

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3014,30	↑1,7%	S&P Global Infrastructure	2710,48	↑1,6%	S&P Green Bond Index	141,00	↓0,3%
MSCI EM	1057,75	↓0,6%	S&P EM Infrastructure	2134,60	↑2,3%			
MSCI Russia	728,92	↓1,9%	S&P High Income Infrastructure	1293,67	↑1,3%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (15 июля 2019 года). Данные о динамике индекса за последние две недели (1-15 июля 2019 года).

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Weekly #13 2019

Инвестиции в инфраструктуру: что сдерживает запуск транспортно-логистических центров?

Согласно комплексному плану, к 2025 году суммарная мощность введенных в эксплуатацию грузовых мультимодальных ТЛЦ, обслуживающих транспортные коридоры «Восток – Запад» и «Север – Юг», должна составить не менее 51,6 млн тонн. Для оптимизации расходов на инфраструктуру и сокращения времени на обработку грузов размещение центров должно учитывать интересы Минсельхоза, Минпромторга, Минобороны, «Почты России» и частных компаний. Ожидается, что реализация проекта позволит повысить надежность доставки грузов, а также увеличит коммерческую скорость движения товаров по железной дороге с 362,3 км/сут. на конец 2017 года до 440 км/сут. к концу 2024-го.

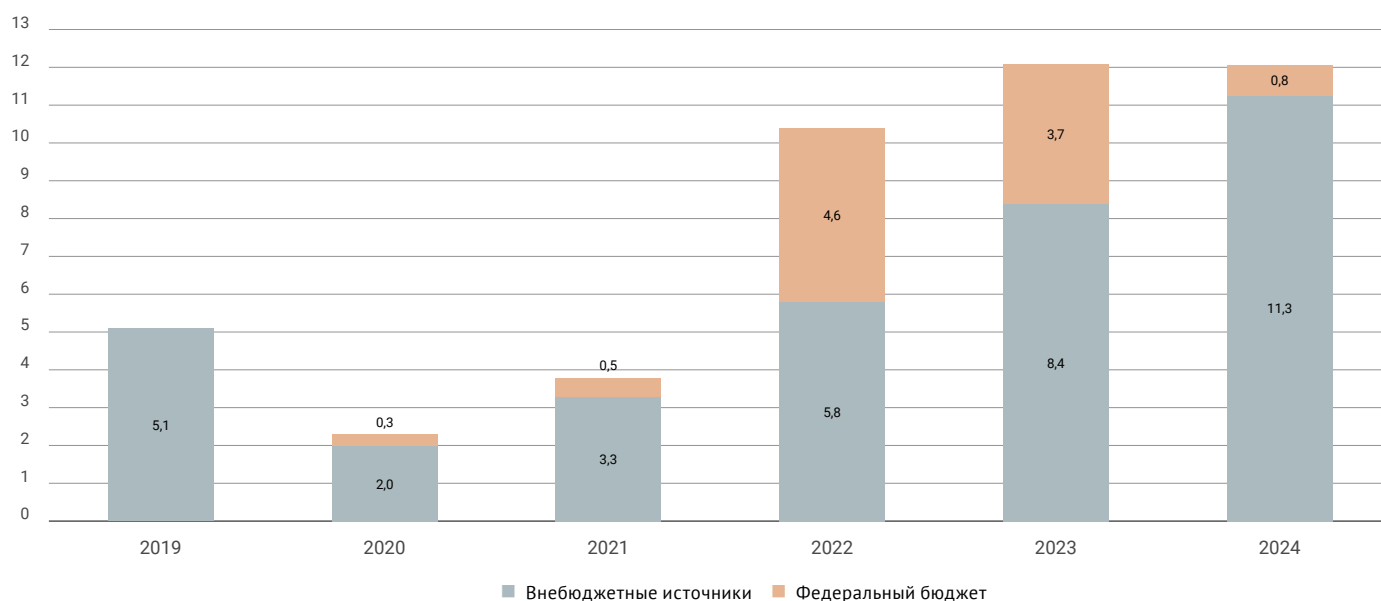
В рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в России собираются создать опорную сеть из 10 транспортно-логистических центров, которые позволят повысить надежность и скорость грузоперевозок. Что пока ограничивает авторов проектов, каков потенциал рынка и когда ждать первых концессий в этой сфере?

