

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3426,92	↑4,4%	S&P Global Infrastructure	2312,48	↑4,8%	S&P Green Bond Index	152,64	↑0,7%
MSCI EM	1127,28	↑3,4%	S&P EM Infrastructure	1490,69	↓2,2%			
MSCI Russia	539,53	↓4,0%	S&P High Income Infrastructure	1094,91	↑1,8%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (19 октября 2020 года). Данные о динамике индекса за период с 21 сентября по 19 октября 2020 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Weekly #20 2020

Инвестиции в инфраструктуру: как изменятся федеральные расходы на отрасль в 2021–2022 годах?

Федеральный бюджет на ближайшие три года утвердят в конце ноября. Если сравнить законопроект о нем, который Госдума рассмотрит в первом чтении в конце октября, с принятым почти год назад «предшественником», становится ясно, что последствия пандемии и экономического кризиса заметно повлияли на планируемые в 2021–2022 годах расходы в инфраструктурной сфере.

Какие национальные проекты могут сильнее всего пострадать от сокращения финансирования? Есть ли среди них выигравшие? Как власти планируют вкладывать в комплексный план в ближайшие годы и сильно ли изменились федеральные расходы на него в сентябре?

- Из основных разделов федерального бюджета, прямо или косвенно связанных с инфраструктурой, в 2021–2022 годах наибольшему сокращению подвергнется финансирование «Охраны окружающей среды» (на 19%, или на 162 млрд руб.). Одновременно государство планирует заметно повысить расходы на «Здравоохранение»: на 5,4%, или на 117 млрд руб. В целом за два года по близким к инфраструктуре разделам бюджета увеличение расходов будет незначительным: на 0,4%, или на 44 млрд руб.
- Федеральное финансирование 12-ти национальных проектов планируют сократить в 2021–2022 годах почти на 10%, или на 440 млрд руб. Причем основное снижение отложено на более поздний срок: в 2021 году запланировано уменьшение на 8,8% (или на 180 млрд руб.), а в 2022 году – уже на 11,2% (или на 259 млрд руб.).
- Лишь у двух национальных проектов в 2021 году ожидается рост финансирования относительно прошлых планов: так, вложения в проект «Культура» планируют увеличить на 6,8% (или на 1,4 млрд руб.), а в «Малое

и среднее предпринимательство» – на 18,7% (или на 8,9 млрд руб.) соответственно. В 2022 году рост ожидается вновь у «Культуры» (на 4,5%, или на 1,1 млрд руб.) и «Безопасных и качественных автомобильных дорог» (на 42,5%, или на 10,2 млрд руб.). Причем федеральные расходы на БКАД, начиная с 2022 года, будут на уровне в четыре раза меньше, чем в 2019–2020 годах (но это планировалось еще при разработке паспорта проекта).

- Сильнее всего от сокращения федеральных вложений в 2021 году пострадает нацпроект «Международная кооперация и экспорт»: его хотят «урезать» на 21,3%, или на 26,4 млрд руб. А в 2022 году существенное уменьшение финансирования коснется двух нацпроектов: «Жилье и городская среда» (почти на 33,5%, или на 63,4 млрд руб.) и «Малое и среднее предпринимательство» (на 30,7%, или на 27 млрд руб.).
- Комплексный план в 2021–2022 годах может недополучить 144,5 млрд руб., или 13,3% от ранее предусмотренного на эти годы объема. Заметнее всего в этот период сократят финансирование «Морских портов России» (на 56% и 43% соответственно). В 2021 году вложения, напротив, увеличат в федеральные проекты «Северный морской путь» (почти на 102%), «Коммуникации между центрами экономического роста» (на 2,6%) и «Европу – Западный Китай» (на 4,9%), а в 2022-м – в «Железнодорожный транспорт и транзит» (почти на 38%).
- Основной способ увеличить расходы на отдельные направления в комплексном плане – перераспределение средств с одних федеральных проектов на другие. На наш взгляд, возместить выпадающее финансирование могла бы реализация инициатив в формате концессий и ГЧП с использованием инструментов проектного финансирования, но для этого в них должны быть готовы участвовать не только инвесторы, но и сами власти.
- Финансирование проектов в рамках майского указа в 2020 году, вопреки ожиданиям рынка, не замедлилось: за три квартала до него доведено 200 млрд руб. против чуть более 149 млрд руб. за тот же период 2019-го. Кроме того, по бюджетному исполнению (порядка 55%) комплексному плану впервые удалось приблизиться к остальным нацпроектам. Чуть хуже в 2020-м выглядит ситуация с БКАД, чье исполнение в январе – сентябре было ниже прошлогоднего показателя за аналогичный период (46% против 56%), но это связано в том числе с ростом плановых расходов.

