

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	2881,19	↑2,1%	S&P Global Infrastructure	2063,85	↓1,3%	S&P Green Bond Index	138,68	↑0,04%
MSCI EM	896,89	↓0,3%	S&P EM Infrastructure	1514,05	↓0,7%			
MSCI Russia	566,35	↑4,9%	S&P High Income Infrastructure	1007,82	↑3,6%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (7 мая 2020 года). Данные о динамике индекса за период с 20 апреля по 7 мая 2020 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Weekly #9 2020

Инвестиции в инфраструктуру: сколько потеряет отрасль после двух месяцев самоизоляции?

Режим самоизоляции для борьбы с распространением коронавирусной инфекции может затянуться в России до конца мая. Поскольку снимать его будут постепенно, последствия ограничений будут влиять на инфраструктуру еще долго: в ряде секторов выручка будет понижена не меньше месяца.

В прошлый раз мы оценили возможные потери в выручке для инфраструктурных компаний до конца апреля (подробнее см. [InfraOne Research Weekly 2020 #7](#)). В этот раз мы дали такую же оценку до конца мая.

Что изменилось за это время в инфраструктурных отраслях? На какие из них ограничения по-прежнему не влияют? Появились ли новые пострадавшие и «выигравшие» от режима самоизоляции сферы?

- Потери в доходах российских компаний, работающих с инфраструктурой, к 31 мая могут достичь 818 млрд руб. даже с учетом снятия части ограничений. В среднем это 13% от годовой выручки компаний.
- Наиболее пострадавший сектор – транспортная инфраструктура. На нее до конца мая придется 519 млрд руб. упущенных доходов. Доля воздушных перевозок в транспортных потерях выросла (с 58% до 62%), так как для них ограничения могут продлиться дольше всего. Суммарно гражданская авиация до конца мая может недосчитаться более 322 млрд руб.: из них 51 млрд руб. – это недополученная выручка аэропортов и 271 млрд руб. – авиакомпаний.
- Среди новых теряющих в доходах компаний – организации в сфере речного транспорта. Их выручка в мае просядет более чем на 3 млрд руб. Но в основном это объясняется отсутствием туристов. Грузоперевозки если и будут снижаться, то по причинам, не связанным с ограничениями.

- Социальная инфраструктура до конца весны может лишиться 205 млрд руб. доходов. Ситуация в этой сфере еще более критическая, чем в транспорте, поскольку многие компании теряют до 95–100% ежемесячной выручки и ограничения здесь могут не сняты до июня-июля.
- Дополнительная выручка, которую получит телекоммуникационный и ИТ-сектор (66 млрд руб. до конца весны), пока превышает упущенные из-за самоизоляции населения доходы (например, от международного роуминга). Впрочем, отрасли вскоре понадобятся дополнительные инвестиции в развитие высокоскоростного интернета и строительство центров обработки данных.
- Увеличения инвестиций потребует и медицинская инфраструктура. По нашей оценке, наиболее остро нуждаются в ней регионы с наибольшим числом госпитализированных и с высокой долей летальных исходов среди заболевших. Но, вероятнее всего, после пандемии модернизация медицинской инфраструктуры затронет все субъекты федерации.
- В новом перечне системообразующих компаний из 1,2 тыс. предприятий почти треть можно отнести к инфраструктурным. Месяц назад их доля была около 20%. Позитивным сигналом можно считать не только рост числа представителей отрасли, по которым будет оцениваться ее состояние, но и то, что в новый список попали предприятия из смежных секторов (например, производители стройматериалов).

Как мы оценивали потери инфраструктуры от пандемии COVID-19

Мы оценили возможные потери различных видов инфраструктуры из-за ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса на территории России. В таблице 1 приведен прогноз потерь на 31 мая 2020 года, сделанный с учетом возможного снятия ряда ограничений.

Объемы годовой выручки в каждой отрасли мы оценили на основе данных о профильных компаниях за 2018 год в системе СПАРК. Объемы рынков на 2019 год и прогноз на 2020-й были рассчитаны с учетом более актуальной информации от отраслевых министерств, ассоциаций и самих компаний.

Источниками информации о падении или росте спроса служили официальные публикации федеральных и региональных властей, сообщения отраслевых компаний и ассоциаций.

Точкой отсчета потерь в каждом случае выступало начало приостановки или существенного ограничения деятельности конкретной отрасли. Если деятельность не ограничивалась и не приостанавливалась, но на работу профильных компаний заметно влиял режим самоизоляции, то «отсчет» потерь мы вели с момента его введения и до предполагаемого снятия.

Объекты спортивной, образовательной, культурной и других видов социальной инфраструктуры были закрыты для массового посещения и использования с середины марта 2020 года. Мы полагаем, что до конца мая большинство этих объектов не откроют.

В случаях с железнодорожными и воздушными пассажирскими перевозками мы учитывали закрытие международного сообщения и введение режима самоизоляции в большинстве российских регионов, из-за которого снизился спрос на поездки внутри страны.

В своем прогнозе до 31 мая мы исходим из того, что международное сообщение по-прежнему будет закрыто, а сильного роста числа поездок между регионами не случится: вероятные послабления в менее пострадавших регионах страны будут сдерживаться очагами заболеваний в других.

