

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	4361,19	↓1,8%	S&P Global Infrastructure	2683,89	↓0,3%	S&P Green Bond Index	150,46	↓1,5%
MSCI EM	1265,65	↓0,1%	S&P EM Infrastructure	1764,02	↓2,0%			
MSCI Russia	896,68	↑6,6%	S&P Asia Infrastructure Index	1705,91	↑0,3%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (11 октября 2021 года). Данные о динамике индекса за период с 27 сентября по 11 октября 2021 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Галина Барцева
bartseva@infraone.ru

Weekly #18 2021

Инвестиции в инфраструктуру: с какими планами федерация приближается к 2024 году?

В конце сентября стали известны предварительные параметры федерального бюджета на 2022-2024 годы. Нынешний законопроект включил более смелые финансовые планы, чем его предшественник: в ближайшую трехлетку власти намерены увеличить расходы по всем направлениям, в том числе на национальные проекты. При этом внутри последних намечено серьезное перераспределение средств.

Какими могут быть федеральные инфраструктурные траты в ближайшие годы? Повлияет ли на них сокращение финансирования комплексного плана? И как осваивают средства на нацпроекты по итогам трех кварталов 2021 года?

- По нашим расчетам, в новом бюджете есть предпосылки для роста федеральных инфраструктурных трат до уровня 0,6 трлн руб. в 2022 году и суммарно свыше 1,8 трлн руб. в перспективе до 2024 года. Это на 14-18% выше, чем в 2020 году, когда в инфраструктуру поступило около 0,52 трлн руб. федеральных средств. Впрочем, такой рост предполагает сохранение доли капитальных затрат в суммарных федеральных расходах на уровне 2019-2020 годов (в среднем по всем направлениям трат это 3%), а значит, фактически вложения в строительство и реконструкцию могут вырасти не столь сильно.
- По данным проекта нового бюджета, в 2022-2024 годах правительство планирует направить на национальные проекты в сумме 9 трлн руб., в том числе 2,88 трлн руб. в 2022 году. В сравнении с проектом нынешнего бюджета (на 2021-2023 годы) объемы вложений выросли на 8-10%: теперь на ближайшие два года власти планируют потратить на нацпроекты на 0,5 трлн руб. больше.

- Внутри национальных проектов тем временем произошли серьезные перестановки и перенаправление финансирования с одних задач на другие. Главные изменения, затрагивающие инфраструктурную отрасль: финансирование БКД на ближайшую трехлеткукратно увеличили (более чем на 1,2 трлн руб. по сравнению с тем, что предусматривали проект нынешнего бюджета и паспорт нацпроекта), а комплексного плана – сократили (только на 2022-2023 годы сумма снизилась на 0,71 трлн руб. по сравнению с проектом текущего бюджета). Одновременно в структуре БКД появилось два новых федеральных проекта, а в комплексном плане – четыре, но в последнем также завершены несколько прежних проектов. Впрочем, мы ожидаем, что перестановки компенсируют друг друга, и в конечном итоге на объеме инфраструктурных трат они мало скажутся.
- К концу третьего года реализации нацпроектов правительство заметно ускорило освоение денег по ним. По данным электронного бюджета, за три квартала 2021 года по ним потратили 66,8% от запланированных федеральных средств (1,6 трлн руб.), или на 11,8 п. п. и 14,7 п. п. больше, чем за аналогичные периоды 2019 и 2020 годов. Высокие темпы держат и «инфраструктурные» БКД и комплексный план: по первому к началу октября довели 69,1% бюджетных лимитов, по второму – 63%, в обоих случаях это на 8,2-23,6 п. п. больше исполнения за девять месяцев 2019 и 2020 годов.
- Внутри комплексного плана деньги осваивают неравномерно. За три квартала полностью довели федеральные средства только по «Транспортно-логистическим центрам», на которые было заложено лишь менее 0,1 млрд руб. При этом на два новых федеральных проекта – по развитию железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов – деньги почти не начали тратить: исполнено лишь 0,3% и 0,1% из утвержденных 7,5 и 9,8 млрд руб. Впрочем, по остальным – более дорогостоящим проектам – средства осваивают довольно быстро, так что по итогам года, на наш взгляд, вполне можно ожидать исполнения комплексного плана на уровне 2020 года (тогда потратили 99,4% от запланированного).

Новый бюджет и инфраструктура. Согласно проекту федерального бюджета на 2022-2024 годы, суммарные траты правительства в 2022 году составят 19,96 трлн руб., а в следующие два года – 21 и 21,35 трлн руб. (данные, указанные в приложениях к законопроекту).

Пока неизвестно, сколько денег заложено в бюджете на инфраструктурные цели: такие данные Казначейство публикует только по факту исполнения бюджета. Однако косвенно об этом можно судить по результатам предыдущих лет.

Если примерно такой же уровень трат сохранится и далее, то федеральные инфраструктурные расходы могут составить около 0,62 трлн руб. в 2023-м и примерно столько же – в 2024-м году, то есть примерно 3% и 2,9% от суммарных запланированных трат.

По нашей оценке, в 2019-2020 годах на федеральном уровне на инфраструктуру потратили 0,48 и 0,52 трлн руб., или 3,1% и 2,7% от суммарных федеральных расходов соответственно. Так как российская экономика продолжает восстанавливаться от «коронакризиса», мы предполагаем, что в 2022 году доля инфраструктурных расходов может быть на уровне, среднем между докризисным 2019-м и кризисным 2020 годом. С учетом расчетов отдельно по каждому разделу бюджета это около 3%, или до 0,6 трлн руб.

