

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	4468,73	↓1,3%	S&P Global Infrastructure	2710,97	↑0,6%	S&P Green Bond Index	154,69	↓0,1%
MSCI EM	1301,54	↑1,3%	S&P EM Infrastructure	1807,03	↑2,6%			
MSCI Russia	828,67	↑4,4%	S&P Asia Infrastructure Index	1761,62	↑1,2%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (13 сентября 2021 года). Данные о динамике индекса за период с 30 августа по 13 сентября 2021 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Галина Барцева
bartseva@infraone.ru

Марина Фомина
fomina@infraone.ru

Weekly #16 2021

Инвестиции в инфраструктуру: стали ли инвесторы больше вкладывать в общественный транспорт?

Комфортный город должен иметь удобный общественный транспорт. Эта позиция лежит в основе современных концепций городского развития, и даже пандемия не «возродила» идею главенства личного транспорта. Впрочем, актуальным остается вопрос привлечения инвестиций в городские проекты.

В каком состоянии находится общественный транспорт в России? Каковы планы правительства по его развитию? И какие концессионные проекты реализуют и планируют запустить в этой сфере?

- Для российского городского транспорта последних десятилетий характерно устаревание основных фондов, уменьшение количества транспортных средств и «уход» части пассажиров — их пересадка на личные автомобили. В наихудшем состоянии оказался электротранспорт, главным образом трамвайное сообщение: срок службы почти 60% трамваев превышает 25 лет, их парк за последние два десятилетия сократился на 40%, а количество перевезенных пассажиров — больше чем в восемь раз.
- Среди главных причин сложившейся ситуации — устаревшие градостроительные концепции и хроническая недофинансированность отрасли. Решением последней проблемы правительство намерено заняться более активно с принятием программы модернизации пассажирского транспорта общего пользования в регионах. Начать ее реализацию власти планируют с 2022 года, по ней в отрасль может попасть около 200 млрд руб. до 2024 года и еще свыше 400 млрд руб. — до 2030-го.

- Новая программа позволит обновить до 30% городского транспорта к 2030 году. При этом она предусматривает значительный объем внебюджетного финансирования: свыше 90 млрд руб. только до 2024 года. Привлечь частный капитал в отрасль возможно в том числе благодаря концессионным соглашениям.
- По нашей оценке на начало сентября 2021 года, на отечественном концессионном рынке в сегменте от 100 млн руб. запущено как минимум девять проектов в сфере общественного транспорта и связанных сферах суммарно более чем на 60 млрд руб. Самые капиталоемкие концессии рынка связаны с развитием трамвайного сообщения, в том числе в 2021 году с разницей всего в несколько дней этот сегмент пополнился сразу двумя проектами – в Таганроге (11,8 млрд руб.) и Верхней Пышме (1,9 млрд руб.).
- В ближайшие год – два в отрасли, по нашей оценке, могут запустить еще одиннадцать проектов почти на 230 млрд руб. Речь идет главным образом об инициативах в сфере городского электротранспорта – в Екатеринбурге, Волгограде, Уфе, Челябинске, Санкт-Петербурге, Курске и других городах. Интересантом сразу шести из них выступает группа «Синара» (в том числе по проекту в Челябинске компания подала ЧКИ, итоги которой подведут в середине сентября), еще трех – «Мовиста Регионы». По трем планируемым концессиям инвесторы заключили СЗПК. Это, впрочем, не даст им преимуществ ни в концессионных конкурсах, ни при реализации проектов в случае победы.
- Мировая практика реализации ГЧП-проектов в общественном транспорте показывает, что России еще есть к чему стремиться: и в смысле создания удобных городов, и в вопросе применения ГЧП-механизмов к более широкому перечню транспортных проектов. По данным Inframation, на начало сентября 2021 года в мире прошли финансовое закрытие около 180 проектов в этой отрасли суммарно на \$ 130 млрд. Среди них – инициативы в привычных для отечественного рынка сферах городского электротранспорта и канатных дорог, а также пока «неопробованные» на нем проекты по развитию автобусного сообщения, метрополитена, включая легкое и/или беспилотное метро, и другие.

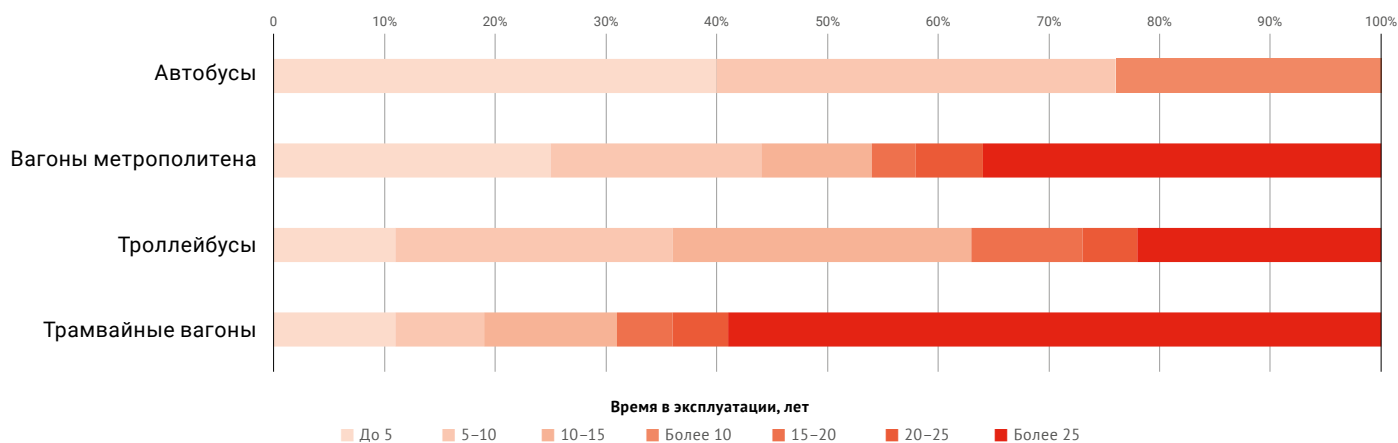
Что происходит в городском транспорте. Городской транспорт стареет, количество его основных фондов постепенно уменьшается, а люди продолжают пересаживаться на автомобили – таковы тенденции российского общественного транспорта. В итоге города становятся менее удобными для граждан, а экологические проблемы усугубляются. Одна из причин такой ситуации – недофинансированность отрасли.

