

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3020,97	↑ 0,2%	S&P Global Infrastructure	2653,74	↓ 2,1%	S&P Green Bond Index	141,09	↑ 0,1%
MSCI EM	1045,73	↓ 1,1%	S&P EM Infrastructure	2094,19	↓ 1,9%			
MSCI Russia	713,28	↓ 2,1%	S&P High Income Infrastructure	1270,48	↓ 1,8%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (29 июля 2019 года). Данные о динамике индекса за последние две недели (15-29 июля 2019 года).

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Галина Барцева
bartseva@infraone.ru

Анастасия Яковлевская
yakovlevskaya@infraone.ru

Weekly #14 2019

Инвестиции в инфраструктуру: как менялся рынок в первой половине 2019 года?

Здесь и далее приведена статистика по проектам дорожке 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и, когда это оговорено, 224-ФЗ. Данные могут быть не исчерпывающими, но отражают ситуацию в целом. Единой базы концессионных и ГЧП-проектов в России по-прежнему нет, а имеющиеся, как правило, хоть и строятся по похожим принципам, но отличаются друг от друга, поскольку могут основываться на разных источниках информации.

Этот год – первый в шестилетке масштабного инфраструктурного строительства, курс на которое власти взяли в прошлом мае. Почему на старте рынок демонстрирует падение объемов инвестиций и числа заключаемых концессионных соглашений? Какие проекты влияли на него в первой половине 2019-го? И как изменится ситуация в следующие полгода?

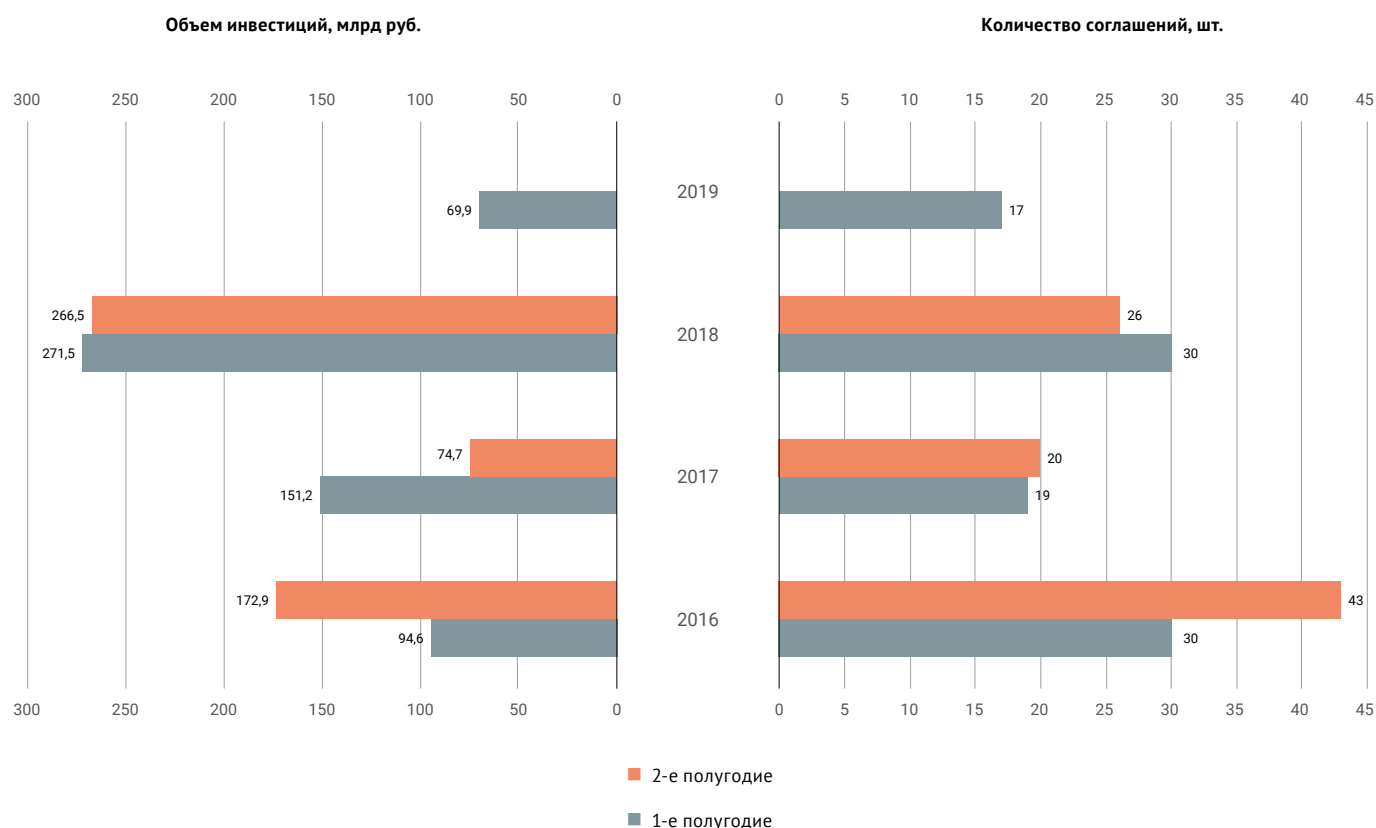
Понижающий эффект базы. По нашим расчетам, в первой половине 2019 года в России было заключено 17 концессионных соглашений дорожке 100 млн руб. на общую сумму 69,9 млрд руб.