Традиционно самый «инфраструктурный» раздел бюджета – **«Национальная экономика»**. По нашей оценке, в 2019 и 2020 годах капитальные затраты в его рамках составили около 330 и почти 390 млрд руб., или 12,3% и 12,8% от суммарных федеральных расходов по нему и около 70% от всех федеральных инфраструктурных трат. Почти все инфраструктурные инвестиции раздела приходятся на дорожное хозяйство (свыше 240 и почти 265 млрд руб. за 2019 и 2020 годы) и транспорт (около 50 млрд руб. за каждый год). Примерно такое же распределение трат сохраняется и по прошествии девяти месяцев 2021 года.

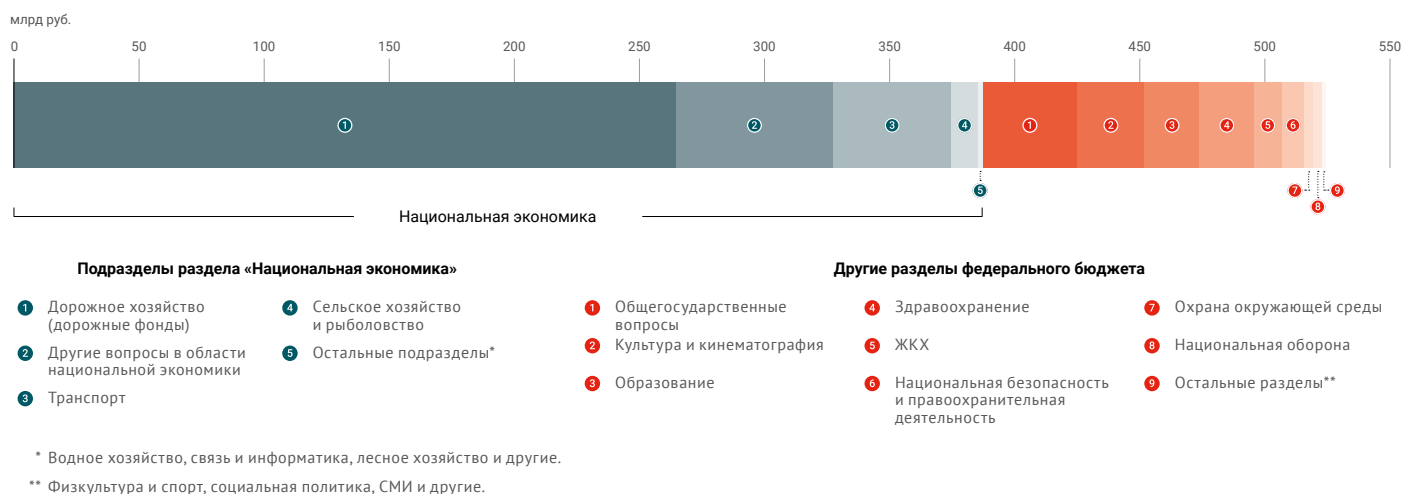
Федеральный бюджет имеет многослойную структуру. Все его статьи сгруппированы по разделам, видам, госпрограммам, распорядителям бюджетных средств – так, что каждая статья входит одновременно в каждую из этих категорий. На эту структуру также накладываются национальные проекты и комплексный план: им «принадлежит» часть наиболее приоритетных статей бюджета. Такая «архитектура» позволяет анализировать бюджет с разных ракурсов.

В 2022-м правительство планирует потратить на «Национальную экономику» 0,97 трлн руб. По сравнению с проектом бюджета на 2021-2023 годы траты выросли почти на 4%, а по дорожному хозяйству и транспорту они и вовсе увеличились на 8,2% и 21,4%. По нашей оценке, в таком случае в 2022 году в инфраструктуру по этим двум подразделам может попасть до 350 млрд руб., а в следующие два года суммарно еще до 740 млрд руб.

Обычно косвенно оценить динамику инфраструктурных трат также помогает оценка средств, заложенных в бюджете на национальные проекты, прежде всего на комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и «Безопасные качественные дороги». В новом бюджете правительство пересмотрело траты на мероприятия в рамках майского указа, в том числе существенно изменились траты на «инфраструктурные» нацпроекты. Впрочем, на наш взгляд, переливание средств между статьями в конечном итоге существенно не повлияет на объем инфраструктурных расходов по нацпроектам (см. [«Новый бюджет и нацпроекты»](#)).