По данным Росстата на 2019 год, в самом плачевном состоянии находятся трамвайные вагоны. Срок службы почти 60% из них превышает 25 лет. Такой же период эксплуатации у 22% троллейбусов и 36% вагонов метро, а наиболее новый парк – в сфере автобусных перевозок: у 40% транспортных средств срок службы не превышает пяти лет (см. рисунок 1).

Одновременно как минимум в двух видах городского транспорта количество транспортных средств непрерывно уменьшается. По информации Росстата, за последние 20 лет почти на 40% сократилось число трамвайных вагонов и на треть – парк троллейбусов. Заметно выросло при этом количество вагонов метро, но главным образом, на наш взгляд, за счет Москвы.

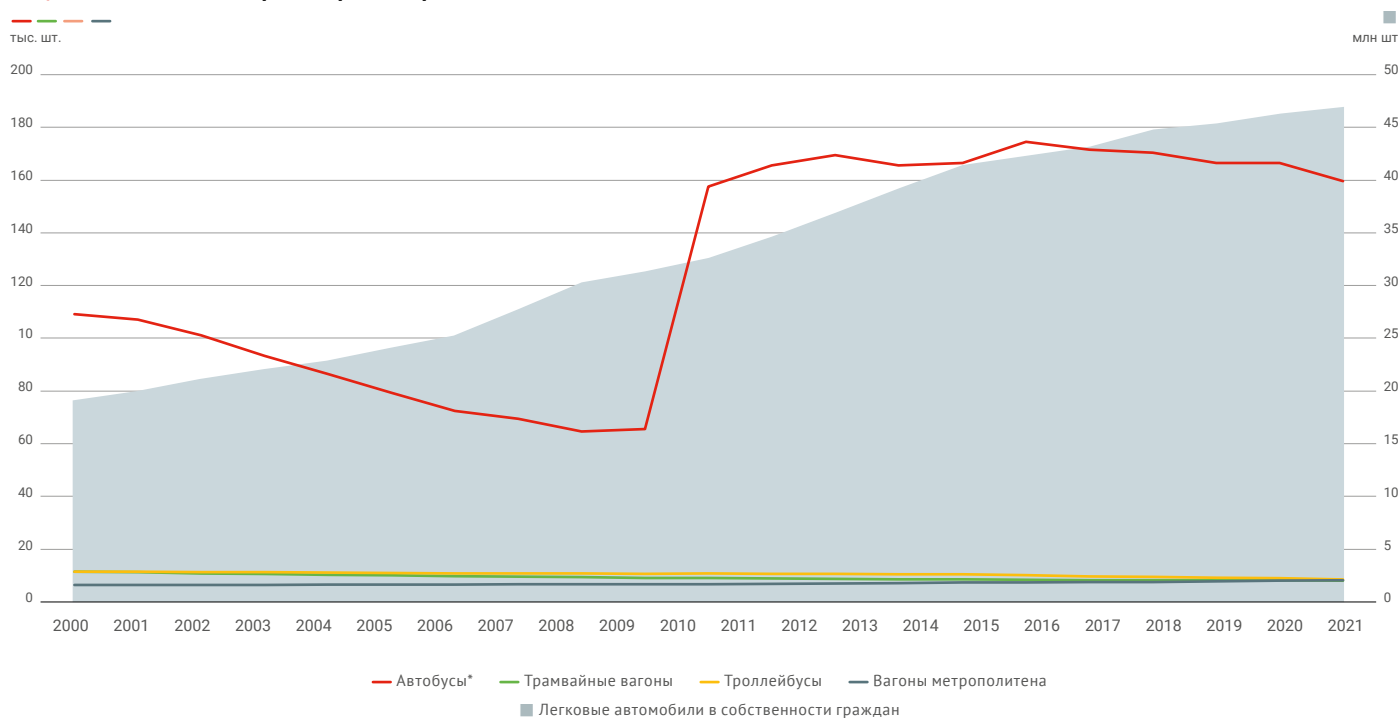
Статистика Росстата не позволяет точно оценить динамику изменения количества городских автобусов. На рисунке 2 приведены данные по их общему числу, включая автобусы, работающие на междугородних и иных маршрутах.

Рисунок 1. Структура городского электротранспорта и автобусов по сроку службы в России на 2019 год



Источник: данные Росстата, анализ InfraOne Research

Рисунок 2. Количество транспортных средств в России



* До 2010 года дана информация по организациям автомобильного транспорта, с 2010 года – по юридическим лицам и ИП, включая малых предпринимателей.

Источник: данные Росстата, анализ InfraOne Research

Пандемия повлияла на показатели в сфере пассажироперевозок, но лишь на короткий срок. Например, по данным Росстата, количество перевезенных пассажиров автобусным транспортом в апреле – июле 2021 года уже значительно превышает показатели аналогичного периода 2020-го (то есть времени, когда в стране вводили первые карантинные ограничения) – больше чем в полтора раза, однако еще не достигло уровня 2019 года.

Люди активно пересаживаются с общественного транспорта на личный. Количество легковых автомобилей в собственности у граждан с 2000 по 2020 год выросло больше чем в два раза – с 19,1 до 46,9 млн штук. На каждого третьего жителя страны приходится по автомобилю.