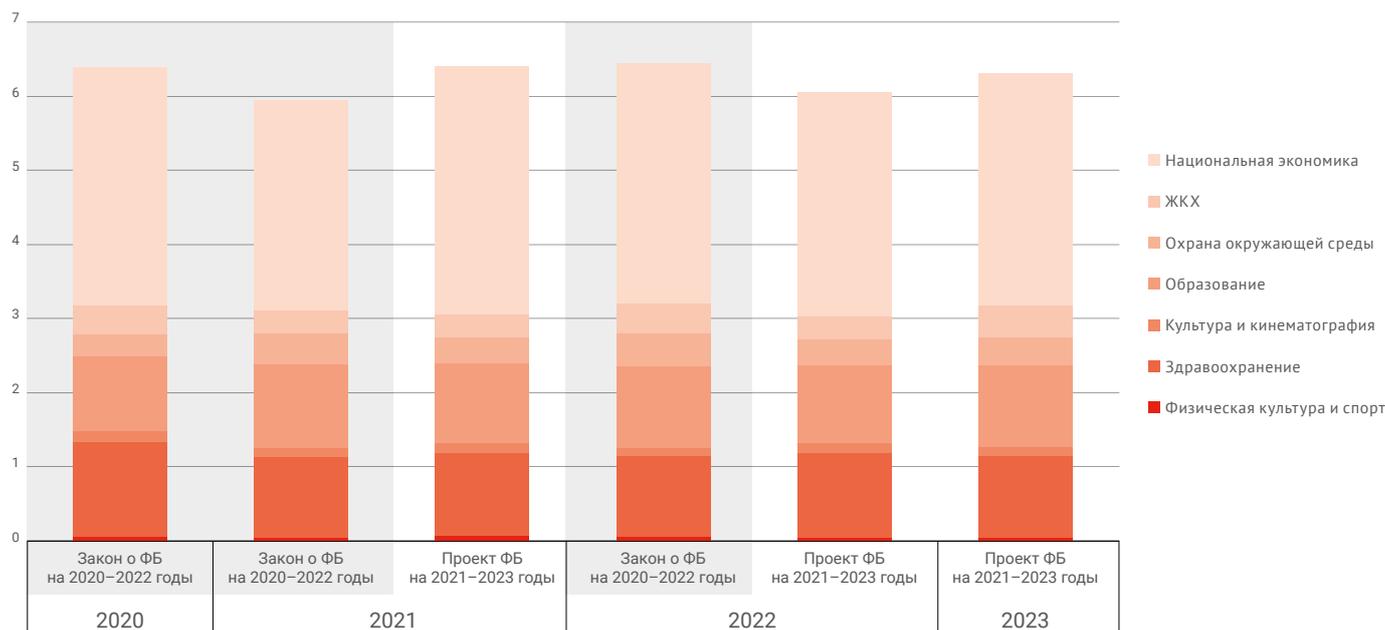
Мы проанализировали изменения планов властей по финансированию основных направлений экономики и национальных проектов, сравнивая законопроект о федеральном бюджете на 2021–2023 годы с принятым законом о бюджете на 2020–2022 годы. Поскольку первый еще не утвержден, данные пока не окончательные, но отражают грядущие тенденции.

Государство пересматривает расходы. В условиях экономического кризиса, вызванного пандемией и низкими ценами на нефть, правительство вынуждено увеличить расходы на фоне снижающихся доходов. Проект федерального бюджета на 2021–2023 год предполагает дефицит в размере 2,75 трлн руб. в 2021 году, а затем 1,25 трлн руб. в 2022-м и 1,4 трлн руб. в 2023-м годах.