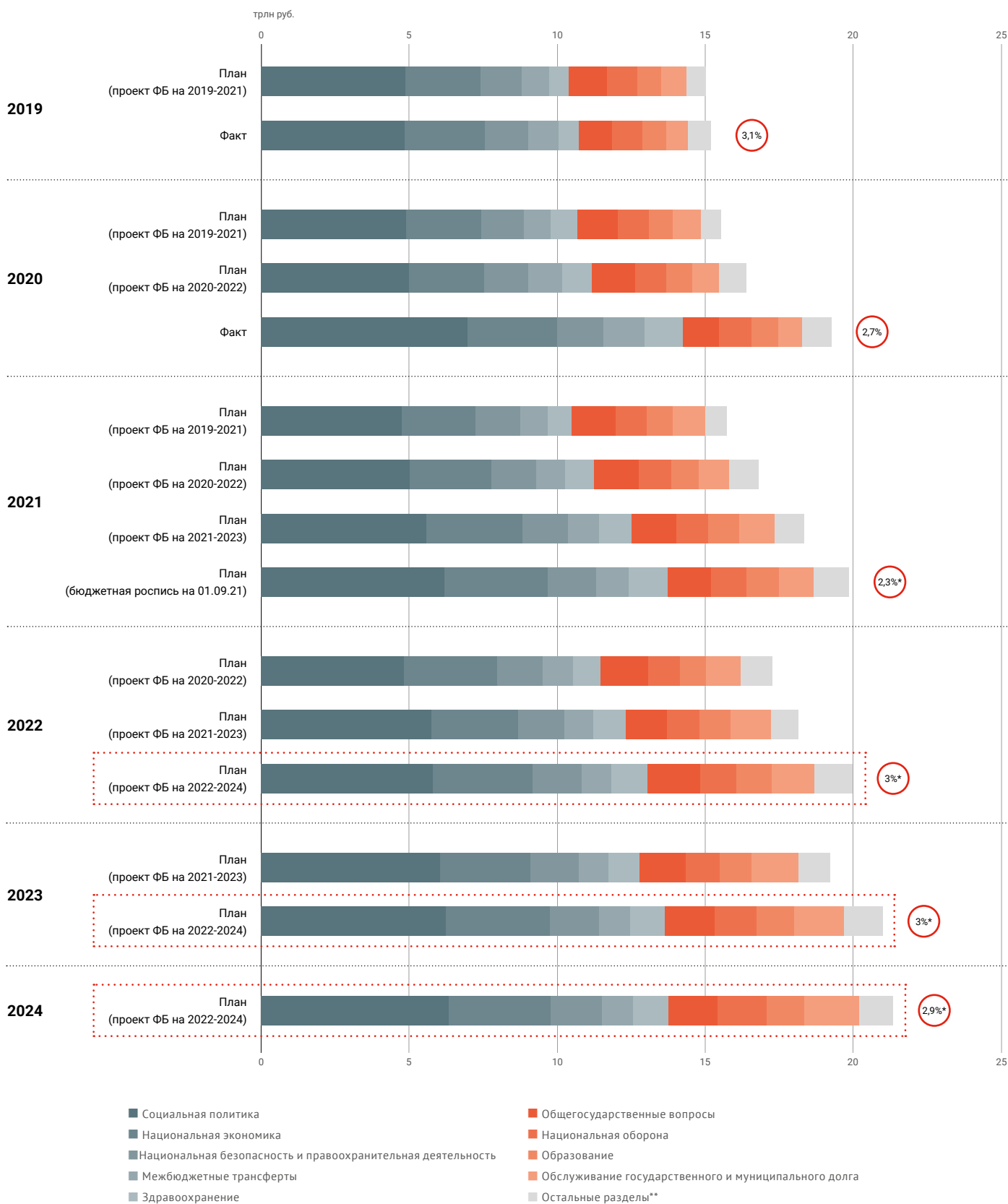
В проекте нового бюджета, таким образом, есть предпосылки для роста федеральных инфраструктурных трат – на 14-18% по сравнению со значением 2020 года при условии, что доля инфраструктурных вложений в общих госрасходах сохранится на уровне 2019-2020 годов. Фактически же капитальные затраты могут вырасти не столь значительно. Для сравнения, в 2020 году на фоне «коронакризиса» бюджетные траты правительства выросли на 17,5% по сравнению с тем, что власти закладывали в проект бюджета, и сразу на 26,6% по сравнению с 2019 годом, инфраструктурные траты же за год выросли лишь на 10,2%, а в долевого отношении и вовсе снизились – на 0,4 п. п., до 2,7% от общих федеральных расходов.

Рисунок 1. Федеральные инфраструктурные расходы в разрезе разделов бюджета в 2020 году



Источник: данные Казначейства, анализ и расчеты InfraOne Research

Рисунок 2. Сравнение планируемых и фактических федеральных расходов по разделам бюджета в 2019-2024 годах



* За 2021 год дана оценка фактической доли за три квартала 2021 года. За 2022-2024 годы – оценка на основе данных о будущих бюджетных расходах.

** ЖКХ, охрана окружающей среды, культура и кинематография, физкультура и спорт, СМИ.

Источник: данные Казначейства, законопроектов о федеральных бюджетах, единого портала бюджетной системы, анализ и расчеты InfraOne Research

Расчеты основаны на данных приложений к проекту бюджета, опубликованных на портале системы обеспечения законодательной деятельности Госдумы. Пояснительная записка к законопроекту, выложенная там же, содержит немного меньшие суммы: 2,84 трлн руб. на 2022 год, 2,97 трлн руб. — на 2023-й и 3,06 трлн руб. — на 2024-й.

Изменения, уже произошедшие в рамках национальных проектов в 2021 году и только запланированные в бюджете на 2022-2024 годы, пересекаются с работой правительства по подготовке 42 новых «стратегических инициатив». Последние призваны дополнить существующие нацпроекты: под часть таких инициатив создадут собственные федеральные проекты, и некоторые из них уже реализуются.