За аналогичный период 2018 года было заключено 30 соглашений с общей суммой заявленных инвестиций 271,5 млрд руб. Таким образом, падение составило 43% по количеству проектов и 74,3% по объему инвестиций.

Столь заметное снижение числа и стоимости проектов, на наш взгляд, связано сразу с несколькими причинами.

Во-первых, во втором квартале 2018 года сразу же после выборов начали запускать проекты, до этого откладывавшиеся из-за политической неопределенности. Поэтому в первом полугодии 2018-го на рынке произошел скачок примерно на 80% в деньгах и на 57% в количестве проектов по сравнению с тем же периодом 2017-го (см. рисунок 1).

Рисунок 1. Динамика заключения концессионных соглашений в 2016-2019 годах



Источник: данные компаний, порталов органов власти, расчеты и анализ InfraONE Research

Во-вторых, резкое снижение объемов заявленных инвестиций связано с отсутствием мегапроектов среди подписываемых контрактов. Так, в мае 2018-го было заключено соглашение по строительству железнодорожной ветки Элегест – Кызыл – Курагино на рекордную для рынка сумму в 192,4 млрд руб. А в первой половине 2019 года концессионных соглашений дороже 35 млрд руб. не заключали. Более того, судьба мегапроекта, способного побить предыдущий рекорд – ВСМ Москва – Казань (621,5 млрд руб.) – внезапно оказалась под вопросом из-за сомнений властей в его целесообразности и, в частности, заявления о желании построить сначала высокоскоростную магистраль до Санкт-Петербурга.

Мы полагаем, что падение на рынке также связано с общим дефицитом качественных и готовых проектов, и с тем, что авторы ряда наиболее готовых из них хотят профинансировать инициативы через комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. По нему основной объем бюджетных вложений ожидается лишь в 2020-2021 годах, а отбор проектов идет достаточно медленно, что тормозит запуск.

Впрочем, если рассматривать рынок концессионных и ГЧП-соглашений суммарно, то ситуация по объему инвестиций может оказаться сопоставимой с первым полугодием прошлого года, поскольку в июне было заключено первое ГЧП-соглашение в сфере ИТ, касающееся цифровой маркировки товаров. Общая сумма инвестиций в проект оценивалась на уровне 205,7 млрд руб. (подробнее см. [InfraONE Research Weekly #9](#)). Но даже это соглашение не исправляет ситуацию с сокращением количества проектов.