Если рассматривать расходы по **основным разделам бюджета**, которые частично или полностью связаны с инфраструктурой, то в 2021 году ожидается их увеличение на 7,6%, или на 449 млрд руб., относительно прошлого закона о федеральном бюджете, а в 2022 году снижение на 6,3%, или на 405 млрд руб. То есть увеличение расходов в сфере за это время относительно ранее запланированных трат ожидается очень незначительным (44 млрд руб., или 0,4%).

Рисунок 1. Пересмотр финансирования разделов федерального бюджета, относящихся к инфраструктуре, в 2021–2023 годах

трлн руб.



Источник: данные закона о федеральном бюджете на 2020–2022 годы, проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы и пояснительной записки к нему

Наибольшее сокращение в 2021 году относительно предыдущих планов властей ожидается у «Охраны окружающей среды»: финансирование раздела хотят сократить на 18,7% (на 77 млрд руб.). Но на 17,2% (на 489 млрд руб.) больше средств, чем предполагалось при утверждении предыдущего бюджета, должно поступить в 2021 году в «Национальную экономику» и на 5,7% (на 60,5 млрд руб.) больше – в «Здравоохранение». Вложения в другие направления, за исключением «Образования» (там ожидается снижение на 3,6%, или на 40,5 млрд руб.), также вырастут на 1–5%.

Заметнее может пострадать от экономического кризиса бюджет на 2022 год. По-прежнему на 19% (или на 84,6 млрд руб.) относительно более ранних планов хотят сократить финансирование раздела «Охрана окружающей среды». Почти на 26,4% (или на 106 млрд руб.) снизят планируемые расходы на ЖКХ. Сокращение финансирования затронет и «Национальную экономику»: расходы на нее рассчитывают уменьшить на 7,2% (или почти на 233 млрд руб.), в том числе за счет сокращения вложений в подраздел «дорожное хозяйство» более чем на 100 млрд руб. Но при этом на 2022 год планируют повысить финансирование направлений «Здравоохранение» (на 5,2%, или на 56,3 млрд руб.).

Что касается планов по финансированию **12-ти национальных проектов**, то вложения в них в 2021–2022 годах будут сокращены почти на 10%, или на 440 млрд руб.: в 2021 году запланировано уменьшение на 8,8% (или на 180 млрд руб.), а в 2022 году – уже на 11,2% (или на 259 млрд руб.).

Только у двух нацпроектов – «Культуры» и «Малого и среднего предпринимательства и поддержки индивидуальной предпринимательской инициативы» – в 2021 году бюджетные расходы планируют увеличить на 6,8% (или 1,4 млрд руб.) и 18,7% (или 8,9 млрд руб.) соответственно. Сильнее всего «просядет» финансирование «Международной кооперации и экспорта»: на 21,3%, или на 26,4 млрд руб.

Инфраструктурный национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» претерпит лишь небольшое сокращение федерального финансирования в 2021 году (на 5,9%, или на 7,3 млрд руб., в том числе за счет уменьшения расходов на интеллектуальные транспортные системы и автоматизацию процессов управления дорожным движением), а в 2022 году объем федерального участия в нем сократится почти в четыре раза – до 23–35 млрд руб. ежегодно. Впрочем, такое сокращение предполагалось при создании паспорта проекта. Основное бремя расходов по нему несут консолидированные региональные бюджеты, но в какую сторону изменится финансирование с их стороны, можно будет судить лишь после принятия последних.

В 2022 году лишь у двух нацпроектов ожидается рост трат относительно запланированных год назад: на 42,5%, или на 10,2 млрд руб., больше по новому проекту бюджета планируют выделить «Безопасным и качественным автомобильным дорогам» и на 4,5%, или на 1,1 млрд руб., хотя повысят финансирование нацпроекту «Культура». Наибольшее сокращение расходов ожидается у нацпроектов «Жилье и городская среда» (почти на 33,5%, или на 63,4 млрд руб.) и «Малое и среднее предпринимательство» (на 30,7%, или 27 млрд руб.).

