

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3855,36	↑5,7%	S&P Global Infrastructure	2543,68	↑1,9%	S&P Green Bond Index	157,73	↑0,2%
MSCI EM	1410,2	↑12,8%	S&P EM Infrastructure	1725,85	↓0,2%			
MSCI Russia	673,16	↑0,6%	S&P High Income Infrastructure	1258,45	↑5,4%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (25 января 2021 года). Данные о динамике индекса за период с 14 декабря 2020 года по 25 января 2021 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Галина Барцева
bartseva@infraone.ru

Марина Фомина
fomina@infraone.ru

Weekly #1 2021

Инвестиции в инфраструктуру: как кризис сказался на рынке концессий и ГЧП в 2020 году?

Как и вся экономика, рынок инвестиций в инфраструктуру в 2020-м находился под влиянием усиливавшейся пандемии и кризиса, вызванного ее последствиями. Обвального (в несколько раз) падения показателей по итогам года удалось избежать, но это произошло в основном благодаря активному заключению соглашений в первом квартале.

Насколько негативные факторы 2020-го сказались на числе запускаемых проектов и вложениях в них? Каким сферам удалось пробудить к себе интерес в подобных условиях? Какие проекты будут наиболее готовы к запуску в 2021-м?

- Объем заключенных концессионных соглашений в сегменте проектов дороже 100 млн руб. в 2020-м оказался минимальным за последние три года: он составил более 260 млрд руб., уменьшившись за год более чем на 19%. Количество проектов снизилось на 16%, до 57-ми. Проектов дороже 1 млрд руб. запущено в 1,5 раза меньше – 19 штук. В ГЧП-секторе в квалифицированном сегменте соглашений практически не было.
- Основной объем инвестиций – около 66%, или более 171 млрд руб. – вновь обеспечила транспортная инфраструктура. Но самые крупные соглашения, относящиеся к ней, заключили еще в январе-феврале, то есть до начала пандемии. Затем проекты в отрасли оказались фактически «заморожены», как и капиталоемкие инициативы в целом (исключением стала относительно небольшая железнодорожная концессия с участием РЖД в Свердловской области).
- Во время пандемии инвесторов и публичную сторону больше привлекали сравнительно недорогие проекты в социальной и коммунальной инфраструктуре. В 2020-м, по сравнению с прошлыми годами, наибольший интерес был к сферам спортивных объектов и утилизации отходов (пять проектов на 36,2 млрд руб.) и (шесть – на 7,6 млрд руб.).

- В 2020 году не заключили ни одной федеральной концессии, а количество муниципальных уменьшилось более чем на четверть. Стабильность была только на региональном уровне, где количество и объем соглашений даже немного выросли по сравнению с 2019 годом. На наш взгляд, это было вновь связано с тем, что регионы успели подписать ключевые соглашения еще в начале года.
- По нашей оценке, общий объем ста наиболее крупных и перспективных инициатив на российском рынке, входящих в национальный перечень перспективных проектов, на середину января приблизился к 2,3 трлн руб. С прошлой весны он вырос примерно на 20% за счет новых инициатив в портовой инфраструктуре и городском транспорте. Объем инвестиций в топ-10 крупнейших проектов с наиболее высоким потенциалом запуска составляет около 180 млрд руб., и, вероятно, соглашения по ним могут заключить в течение 2021 года.
- Российский рынок в 2020-м демонстрировал те же тенденции, что и международный рынок проектов с применением инструментов государственно-частного партнерства в целом: уменьшение количества запускаемых инициатив и вложений в них, снижение доли транспортной отрасли, усиление на этом фоне социальной и коммунальной инфраструктуры. Вместе с тем ряд стран — США, Канада, Германия — несмотря на пандемию пошли по пути запуска дорогих транспортных проектов. Мы полагаем, что и у нас это могло бы поддержать бизнес в сложных условиях, снизить нагрузку на бюджет, стимулировать экономику и в целом подготовить ее к новой, посткризисной реальности.

Рынок под влиянием коронавируса. В 2020 году в категории проектов дороже 100 млн руб., по нашей оценке, заключили 57 концессионных соглашений более чем на 260 млрд руб. Общий объем этого сегмента рынка с момента принятия 115-ФЗ достиг 2,05 трлн руб.

Годовые объем вложений и количество проектов падают второй год подряд: по сравнению с 2019 годом инвестиции уменьшились более чем на 19%, а число — на 16%.