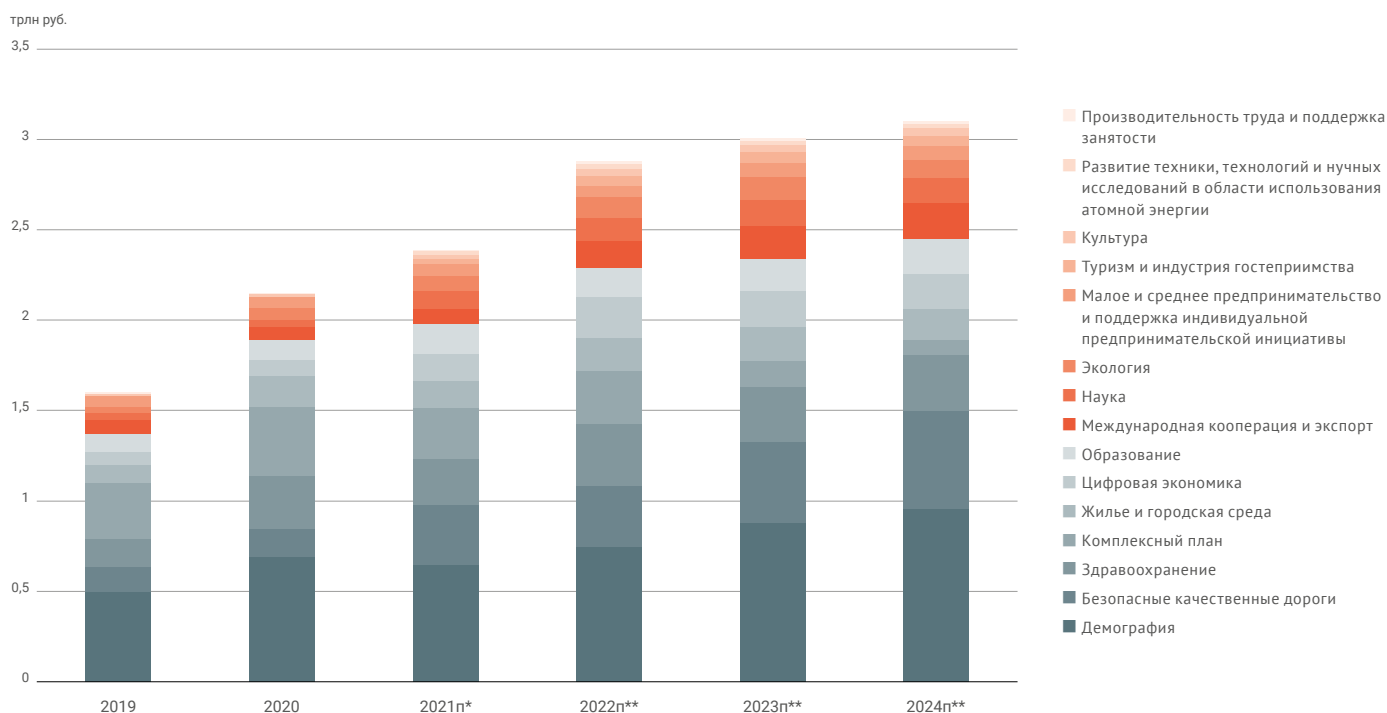
Новый бюджет и нацпроекты. По нашим расчетам, в ближайшие три года правительство планирует направить на нацпроекты суммарно 9 трлн руб.: 2,88 трлн руб. в 2022-м, 3,01 трлн руб. — в 2023-м и 3,1 трлн руб. — в 2024 году. В частности, на 2022-2023 годы суммы выросли на 10,3% и 8,2% по сравнению с тем, что власти закладывали на этот период в проекте нынешнего бюджета. При этом внутри нацпроектов произошли серьезные перераспределения средств.

Больше всех от пересмотра финансирования выиграли **«Безопасные качественные дороги»**. Первоначальный (и единственный опубликованный на октябрь 2021 года) паспорт нацпроекта предполагал заметное сокращение федеральных средств на него с 2022 года: с ежегодных 104,3-137,4 млрд руб. в 2019-2021 годы до 22,4-23,9 млрд руб. в 2022-2024 годы. Примерно такую динамику трат закладывали по БКД и в предыдущие бюджеты начиная с 2019 года.

В проекте бюджета на 2022-2024 годы планируемые расходы на нацпроекткратно увеличили: до 0,33 трлн руб. в 2022 году (на 0,3 трлн руб. больше, чем в проекте бюджета на 2021-2023 годы), 0,45 трлн руб. в 2023-м (на 0,42 трлн руб. больше) и 0,54 трлн руб. в 2024-м (на 0,52 трлн руб. больше изначально предусмотренного в паспорте нацпроекта).

Масштабные траты заложены в БКД на новый федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети» (с 2021 года он и еще один федеральный проект — «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» — вошли в состав БКД): 0,7 трлн руб. суммарно на 2022-2024 годы. Еще 0,55 трлн руб. теперь заложено на «Региональную и местную дорожную сеть» (в 2021 году переименован из «Дорожной сети»), главным образом это бюджетные трансферты регионам.

Рисунок 3. Суммарные федеральные расходы на национальные проекты в 2019-2024 годах