Комплексный план между сокращением и перераспределением.

На мероприятия **комплексного плана** в 2021 году предполагают потратить 373,4 млрд руб. вместо 404,5 млрд руб., предусмотренных в прошлогоднем бюджете. Несмотря на снижение почти на 7,7%, эта сумма даже больше, чем планируют потратить до конца 2020 года (366 млрд руб.). Но в 2022 году сокращение вложений может быть гораздо существенней: до мероприятий плана рассчитывают довести 562,2 млрд руб., что на 16,8% меньше, чем ожидалось.

Всего в 2021–2022 годах комплексный план может недосчитаться 144,5 млрд руб., или 13,3% средств, предусмотренных на эти годы еще до кризиса.

При этом есть федеральные проекты, которые в новой ситуации выиграли: например, «Северный морской путь». В 2021 году его федеральная поддержка вырастет вдвое, до 58,7 млрд руб., и средства пойдут, в частности, на строительство терминала СПГ «Утренний». Но уже в 2022-м расходы на проект могут уменьшить на 17,7 млрд руб. из-за снижения вложений в строительство Северного широтного хода. Согласно пояснительной записке к законопроекту о федеральном бюджете, эти средства будут «переброшены» в проект «Коммуникации между центрами экономического роста» в качестве субсидии ГК «Автодор» для строительства нового выхода на МКАД с М-7 «Волга» в обход Балашихи и Ногинска. Кроме того, почти на 5% (или 1,2 млрд руб.) больше планируют направить на федеральный проект «Европа – Западный Китай» в 2021 году и сохранить расходы на него в 2022 году.

Наибольшие потери в финансировании понесут федеральные проекты «Морские порты России» и «Внутренние водные пути». На первые в 2021 году потратят на 55% меньше, чем ожидалось, и пониженный почти вдвое объем запланированных средств сохранится в 2022–2023 годах. Под сокращение, в соответствии с пояснительной запиской к законопроекту бюджета на предстоящие три года, попадут расходы на создание автодорожных подходов к портам. Вероятно, часть из них может быть впоследствии построена за счет других федеральных проектов (например, «Коммуникаций между центрами экономического роста») либо за счет привлечения средств частных инвесторов.

Плановые расходы по «Внутренним водным путям» в 2021 году уменьшат почти вдвое: с 53,4 млрд руб. до 30,3 млрд руб. Средства перенаправят на строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае (5,5 млрд руб.) в рамках проекта «Морские порты России», а также на строительство терминала СПГ «Утренний» (7,5 млрд руб.) в рамках «Северного морского пути». Кроме того, часть вырученных денег (7,2 млрд руб.) планируют передать в качестве субсидии ГК «Автодор» на ЦКАД.

В 2022 году также планируют сильно снизить расходы на «Транспортно-логистические центры» (с 4,6 млрд руб. до 2,1 млрд руб., освободившиеся деньги направят на мероприятия в рамках проекта «Коммуникации

между центрами экономического роста») и на «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» (с 70 млрд руб. до 43 млрд руб.).
А дополнительные средства – почти на 38% больше – в 2022 году выделяют федеральному проекту «Железнодорожный транспорт и транзит»: часть из них может пойти на обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (дополнительно 1 млрд руб.). А в 2023 году дополнительно 2,4 млрд руб. пойдут на комплексное развитие Новороссийского транспортного узла.

Мы считаем, что в течение ближайшего года власти так и будут перераспределять средства между «проблемными» проектами и проектами, которые относительно легко запустить и которые способны начать приносить отдачу в короткий срок. Выпадающий объем федеральных средств на инфраструктурные инициативы в рамках майского указа, на наш взгляд, можно было бы возместить с помощью более активного использования инструментов проектного финансирования, однако пока власти предпочитают идти по более привычному пути госзаказа или закупок госкомпаний.