Средний объем проектов незначительно снизился: годом ранее он составлял порядка 4,7 млрд руб., а по итогам 2020 года равнялся 4,6 млрд руб. Новые концессионные соглашения заключались в среднем на более долгий срок: 21 год против 19 лет в 2019-м.

Транспортная инфраструктура по итогам года вновь оказалась лидером по объему вложений — на нее пришлось около 66% инвестиций. Однако почти 99% этого объема, или 170 млрд руб., обеспечивается двумя соглашениями, заключенными до начала пандемии: по строительству платной автодороги между Солнцево и Железнодорожным в Московской области и строительству моста через Лену в Якутии. Во второй половине года в сегменте дороже 100 млн руб. заключили лишь одну транспортную концессию — по строительству железнодорожной инфраструктуры к особой экономической зоне «Титановая долина» в Свердловской области (1,6 млрд руб.).

По количеству соглашений лидировала, как и в прошлые годы, коммунальная инфраструктура: причем за год ее доля превысила 63% от общего количества проектов (год назад она была 51%). При этом свои позиции по доле вложений укрепила социальная инфраструктура: на нее пришлось 16% инвестиций вместо 8% в 2019 году. Такое распределение

Здесь и далее приведена статистика по соглашениям дороже 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ в 2019 и 2020 годах. Данные могут быть не исчерпывающими, но отражают ситуацию в целом. Единой базы концессионных и ГЧП-проектов в России все еще нет, а имеющиеся ресурсы берут информацию из разных источников. Информация в одной и той же базе может со временем корректироваться. Это связано с учетом небольших концессионных соглашений (100–400 млн руб.), на муниципальном уровне, о подписании которых стороны не всегда сообщают публично и оперативно.

вполне согласуется с кризисными тенденциями рынка, которые наблюдаются и за рубежом: чаще запускают инициативы из этих двух сфер, а транспортные проекты откладывают до более спокойного времени.

Внешние проблемы, с которыми столкнулся рынок (пандемия, экономический кризис, «опасные» законодательные инициативы), сильно повлияли на динамику заключения концессионных соглашений. Хотя формально она и осталась на уровне 2017 года, без капиталоемких соглашений в автодорогах объем оставшихся проектов был бы сопоставимым с результатом кризисного 2015 года.

Рисунок 1. Динамика заключения концессионных соглашений в России в 2007–2020 годах

Учтены соглашения в рамках 115-ФЗ дороже 100 млн руб.



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

В целом 2020 год характеризуется сильной диспропорцией объема инвестиций в зависимости от времени подписания сделки: на соглашения, заключенные в первом квартале, приходится 80% от их годового объема. Средний объем сделок в оставшиеся три квартала составлял лишь 1,1 млрд руб., то есть в основном инвесторы и власти запускали небольшие проекты, а наиболее крупные игроки рынка заняли выжидательную позицию. В итоге дороже 1 млрд руб. в 2020 году было лишь 19 сделок против 30-ти годом ранее.

Одной из причин снижения количества и объемов сделок стала «заморозка» проектов на время неопределенной ситуации с соглашениями о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Тогда рынок инфраструктуры хотели подчинить законодательству о СЗПК и, возможно, нарушить нормальную работу инструмента. Из-за этого число конкурсов в первом квартале 2020-го было заметно меньше, чем в предыдущие периоды.

В 2020 году не подписали ни одного концессионного соглашения федерального уровня (в 2019-м таким было только одно – концессия с Минобороны на строительство ПЛК «Севастополь»). Мы это связываем с тем, что такие проекты, как правило, являются наиболее капиталоемкими, а во-вторых, требуют более долгой и тщательной проработки, особенно в условиях кризиса.

Интересно, что общий объем и количество региональных концессий за год даже росли: первый показатель почти на 2%, а второй – на 15%. Более существенные изменения произошли у проектов на муниципальном уровне: их количество упало на 28%, а объем инвестиций снизился в 2,6 раза (до 33 млрд руб.).