Наши более ранние прогнозы для энергетической сферы были скорректированы с учетом оперативных данных по итогам апреля. Для оценки выручки морских портов мы исходили из общих тенденций, складывавшихся в отрасли в уже пострадавших от пандемии и имеющих торговые отношения с Россией странами, а также в смежных железнодорожных перевозках.

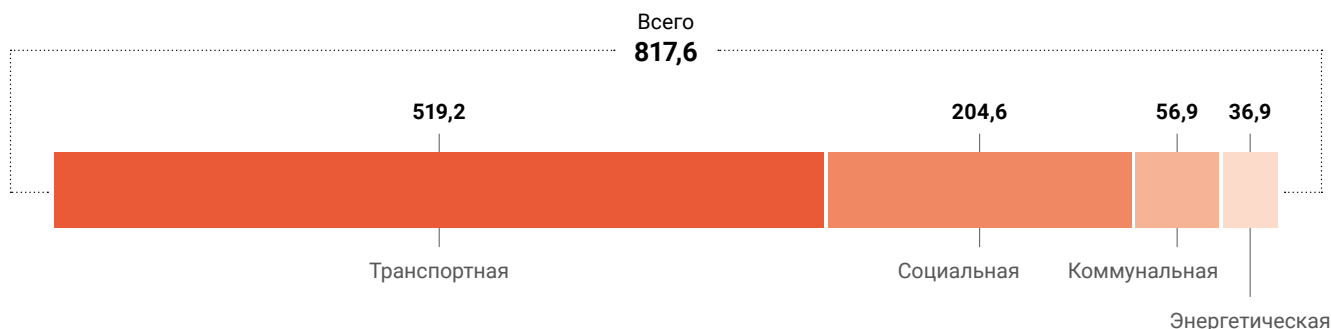
К отраслям, нейтральным к пандемии, мы относили те из них, где выручка вследствие ограничений уменьшается или увеличивается незначительно (на 1–2%).

Рассчитанные нами потери показывают возможный масштаб упущенных отраслевых доходов до 31 мая включительно.

Инфраструктура, которая теряет доходы. По нашей оценке, потери в доходах компаний, занимающихся созданием или эксплуатацией инфраструктуры, на 31 мая 2020 мая могут составить почти 818 млрд руб. Порядка 63% из них, или более 519 млрд руб., относятся к транспортной отрасли.

Рисунок 1. Распределение потерь по видам инфраструктуры

млрд руб.



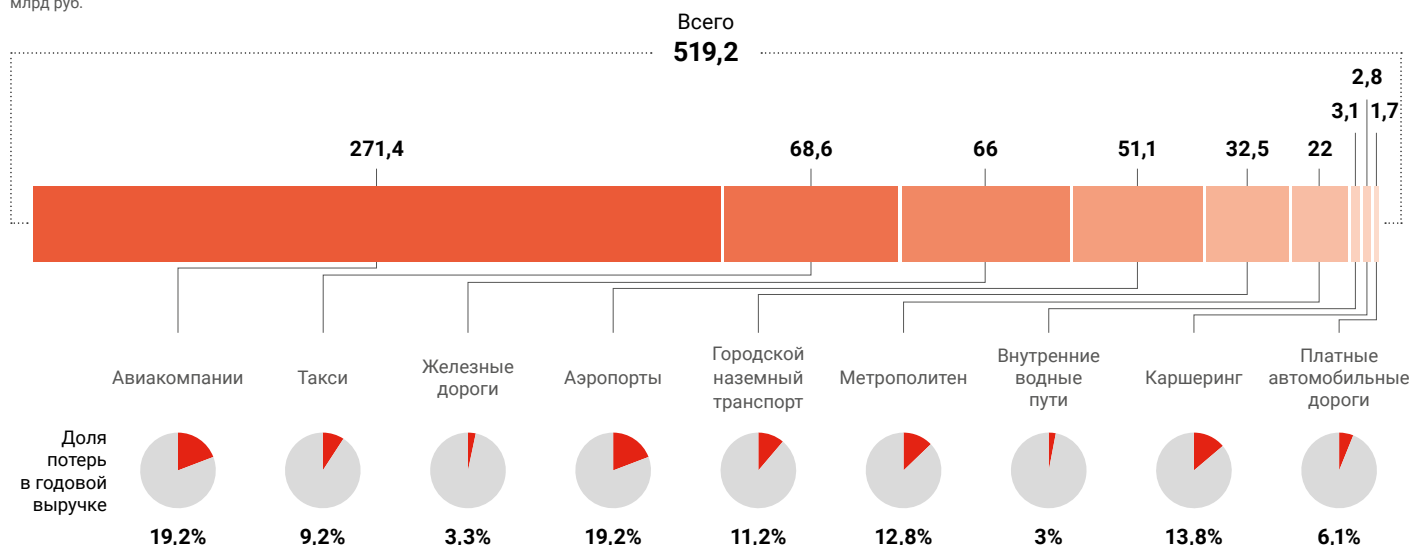
Источник: расчеты InfraOne Research

Более 60% потерь **транспортной инфраструктуры** – в сфере воздушных перевозок. Объем недополученной выручки в ней к началу лета, по нашей оценке, превысит 322 млрд руб.: 51 млрд руб. придется на аэропорты, а более 271 млрд руб. – на авиакомпании.