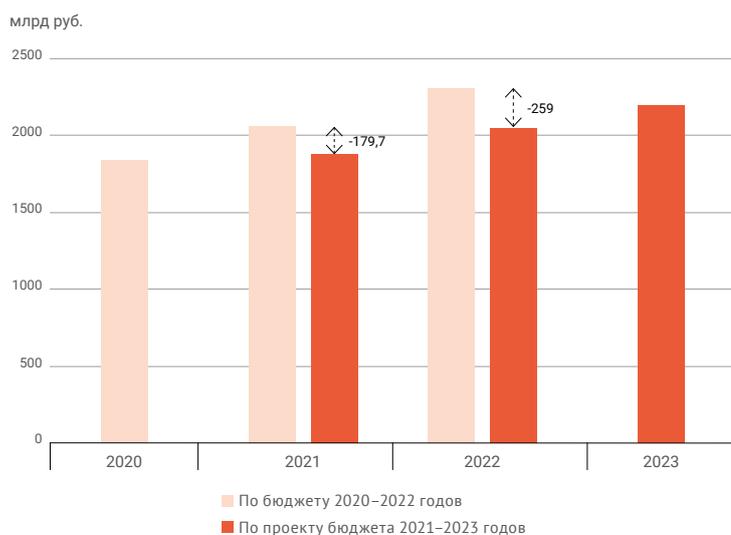
Таблица 1. Как изменится финансирование федеральных проектов комплексного плана

Наименование федерального проекта	Объем средств на 2020 год*, млрд руб.	Объем средств на 2021 год, млрд руб.			Объем средств на 2022 год, млрд руб.			Объем средств на 2023 год, млрд руб.		
		Закон о ФБ на 2020–2022 годы	Проект ФБ на 2021–2023 годы	Сколько добавят/изымут	Закон о ФБ на 2020–2022 годы	Проект ФБ на 2021–2023 годы	Сколько добавят/изымут	Паспорт проекта	Проект ФБ на 2021–2023 годы	Сколько добавят/изымут
«Европа – Западный Китай»	19,7	24,4	25,6	4,9%	137,6	137,6	0%	119,4	127,6	6,8%
«Морские порты России»	41,9	67,8	29,9	-55,9%	35,6	20,4	-42,7%	35,8	18,1	-49,5%
«Северный морской путь»	35,1	29,1	58,7	101,8%	75,3	57,6	-23,5%	32,3	26,6	-17,6%
«Железнодорожный транспорт и транзит»	2,5	8,7	7,4	-15,2%	2,8	3,9	37,8%	0	2,4	
«Транспортно-логистические центры»	0,3	0,5	0,5	-10%	4,6	2,1	-53,5%	3,7	1,3	-64,6%
«Коммуникации между центрами экономического роста»	198,8	179,7	184,4	2,6%	248,5	206	-17,1%	311,3	248	-20,3%
«Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	28,4	40,7	36,6	-10%	54,6	49,2	-10%	42,7	38,4	-10%
«Высокоскоростное железнодорожное сообщение»	0	0,1	0,1	-10%	70	43	-38,6%	70	63	-10%
«Внутренние водные пути»	35	53,4	30,2	-43,4%	46,5	42,5	-8,7%	70,8	65,1	-8%
Всего	361,8	404,5	373,4	-7,7%	675,5	562,2	-16,8%	685,9	590,4	-13,9%

* Показатели бюджетной росписи на 1 сентября 2020 года.

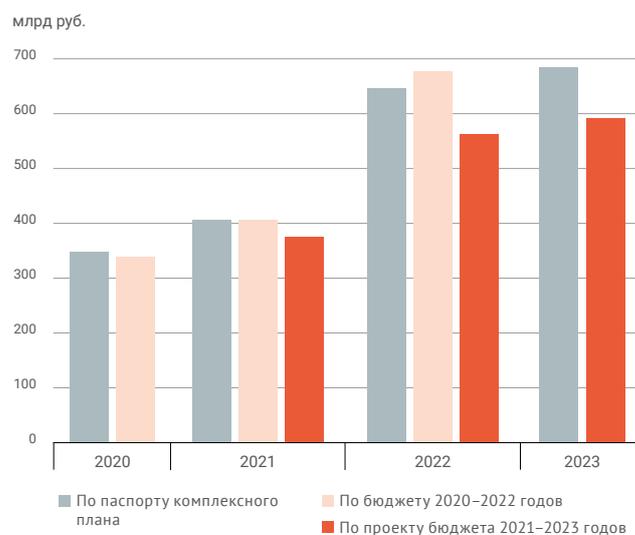
Источник: данные проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы и пояснительной записки к нему