В результате в последние годы пассажиропоток городского транспорта ощутимо снизился. В 2019 году в метро перевезли на 20% меньше пассажиров, чем в 2000-м, по автобусам показатель упал в полтора раза, а по трамваям и троллейбусам – на 80-90%. По всем видам городского транспорта, кроме метро, сократился и пассажирооборот (см. рисунок 3).

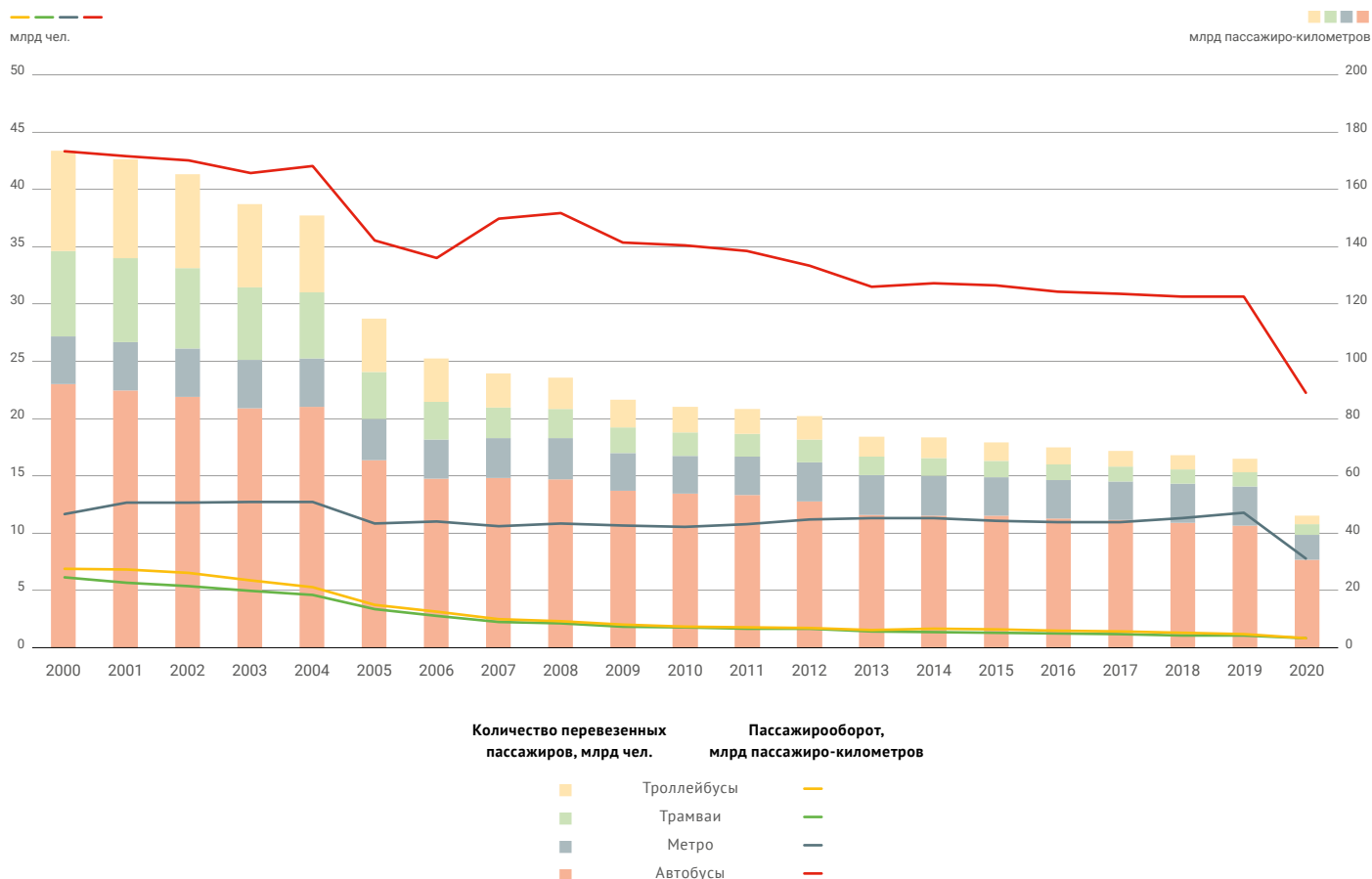
На наш взгляд, такая ситуация сложилась в том числе из-за хронической недофинансированности отрасли. Проекты по развитию и даже поддержанию городского транспорта слишком капителемки для муниципалитетов, в ведении которых он находится.

Например, по нашим данным, инвестиции в самую «дешевую» концессию, запущенную в сфере городского рельсового транспорта на начало сентября 2021 года (в сегменте от 100 млн руб.), составили 1,9 млрд руб. — столько стоит проект по строительству трамвайного депо и поставке подвижного состава в Верхней Пышме (см. таблицу 1). Для сравнения, по данным Казначейства, суммарные расходы городских округов по всем направлениям за 2020 год составили 2,77 трлн руб.: это лишь чуть больше 30 млрд руб. в расчете на каждый субъект (без учета Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя), или менее 4,4 млрд руб. в расчете на каждый городской округ. Но траты неравномерно распределены между последними, и в конечном счете не больше десятка крупных городов могут позволить себе развивать общественный транспорт за бюджетный счет.

Другая важная причина упадка городского транспорта, которую часто «прикрывают» недостатком финансирования, — устаревший взгляд властей на городское развитие. Проблемы, связанные с ростом количества машин на дорогах, часто решают увеличением протяженности последних, что лишь делает города еще менее удобными и провоцирует дальнейшую «пересадку» людей на личный транспорт.