ТЛЦ в комплексном плане. Общий объем средств на создание ТЛЦ, согласно комплексному плану, – 45,9 млрд руб., из них федеральные средства составят около 10 млрд руб. Но сумма не окончательна и может быть скорректирована после определения точных мест строительства новых объектов и переговоров с возможными инвесторами.

В 2019 году государственные расходы на этот федеральный проект не предусмотрены (подробнее о том, в какие федеральные проекты комплексного плана вкладывает государство, см. вкладку). Бюджетные средства начнут тратить на ТЛЦ в рамках комплексного плана лишь с 2020 года, но объем в первые годы не будет значительным (см. рисунок 1).

Федеральные средства планируется расходовать на разработку технико-экономических обоснований, развитие прилегающей авто- и железнодорожной инфраструктуры, а также разработку и внедрение сетевых технологий. Расходы со стороны региональных бюджетов могут быть направлены на модернизацию автомобильных дорог и присоединение

Рисунок 1. Как планируют финансировать ТЛЦ, млрд руб.



Источник: комплексный план развития магистральной инфраструктуры

к инженерным сетям. Непосредственно инфраструктуру ТЛЦ будут строить за счет частных инвесторов, в том числе с применением механизмов государственно-частного партнерства.

В федеральном проекте «Транспортно-логистические центры» предусмотрено строительство восьми объектов, при этом один планируют запустить в 2019 году. Остальные семь рассчитывают создать до конца 2024 года. К этому моменту в стране должен появиться опорный каркас из 10 ТЛЦ, в который войдут и два из уже существующих объектов (они будут расширяться и модернизироваться). Новые объекты хотят создать во всех федеральных округах, кроме Северо-Кавказского, а в Дальневосточном должны появиться сразу два центра.

Какие именно будущие и существующие ТЛЦ попадают в опорную сеть, еще не определено. В некоторых регионах (например, Санкт-Петербурге или Московской области) есть конкуренция между проектами за место в комплексном плане. Вероятнее всего, неопределенность с расположением устранят до конца 2019 года. В частности, к концу июня генеральную схему развития сети ТЛЦ должен был разработать Минтранс.

ТЛЦ после комплексного плана. После 2024 года сеть планируют расширить для покрытия агломераций, являющихся крупными производителями или потребителями товаров, и для обеспечения экспортно-импортных грузопотоков, то есть будут создаваться подобные центры и регионального масштаба.

По нашей оценке, общий объем инвестиций в ТЛЦ с учетом проектов, которые могут быть реализованы как до, так и после 2024 года может составлять до 200 млрд руб.

Для подобных объектов характерен долгий срок окупаемости, поэтому попадание в комплексный план увеличивает шансы их авторов на господдержку (пусть даже касающуюся прилегающей инфраструктуры), которая улучшит экономику проектов. Кроме того, дополнительная