Рисунок 2. Как пересмотрят финансирование нацпроектов (без учета комплексного плана) в 2021–2023 годах



Источник: данные закона о федеральном бюджете на 2020–2022 годы, проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы и пояснительной записки к нему

Рисунок 3. Как пересматривали финансирование комплексного плана в 2020–2023 годах



Источник: данные комплексного плана, закона о федеральном бюджете на 2020–2022 годы, проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы

Нацпроекты преодолевают половину. Согласно данным Счетной палаты, за три квартала 2020 года бюджетное исполнение комплексного плана достигло 55%. Объем средств, направленных на финансирование его мероприятий, составил 200 млрд руб. В 2019 году исполнение за этот же период было заметно ниже (39,5%), а сумма, дошедшая до проектов, была почти на четверть меньше (149,2 млрд руб.).

В сентябре 2020-го из федерального бюджета на комплексный план потратили 40 млрд руб., или на 44% больше, чем в сентябре 2019-го (27,7 млрд руб.) Кроме того, эта сумма выросла почти в 2,5 раза по сравнению с августом 2020-го – тогда наблюдался минимум федеральных расходов на комплексный план за пять месяцев. Рекордным по вложениям в 2020 году остается апрель, когда из федерального бюджета в федеральные проекты поступило 52,5 млрд руб.

Бюджетное исполнение комплексного плана по итогам девяти месяцев впервые приблизилось к уровню исполнения остальных двенадцати нацпроектов, который также составил 55%. В последние уже поступило более 1 трлн руб. С февраля 2019 года – то есть с начала федерального финансирования мероприятий в рамках майского указа – комплексный план обычно отставал от остальных нацпроектов.

Несмотря на то, что исполнение нацпроектов без учета комплексного плана на конец сентября было примерно таким же, как и год назад (55% в январе – сентябре 2020-го против 55,5% за аналогичный период 2019-го), в них поступило уже почти на 30% больше. Это связано с более высоким объемом запланированных расходов: 2,2 трлн руб., тогда как год назад «планка» была установлена на существенно меньшем уровне в 1,4 трлн руб.

В сентябре 2020 года 50%-ный уровень бюджетного исполнения преодолели 8 из 12 нацпроектов и комплексный план. Год назад достичь такого освоения удалось тоже в сентябре и тоже восьми нацпроектам, а комплексный план смог преодолеть эту планку лишь в октябре.

Наиболее высокие уровни исполнения по итогам трех кварталов 2020-го показали национальные проекты «Здравоохранение» (68,8%; 211 млрд руб.) и «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» (69,2%; 44,8 млрд руб.).

Более 50% предусмотренных средств удалось освоить в январе – сентябре 2020 года еще по шести национальным проектам: «Жилье и городская среда» (65,3%; 77,6 млрд руб.), «Культура» (58,9%; 9,5 млрд руб.), «Наука» (57,9%; 26,4 млрд руб.), «Демография» (55,4%; 407,4 млрд руб.), «Повышение производительности труда и поддержка занятости» (55%; 2,7 млрд руб.), а также «Образование» (53,1%; 70,2 млрд руб.).

Самый низкий результат по итогам трех кварталов зафиксирован у «Цифровой экономики» (20,6%; 23 млрд руб.). Но даже для этого проекта показатели почти вдвое больше, чем за аналогичный период 2019 года, когда уровень исполнения составлял 12,3%, а объем вложенных средств – 13,3 млрд руб.

Относящийся к развитию транспортной инфраструктуры национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» пока профинансирован менее чем наполовину: за три квартала 2020-го в него поступило 71,4 млрд руб., или 45,5% от запланированных средств. Год назад в этот проект к началу октября перевели чуть больше (72,4 млрд руб.), но уровень бюджетного исполнения составлял 55,8%. Это было связано с более низким объемом запланированных до конца года расходов: тогда он составлял 129,7 млрд руб., а сейчас – 156,8 млрд руб.