Впрочем, последнее — стимул для привлечения частного капитала в проекты городского пассажирского транспорта, в том числе в рамках концессионных соглашений. На рынке есть примеры запуска инициатив в таком формате, причем как в крупных городах (Москва, Санкт-Петербург), так и в относительно небольших — Таганроге, где проживает около 250 тыс. жителей, Верхней Пышме с менее 80 тыс. жителей (см. «Запущенные концессии»).

Рисунок 3. Пассажирооборот и количество перевезенных пассажиров в общественном транспорте в 2000-2020 годах



Источник: данные Росстата, анализ InfraOne Research

Планы правительства. С 1 января 2022 года в России планируют начать реализацию комплексной программы модернизации пассажирского транспорта общего пользования в регионах. Утвердить ее правительство должно до конца 2021 года.

Программа войдет в новый федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

В последний изначально были включены мероприятия по обновлению подвижного состава общественного транспорта – в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Однако они рассчитаны лишь на 20 крупнейших городских агломераций страны и предполагают ощутимое финансовое участие самих регионов: федеральная поддержка включает конкурсный отбор субъектов для получения транспортных средств в лизинг от ГТЛК с 60%-й скидкой. Благодаря этой мере можно обновить лишь незначительную часть парка городского транспорта страны.

По данным правительства, до 2024 года ГТЛК потратит на закупку транспорта для предоставления в лизинг около 33 млрд руб., из них 20 млрд руб. компании возместят в виде субсидий из федерального бюджета.

Новый федеральный проект рассчитан до 2030 года, его финансирование за счет всех источников составит 203,3 млрд руб. до 2024 года и еще 417 млрд руб. – до конца реализации. Из федерального бюджета на проект планируют выделить 16 млрд руб. до 2024-го и 158,4 млрд руб. до 2030 года, остальную часть должны профинансировать регионы и внебюджетные источники.

Ожидается, что федеральный проект позволит обновить до 30% парка городского общественного транспорта к 2030 году. По подсчетам ВЭБ.РФ, чтобы довести этот уровень до 75% за тот же период, понадобилось бы вложить в проект свыше 5,2 трлн руб.

Власти также рассматривают вопрос о включении в нацпроект БКД мероприятий по ремонту инфраструктуры городского электротранспорта – трамвайных путей, контактной сети троллейбусов. Сейчас регионы не могут направлять средства нацпроекта на эти цели.

Рисунок 4. Финансирование мероприятий по обновлению городского общественного транспорта

На рисунке представлены данные о фактических и планируемых федеральных расходах на обновление городского общественного транспорта на начало сентября 2021 года (без учета еще не утвержденной программы по модернизации пассажирского транспорта). По данным Казначейства, в 2020 году эти расходы были включены в федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта «Безопасные качественные дороги», с 2021 года они входят в новый федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» нацпроекта.



Источник: данные Казначейства, федерального бюджета на 2021-2023 годы, анализ и расчеты InfraOne Research

Здесь и далее приведена информация о проектах в сегменте от 100 млн руб., запущенных в рамках 115-ФЗ. Закон о ГЧП (224-ФЗ) также позволяет запускать инициативы в сфере публичного транспорта, однако на рынке пока нет прецедентов заключения соглашений о ГЧП такого рода.

Запущенные концессии. По нашей оценке на начало сентября 2021 года, на отечественном концессионном рынке запущено как минимум девять проектов в сфере общественного транспорта и связанных с ним сферах суммарно на 61 млрд руб.

Два самых капиталоемких проекта реализуют в Санкт-Петербурге – по созданию трамвайных путей от станции метро «Купчино» до Славянки за 25,9 млрд руб. и в Красногвардейском районе города за 15,3 млрд руб.

В мае 2021 года в сфере городского рельсового транспорта с разницей всего в несколько дней подписали еще две концессии – по развитию трамвайной сети в Таганроге за 11,8 млрд руб. (проект стал третьим по объему инвестиций среди концессий в общественном транспорте) и по строительству трамвайного депо в Верхней Пышме и поставке подвижного состава для трамвайной линии от Верхней Пышмы до Екатеринбурга за 1,9 млрд руб.

В Таганроге в рамках проекта до 2022 года построят 45 км трамвайных путей и 80 остановок, закупят 60 современных трамваев, а также отремонтируют трамвайное депо, восемь тяговых подстанций и диспетчерскую. Инвестором там стала «Синара-ГТР Таганрог»: компания на 100% принадлежит «Синара-Городские Транспортные Решения».

Из общей суммы инвестиций почти 60% предоставит федеральный бюджет, еще почти 25% – регион, чуть более 1% – город, оставшиеся средства (около 2 млрд руб.) вложит концессионер. Окупаться проект будет в течение 25 лет за счет сбора платы за перевозку пассажиров (на момент запуска проекта тариф составлял 20 рублей). Для его более быстрого запуска компания привлекла бридж-кредит от ВЭБ.РФ в размере 3,6 млрд руб. – он позволил начать работы еще до получения бюджетных средств.

*Концессия в Свердловской области предусматривает строительство трамвайного депо в **Верхней Пышме** и закупку 11 низкопольных трамваев, которые будут использовать на трамвайном маршруте от Верхней Пышмы до Екатеринбурга. Саму 17-километровую трамвайную линию между городами при этом строят в рамках 44-ФЗ: два госконтракта суммарно на 2,4 млрд руб. в 2018 году заключили профильные органы Верхней Пышмы и Екатеринбурга с инженерно-строительным центром УГМК. Строительство планируют завершить до конца 2021 года.*

После окончания работ по концессии, которые должны занять год, концессионер – «Верхнепышминский трамвай» (на 100% принадлежит «Мовиста Регионы») – в течение 10 лет будет эксплуатировать соответствующую трамвайную линию.

Средства на реализацию проекта предоставит ВЭБ.РФ: 1,4 млрд руб. выделит сама госкорпорация в виде кредита и еще 0,4 млрд руб. поступит от входящей в нее «ИнфраВЭБ» в виде мезонинного займа.