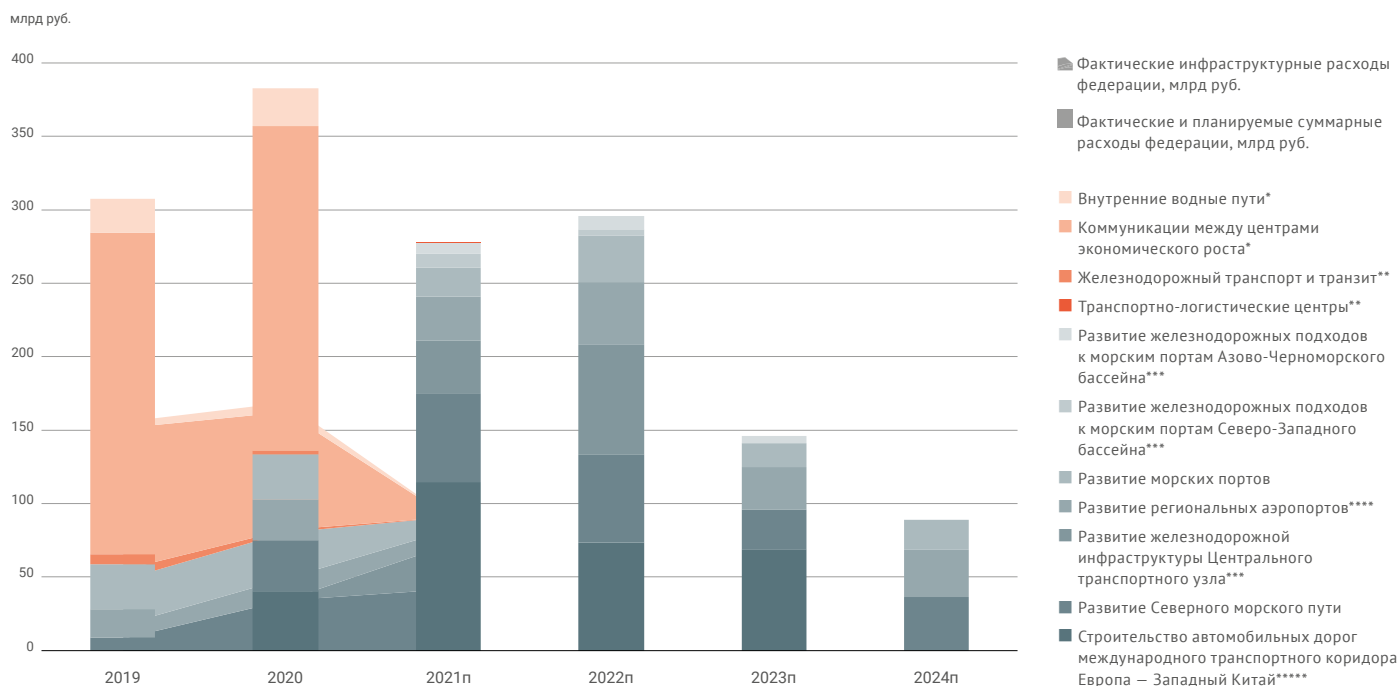
* Утверждено в сводной бюджетной росписи по данным электронного бюджета на 30 сентября 2021 года.

** Запланировано в проекте федерального бюджета на 2022-2024 годы.

Источник: данные Казначейства, законопроектов о федеральных бюджетах, единого портала бюджетной системы, анализ и расчеты InfraOne Research

Рисунок 4. Федеральное финансирование комплексного плана с 2019 по 2024 годы

За 2021 год по суммарным планируемым расходам приведены данные сводной бюджетной росписи на 30 сентября 2021 года, по фактическим инфраструктурным расходам – оперативная информация портала электронного бюджета. За 2022-2024 годы дана информация о расходах, заложенных в проект федерального бюджета на 2022-2024 годы.



* Не вошел в проект федерального бюджета на 2022-2024 годы.

** По данным пояснительной записки к проекту федерального бюджета на 2022-2024 годы, федеральный проект завершен.

*** Добавлен в комплексный план в 2021 году.

**** До 2021 года назывался «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

***** До 2021 года назывался «Европа – Западный Китай».

Источник: данные Казначейства, электронного бюджета, проекта федерального бюджета на 2022-2024 годы, анализ и расчеты InfraOne Research

Одновременно самые большие потери в новом бюджете понес **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. В 2022 году суммарные траты по нему планируют на уровне 0,3 трлн руб. против 0,56 трлн руб., закладывавшихся в проект нынешнего бюджета, в 2023-м – 0,15 трлн руб. (против 0,59 трлн руб.), а в 2024-м – 0,09 трлн руб. (против 0,6 трлн руб., заложенных на этот год в паспорте документа).

Прежде всего средства сократили за счет досрочно завершенных федеральных проектов. Речь идет о «Железнодорожном транспорте и транзите» (в проекте нынешнего бюджета на 2022-2023 годы на него закладывали 6,3 млрд руб.) и «Транспортно-логистических центрах» (3,4 млрд руб.) – об их завершении говорится в пояснительной записке к новому бюджету. Также в последнем не запланированы средства на «Коммуникации между центрами экономического роста» (ранее на 2022-2023 годы на него планировали потратить 0,45 трлн руб.), «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» (0,11 трлн руб.) и «Внутренние водные пути» (0,11 трлн руб.).

Часть денег сняли и с продолжающихся федеральных проектов – по строительству ЕЗК (по данным пояснительной записки к законопроекту, из-за опережающего финансирования в предыдущие годы) и развитию региональных аэропортов: минус 122,8 и 15,8 млрд руб. на ближайшие два года в сравнении с проектом текущего бюджета.

По нашим расчетам, в первые два года реализации комплексного плана инфраструктурные затраты по нему составили почти 155,4 и 168,6 млрд руб., или 96,1% и 86% от всех инфраструктурных трат в рамках майского указа за 2019 и 2020 годы. На «Коммуникации» приходилось около половины трат документа на строительство и реконструкцию.

Сокращение финансирования комплексного плана может привести к тому, что по сравнению с 2020 годом федеральные инфраструктурные вложения в него снизятся, по нашей оценке, примерно на 20% (до 0,14 трлн руб.) в 2022 году, почти на 60% (до 0,07 трлн руб.) – в 2023-м и на 75% (0,04 трлн руб.) – в 2024-м.

При этом в сумме почти 0,1 трлн руб. заложено в новом бюджете на три новых федеральных проекта комплексного плана: по развитию железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов и развитию железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла.

В той или иной степени пересмотрены и все остальные национальные проекты. Кроме того, в новый бюджет вошли два новых – «Туризм и индустрия гостеприимства» и «Развитие техники, технологий и научных исследований в области использования атомной энергии» – с суммарным федеральным финансированием 0,23 трлн руб. на следующие три года.