В апреле падение пассажиропотока составило в среднем 80–85% по многим аэропортам, причем в мае ситуация, скорее всего, будет аналогичной, из-за чего отрасль к концу весны недосчитается 41–42 млн пассажиров (для сравнения, по данным Росавиации, общий пассажиропоток в марте – мае 2019 года составил около 50,5 млн человек). К 1 июня потери авиакомпаний и аэропортов от пандемии и ее последствий, по нашей оценке, могут составить до 20% их годовой выручки.

Рисунок 2. Распределение потерь в транспортной инфраструктуре

млрд руб.



Источник: расчеты InfraOne Research

Даже при благоприятном развитии событий ситуация в отрасли начнет меняться не раньше июня, а международные перевозки откроют не раньше июля-августа. Поэтому восстановление прежнего уровня трафика до конца года, вероятнее всего, не произойдет.

Потери в выручке городского транспорта до начала июня, по нашей оценке, составят около 126 млрд руб. даже при снятии ограничений в наиболее безопасных с точки зрения заражения коронавирусом городах и регионах (подробнее см. «Распространение коронавируса и инфраструктура»). Но почти 54% этой суммы (до 69 млрд руб.) придется на сферу такси, которая из-за сокращения числа пассажиров «переключилась» на доставку товаров, и, тем самым, частично компенсирует выпадающие доходы.

Наиболее пострадавшей сферой в городском транспорте – по относительным потерям (около 14% от годовой выручки) – может оказаться каршеринг, закрытый в Москве и Санкт-Петербурге в середине апреля (деятельность остальных видов транспорта в большинстве регионов напрямую не ограничивалась). Вероятнее всего, перед возобновлением работы сервиса санитарные требования в отношении него ужесточат, но спрос на этот вид транспорта может восстановиться за считанные недели.

Потери железнодорожной отрасли к концу мая превысят потери городского наземного и подземного транспорта (метро, автобусы, троллейбусы и трамваи): 66 млрд руб. против 55 млрд руб.

Новой пострадавшей от пандемии сферой в мае, по нашей оценке, будут речные пассажирские перевозки. Наибольшие потери понесут круизный и прогулочный сегменты, но выручка также уменьшится и в «обычном» речном транспорте: суммарно потери в мае могут составить 3,1 млрд руб. В меньшей степени ограничениями в результате пандемии пока будут задеты речные грузоперевозки. Падение в них наблюдается последние несколько лет и связано с перераспределением грузопотоков в пользу других видов транспорта.

Ниже, чем ожидалось, оказались в апреле потери доходов в **энергетической инфраструктуре** и, вероятно, та же тенденция сохранится в мае.

Падения потребления, аналогичного по масштабам происходящему в новогодние каникулы (около 9–10% с поправкой на большее число условно «нерабочих» дней), в апреле не случилось, несмотря на закрытие большинства объектов сферы услуг, остановку ряда предприятий и снижения активности в транспортной сфере (уменьшение перевозок электротранспортом и железными дорогами). По данным единого системного оператора, генерация в апреле снизилась лишь на 3,9%, а потребление – на 2,9%.

В европейских странах в период действия ограничений энергопотребление падало значительно: например, в Германии в апреле снижение составило около 10% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а в одной из наиболее пострадавших из-за коронавируса стран – Италии – около 25%.

По нашей оценке, при таком развитии событий общие потери отрасли до начала лета составят «лишь» 37 млрд руб. Сумма не станет критической для энергетики, однако дальнейшее состояние сферы зависит от того, как будет развиваться ситуация в других секторах экономики. Поэтому пандемия может отразиться на объемах необходимых инвестиций. Но пока известно только о сдвиге сроков утверждения федеральных и региональных планов по развитию отрасли.

По данным Росморречфлота, объем перевозок грузов внутренним водным транспортом по итогам 2019 года составил 108,2 млн тонн, снизившись на 7,1% по сравнению с 2018 годом. Основой причиной стало уменьшение объемов перевозок строительных грузов и зерна (их стали больше перевозить железные дороги). При этом в районы Крайнего Севера грузопоток, наоборот, незначительно вырос – на 3%, до 18,4 млн тонн.