Таблица 1. Топ-10 крупнейших концессий 2020 года

№	Проект	Сфера	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок соглашения, лет	Концессионер	Уровень концедента
1	Создание и эксплуатация автодороги от Солнцево до Железнодорожного	Транспортная	Московская область	86,7	29	«Лыткаринская платная дорога»	Региональный
2	Строительство и эксплуатация моста через Лену	Транспортная	Якутия	83,4	25	Восьмая концессионная компания	Региональный
3	Реконструкция и эксплуатация спортивно-концертного комплекса «Петербургский»	Социальная	Санкт-Петербург	25	55	«СКА Арена»	Региональный
4	Строительство и эксплуатация спортивного комплекса «Арена Омск»	Социальная	Омская область	10	49	«Арена»	Региональный
5	Модернизация теплоснабжения и централизованных систем горячего водоснабжения Орехово-Зуева	Коммунальная	Московская область	8,8	25	«Икс Орехово-Зуево»	Региональный
6	Модернизация централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения Нижневартовска	Коммунальная	ХМАО	7,8	29	«Российские коммунальные системы»	Муниципальный
7	Модернизация системы теплоснабжения двух микрорайонов города Реж	Коммунальная	Свердловская область	3,5	30	Единая теплоснабжающая компания города Реж	Муниципальный
8	Модернизация централизованной системы холодного водоснабжения и водоотведения Орска	Коммунальная	Оренбургская область	3,2	30	«РВК-Орск»	Муниципальный
9	Строительство и эксплуатация межмуниципального полигона ТКО для Нижневартовска, Мегиона и поселений Нижневартовского района	Коммунальная	ХМАО	2,9	25	«Нижневартовское экологическое объединение»	Региональный
10	Модернизация тепловой инфраструктуры Нижней Туры	Коммунальная	Свердловская область	2,5	30	«Т плюс»	Муниципальный

Источник: данные компаний, порталов органов власти, torgi.gov.ru, СМИ, анализ InfraOne Research

Низкая активность в минувшем году наблюдалась и на рынке ГЧП-соглашений (заключаемых в рамках 224-ФЗ). По нашим данным, в 2020 году они были в сегменте проектов дешевле 100 млн руб., который слабо влияет на ситуацию на рынке и в инфраструктуре в целом. Между тем, список объектов ГЧП-соглашений с конца 2020 года расширился – теперь в него входят вытрезвители, систему которых планируют восстановить в России.

«Выстрелившей» в 2020 году сферой стала обработка и утилизация твердых коммунальных отходов: за год здесь заключили шесть соглашений на сумму 7,6 млрд млрд руб. Интерес, на наш взгляд, был связан с тем, что рынок наконец адаптировался к новой ситуации, возникшей после старта мусорной реформы в 2019 году.

Еще одной сферой, активность в которой была выше, чем в предыдущие годы, стала спортивная инфраструктура. Но часть знаковых соглашений в ней была заключена еще до пандемии, а уже во время нее такие объекты оказались одними из самых пострадавших с точки зрения упущенной выручки.

Мы полагаем, что для 2021 года могут быть характерны те же тенденции, что и для 2020-го. Вероятнее всего, если власти будут медлить с использованием инвестиций в инфраструктуру как антикризисной меры, можно будет наблюдать похожую «просадку» по объему инвестиций и количеству соглашений. Впрочем, если влияние пандемии и ее ограничений удастся сгладить в первой половине года, то ближе к его концу не исключен запуск давно откладываемых проектов, которые могут улучшить ситуацию. Если же власти продолжат делать ставку на развитие инфраструктуры, на концессионном и ГЧП-рынке возможен и небольшой рост (подробнее о наиболее перспективных инициативах и их перечне см. «Проекты в очереди на подписание»).

Таблица 2. В каких сферах и на каком уровне заключали концессионные соглашения в 2019 и 2020 годах

По количеству, шт.

По объему, млрд руб.

2020	2019	ПО ОТРАСЛЯМ	2019	2020
4 ●●●●	9 ●●●●●●●●	ТРАНСПОРТНАЯ	196,9	171,9
2 ●●	2 ●●	Автомобильные дороги	165	170,1
1 ●	2 ●●	Железные дороги	1,6	1,6
1 ●		Парковки		0,2
	1 ●	Канатные дороги	3,3	
	1 ●	Городской рельсовый транспорт	25,9	
	1 ●	Гидротехнические сооружения	0,1	
	2 ●●	Иная транспортная	1,1	
3 ●●●		ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ		1,6
2 ●●		Освещение		1
1 ●		Энергоснабжение		0,6
14 ●●●●●●●●●●	21 ●●●●●●●●●●	СОЦИАЛЬНАЯ	27,3	41,4
5 ●●●●●	6 ●●●●●	Физическая культура и спорт	3,2	36,2
2 ●●	8 ●●●●●●●●	Образование	17,8	3,8
2 ●●	2 ●●	Здравоохранение	1,4	0,4
1 ●		Туризм		0,3
2 ●●	3 ●●●	Рекреация	1,9	0,3
1 ●		Геронтологическая		0,3
1 ●	1 ●	Культура	2,8	0,2
	1 ●	Иная социальная	0,2	
36 ●●●●●●●●●●●●●●	34 ●●●●●●●●●●●●●●	КОММУНАЛЬНАЯ	84,6	45,3
22 ●●●●●●●●●●	24 ●●●●●●●●●●	Теплоснабжение	55,6	30,9
6 ●●●●●●	2 ●●	Экология и утилизация ТБО	2,8	7,6
8 ●●●●●●●●	5 ●●●●●	Водоснабжение и водоотведение	23,9	6,8
	2 ●●	Мультиконцессия в ЖКХ	2,1	
	1 ●	Иная (ЖКХ)	0,2	
	1 ●	ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ	0,15	
	1 ●	Транспортная телематика	0,15	
	3 ●●●	ИНАЯ	15,25	
	1 ●	ПЛК	15	
	2 ●●	Сельское хозяйство	0,25	
2020	2019	ПО УРОВНЮ КОНЦЕДЕНТА	2019	2020
	1 ●	Федеральный	15	
23 ●●●●●●●●●●	20 ●●●●●●●●●●	Региональный	222,8	227,1
34 ●●●●●●●●●●	47 ●●●●●●●●●●	Муниципальный	86,5	33,2
57	68	ИТОГО	324,3	260,3

Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

Учитывались знаковые соглашения дороже \$1,3 млн, прошедшие финансовое закрытие. Данные IJ Global не исчерпывающие и сильно привязаны к «географии» и отраслям, они наиболее полны в отношении англоязычных стран и транспортной сферы. Тем не менее даже в таком «усеченном» виде они отражают тенденции, сложившиеся на рынке в целом.

Мировой рынок в условиях пандемии. По данным IJ Global, на международном инфраструктурном рынке также наблюдался спад по числу и объему подписанных соглашений. Если в 2019 году в интересующем нас сегменте было заключено 84 знаковые сделки на \$34,6 млрд, то по итогам 2020-го — 56 штук на \$28,6 млрд.

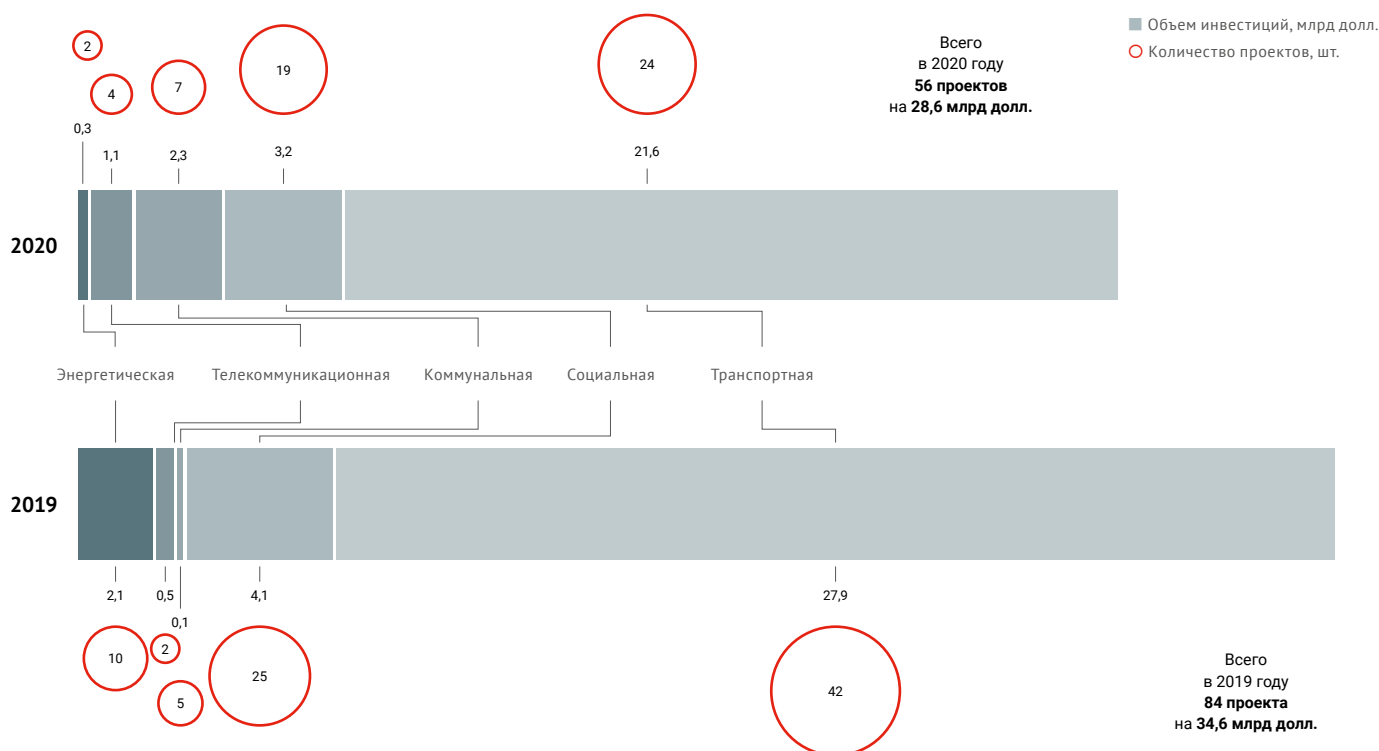
Наибольшая активность при этом наблюдалась в странах Северной Америки (США и Канаде) — на них приходится пять из десяти крупнейших сделок 2020 года, при том что годом ранее в таком списке их было всего две. Инвестиции в проекты в рамках государственно-частного партнерства в 2020 году в США заметно увеличились, несмотря на то что план по инфраструктурным вложениям в размере \$2 трлн пока так и не реализован. Впрочем, новая администрация рассчитывает на скорый запуск и этой инициативы.