Несмотря на общее увеличение финансирования нацпроектов и перераспределение средств между ними, мы не ждем, что это существенно изменит объем инфраструктурных трат по ним. Ранее больше всего капитальных затрат, по нашим расчетам, включал комплексный план, а внутри него – «Коммуникации между центрами экономического роста». Отсутствие последнего в новом бюджете компенсирует появление похожих мероприятий в БКД: например, статья «развитие инфраструктуры дорожного хозяйства, обеспечивающей транспортную связанность между центрами экономического роста» в «Региональной и местной дорожной сети» или весь федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети».

Когда нацпроекты станут открытыми?

В первой половине 2021 года правительство перекроило структуру национальных проектов. Появились новые национальные и федеральные проекты, часть федеральных проектов досрочно завершили, многие документы сменили названия и объемы финансирования. Менее масштабные изменения планов по реализации майского указа были и ранее, но тогда они касались только корректировки состава федеральных проектов и их финансирования.

Несмотря на постоянный пересмотр нацпроектов и их радикальное изменение в последний год, в публичном доступе по-прежнему нет актуальных редакций их паспортов. Например, паспорта БКД и комплексного плана, доступные в открытых источниках, не отражают реальное содержание этих документов на начало октября 2021 года – даже в части количества и наименования их федеральных проектов.

На наш взгляд, одно из вероятных объяснений такой ситуации – в нежелании правительства открыто обсуждать нацпроекты, причем как с внешними интересантами, так и внутри. Отсутствие документов в открытом доступе создает препятствия для бизнеса, который часто строит свои стратегии развития, основываясь в том числе на планах властей. Одновременно органы власти, ответственные за те или иные федеральные проекты, частично защищены от критики со стороны других ведомств и отраслевых экспертов, в случае если основную часть времени документы де-юре в процессе «доработки».

Скорее всего, на непрозрачность нацпроектов и принятия решений по ним влияет их гибкость. Нацпроекты изначально создавались как «рабочий» инструмент: более подвижный, чем, например, стратегии, которые утверждают один раз на годы вперед. В таком случае для правительства оставлять документы закрытыми и публиковать информацию о них постфактум легче, чем поддерживать дискуссию.

Такая практика в моменте упрощает работу органам власти, но, на наш взгляд, в конечном итоге вредит нацпроектам, так как многие инвесторы могли бы участвовать в реализации планов властей и даже выйти с собственными инициативами, понимая, на чем планирует сфокусироваться государство в ближайшие годы.

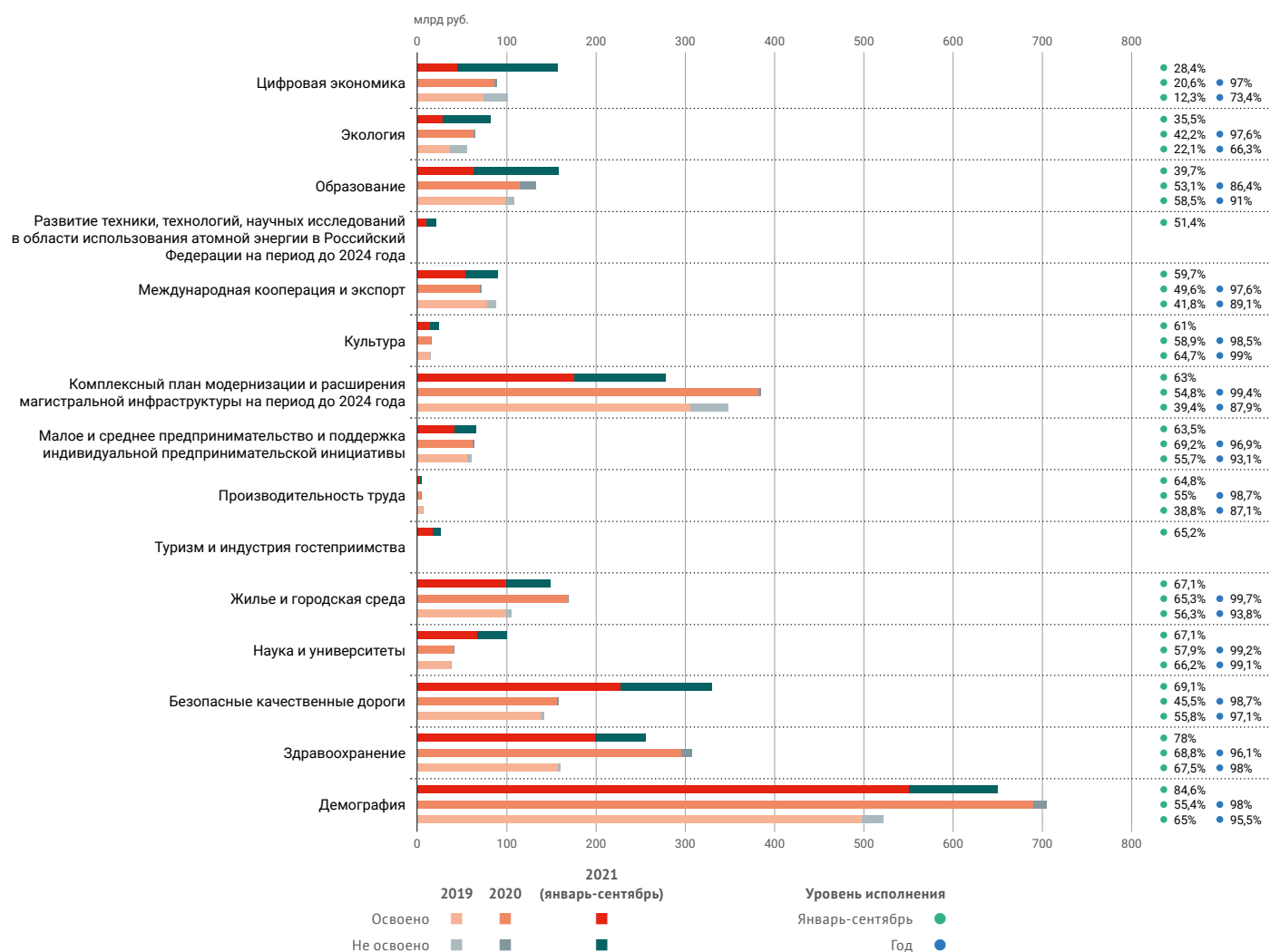
Исполнение нацпроектов. По данным электронного бюджета, на 30 сентября 2021 года уровень исполнения всех нацпроектов достиг 66,8%: в них поступило 1,6 трлн руб. федеральных средств из запланированных 2,39 трлн руб.