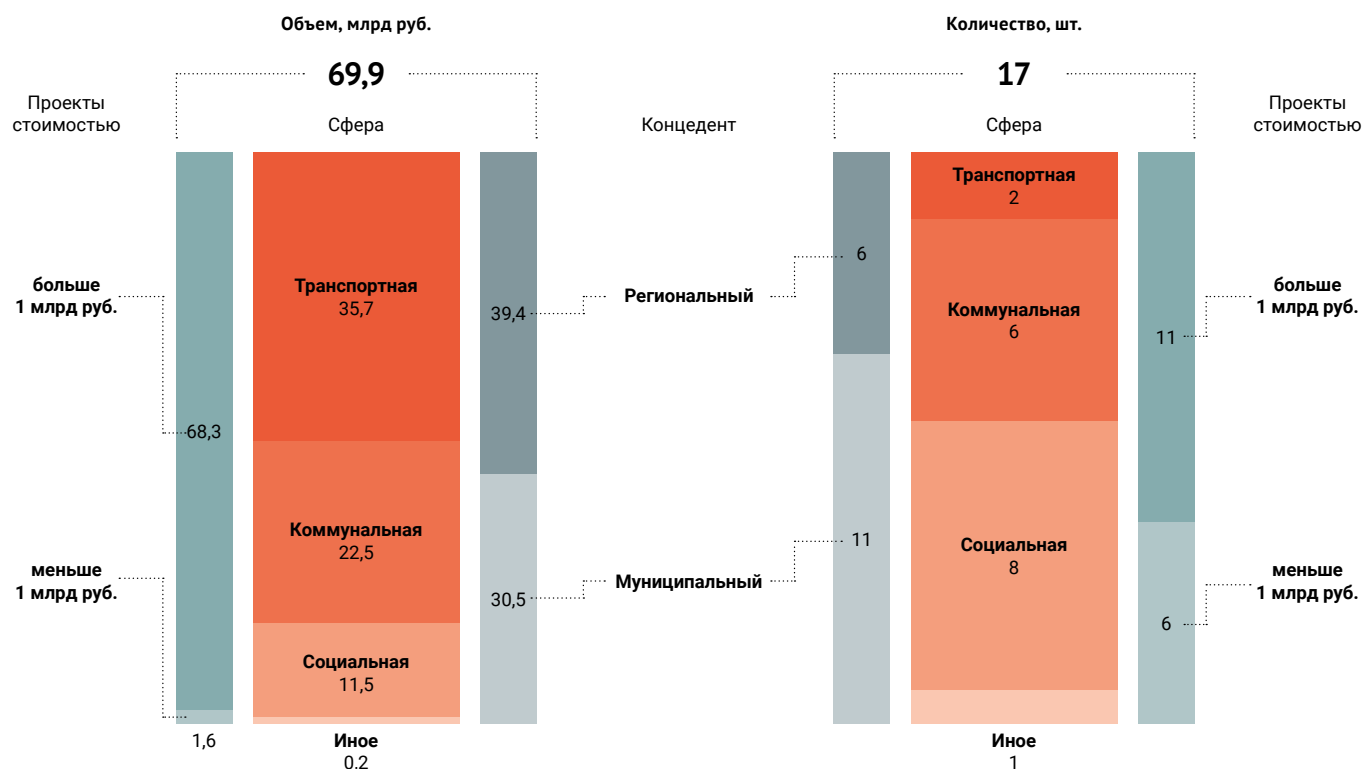
Какие проекты определяли рынок. В первом полугодии 2019 года было заключено 17 концессий, из них шесть на региональном и 11 на муниципальном уровнях. Федеральных концессий за это время заключено не было: вышло лишь распоряжение правительства о создании производственно-логистического комплекса «Владивосток», где обозначался 120-дневный срок, в течение которого Минобороны должно было подписать соглашение с проектной компанией, но его окончание выходит за пределы первого полугодия.

По объему соглашений лидировала транспортная сфера (35,7 млрд руб. и два проекта), по количеству — социальная (восемь проектов на общую сумму 11,5 млрд руб., четыре из них — школы).

Всего в первом полугодии концессионные соглашения дороже 100 млн руб. заключили власти и муниципалитеты 11 регионов, причем наибольшее число — четыре — в Ханты-Мансийском автономном округе.

Самой крупной в первом полугодии 2019 года стала концессия на строительство мостового перехода через Калининградский залив с объемом инвестиций 35 млрд руб. Проект реализует «Десятая концессионная компания», входящая в группу «ВИС» и выступившая с частной концессионной инициативой. Группа рассчитывает привлечь около 15 млрд руб. собственного и заемного капитала, а оставшуюся часть составят бюджетные средства. Срок соглашения — 28 лет и три месяца, из которых 23 года займет эксплуатация.

Рисунок 2. Какие концессии заключали в первом полугодии 2019 года?



Источник: данные компаний, порталов органов власти, расчеты и анализ InfraONE Research

В июне стало известно о первом финансовом закрытии в сфере портовой инфраструктуры: в рамках концессионного соглашения по строительству угольного терминала «Лавна» в Мурманской области. Газпромбанк обязался предоставить проекту финансирование с лимитом свыше 30 млрд руб.

Несмотря на то, что 115-ФЗ еще с начала 2017 года допускает заключение соглашений в отношении сельскохозяйственных объектов, первую подобную концессию — касающуюся реконструкции молочной фермы в Самарской области — заключили лишь в 2019 году. Впрочем, из-за небольшого объема (он составлял 150 млн руб.) подобные проекты пока интересны лишь небольшим локальным игрокам.