Самый существенный спад среди наиболее активных стран зафиксирован у Австралии. Согласно IJ Global, в стране практически перестали заключать новые сделки, а сосредоточились на рефинансировании уже имеющих.

Доля транспорта в общем объеме сделок снизилась почти на 5,5 п. п., до 75,6%, а по количеству — на 7,1 п. п., до почти 43%. При этом существенно вырос средний объем сделок в коммунальной сфере, а в социальной он оставался относительно стабильным.

На наш взгляд, кризисные тенденции могут сильнее отразиться на зарубежной статистике 2021 года, поскольку большая часть проектов, прошедших финансовое закрытие в 2020-м, готовилась еще за несколько лет до этого. Вместе с тем ряд стран мира не отказывается от крупных инфраструктурных проектов даже во время кризиса и успешно запускает их.

Рисунок 2. Распределение зарубежных ГЧП-проектов по сферам в 2019–2020 годах



Источник: данные IJ Global, расчеты и анализ InfraOne Research

Таблица 3. Топ-5 крупнейших ГЧП-проектов в мире, прошедших финансовое закрытие в 2020 году

№	Проект	Сфера	Объем инвестиций, млрд долл.	Соотношение заемного и собственного капитала	Дата финансового закрытия по проекту	Страна
1	Строительство нового терминала 1 аэропорта им. Джона Ф. Кеннеди	Транспортная	8,09	78:22	15.06.2020	США
2	Строительство участка Бродвэй (5,7 км) в Ванкувере (фаза II)	Транспортная	2,16	16:84	28.08.2020	Канада
3	Строительство участка легкорельсового трамвая Valley Line West (14 км) в городе Эдмонтон, провинция Альберта	Транспортная	2,02	н/д	23.12.2020	Канада
4	Строительство глубоководного морского порта Патимбан в Западной Яве (фаза I – создание контейнерного терминала)	Транспортная	1,59	100:0	22.09.2020	Индонезия
5	Расширение шоссе А3 (между городами Бибельрид и Эрланген) (76 км)	Транспортная	1,49	93:7	26.05.2020	Германия

Источник: данные IJ Global

Как Германия выезжает из пандемии

Пандемия не мешала некоторым странам (даже тем, что вводили наиболее жесткие ограничения) запускать капиталоемкие проекты в транспортной инфраструктуре, в том числе по ГЧП-механизмам.

В конце лета 2020 года прошло финансовое закрытие по крупному проекту в дорожном строительстве в Германии. Он предусматривает эксплуатацию и ремонт существующей автодороги А49 (61,8 км), проходящей по территории федеральной земли Гессен, а также создание нового четырехполосного участка длиной 31 км, соединяющего А49 с городом Гемюнден и шоссе А5. Стоимость проекта – \$1,14 млрд (€963,5 млн). Срок соглашения составляет 30 лет.

Он стал вторым отраслевым проектом в стране, прошедшим финансовое закрытие в 2020 году, несмотря на ограничения, связанные с распространением коронавируса (первый фигурирует в таблице 3). В сентябре уже начались строительные работы, ожидается, что они будут закончены осенью 2024 года.