Оба проекта стали важными прецедентами для концессионного рынка. Они показали возможность развития трамвайной сети с привлечением частного капитала за рамками крупнейших городов страны во главе с Москвой и Санкт-Петербургом. А проект в Свердловской области также показал возможность запуска такого рода проектов между городами. В ближайшие годы на концессионном рынке могут запустить и ряд других «трамвайных» проектов, в том числе по инициативе «Синары» и «Мовиста Регионы» (см. «Планируемые концессии»).

Пока что единственную канатную дорогу в рамках концессии будут строить в Москве – между станциями метро «Речной вокзал» и «Сходненская». Соглашение на 25 лет подписали в декабре 2019 года власти Москвы и консорциум «Московские канатные дороги», стоимость проекта – 3,2 млрд руб.

Ранее московское правительство заявляло о намерении построить до 10 других канатных дорог, но информации о развитии этих планов нет. Этот вид транспорта остается не слишком популярным среди инвесторов, хотя как минимум один подобный проект все же рассматривают к реализации на территории Чукотского автономного округа (см. «Планируемые концессии»).

Часть проектов на концессионном рынке не предполагает создание инфраструктуры общественного транспорта или закупку транспортных средств, но тесно связана с этой сферой (см. таблицу 1). Самая дорогая инициатива в этой категории – по реконструкции здания диспетчерской и созданию «умных» остановок в Нижнем Новгороде. Муниципальную концессию заключили с «Ростелекомом» еще в 2018 году, ее стоимость составила 1,6 млрд руб. Там же в 2019 году в рамках 115-ФЗ запустили другой крупный проект – по строительству депо для ремонта вагонов метрополитена города за 1 млрд руб.

Два похожих проекта реализуют в Пермском крае и Ростовской области. Там компании «Автовокзалы Прикамья» и «Волгодонский автовокзал» занимаются ремонтом инфраструктуры автостанций и автовокзалов. Инвестиции в эти проекты – 0,2 и 0,1 млрд руб. соответственно.

Таким образом, пока что самыми яркими и знаковыми для концессионного рынка проектами в общественном транспорте стали четыре инициативы по развитию трамвайных сетей и одна – по строительству канатной дороги. Мы ожидаем, что они сыграют роль катализатора для большого количества проектов, которые только обсуждают к запуску в этом сегменте.

Таблица 1. Запущенные концессии в общественном транспорте и связанных сферах

Представлены проекты стоимостью от 100 млн руб. без учета расторгнутых соглашений.

Проект	Регион	Объем инвестиций, млрд руб	Срок, лет	Инвестор	Уровень	Год подписания
Создание трамвайной сети по маршруту станция метро «Купчино» – пос. Шушары – Славянка	Санкт-Петербург	25,9	30	«БалтНедвижСервис»	Региональный	2019
Строительство трамвайных путей в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга	Санкт-Петербург	15,3	30	Транспортная концессионная компания	Региональный	2016
Создание и реконструкция трамвайной сети Таганрога	Ростовская область	11,8	30	«Синара – ГТР Таганрог» (группа «Синара»)	Региональный	2021
Создание канатной дороги от станции метро «Сходненская» до станции метро «Речной вокзал»	Москва	3,2	25	Консорциум «Московские канатные дороги»	Региональный	2019
Строительство трамвайного депо в Верхней Пышме и поставка подвижного состава для трамвайной линии от Верхней Пышмы до Екатеринбурга	Свердловская область	1,9	11	«Верхнепышминский трамвай» (группа «Мовиста Регионы»)	Региональный	2021
Реконструкция здания диспетчерской и создание «умных» остановок в Нижнем Новгороде	Нижегородская область	1,6	10	«Ростелеком»	Муниципальный	2018
Строительство электродепо для ремонта вагонов нижегородского метрополитена	Нижегородская область	1	5	«Сбербанк Лизинг»	Муниципальный	2019
Ремонт автостанций, автовокзалов и кассовых пунктов	Пермский край	0,2	20	«Автовокзалы Прикамья»	Региональный	2021
Реконструкция автовокзала в Волгодонске	Ростовская область	0,1	15	«Волгодонский автовокзал»	Муниципальный	2019

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

Концессии в сфере парковок

Создание парковочных пространств стимулирует развитие городского общественного транспорта, хотя прямо и не входит в эту сферу.

Так, для жителей пригородов важным фактором выбора в пользу городского транспорта часто становится наличие перехватывающих парковок. Их создание — один из способов увеличить пассажиропоток на транспорте, что важно для повышения окупаемости таких проектов.

Кроме того, «пересадить» жителей городов на общественный транспорт помогает обустройство платных парковочных пространств в центре города. Этот способ в комплексе с другими мерами практикует целый ряд городов, стремящихся разгрузить центр от автомобилей — чтобы сократить количество пробок и «вернуть» город пешеходам.

На отечественном рынке есть примеры создания парковок по концессии, однако последние, как правило, не синхронизированы с планами по развитию транспортной системы города. По нашей оценке, на начало сентября 2021 года только в сегменте от 100 млн руб. реализуют четыре концессионных проекта по обустройству парковок суммарно на 1,2 млрд руб. Из них лишь один — по созданию парковочных пространств в Нижнем Новгороде — власти прямо связывают с «разгрузкой» центра города от личного транспорта (см. таблицу 2).

На наш взгляд, в сочетании с другими мерами создание платных парковок может заметно улучшить транспортную ситуацию в городе. Преимущество для городских властей при реализации таких проектов — в их потенциале коммерциализации и относительной простоте: инициативы можно запускать в том числе в рамках концессий и ГЧП, а модель их окупаемости не требует больших затрат на разработку.

Впрочем, несмотря на их плюсы, таких проектов на рынке пока не очень много, в том числе среди планируемых инициатив. По нашему мнению, главное ограничение для концессий в парковках — неготовность большинства городов отойти от устаревших градостроительных концепций и отсутствие продуманной политики по развитию общественного транспорта.