Причем планку расходов увеличили в сентябре на 7,8 млрд руб., или почти на 5,2%, за счет роста межбюджетных трансфертов Федерального дорожного агентства (Росавтодора).

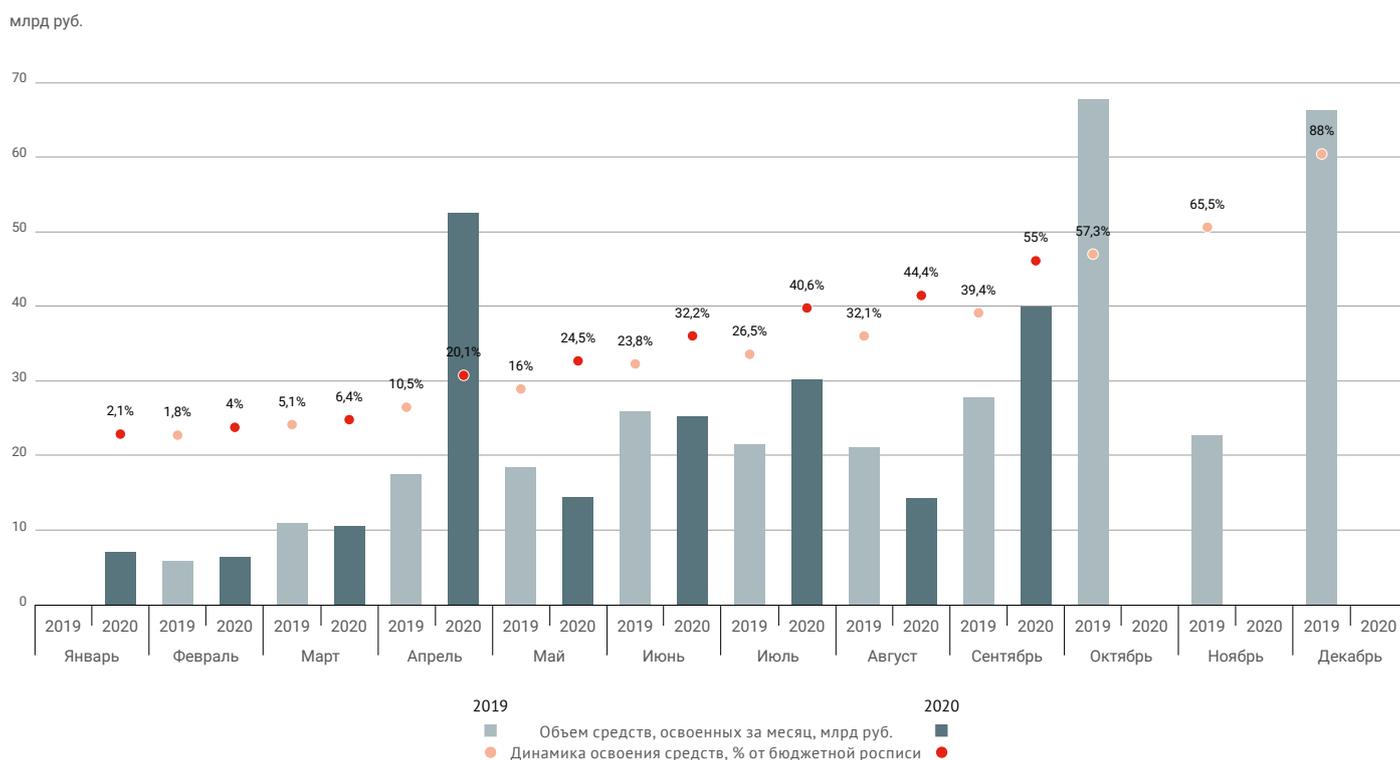
Мы полагаем, что подобное замедление пока не стоит считать тенденцией, ключевым для бюджетного исполнения почти всех национальных проектов (и БКАДа в том числе) станет четвертый квартал, когда традиционно происходит перечисление почти половины федеральных средств. На наш взгляд, увеличение расходов на мероприятия проекта в условиях экономического кризиса и стремления властей сокращать траты – по-прежнему позитивный сигнал для автодорожной отрасли.