Согласно нашим расчетам, это выше, чем в 2019 и 2020 годах. Тогда за девять месяцев удалось освоить 54,1% и 55% соответственно, при том что и объем запланированных трат был ниже (1,78 трлн руб. в 2019-м и 2,2 трлн руб. в 2020 году).

Наибольшая доля исполнения у самого дорогостоящего нацпроекта – «Демографии». За январь – сентябрь 2021 года на него направили 0,55 трлн руб. из 0,65 трлн руб., то есть 84,6% от запланированных средств (см. рисунок 5). На втором и третьем местах по степени освоения «Здравоохранение» и БКД: по ним федерация потратила 0,2 трлн руб. и 0,23 трлн руб., или 78% и 69,1% от утвержденного финансирования.

Меньше всего денег довели до «Цифровой экономики» (28,4%), «Экологии» (35,5%) и «Образования» (39,7%). Все три и ранее имели более низкие темпы освоения средств, а по последним двум уровень исполнения за три квартала 2021-го и вовсе упал по сравнению с 2020 годом (см. рисунок 5).

Рисунок 5. Исполнение нацпроектов в 2019-2021 годы



Источник: данные Казначейства, электронного бюджета, анализ и расчеты InfraOne Research

Достаточно высокие темпы освоения средств и у двух новых нацпроектов. На «Туризм и индустрию гостеприимства» за девять месяцев 2021 года успели потратить 65,2% утвержденных средств, а на «Развитие техники, технологий, научных исследований в области использования атомной энергии в Российской Федерации на период до 2024 года» – 51,4%. Впрочем, и уровень их финансирования относительно небольшой по сравнению с другими нацпроектами – 26,2 млрд руб. и 21 млрд руб. на 2021 год.

В целом же по многим нацпроектам средства в 2021 году осваивают гораздо быстрее, чем в 2020-м и 2019-м. У «Демографии» за три квартала 2021 года исполнение повысилось на 30 п. п. по сравнению с тем же периодом 2020 года и почти на 20 п. п. – по сравнению с девятью месяцами 2019-го. БКД к началу октября 2020-го был одним из немногих нацпроектов, у которых было освоено менее половины бюджета, а за такой же период 2021 года исполнение выросло на 23,6 п. п.

Комплексный план держит «средние» позиции по сравнению со всеми нацпроектами. По нему за январь – сентябрь 2021 года довели 0,18 трлн руб., или 63%. Последнее на 8,2 п. п. и 23,6 п. п. выше, чем за аналогичные периоды 2020 и 2019 годов соответственно.

На третий год реализации нацпроектов деньги по ним стали доводить быстрее, чем сразу после их запуска, в том числе ускоряют реализацию БКД и комплексного плана. На наш взгляд, можно ожидать, что к концу года доля освоенных средств по нацпроектам будет не меньше, чем в 2020 году (тогда годовое исполнение составило 97,4%).

По нашему мнению, отчасти позитивную статистику может объяснять и то, что правительство стало быстрее подстраиваться под ситуацию и корректировать объем утвержденных средств (то есть бюджетную роспись) в большую или меньшую сторону в зависимости от текущих темпов доведения лимитов финансирования.

Например, в нынешнем бюджете на «Демографию» изначально было заложено 0,75 трлн руб. на 2021 год, однако впоследствии сумму сократили примерно на 100 млрд руб. Впрочем, есть и обратные примеры. Так, на БКД и комплексный план объем утвержденных средств в течение года, напротив, увеличили: почти на 20% по первому и 50% по второму по сравнению с объемом федеральных средств, заложенных в нынешний бюджет в начале года.

Как осваивают деньги на комплексный план

На начало октября 2021 года лидером по освоению средств среди федеральных проектов комплексного плана стали «Транспортно-логистические центры». По нему освоили 100% финансирования. Впрочем, номинально это менее 0,1 млрд руб.: меньше на год заложили только на «Железнодорожный транспорт и транзит» – менее 50 млн руб., из которых на конец третьего квартала довели лишь около 3%.

Вторым по уровню исполнения стал новый федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла». На него довели 30,2 млрд руб. из запланированных 35,9 млрд руб., или 84,1%.

Более половины также освоили по федеральным проектам, связанным со строительством ЕЗК (72,9% из утвержденных 83,5 млрд руб.) и развитием Северного морского пути (69,7% из 42,2 млрд руб.).

На развитие морских портов и региональных аэропортов, согласно данным сентябрьской бюджетной росписи, заложено 19,3 и 30 млрд руб., из них в соответствующие федеральные проекты за три квартала поступило 46,6% и 33,6% федеральных средств.