Еще одним проектом, который может быть впоследствии тиражирован, является строительство региональных железнодорожных путей необщего пользования, концессионером в которых выступает РЖД. Первое такое соглашение было заключено в феврале в Калужской области с объемом инвестиций 660 млн руб., аналогичный опыт хотят воспроизвести в Тольятти (Самарская область).

Мы ожидаем, что рынок продолжит открывать новые для себя сферы и во втором полугодии: может быть заключено первое концессионное соглашение по строительству канатной дороги в Москве. Высоки также шансы запуска одной или нескольких федеральных концессий в транспортной сфере, касающихся аэропортовой или автодорожной инфраструктуры (например, может быть выбран концессионер для АСВГК или проведен конкурс по обходу Тольятти с мостом через Волгу).

Вероятно также усиление работы над концессионными проектами в ИТ-сфере, но их массового появления мы пока не ждем из-за того, что инвесторы и заинтересованные ведомства пока только изучают такие возможности.

Проекты и перспективы. По нашей консервативной оценке, во втором полугодии 2019 года могут быть заключены соглашения на общую сумму около 95 млрд руб. (т.е. на большую, чем в первой половине года). Эта оценка учитывает проекты с самым высоким потенциалом запуска, ранее вошедшие в составленный нами *«Национальный перечень перспективных проектов»*. От подписания их отделяет либо ожидаемое в самое ближайшее время объявление конкурса, либо подведение итогов.

Оптимистичная оценка предполагает, что общая сумма инвестиций во втором полугодии может превысить 300-350 млрд руб. Такое произойдет, если, например, до конца года будут заключены соглашения по одному или нескольким давно ожидаемым рынком проектам — АСВГК, аэропортам «Домодедово» и «Внуково», новым ПЛК, обходу Тольятти с мостом через Волгу и т.д., не говоря уже о менее крупных проектах (см. таблицу 1). Но вероятность того, что большинство из этих проектов запустятся одновременно, невысока.

Впрочем, даже в случае реализации планов по оптимистичному сценарию, общий объем рынка в 2019 году не достигнет объемов прошлогоднего (порядка 540 млрд руб.). Скорее всего, он будет на уровне 2016-2017 годов — 225-270 млрд руб. — или даже ниже. Однако эффект низкой базы и заметного числа отложенных проектов могут в 2020 году обеспечить скачок, аналогичный тому, что случился после выборов.

Таблица 1. Топ-10 проектов, имеющих высокие шансы на запуск до конца 2019 года

Проект	Объем инвестиций, млрд руб.	Претендент	Концедент	Номер в национальном перечне перспективных проектов*
1 Развитие инфраструктуры аэропорта «Домодедово»	199,7	«Международный аэропорт «Домодедово»	Росавиация	5
2 Создание сухогрузного района морского порта Тамань	171	Несколько групп инвесторов	Росморречфлот	6
3 Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу	130	«Обход Тольятти»	Правительство Самарской области	8
4 Создание федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля	63-64**	«РТ-Инвест Транспортные Системы», «Ростелеком»	Росавтодор	12
5 Строительство автодороги Сатка – Миасс, Челябинская область	52,1	Есть потенциальный инвестор	-	15
6 Создание трамвайной сети по маршруту станция метро «Купчино» – поселок Шушары – Славянка в Санкт-Петербурге	40	«БалтНедвижСервис»	Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга	17
7 Развитие инфраструктуры аэропорта «Внуково»	32,3	«Международный аэропорт «Внуково»	Росавиация	21
8 Модернизация объектов водоснабжения и водоотведения в Белгородской области	17	«Белводоканал»	Департамент жилищно-коммунального хозяйства Белгородской области	32
9 Создание Камчатской краевой больницы***	11,7	«Камчатка-Мединвест»	Министерство здравоохранения Камчатского края	39
10 Строительство канатной дороги между станциями «Сходненская» и «Речной вокзал» в Москве	3,2	На этапе ЧКИ было пять претендентов, после первого этапа объявленного в мае конкурса за реализацию борются два консорциума	Департамент города Москвы по конкурентной политике	61

* По объему инвестиций.

** Оценка InfraONE Research на основании данных о плате концедента.

*** Итоги конкурса подведены, но коммерческое закрытие проекта пока не случилось.

Источник: данные порталов региональных органов власти, СМИ, анализ и оценка InfraONE Research

Подробнее о проектах, которые могут быть реализованы в российских регионах в ближайшие три года, и их потенциале запуска читайте в аналитическом обзоре InfraONE Research «Национальный перечень перспективных проектов».

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