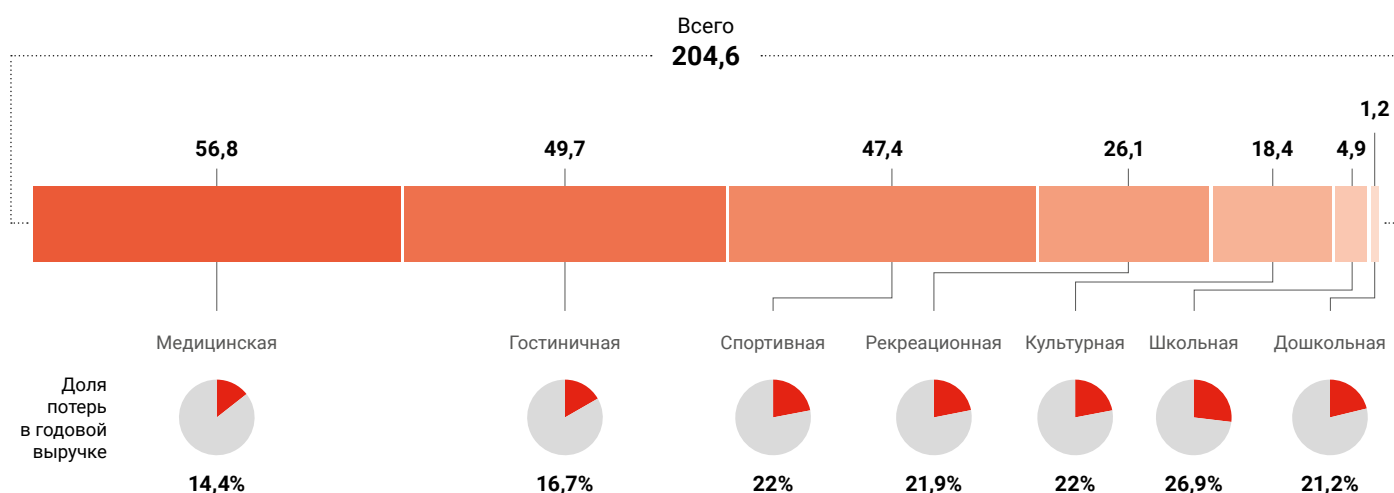
Более чем двухмесячное закрытие большинства учреждений **социальной инфраструктуры** приведет к тому, что их потери в доходах до 31 мая могут составить почти 205 млрд руб. В отличие от авиаперевозок, ситуация здесь еще более критическая, поскольку снижение месячной выручки у ряда компаний достигает почти 100%.

Даже в случае ослабления ограничений компании этой сферы, в мае заметных улучшений не почувствуют. Доступ к образовательной, спортивной, «культурной» и рекреационной инфраструктуре, по всей вероятности, откроют в последнюю очередь и не раньше июня-июля.

Небольшое увеличение выручки во второй половине мая возможно у организаций, работающих в сфере «неэкстренных» медицинских услуг (например, стоматологии), поскольку эти объекты могут начать открывать уже в этом месяце, а также в гостиничной инфраструктуре, которая хоть и не была закрыта, но сталкивалась с последствиями режима самоизоляции. Впрочем, и этот рост доходов не сможет компенсировать понесенные месячные потери.

Рисунок 3. Распределение потерь в социальной инфраструктуре

млрд руб.



Источник: расчеты InfraOne Research

В **коммунальной инфраструктуре** основными «генераторами» потерь продолжают выступать компании, работающие в водоснабжении и водоотведении, а также в сфере обращения с отходами. По нашей оценке, общий объем упущенных доходов здесь к концу мая достигнет 57 млрд руб.

Это по-прежнему вызвано изменением спроса: его снижением со стороны коммерческого сектора и остановленных предприятий и увеличением потребления населением. При этом на май мы закладываем начало возврата к более привычной модели спроса, поскольку часть предприятий начнет работать.

В реальности данные по потерям в коммунальной отрасли могут оказаться заметно выше, поскольку она сталкивается с ростом неплатежей, что связано и с экономическим положением пользователей, и с тем, что в апреле правительство отменило пени за несвоевременную оплату услуг ЖКХ вплоть до начала 2021 года.

Таблица 1. Инфраструктурные отрасли, несущие потери в выручке из-за пандемии и ее последствий

Вид инфраструктуры	Отрасль	Объем потерь с момента введения ограничений и до 31 мая, млрд руб.	Доля потерь в объеме годовой выручки отрасли*, %	Причины снижения доходов
Транспортная	Аэропорты	51,1	19,2%	Снижение внутреннего и внешнего пассажиропотока, приостановка авиасообщения с зарубежными странами, введение режима самоизоляции в большинстве российских регионов
	Авиакомпании	271,4	19,2%	
	Железные дороги	66	3,3%	Уменьшение пассажиропотока на рейсах пригородного и дальнего следования (закрытие многих маршрутов) из-за режима самоизоляции, снижение грузопотока
	Внутренние водные пути	3,1	3%	Снижение объемов туристических и круизных пассажирских перевозок по сравнению с прошлым годом из-за самоизоляции. Ограничения в отношении грузоперевозок, вероятно, будут иметь минимальное влияние
	Платные автодороги	1,7	6,1%	Падение трафика на платных магистралях из-за режима самоизоляции
	Метрополитен	22	12,8%	Уменьшение пассажиропотока (сначала из-за перевода части сотрудников на удаленную работу, затем из-за самоизоляции населения)
	Городской наземный транспорт	32,5	11,2%	
	Такси**	68,6	9,2%	
	Каршеринг	2,8	13,8%	
Энергетическая	Генерация и распределение	36,9	0,6%	Снижение спроса: часть компаний и производств закрылась и/или снизила энергопотребление, а у населения оно хоть и увеличивается, но все же не компенсирует это падение
Социальная	Спортивная	47,4	22%	Полное закрытие организаций сферы
	Культурная	18,4	22%	
	Рекреационная	26,1	22%	
	Дошкольная	1,2	21,2%	
	Гостиничная	49,7	16,7%	Существенное падение туристического потока из-за закрытия сообщения с другими странами и введения режима самоизоляции
	Медицинская	56,8	14,4%	Снижение количества пользователей платных услуг в государственных клиниках и клиентов частных клиник, которые не оказывают экстренную помощь (стоматология, офтальмология, общая практика, пластическая хирургия и т.д.)
	Школьная	4,9	27%	Возможный уход учеников из частных школ, снижение уровня пользования платными кружками (расходы на поддержку государственных школ вне зависимости от каникул и нерабочих дней уже заложены в бюджете)
Коммунальная	Водоснабжение и водоотведение	39,6	7,6%	Перераспределение спроса при увеличении потребления воды населением и более заметном снижении ее использования организациями
	Обращение с твердыми бытовыми отходами**	17,3	9,6%	Падение собираемости платежей со стороны компаний, вынужденных уйти на «длинные выходные». Основное производство отходов переместилось в спальные районы
Итого	Транспортная	519,2		* За общую выручку отрасли принималась ее прогнозная величина на 2020 год без учета влияния пандемии коронавируса. ** Доля «серого» сегмента в отрасли существенна, что затрудняет окончательную оценку.
	Энергетическая	36,9		
	Социальная	204,6		
	Коммунальная	56,9		
Всего		817,6		