Таблица 2. Запущенные концессии по созданию парковок

Представлены проекты стоимостью от 100 млн руб. (фактическое количество концессий в этой сфере может быть гораздо больше, так как создание парковок часто не предполагает высоких затрат). Без учета расторгнутых соглашений.

Проект	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Срок, лет	Инвестор	Уровень	Год подписания
Создание многоуровневой парковки в Южно-Сахалинске	Сахалинская область	0,4	49	«Сахалин-Инжиниринг»	Муниципальный	2017
Создание парковки в Челябинске	Челябинская область	0,4	14	«Администрация челябинского парковочного пространства»	Муниципальный	2018
Создание парковочных пространств и системы управления ими в центре Нижнего Новгорода	Нижегородская область	0,2	12	«Мегафон»	Муниципальный	2020
Создание парковок в Воронеже	Воронежская область	0,2	10	«Городские парковки»	Муниципальный	2017

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

Планируемые концессии. По нашей оценке на начало сентября 2021 года, в сфере городского общественного транспорта наиболее высоки шансы на запуск в одном из форматов государственно-частного партнерства в ближайшие год – два у одиннадцати проектов в сумме на 229 млрд руб. Еще как минимум четыре инициативы с общим объемом инвестиций 78,4 млрд руб. находятся на начальной стадии подготовки.

Наиболее капиталоемкий перспективный проект – модернизация электротранспорта в Екатеринбурге за 58 млрд руб. В его рамках планируют реконструировать депо, обновить маршрутную сеть и подвижной состав, а также построить новую трамвайную линию.

За проект борются в том числе инвесторы, которые уже запустили аналогичные, но меньшие по объему инициативы в рамках 115-ФЗ – группа «Синара» и компания «Мовиста Регионы» (см. «Запущенные концессии»). Последняя в декабре 2020 года даже заключила СЗПК по данному проекту. Власти города планируют подписать концессию до конца 2021 года, однако на начало сентября конкурс по ней пока не объявлен.

Главным образом эти инвесторы претендуют на запуск и других концессионных проектов в развитии городского электротранспорта (см. таблицу 3). В данном формате «Синара – ГТР» планирует развивать трамвайное сообщение в Ростове-на-Дону (40 млрд руб.) и Уфе (27,6 млрд руб.), построить новую линию скоростного трамвая в Санкт-Петербурге (проект стоимостью 15,7 млрд руб. обсуждают не меньше семи лет, на него также претендует китайская CRCC), модернизировать троллейбусную инфраструктуру в Челябинске (11,2 млрд руб.) и общественный транспорт в Копейске (4 млрд руб.) и реализовать другие проекты.

Таблица 3. Примеры планируемых концессий в общественном транспорте

Проект	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Потенциальные инвесторы	Уровень
Модернизация системы городского электротранспорта в Екатеринбурге	Свердловская область	58	«Мовиста Регионы», группа «Синара», «Трансмашхолдинг»	Муниципальный
Модернизация трамвайной сети в Ростове-на-Дону	Ростовская область	40	«Синара – Городские Транспортные Решения» («Синара – ГТР»)	Муниципальный
Развитие трамвайной сети в Волгограде	Волгоградская область	37	«Мовиста Регионы»	Региональный
Развитие трамвайной сети в Уфе	Башкирия	27,6	«Синара – Городские Транспортные Решения» («Синара – ГТР»)	Региональный
Продление трамвайной линии из Красногвардейского района Санкт-Петербурга до Всеволожска	Санкт-Петербург, Ленинградская область	15,8	Транспортная концессионная компания	Региональный
Создание линий скоростного трамвая от станции метро «Южная» («Шушары») до Колпино в Санкт-Петербурге	Санкт-Петербург	15,7	China Railway Construction Corporation (CRCC), «Синара – Городские Транспортные Решения» («Синара – ГТР»)	Региональный
Модернизация инфраструктуры электротранспорта в Курске	Курская область	12	«Мовиста Регионы»	Региональный
Создание и модернизация троллейбусной инфраструктуры в Челябинске	Челябинская область	11,2	«Синара – Городские Транспортные Решения Челябинск»	Региональный
Модернизация системы электротранспорта в Барнауле	Алтайский край	5	н/д	Муниципальный
Развитие общественного транспорта в Копейске	Челябинская область	4	Группа «Синара»	Региональный
Строительство всепогодного канатного аэроста «Транслиман» между Анадырем и поселком Угольные Копи	Чукотский автономный округ	2,7	«Транслиман» (принадлежит компании «Канатные аэростаты»)	Региональный

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

По данным портала torgi.gov.ru, на 14 сентября на ЧКИ «Синары» не подалась ни одна другая компания. Региональные власти намерены подписать концессию с инициатором проекта.

Ближе всего к запуску находится инициатива по созданию и модернизации троллейбусной инфраструктуры в Челябинске: в июле 2021 года «Синара – ГТР Челябинск» направила властям региона ЧКИ. Из общей суммы инвестиций компания привлечет не менее 5 млрд руб. собственных и заемных средств. Итоги ЧКИ подведут в середине сентября 2021 года.

«Мовиста Регионы» помимо проекта в Екатеринбурге планирует участвовать в аналогичных концессиях в Волгограде и Курске. По первой компания также заключила СЗПК с Минэкономразвития и областным правительством (см. [«СЗПК «дополняет» концессии в общественном транспорте»](#)).

На наш взгляд, среди наиболее ожидаемых концессий в соответствующем сегменте рынка – проект создания канатного аэромоста «Транслиман» между Анадырем и поселком Угольные Копи в Чукотском автономном округе. Он менее капиталоемкий по сравнению с инициативами в городском электротранспорте (объем планируемых инвестиций – 2,7 млрд руб.), но в случае запуска создаст важный прецедент не только для концессионного, но и для инфраструктурного рынка в целом – по строительству канатной дороги, совмещающей функции пассажирского и грузового транспорта, на труднодоступной и малонаселенной территории.