Проект входит в комплексную программу федерального правительства Германии по развитию инфраструктуры, предусматривающую модернизацию и реконструкцию 20 ключевых участков национальной дорожной сети. Конкурс по проекту первоначально проходил в марте 2018 года от лица Немецкого агентства по единству междугородного планирования и строительства – Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs und bau (DEGES). К октябрю 2019 года были определены три претендента на проект: консорциум BAM/Hochtief, Strabag и Vinci. Из-за судебных разбирательств по влиянию проекта на экологическую ситуацию объявление победителя откладывалось.

В конце июня 2020 года победителем признали Strabag, после чего было создано СПК – А49 Autobahngesellschaft (предприятие с равными долями между Strabag и Meridiam). Проект предполагает структурированное финансирование от Европейского инвестиционного банка (EIB) в объеме €264 млн, выпуск проектных облигаций на €208, резервный механизм обслуживания долга – €11,5 млн, возобновляемую кредитную линию от банков в объеме €350 млн (от KfW IPEX-Bank, федерального управляющего активами страховой группы Munich Re и ERGO – MEAG, бельгийского KBC Bank, Československá obchodní banka (CSOB – подразделение KBC Bank) и EIB), а также собственные средства (в виде бридж-кредита от KfW IPEX-Bank, KBC Bank и CSOB на €80 млн и средств Strabag и Meridiam в объеме €50 млн).

На наш взгляд, запуск подобных проектов в условиях кризиса хоть и непростая задача, но он помогает разделить риски между инвестором и властями, снизить финансовое бремя для государства, дать импульс экономике и подготовить инфраструктуру, пригодную для ответа на новые, уже посткризисные вызовы.

Всего же на рынке в разной степени готовности порядка 120 перспективных инициатив в сегменте от 1 млрд руб. и еще больше 150 штук – в сегменте от 0,1 до 1 млрд руб. Их суммарная стоимость – 2,36 трлн руб.

Подробнее о том, какие проекты мы оценивали как перспективные в первой половине 2020 года, читайте в аналитическом обзоре «Национальный перечень перспективных проектов 2020».

В этом выпуске представлены предварительные данные о перспективных проектах. Более детальная переоценка топ-100 национального перечня будет приведена в одном из наших следующих обзоров.

Подробнее о «цифровых» концессиях и ГЧП и перспективах этого сегмента рынка читайте в аналитическом обзоре «Инвестиции в инфраструктуру. Информационные технологии».

Проекты в очереди на подписание. Из-за экономического кризиса на российском рынке концессий и ГЧП образовалось «бутылочное горлышко». Многие инициативы, которые мы еще год назад оценивали как перспективные и близкие к запуску, по-прежнему не запущены. При этом игроки все равно продолжают готовить новые проекты, хотя и в меньшем количестве.

По нашей оценке на середину января 2021 года, предполагаемые инвестиции в топ-100 наиболее крупных и перспективных инициатив, которые обсуждаются и готовятся к запуску на рынке, – 2,28 трлн руб. Это более чем на 20% превышает суммарную стоимость проектов весны 2020 года: тогда планируем вложения в топ-100 мы оценивали в 1,85 трлн руб.

Такой рост связан главным образом с несколькими крупными инициативами, которые попали в топ-100.

Речь идет о проектах в сфере морских портов – по строительству глубоководного района порта Архангельск (152,1 млрд руб.) и созданию порта Лагань в Калмыкии (28,8 млрд руб.), а также в области городского транспорта – по развитию общественного транспорта в Екатеринбурге (50 млрд руб.) и модернизации трамвайной инфраструктуры в Санкт-Петербурге (40 млрд руб.).

За год в перечень перспективных проектов попали и другие инициативы, но в целом его структура осталась прежней. По количеству проектов и объему планируемых инвестиций лидирует транспортная отрасль (42 проекта и 75% от вложений в топ-100), а внутри нее – автомобильная сфера (19 проектов и 36,7% от вложений в топ-100). На втором месте по количеству – социальные инициативы (26 штук на 144,6 млрд руб.), по инвестициям – коммунальные (17 штук на 164,7 млрд руб.). Еще по несколько проектов запланировано в энергетической, телекоммуникационной и иных отраслях (см. рисунок 3).