Источник: данные правительства, Росстата, СПАРК, профильных органов власти и компаний, анализ и расчеты InfraOne Research

Инфраструктура, «нейтральная» к ограничениям. В *транспортной сфере* почти нечувствительной к ограничениям, на наш взгляд, продолжит оставаться автомобильная логистика. Объем перевозок между регионами и внутри них пока значительно не снижается, меняется лишь структура товаров, которые необходимо доставить.

Подтверждением этому могут служить данные системы взимания платы с большегрузов «Платон». Объем сборов с 15 марта по 15 апреля 2020 года составил 2,5 млрд руб. – столько же, сколько за месяц до этого (с 15 февраля по 15 марта). Данные по оплаченному владельцами километражу, имеющиеся в публичном доступе, показывают его сокращение за месяц менее чем на 2%.

Вероятнее всего, нейтральным по итогам второй половины марта – конца мая будет влияние ограничений на выручку в морских портах. Несмотря на рост погрузки в марте (почти на 6%), в апреле на сфере может отразиться снижение грузоперевозок по железной дороге и режим самоизоляции, вынуждающий уменьшать количество обслуживающих отправку и прием грузов сотрудников.

Таблица 2. Инфраструктурные отрасли с нейтральной динамикой выручки во время пандемии

Нейтральность влияния ограничений оценена до конца мая.

Вид инфраструктуры	Отрасль	Причины «нейтральности»
Транспортная	Морские порты	По итогам первого квартала 2020 года сфера показала незначительный рост. Дальнейшая динамика будет связана с открытием портов в других странах, экономической ситуацией в России и мире, а также будет зависеть от поставок со стороны железнодорожников (грузоперевозки у которых снижаются).
	Логистика	Пока существенного снижения выручки работающих в сфере грузоперевозок компаний не происходит из-за того, что падение спроса на одни товары компенсируется увеличением спроса на другие. Но дальнейшая динамика выручки будет тесно связана с экономическими возможностями конечных потребителей и продолжительностью объявленного режима самоизоляции.
Энергетическая	Альтернативные источники энергии	Выручка здесь больше зависит от погоды и сложившегося спроса. Часто такие объекты строятся там, где нет возможности подключиться к «традиционным» источникам энергии либо отсутствуют крупные промышленные потребители. А значит, влияние перераспределения спроса на выручку здесь минимально.
Социальная	Вузы и колледжи	На выручке частных и государственных учебных заведений, имеющих программы платного обучения, ограничения пока сильно не скажутся. Это связано с особенностями внесения средств (за семестр вперед). Потенциально могут пострадать курсы повышения квалификации, где услуги оказываются в течение более короткого времени. Более серьезные последствия возможны, если борьба с пандемией затянется до осени. Это может повлиять на объем контрактов на обучение, заключенных с новыми студентами и учащимися, из-за снижения платежеспособности населения.
Коммунальная	Теплоснабжение	Наибольшее влияние на отраслевые доходы оказывает погода в конкретном месяце. Выручка компаний также зависит от того, по какой модели собираются платежи с населения: по факту оказания услуг или распределяются равномерно в течение года. Во втором случае, как и в других коммунальных услугах, высок риск неплатежей.
Телекоммуникационная	Телематика («Платон» и системы фотовидеофиксации)	Экономика таких проектов, как правило, не привязана к объему собираемых платежей. Даже если сборы (или для систем фотовидеофиксации – штрафы) падают, компании получают установленные концессионными соглашениями выплаты. В случае «Платона» сборы вряд ли значительно снизятся, поскольку объем перевозок фурами остается относительно стабильным.
	Стационарная связь (без предоставления интернет-услуг)	Некоторое увеличение числа пользователей стационарной связью во время самоизоляции, на наш взгляд, по итогам года будет компенсировано продолжающимся спадом спроса в этой сфере. Ежегодно количество отказов от этой услуги растет, а бизнес все чаще предпочитает использовать вместо стационарной связи корпоративные решения на базе IP-телефонии.

Источник: данные правительства, Росстата, СПАРК, профильных органов власти и компаний, анализ и расчеты InfraOne Research

В коммунальной сфере относительно стабильным, по нашей оценке, останется теплоснабжение. В тех регионах, где оплата услуг происходит по факту их получения (а не распределена равномерно по всему году), риск увеличения неплатежей может не сыграть по крайней мере до наступления следующего отопительного сезона, то есть примерно до октября.