Комплексный план на исполнении. В сентябре 2020-го объем предусмотренных федеральных расходов на мероприятия комплексного плана вырос на 1,2% (4,2 млрд руб.): теперь до конца года в него планируют вложить почти 366 млрд руб.

Изменения в планируемых вложениях коснулись трех федеральных проектов из девяти. Наибольший рост расходов запланирован у «Развития региональных аэропортов и маршрутов»: до конца 2020 года в него хотят вложить 31,4 млрд руб., что на 10,5%, или 3 млрд руб., больше. Дополнительные средства представляют собой межбюджетные ассигнования Росавиации. На 0,8 млрд руб., до 35,8 млрд руб., до конца года вырастут плановые расходы на федеральный проект «Внутренние водные пути» за счет увеличения предоставляемых Росморречфлотом субсидий. Кроме того, почти на 0,4 млрд руб., до 199,2 млрд руб., повысили планируемые вложения в «Коммуникации между центрами экономического роста». Рост вызван увеличением межбюджетных трансфертов Росавтодора.

На «Коммуникации» пришлось более 61% (или свыше 22 млрд руб.) сентябрьских расходов на комплексный план. Этот же проект по итогам трех кварталов лидирует и по бюджетному исполнению (63%), и по общему объему уже поступивших федеральных средств (125,4 млрд руб.). В прошлом году за тот же период на мероприятия проекта перечислили 104,9 млрд руб., а освоение составило 42,7%.

Рисунок 4. Динамика федеральных расходов на комплексный план в 2019-м и за девять месяцев 2020 года



Источник: данные единого портала бюджетной системы России, Счетной палаты, расчеты и анализ InfraOne Research

Контракт на строительство атомного ледокола «Лидер» между ФГУП «Атомфлот» (на 100% дочерняя структура госкорпорации «Росатом») и судостроительным заводом «Звезда» был подписан в апреле 2020 года. Ожидается, что первый ледокол сдадут в эксплуатацию в 2027 году, а его стоимость составит порядка 127 млрд руб. Всего до 2033 года могут быть построены три подобных ледокола.

Резкое увеличение вложений произошло в федеральный проект «Северный морской путь». Если по итогам восьми месяцев 2020 года его бюджетное исполнение составило 32,9% (11,4 млрд руб.), то в сентябре до него довели еще более 9 млрд руб., и теперь доля освоённых средств выросла до 58,3%. Для сравнения: за девять месяцев 2019 года в мероприятия «Северного морского пути» поступило лишь 1,8% запланированных средств, а по итогам года средства освоили лишь на 62%. По нашей оценке, значительная часть этих средств связана с первыми вложениями «Росатома» в строительство нового атомного ледокола.

Федеральный проект «Внутренние водные пути», находившийся ранее на второй позиции по бюджетному исполнению, в итоге был «оттеснен» на третье место (47,7%, или 17,1 млрд руб.). Это связано с тем, что основные вложения в него, как и год назад, пришлись на первые семь месяцев, а в оставшиеся месяцы (за исключением ноября) наблюдалось замедление инвестиций. Мы связываем это с тем, что существенный объем работ за счет поступивших средств обычно проводится в отрасли до конца сезона навигации.

По состоянию на начало октября все еще не было вложений в федеральный проект «Транспортно-логистические центры» (330 млн руб.). С учетом дальнейших планов властей мы не исключаем, что до конца года они в проект так и не поступят.

Вероятнее всего, из-за неритмичности бюджетных вложений основная их часть вновь придется на четвертый квартал. Но объем может определяться тем, насколько серьезными будут повторные ограничения, вызванные пандемией. Пока, несмотря на рекордный рост заболеваемости в целом по стране, они менее строгие, чем те, что были с конца марта по начало июня.

Рисунок 5. Федеральные расходы на проекты комплексного плана на 30 сентября 2020 года

млрд руб.



* Приведены оперативные данные Казначейства, они могут немного расходиться с итоговыми данными Счетной палаты.

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, 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

InfraOne

infraone.ru

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