Порядка 25 потенциальных концессионных и ГЧП-инициатив находятся на уровне идеи. По некоторым из них проведены предварительные расчеты объема инвестиций, но пока не определен точный формат реализации. По другим – обсуждается запуск по концессии, но необходимый объем вложений до завершения разработки ПСД не называют (в частности, по созданию трамвайных линий в Перми или по строительству линии скоростного трамвая из аэропорта Кольцово в Екатеринбург).

Также в одном из форматов государственно-частного партнерства рассматривают возможность строительства железных дорог в черте крупных городов. Так, в июле 2021 года РЖД представила концепцию создания «наземного метро» в Екатеринбурге за 66 млрд руб. Госкомпания, власти региона и города обсуждают два основных маршрута, которые свяжут центр и развивающиеся районы Екатеринбурга. Предложенный РЖД вариант может стать альтернативой слишком дорогостоящей второй ветке метро, строительство которой обсуждают уже долгие годы.

В условиях капиталоемкости и сложности проектов по развитию городского транспорта концессии становятся оптимальным форматом для их запуска. Они позволяют привлечь частный капитал и высвободить часть бюджетных средств для некупаемых инициатив, а кроме того, дают властям возможность разделить риски реализации проекта с инвестором.

Мы ожидаем роста количества инициатив в этих форматах в ближайшие год – два: на фоне скорого принятия программы по развитию городского транспорта (см. [«Планы правительства»](#)), постепенного пересмотра градостроительных концепций от доминирования личного транспорта в сторону развития комфортных для жизни городов, а также с учетом того, что этим сегментом рынка начинают интересоваться крупные игроки («Мовиста Регионы», «Синара», РЖД и другие), способные реализовать такие проекты.

Подробнее о перспективных проектах отечественного концессионного и ГЧП-рынка читайте на странице проекта [«Национальный перечень перспективных проектов 2021»](#).

СЗПК «дополняет» концессии в общественном транспорте

По данным портала бюджетной системы на начало сентября 2021 года, в сфере городского общественного транспорта заключено три СЗПК в сумме на 122,7 млрд руб.

«Мовиста Регионы» заключила СЗПК по строительству, реконструкции и эксплуатации системы электротранспорта в Екатеринбурге в 2021-2040 годах. Объем инвестиций по соглашению — 58,1 млрд руб., из которых 30,1 млрд руб. составят федеральные средства, оставшуюся часть вложит инвестор (включая 5,1 млрд руб. собственных средств).

Еще одно СЗПК компания подписала в отношении аналогичного проекта в Волгограде. Инвестор намерен построить новые трамвайные линии, реконструировать депо, улучшить маршрутные сети и обновить подвижной состав, вложив 37 млрд руб.

«Синара – ГТР Уфа», в свою очередь, заключила СЗПК на сумму 27,6 млрд руб. по проекту модернизации трамвайной сети в Уфе. В рамках этой инициативы планируется строительство трамвайной линии, которая соединит северную и южную части города, оптимизация маршрутной сети, реконструкция путевого хозяйства и депо, а также закупка нового подвижного состава.

На наш взгляд, СЗПК не дадут заключившим их компаниям преференции в рамках концессионных конкурсов, а также больших преимуществ в ходе реализации проектов. По сути, концессионные соглашения могут включать в себя все необходимые условия и без «стабилизационной оговорки» СЗПК: последние скорее играют роль публичной заявки инвестора о его заинтересованности в проекте, а также дополнительно страхуют концессионера от изменения условий реализации концессии.

Поправки в законодательство. В ближайшее время могут быть внесены поправки в 115-ФЗ, 224-ФЗ, а также в 220-ФЗ (об организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом).

Предлагается закрепить возможность участия субъекта в качестве третьей стороны концессионного соглашения или соглашения о ГЧП (МЧП), заключаемого муниципалитетом и инвестором, в тех случаях, когда частная сторона соглашения выполняет работы или оказывает услуги по тарифам, которые устанавливает регион. Это даст частной стороне гарантии с точки зрения регулирования тарифов и «подстрахует» муниципалитеты, которые заинтересованы в обновлении инфраструктуры пассажирского транспорта, но не имеют достаточно средств для участия в таких проектах.

Второе изменение направлено на то, чтобы инвестор, заключая соглашение в отношении объектов инфраструктуры городского наземного электротранспорта и связанного с ними подвижного состава, получал право осуществлять пассажирские перевозки с использованием этого имущества. Таким образом, инвестору не придется дважды участвовать в конкурсе: сначала по 115-ФЗ или 224-ФЗ, а затем по 44-ФЗ.

Соответствующие изменения власти обсуждали с 2019 года, однако в Госдуме законопроект внесли лишь в июле 2021-го. Не исключено, что поправки примут уже до конца года. Мы ожидаем, что они простимулируют подготовку и запуск большего количества концессионных и ГЧП-проектов в общественном транспорте.

ГЧП в общественном транспорте в мире. Государственно-частное партнерство — распространенный в мире формат запуска проектов в общественном транспорте. База данных Infracation содержит информацию примерно о 180 таких инициативах глобального рынка ГЧП, прошедших

Фактическое количество проектов на международном рынке может быть значительно больше, так как в Inframation содержится информация не обо всех из них. Между тем ресурс позволяет проследить общие тенденции ГЧП-рынка.

финансовое закрытие, суммарно почти на \$130 млрд. Всего же в этом сегменте на разных стадиях запуска около 500 проектов с общим объемом инвестиций почти \$440 млрд.

Мировая практика по запуску ГЧП в общественном транспорте разнообразнее российской.