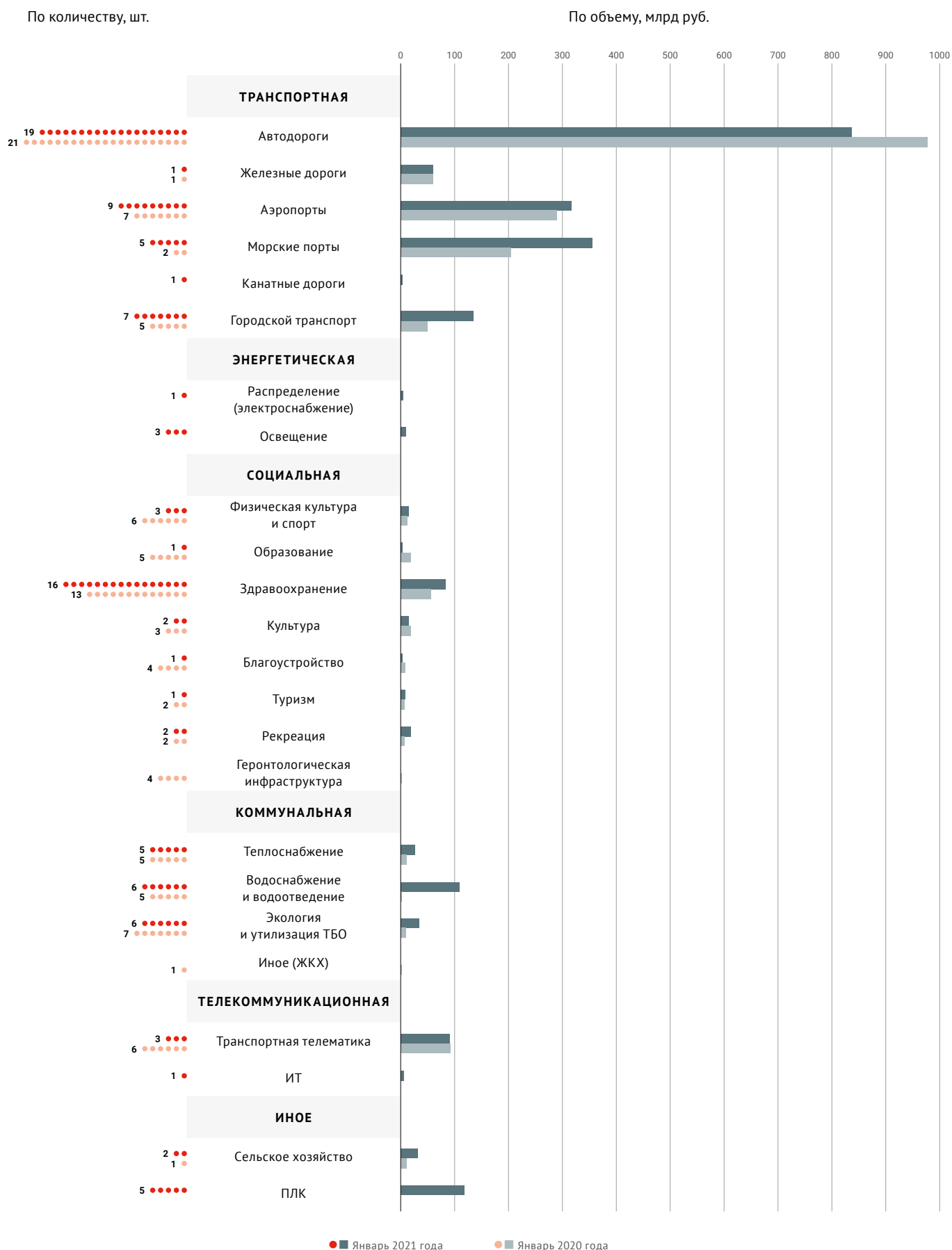
Один из самых необычных проектов в топ-100 – создание информационной системы «Цифровое Приморье» в Приморском крае более чем за 5 млрд руб. Частную концессионную инициативу по нему подала одноименная компания в конце 2020 года, итоги по ней подведут в феврале 2021-го. Необычно соглашение тем, что его планируют заключить в отношении IT-объекта. В случае запуска проект станет одним из немногих «информационных» и единственной в таком роде концессией, реализуемой за рамками сферы транспортной телематики.

Среди других – более «стандартных» – проектов, которые находятся в высокой степени готовности: создание пяти ПЛК в разных регионах страны (подписание концессий по ним ожидалось еще в 2020 году, но пока инициативы в «подвешенном» состоянии), реконструкция аэродрома Левашово в Санкт-Петербурге (как и с ПЛК, запуск проекта ожидался еще в 2020 году), реконструкция теплосетей в Новосибирске и другие (см. таблицу 4).