Выручка может остаться прежней в секторе телекоммуникации у компаний, обеспечивающих стационарную связь без подключения интернета, а также систем фото- и видеофиксации, поскольку они не привязаны к объемам собранных штрафов.

Инфраструктура, которая получает доходы. В условиях коронавирусных ограничений «выигрывают» компании из телекоммуникационного сектора и информационных технологий.

Подробнее о том, как изменится инфраструктура после коронавируса, читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research «Поствирусная инфраструктура: десять трендов».

По нашей оценке, необходимость удаленной работы, дистанционного обучения, а также коммуникации в условиях самоизоляции обеспечат им дополнительные доходы в объеме 66 млрд руб. к концу мая, или добавят в среднем около 20–25% к месячной выручке. Основная часть средств приходится на мобильную связь и широкополосный доступ в интернет (почти 59 млрд руб.).

Размер дополнительной выручки превышает объем упущенных мобильными компаниями доходов от международного роуминга, которые за два месяца, по нашим расчетам, составили бы около 5 млрд руб.

Спрос на услуги отрасли может начать снижаться после снятия первых ограничений, но свой вклад в выручку начнут вносить такие способы привлечения потребителей, как, например, платные подписки с льготным сроком пользования. Кроме того, многие компании и ведомства в своих дальнейших планах будут делать ставку на цифровизацию и развитие «умных технологий», либо пытаться развивать отрасль в регионе до минимально необходимого уровня.

Нагрузка на телекоммуникации потребует инвестиций в соответствующую инфраструктуру: строительство центров обработки данных и вышек сотовой связи. Во многих странах мира это станет одним из трендов развития инфраструктуры после пандемии.

Таблица 3. Инфраструктурные отрасли с положительной динамикой выручки во время пандемии

Вид инфраструктуры	Отрасль	Объем дополнительных доходов с момента введения ограничений и до 31 мая, млрд руб.	Доля дополнительного дохода в объеме годовой выручки отрасли*, %	Причины положительной динамики
Телекоммуникационная и ИТ	Мобильная связь	48,1	4,8%	Увеличение числа людей, работающих удаленно, а также введение режима самоизоляции.
	Широкополосный доступ в интернет	11,5	5,7%	
	Онлайн-сервисы (доставки продуктов, показа фильмов и т.д.)	5,4	9,6%	
	Центры обработки данных	1,4	4,1%	Увеличение нагрузки в связи с общим ростом интернет-трафика и более активным использованием ИТ-сферы в целом (в том числе для целей видеонаблюдения и онлайн-конференций).
Всего	66,3			

* За общую выручку отрасли принималась ее прогнозная величина на 2020 год без учета влияния коронавируса.

Источник: данные СПАРК, профильных органов власти и компаний, анализ и расчеты InfraOne Research

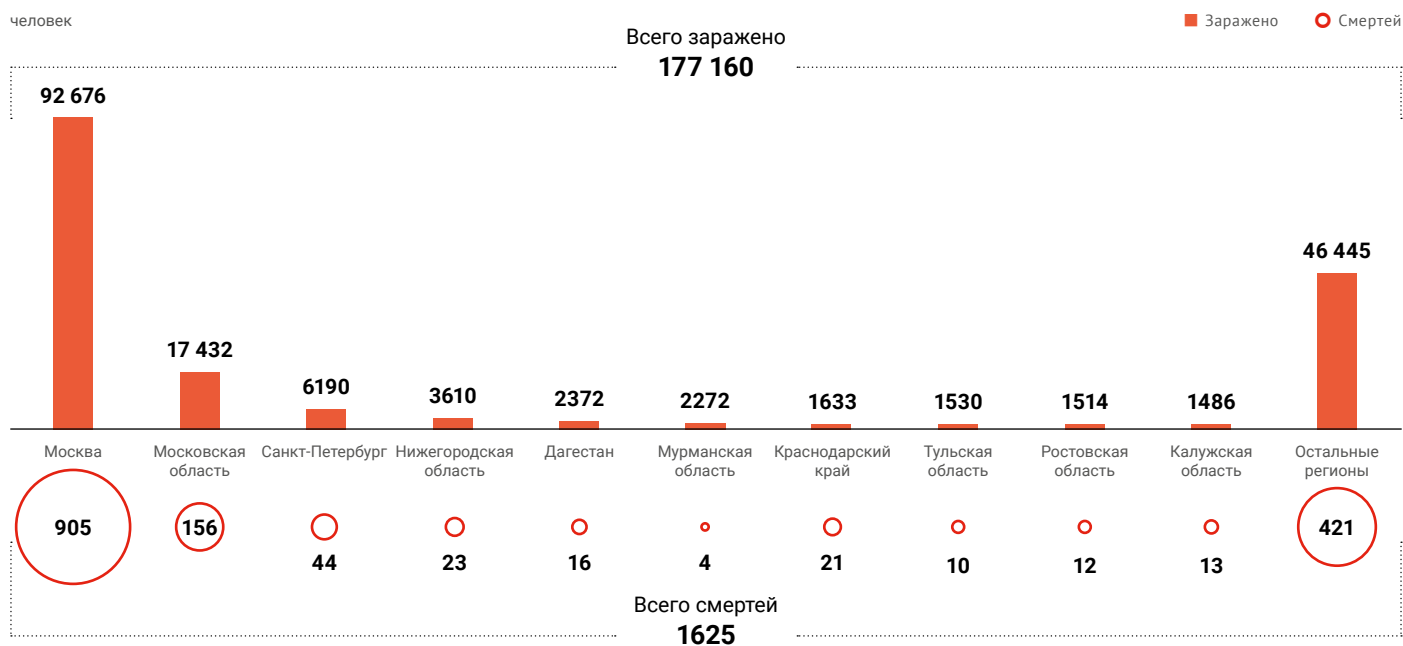
Распространение коронавируса и инфраструктура. По данным оперативного штаба на 7 мая, в России было зафиксировано 177 160 случаев заболевания коронавирусной инфекцией во всех регионах страны и 1625 летальных исходов.

