконструкция автодороги Петропавловское – Воскресенское – Анива – Соловьевка	Автодороги	Сахалинская область	5,2	Концессия	Региональный	Группа «ВИС»
Создание центра протонно-лучевой терапии в Хабаровске	Здравоохранение	Хабаровский край	4	Концессия (ЧКИ)	Региональный	«Русатом Хэлскеа», ГК «Регион»
Развитие аэропорта Игнатьево в Благовещенске	Аэропорты	Амурская область	2,8	Концессия	Региональный	«Аэропорты регионов», «Новпорт», «Базэл Аэро»
Строительство всесезонного канатного аэромоста «Транслиман» между Анадырем и поселком Угольные Копи	Канатные дороги	Чукотский АО	2,7	Концессия (ЧКИ)	Региональный	«Канатные аэромосты»
Строительство мусоросортировочной станции и участка по производству топлива из ТКО	Экология и утилизация ТБО	Якутия	1,3	Концессия (ЧКИ)	Региональный	«Айыгла»
Модернизация наружного освещения Благовещенска	Освещение	Амурская область	1,2	Концессия (ЧКИ)	Муниципальный	«СЛС Благовещенск»

* Инвестиции, указанные АПИ Дальнего Востока в 2019 году. В 2020 году в СМИ появилась информация о снижении оценочного объема финансирования до 58,9 млрд руб.

Источник: данные органов власти, СМИ, анализ InfraOne Research

Последний из крупных проектов, запланированных в формате концессии, может быть начат до конца 2021 года. Речь идет о создании канатного аэромоста «Транслиман» между Анадырем и поселком Угольные Копи на Чукотке. Его инициатор – компания «Канатные аэромосты» – предварительно оценил объем капитальных затрат в 2,7 млрд руб., а возможные сроки строительства – до конца 2023-го – начала 2024 годов.

По нашей оценке, на начало сентября 2020 года еще не меньше 15 проектов округа на 6,2 млрд руб. в диапазоне от 0,1 до 1 млрд руб. находились в высокой степени готовности. По 10-ти из них были поданы частные инициативы, но о подписании соглашений пока неизвестно.

На наш взгляд, с учетом недофинансированности инфраструктуры Дальнего Востока и его потребности в частных инвестициях в округе готовится слишком мало концессий и ГЧП. Усугубляет ситуацию то, что даже нынешний небольшой рынок перспективных проектов региона пока «на паузе»: часть крупных инициатив отложена из-за пандемии, другая – прорабатывается или уже движется к подписанию, но слишком медленно.

По нашему мнению, оживить рынок может запуск наиболее готовых проектов и дополнительные бюджетные вложения в инфраструктуру: потому что инвестиции в эту сферу в любом формате стимулируют восстановление экономики, а многим региональным инициативам не хватает ресурсов для запуска.

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