Больше всего инициатив – без учета межрегиональных – запланировано в Санкт-Петербурге (восемь штук на 273,9 млрд руб.), Нижегородской (восемь штук на 51,5 млрд руб.) и Мурманской (пять на 22,5 млрд руб.) областях и в Башкирии (пять штук на 28,8 млрд руб.). При этом из-за капиталоемких инициатив по инвестициям лидируют Московская область (три штуки на 298,3 млрд руб.), тот же Санкт-Петербург, Архангельская область (три штуки на 161,2 млрд руб.), Приморский край (четыре штуки на 143,1 млрд руб.) и Краснодарский край (две штуки на 131,6 млрд руб.).

На наш взгляд, основные параметры сегмента перспективных проектов инфраструктурного рынка и, в частности, топ-100 крупнейших инициатив в ближайшие два-три года не изменятся.

Рисунок 3. Отрасли реализации проектов топ-100



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

По инвестициям и количеству проектов продолжит лидировать транспортная отрасль, при этом возможно даже ее небольшое увеличение за счет инициатив в городском транспорте (важную роль здесь должна сыграть комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях). Кроме того, небольшие изменения возможны в сегменте IT-проектов: рынок начинает «раскачиваться» в этом направлении, и «цифровых» концессий и ГЧП-соглашений может стать больше.

Одновременно продолжают «перетягивать» на себя значительный объем инвестиций отдельные регионы – за счет масштабных проектов в разных частях страны.

И несмотря на кризис, вряд ли существенно изменятся суммарные вложения в топ-100 планируемых проектов. По нашей оценке, они будут варьироваться в диапазоне 1,9–2,4 трлн руб. Впрочем, есть риск, что ряд масштабных проектов, которые уже были близки к запуску, так и останутся «на полке»: в таком случае топ-100 перспективных проектов может потерять до половины своей стоимости, так как инициативы, по которым оттягивают запуск – самые капиталоемкие в перечне проектов.

Общий объем вложений в топ-10 проектов с наиболее высоким потенциалом запуска составляет около 180 млрд руб. (см. таблицу 4). Однако мы ждем, что по итогам года могут быть достигнуты показатели 2020-го (свыше 260 млрд руб.), а в случае более активного поведения властей и инвесторов на рынке они будут даже несколько превышены.

Таблица 4. Перспективные проекты, которые наиболее близки к запуску

Наиболее капиталоемкие инициативы, которые вошли в национальный перечень перспективных проектов и получили оценки от 4,5 до 5 по 5-балльной шкале потенциала запуска.

Проект	Отрасль / подсфера	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Формат проекта	Уровень концедента	Частный инвестор
Строительство заводов по экологичной переработке илового осадка на территории Люберецких и Курьяновских очистных сооружений	Коммунальная/ Водоснабжение и водоотведение	Москва	27	Концессия	Региональный	«Инициатива», «Гринтех», «ПремьерИнвестКонсалтинг»
Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны во Владивостоке	Иная/ПЛК	Приморский край	26,1	Концессия	Федеральный	«ПЛК-Владивосток»
Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны в Хабаровском крае	Иная/ПЛК	Хабаровский край	26	Концессия	Федеральный	Шестнадцатая концессионная компания (входит в ГК «ВИС»)
Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны в Новосибирске	Иная/ПЛК	Новосибирская область	26	Концессия	Федеральный	Одиннадцатая концессионная компания (входит в ГК «ВИС»)
Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны в Екатеринбурге	Иная/ПЛК	Свердловская область	22	Концессия	Федеральный	Девятая концессионная компания (входит в ГК «ВИС»)
Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны в Калининграде	Иная/ПЛК	Калининградская область	18	Концессия	Федеральный	н/д
Реконструкция аэродрома Левашово в Санкт-Петербурге	Транспортная/ Аэропорты	Санкт-Петербург	15*	Концессия	Федеральный	«Газпром авиа»
Создание трамвайной сети в Таганроге	Транспортная/ Городской транспорт	Ростовская область	8,3	Концессия (ЧКИ)	Муниципальный	«Синара – Городские Транспортные Решения Таганрог»
Реконструкция теплосетей в Новосибирске	Коммунальная/ Теплоснабжение	Новосибирская область	6,6	Концессия (ЧКИ)	Муниципальный	Сибирская генерирующая компания
Реконструкция очистных сооружений Соломбальского ЦБК	Коммунальная/ Водоснабжение и водоотведение	Архангельская область	5,6	Концессия (ЧКИ)	Муниципальный	«РВК-Архангельск»

* Оценка InfraOne Research.

Источник: данные портала torgi.gov.ru, СМИ, анализ и оценка InfraOne Research

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