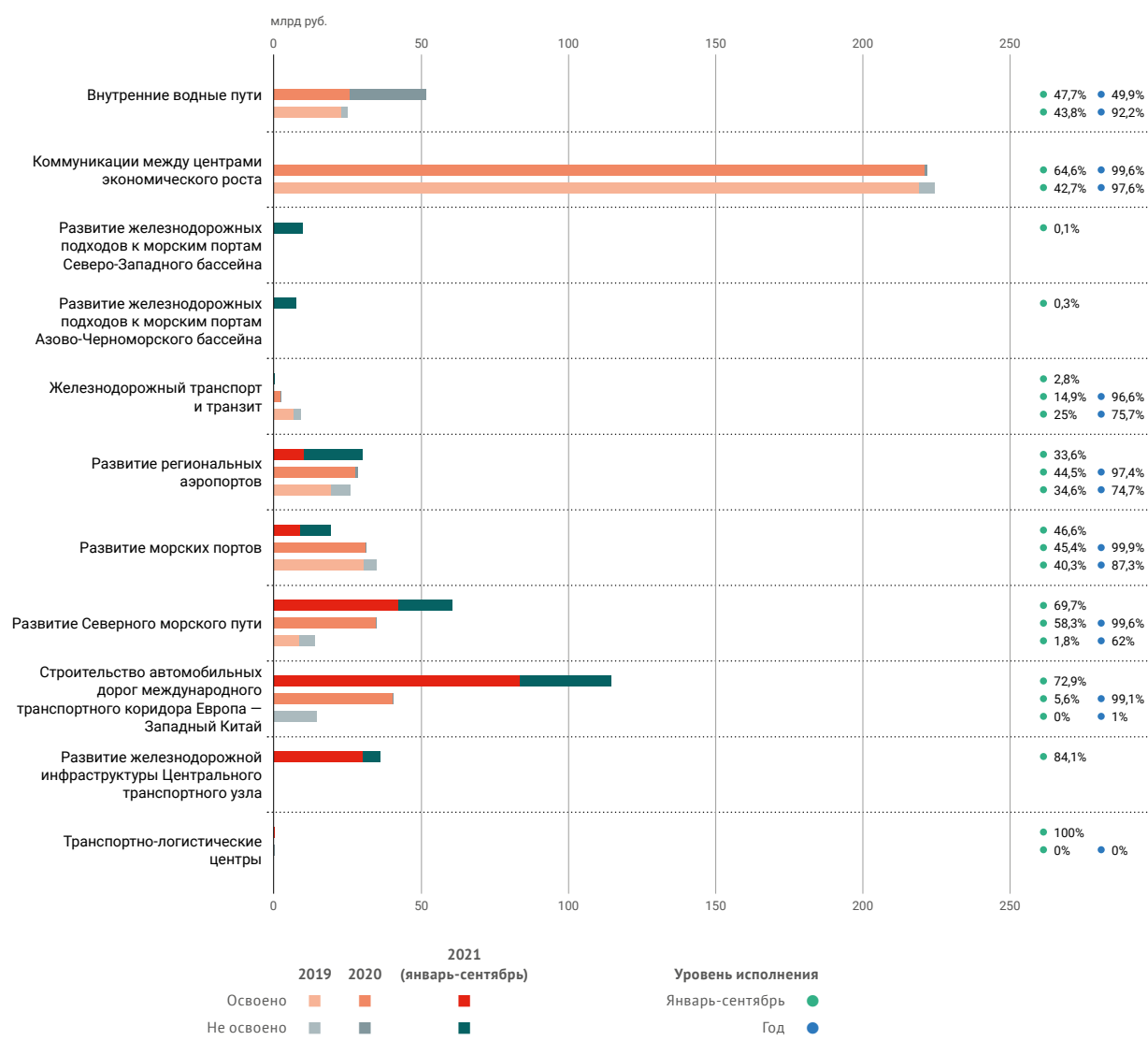
Едва начали тратить деньги по двум новым федеральным проектам, направленным на развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна (утверждено 7,5 млрд руб.) и Северо-Западного бассейна (9,8 млрд руб.). По данным электронного бюджета, на 30 сентября по ним довели лишь 0,3% и 0,1% финансирования соответственно.

Судить о динамике трат на комплексный план на протяжении последних лет мешают изменения, произошедшие в нем за последний год. Так, мероприятия по развитию железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна ранее входили в нацпроект «Железнодорожный транспорт и транзит». Выделение их в отдельный нацпроект лишает изначальный нацпроект преемственности – сравнивать его текущую и изначальную версию теперь некорректно, – а кроме того, затрудняет и построение прогнозов по новому нацпроекту (для этого недостаточно данных).

Впрочем, отслеживать динамику за период от начала 2019 года можно по четырем «нетронутым» федеральным проектам: касающимся ЕЗК, развития СМП, морских портов и аэропортов. По ним видно то же, что и по всем нацпроектам в целом: что власти за почти три года реализации майского указа стали быстрее осваивать средства на них. По всем проектам, кроме аэропортового, темпы освоения в 2021 году увеличились, а по «Развитию региональных аэропортов» хотя и упали, но незначительно (см. рисунок 6).

С учетом традиционного наращивания инфраструктурных расходов бюджета к концу года мы ожидаем высокое исполнение комплексного плана по итогам 2021-го. Не исключено, что оно повторит прошлогодние результаты: тогда освоение, по нашей оценке, составило 99,4%.

Рисунок 6. Исполнение комплексного плана в 2019-2021 годах



Источник: данные Казначейства, электронного бюджета, анализ и расчеты 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

InfraOneinfraone.ru

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