Наиболее сложная ситуация с распространением инфекции (свыше 1 тыс. заболевших) наблюдается в 24 регионах, где проживает более 46% жителей страны. Это Москва, Московская, Калужская, Брянская, Тульская, Курская, Тамбовская, Владимирская, Рязанская, Нижегородская, Ростовская, Ленинградская, Мурманская, Свердловская области, Краснодарский край, Санкт-Петербург, Северная Осетия, Кабардино-Балкария, Ингушетия, Дагестан, Башкирия, Татарстан, Мордовия и Ямало-Ненецкий автономный округ. На эти регионы приходится более 83% всех заболевших.

Почти все субъекты федерации (за исключением ЯНАО и Свердловской области, последняя – частично) находятся в европейской части России. Выход из самоизоляции в этих регионах будет тесно связан с темпами роста числа заболевших и выходом на так называемое плато.

Рисунок 4. Регионы с наибольшим числом заболевших

Данные на 7 мая 2020 года.



Большая часть регионов находится в промежуточном положении – при быстром снятии ограничений там вероятны вспышки заболеваемости. Поэтому продолжительность локальных режимов самоизоляции (а также длительность перехода от одного этапа к другому) будет также зависеть от других, в том числе соседних субъектов.

Менее 100 заболевших, по данным на 7 мая, официально зафиксировано лишь в шести регионах: Ненецком и Чукотском автономном округах, Республике Алтай, Туве, Курганской и Сахалинской областях.

Все эти субъекты федерации – приграничные либо заметно отдаленные от европейской части страны. Даже если там сложится благоприятная эпидемиологическая ситуация для выхода из самоизоляции, существенно на общероссийские отраслевые показатели решения местных властей не повлияют: суммарно в этих регионах проживает менее 2 млн человек, или 1,3% населения страны.

После снятия всех ограничений дополнительное развитие медицинской инфраструктуры понадобится не только регионам с большим числом заболевших, но и тем, где наблюдалась высокая доля летальных исходов. К последним (с летальностью свыше 2% от числа заболевших на 7 мая) относятся Ингушетия, Адыгея, Хакасия, Удмуртия, Ставропольский край, Псковская и Иркутская области. Однако, не исключено, что инвестиции в строительство и модернизацию медицинских объектов в течение ближайшего года-двух необходимо будет увеличивать по стране в целом.

Рисунок 5. Регионы с наибольшим числом заболевших на 1 млн жителей

Данные на 7 мая 2020 года.

человек



Источник: данные Роспотребнадзора, Росстата, СМИ

Системообразующие компании и инфраструктура. Новый перечень системообразующих предприятий, предложенный профильными ФОИВами и собранный воедино Минэкономразвития, появился в конце апреля. В него вошла 1151 организация – против 646 в начале апреля.

При таком количестве компаний вновь не обошлось без «повторов»: в новом перечне их девять, поскольку одни и те же предприятия порой вносились разными министерствами и ведомствами.

Мы оценили выручку и чистую прибыль компаний перечня с помощью системы СПАРК, в которой такие данные по большинству организаций доступны за 2018 год (информация за 2019 год будет появляться в течение мая – июня).

У 111 компаний перечня нет данных о выручке, а у 90 – о чистой прибыли. В основном это организации, принадлежащие государству или входящие в состав группы компаний.

У 1,05 тыс. предприятий с известными финансовыми показателями выручка составила 48,5 трлн руб. (или 46,5% ВВП 2018 года). Среди них, по нашей оценке, к инфраструктуре можно отнести 332 организации (или чуть менее трети списка), включая строительные. Их суммарная выручка составила 9,77 трлн руб., или 20% от известной выручки системообразующих организаций.

Чуть менее половины выручки инфраструктурных компаний в списке приходится на транспортный сектор: 147 организаций с суммарной выручкой 4,3 трлн руб. В списке присутствуют также 53 телекоммуникационные компании с суммарной выручкой 2 трлн руб. Энергетическая инфраструктура, по нашей оценке, в списке представлена 29 компаниями (их доход в 2018 году составил 1,6 трлн руб.). На сферу коммунальной и социальной инфраструктуры приходится менее 2,8% выручки, а суммарно не более 275 млрд руб.

Строительный инфраструктурный сектор в выборке представлен почти 70 предприятиями, включая производителей стройматериалов, а их общий объем выручки – 1,58 трлн руб. Это около 42% от соответствующего показателя топ-170 строительных компаний, составленного нами в прошлом году.