Таблица 1. Примеры некоторых построенных или планируемых ТЛЦ

Название	Регион	Год запуска	Инвесторы	Характеристики
«Ворсино»	Москва, Калужская область	2014	«Трансконтейнер Фрейт Вилладж Калуга» (владелец – нидерландская Schlund Immobilien Finanzierungs und Baumanagement B.V.)	Мощность терминала – 350 тыс. TEU*/год, планируется расширение до 500 тыс. TEU/год. В 2018 году ТЛЦ обработал 125,1 тыс. контейнеров.
«Ховрино»	Москва	2014	«Логистика КС»	Построен терминал с площадкой, на которой могут храниться 7 тыс. контейнеров, и подъездные пути. Планируемая мощность после достройки – 2,5 млн тонн/год.
«Доскино»	Нижегородская область	2014	РЖД	В 2012-2014 годах реализована часть проекта: построен терминал на одноименной станции для перевозки автомобилей. ТЛЦ также хотели сделать опорным для строительства ВСМ.
«Восточный»	Москва, Московская область	2018	«Облтранстерминал»	Первая очередь запущена в марте 2018-го, планируется принимать 200 тыс. TEU/год.
«Калининград»	Калининградская область	2018	«Калининградская железная дорога»	Мощность – 450 тыс. TEU/год.
«Белый Раст»	Московская область	–	Компания «Белый Раст» (бенефициары – РЖД и китайская «Инкоу порт»)	Проектная мощность – 720 тыс. TEU/год.
«Балтийский»	Санкт-Петербург	–	РЖД	Часть участков для ТЛЦ уже построена и расположена на станции Шушары. Проектная мощность – 300 тыс. TEU/год.
«Екатеринбург»	Свердловская область	–	«Свердловская железная дорога»	Планируется к строительству в районе станции Седельниково. Ожидаемая мощность – 2,6 млн тонн/год.
«Новосибирск»	Новосибирская область	–	«Новосибирский транспортный терминал»	Перерабатывающая мощность планируется в объеме 300 тыс. TEU/год. Первую очередь хотят ввести в 2021 году, а достроить в 2023-м.
«Приморский»	Приморский край	–	РЖД	Планируется строительство около Уссурийска с возможностью обработки 25,3 млн тонн грузов в год.

* TEU – единица измерения вместимости грузового транспорта (объем, занимаемый стандартным 20-футовым контейнером).

Источник: данные компаний, СПАРК, СМИ

сложность таких проектов – мультимодальность, требующая синхронизации строительства объектов сразу из нескольких сфер и планов нескольких игроков. Последнее, впрочем, может быть решено с помощью механизмов государственно-частного партнерства.

Мы не ждем запуска проектов ТЛЦ в рамках концессионных или ГЧП-соглашений в этом году, однако не исключаем их заключения в следующие два года. Интересными для инвесторов могут также оказаться сопутствующие проекты (по развитию авто- или железнодорожных подъездов, расшивке имеющихся узких мест или внедрению ИТ-технологий в работу логистических объектов), но их запуск будет тесно связан с созданием самих центров.

Как государство финансирует проекты комплексного плана?

Расходы федерального бюджета на мероприятия в рамках комплексного плана в январе-мае 2019 года достигли 52,9 млрд руб., или 16,3% от запланированного объема, следует из оперативных данных Казначейства.

По итогам предыдущих четырех месяцев бюджетное исполнение плана составляло 10,6%, то есть в мае оно выросло на 5,7 п. п. Схожий темп роста (~5,4 п. п.) наблюдался в апреле.

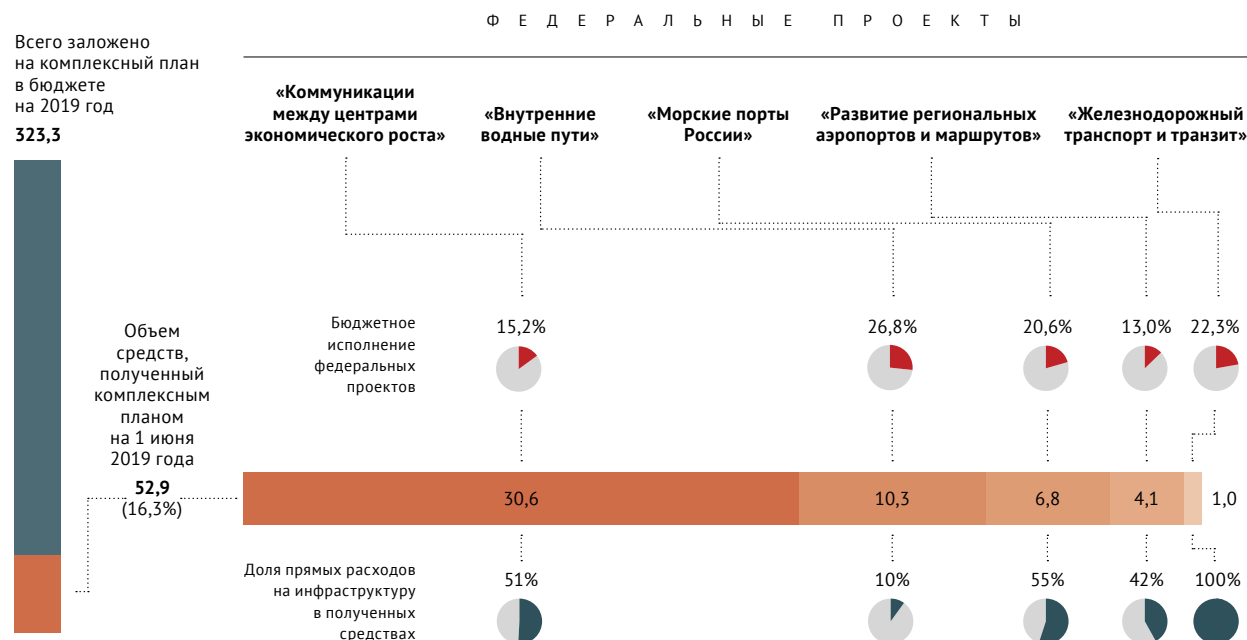
Лидером по полученным с начала года от государства средствам остается федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» (30,6 млрд руб.), на который в мае государство выделило около 11,3 млрд руб. А по исполнению бюджета – федеральный проект «Внутренние водные пути», профинансированный на 26,8%.