Так, многие страны уже «опробовали» строительство линий метрополитена в таком формате: как правило, они самые капиталоемкие. Один из крупнейших ГЧП-проектов в отрасли недавно стартовал в Китае, где начали первый этап создания 44-километровой линии метро в городе Тяньшань стоимостью 21 млрд юаней, или около \$3,3 млрд. Проект запущен в 2020 году и достиг финансового закрытия в 2021-м. После четырехлетней фазы строительства объект в течение 21 года будет эксплуатировать компания Tianjin Taida Urban Rail Investment Development.

Другая масштабная инициатива в этом формате — Sydney Metro Southwest, запущенная в Австралии еще в 2017-м и в 2019 году прошедшая финансовое закрытие. Проект включает строительство к 2024 году 30-километровой линии метро, которая соединит городской и пригородный районы Сиднея. По данным Inframation, инвестиции в нее — 3,7 млрд австралийских долл., или почти \$2,5 млрд.

В рамках ГЧП-соглашений создают и другую инфраструктуру городского электротранспорта, включая современные беспилотные линии легкого метро. Например, в августе 2020 года прошел финансовое закрытие канадский проект SkyTrain, предполагающий создание 5,7-километровой скоростной линии сообщения между районом Commercial Drive и Университетом Британской Колумбии в Ванкувере. Его стоимость оценена в 1,73 млрд канадских долл., или \$1,32 млрд.

Также беспилотную, но более похожую на традиционную линию метро открыли на севере Италии еще в 2013 году. Metrobus имеет меньшие размеры и вмещает меньше пассажиров (максимальная провозная способность — 17 тыс. пассажиров в час), чем обычное метро, но при этом удовлетворяет потребностям города Брешиа. Его стоимость на момент строительства оценивалась в 750 млн евро, или чуть более чем \$0,9 млрд., в финансировании участвовали инвестор и все уровни власти (11,5% вложила СПК, почти 40% — национальное правительство, около 10% — регион Ломбардия и оставшаяся часть — власти Брешии).

Формат ГЧП в мире довольно популярен для создания парковочных пространств. Таким образом частный капитал привлекают для строительства парковок при аэропортах, больницах, университетах и так далее. Один из последних проектов такого рода, включенных в базу данных Inframation, запущен в США и прошел финансовое закрытие в августе 2020 года. Там в штате Мэн по DBFOM-соглашению решили создать крытую парковку на 640 мест для людей, приезжающих увидеть искусственные водопады у реки Сако.

В рамках ГЧП в мире также развивают маршруты скоростного автобусного сообщения, создают канатные дороги и запускают многие другие проекты. В этом смысле разнообразие мирового опыта использования ГЧП в общественном транспорте показывает, на наш взгляд, что России еще есть к чему стремиться: и в вопросах развития удобных городов с современной транспортной системой, и в вопросах использования в этих проектах механизмов государственно-частного партнерства.

Таблица 4. Крупнейшие запущенные ГЧП-проекты в сфере общественного транспорта в мире

Приведены проекты стоимостью от \$1 млрд, прошедшие финансовое закрытие в период с января 2019 по август 2021 года.

Проект	Страна	Объем инвестиций		Инвестор	Формат	Срок, лет	Дата финансового закрытия
		Валюта страны	Млрд долл.				
Первый этап строительства 44-километровой линии метро в Тяньшане (Tianjin Metro Z4 Phase 1)	Китай	21 млрд юаней	3,28	Tianjin Taida Urban Rail Investment Development	н/д	25	Июнь 2021 года
Строительство 5,9 км подземных тоннелей и станций метро в Брисбене	Австралия	5,4 млрд австралийских долл.	3,15	Консорциум Pulse Partners consortium	н/д	30	Июнь 2019 года
Строительство 80-километровой первой линии высокоскоростного подземного метро из города Паджу в Донгтан через Сеул (Great Train Express A-line)	Южная Корея	3,66 трлн южнокорейских вон	3,14	Consus Asset Management	BTO (Build-Transfer-Operate)	30	Март 2019 года
Строительство 44,7-километровой линии высокоскоростного подземного метро в Сеуле (Shin Ansan Line)	Южная Корея	3,38 трлн южнокорейских вон	2,9	Lotte Engineering & Construction, Posco Engineering & Construction	BTO (Build-Transfer-Operate)	40	Октябрь 2019 года
Строительство 30-километровой линии метро в Сиднее (Sydney Metro Southwest)	Австралия	3,7 млрд австралийских долл.	2,5	Консорциум Plenary	н/д	н/д	Декабрь 2019 года
Продление линии подземного метро в Ванкувере (Millennium Line Broadway Sky Train Extension)	Канада	2,83 млрд канадских долл.	2,21	Broadway Subway Project Corporation	DBF (Design-Build-Finance)	5	Август 2020 года
Строительство 27-километровой линии легкого метро в Эдмонтоне (Edmonton Valley Line West)	Канада	2,7 млрд канадских долл.	2,11	Консорциум Marigold Infrastructure Partners	DBF (Design-Build-Finance)	5	Декабрь 2020 года
Продление линий легкого метро в Оттаве (Ottawa's O-Train Extension)	Канада	2,57 млрд канадских долл.	1,91	Консорциум East-West Connectors	DBF (Design-Build-Finance)	6	Апрель 2019 года
Строительство 20-километровой линии легкого метро между городами Миссисога и Бамптон (провинция Онтарио)	Канада	1,95 млрд канадских долл.	1,47	Mobilinx	DBFOM (Design-Build-Finance-Operate-Maintain)	30	Октябрь 2019 года

Источник: данные Infracom, анализ 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

InfraOne

infraone.ru

119049, Россия, Москва,
ул. Коровий Вал, 5, БЦ «Оазис»
тел.: +7 495 231 32 18
research@infraone.ru