Наибольшее число инфраструктурных компаний сосредоточено в Центральном федеральном округе: 150 предприятий с выручкой более 7,17 трлн руб. В Северо-Западном на 52 предприятия приходится 0,94 трлн руб. В Уральском и Приволжском округах выручка инфраструктурных системообразующих предприятий составляет 567 млрд руб. и 542 млрд руб. соответственно, а количество компаний суммарно не превышает 60 штук.

Распределение системообразующих компаний фактически совпадает с распределением населения и очагов заболевания по федеральным округам. Поэтому такие компании в наибольшей степени зависят от введенных ограничений и условий их снятия.

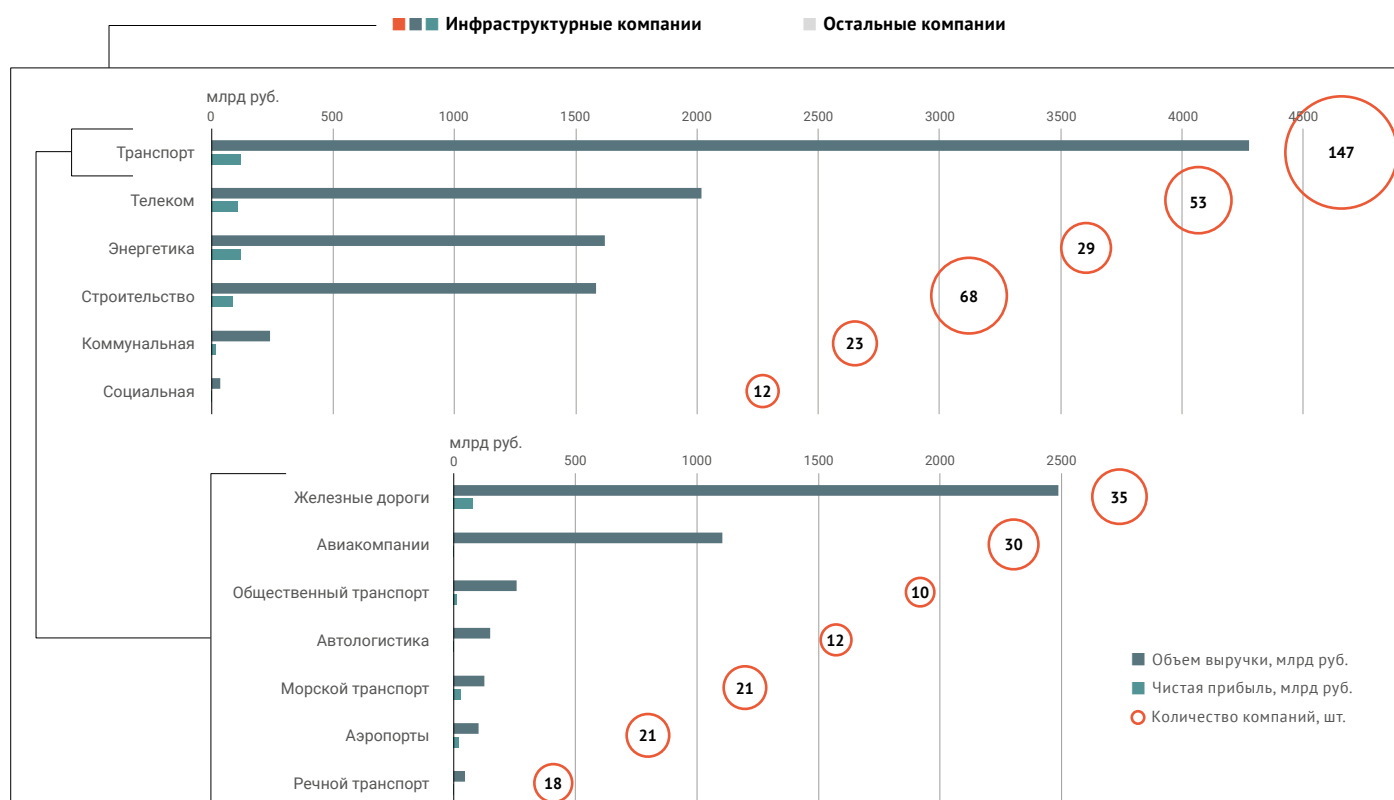
Мы полагаем, что увеличение доли инфраструктурных компаний в подобных списках, а также поддержка смежных отраслей (производителей стройматериалов) – позитивная тенденция. Это повысит точность оценки ситуации в отрасли. Но с другой стороны, может сказаться на объеме возможной поддержки со стороны государства для отдельных компаний.

Подробнее о том, как развивался рынок строительства в России, читайте в аналитическом обзоре *InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру. Строительство 2019»*.

Рисунок 6. Как представлена инфраструктура в списке системообразующих компаний

Из списка исключены повторы, среди инфраструктурных организаций нет данных о выручке 37 компаний и прибыли 29 компаний за 2018 год, из неинфраструктурных – по 74-х и 61-й соответственно.

Количество компаний, шт.	332 (31%)	722 (69%)	1054
Объем выручки, млрд руб.	9772,5 (20%)	38 740,3 (80%)	48 512,8
Чистая прибыль, млрд руб.	451,9	4848,7	5300,6



Источник: данные Минэкономразвития, СПАРК, расчеты и 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