Наиболее заметно за месяц выросло бюджетное исполнение проекта «Железнодорожный транспорт и транзит»: с 0,05% до 22,3%. На него в мае государство потратило около 1 млрд руб.

Доля прямых инфраструктурных трат федерального бюджета в комплексном плане (т.е. расходов, которые шли непосредственно на капитальное строительство или ремонт) на 1 июня составила 44%, за последний месяц увеличившись на 0,3 п. п.

Комплексный план по-прежнему продолжает отставать по финансированию от национальных проектов, средний уровень бюджетного исполнения которых без учета самого плана составляет за январь-май 2019 года 30,5%.

Рисунок 2. Федеральные расходы на проекты комплексного плана в январе-мае 2019 года, млрд руб.



Источник: данные Казначейства, федерального бюджета, комплексного плана, расчеты и анализ InfraONE Research

ТЛЦ за рубежом. В других странах есть опыт реализации еще более крупных проектов в транспортно-логистической инфраструктуре, чем российские ТЛЦ. Такие объекты создаются и в рамках государственно-частного партнерства.

Так, в 2015 году между специальной проектной компанией Sydney Intermodal Terminal Alliance (SIMTA), которой владеют Qube Holdings (67%) и Aurizon (33%), и правительством Австралии было подписано соглашение о строительстве мультимодального терминала Moorebank в Сиднее. В следующем году Infrastructure Australia (госорган, отвечающий в этой стране за развитие инфраструктуры) признал проект приоритетным, а в феврале 2017-го состоялось его финансовое закрытие.

Стоимость соглашения составила 2 млрд австралийских долларов (более \$1,5 млрд). Оно рассчитано на 99 лет. Финансирование со стороны государства – 370 млн австралийских долларов – пойдет на подготовку земли и создание железнодорожной ветки между терминалом и Южно-Сиднейской железной дорогой. Место будущего терминала выбрано рядом с уже существующими автомобильными магистралями и недалеко от морского порта Ботани, чьи грузоперевозки к началу 2031 года должны вырасти вдвое по сравнению с годом начала проекта.

На первом этапе реализации проекта планируется построить терминал, способный обрабатывать региональные и зарубежные грузы в объеме 250 тыс. TEU в год, а также создать недостающую железнодорожную инфраструктуру.

Масштаб следующих этапов проекта будет зависеть от роста спроса на перевозки – одним из источников средств для развития инфраструктуры в проекте прописана выручка от тарифов на погрузку. В целом возможности для расширения терминала широки: место для строительства Moorebank выбрано так, чтобы справиться с ежегодной обработкой 1,05 млн TEU импортно-экспортных грузов и 500 тыс. TEU в рамках грузоперевозок между штатами. Если все эти грузы будут перевозиться железной дорогой, а не автомобильным транспортом, проект поможет также разгрузить дороги вокруг Сиднея от ежедневных поездок 3 тыс. грузовиков.

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