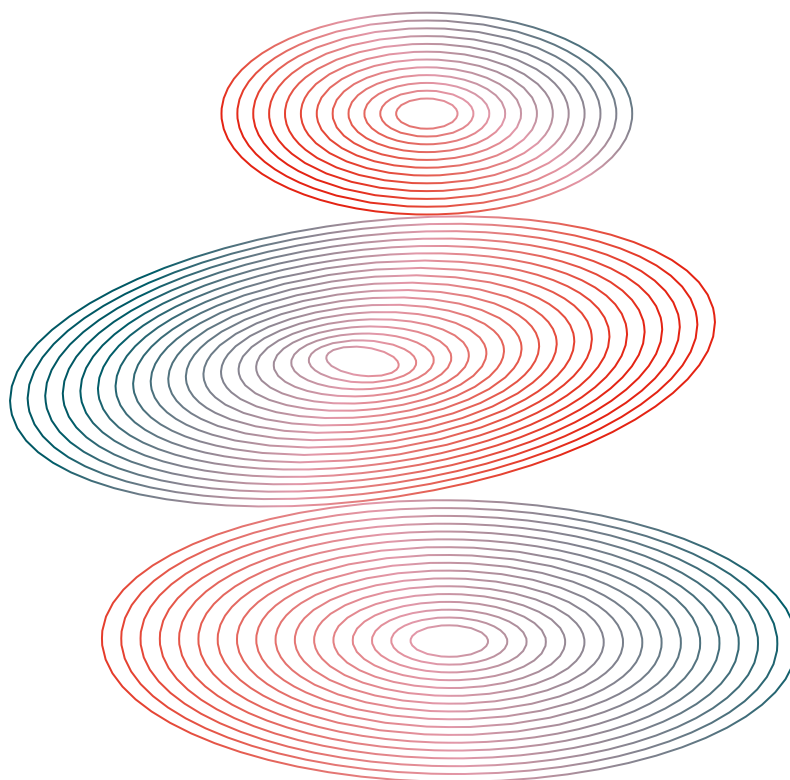


РЕЙТИНГ УСТОЙЧИВОСТИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

С какими рисками столкнулся
рынок инвестиций в инфраструктуру?

Какие проекты оказались наиболее устойчивы к этому кризису?



ОГОВОРКА

Материалы, представленные в обзоре, подготовлены InfraOne Research, аналитическим подразделением инвестиционной компании InfraOne. Обзор 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.

В аналитическом обзоре InfraOne Research «Рейтинг устойчивости инфраструктурных проектов» исследованы возможности уже запущенных концессионных и ГЧП-проектов противостоять экономическому кризису и возникающим в результате него рискам. Электронная версия доступна на сайте InfraOne, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, июнь 2020 г.

InfraOne | Инвестиции
в инфраструктуру

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



СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	4
Каким рынок вошел в кризис...	6
...и как он его переживает	8
Риски, с которыми столкнулись проекты	9
Кризис и оценка устойчивости	11
Устойчивость выбирает сферы	22
Проекты с «антикризисными» свойствами	23
Какие концессии наименее устойчивы	24
Сколько потеряли уже работающие проекты	27
Глоссарий	29
Об InfraOne	30
Авторский коллектив	31

РИСУНКИ

1. Распределение действующих концессий по сферам и стадиям реализации (стр. 7)
2. Динамика подписания концессионных соглашений в 2007–2019 годах (стр. 9)
3. Распределение оценок устойчивости проектов по сферам и стадиям (стр. 22)
4. Распределение проектов по оценке устойчивости (стр. 25)

ТАБЛИЦЫ

1. С какими рисками могут столкнуться проекты в кризис (стр. 10)
2. Факторы, влияющие на оценку устойчивости проекта (стр. 12)
3. Рейтинг устойчивости концессионных проектов к кризису (стр. 13)
4. Оценка устойчивости ГЧП-проектов к кризису (стр. 26)
5. Потери концессионных проектов в выручке от режима ограничений (стр. 27)

РЕЗЮМЕ

Экономический кризис, вызванный низкими ценами на нефть и последствиями введенных для борьбы с пандемией ограничений, «испытывает на прочность» и проекты, реализуемые на рынке инвестиций в инфраструктуру. Риски, которые в предыдущие годы способны были сыграть для отдельных, изначально «проблемных» инициатив, в новых условиях могут угрожать более широкому кругу концессионных и ГЧП-соглашений.

В этом исследовании мы оценили, насколько реализуемые проекты устойчивы к кризису, и определили, какие риски могут быть для них наиболее серьезны.

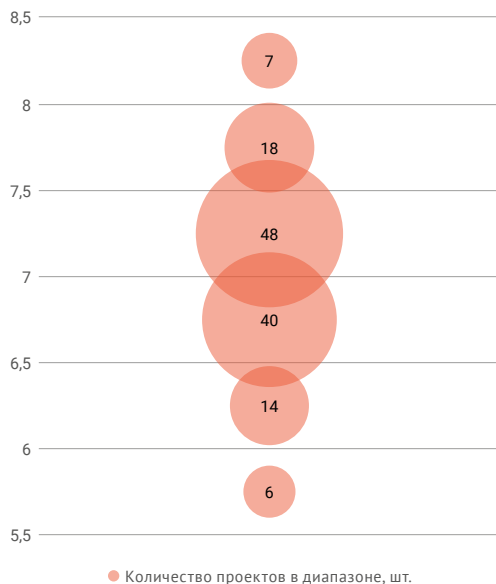
- Оценки устойчивости для реализуемых концессий находятся в интервале от 5,7 до 8,5 балла из 10, для ГЧП-соглашений – от 6,5 до 8,2 балла. В зоне повышенного риска, на наш взгляд, – проекты с оценкой устойчивости ниже 6,3 балла, но и их состояние далеко от критического. А результат выше 8 баллов мы считаем успешным, так как режим ограничений затронул все регионы и почти все отрасли, и максимума в 10 баллов в нынешних условиях не достиг бы ни один проект. Впрочем, инициативы, прямо или косвенно относящиеся к не пострадавшей IT-отрасли (например, ГЧП-проект по цифровой маркировке товаров, система «Платон»), получили более высокую оценку по сравнению с остальными.
- Средняя оценка устойчивости по 133 концессиям – 7,2. Ниже этого уровня оказались 59 проектов с общей суммой инвестиций 360 млрд руб., а выше либо на ее уровне – 74 проекта с вложениями в размере 1,54 трлн руб. Устойчивость «ниже среднего» зафиксирована у проектов на стадии эксплуатации в социальной, коммунальной и энергетической сферах, а минимальна она была для коммунальных проектов на стадии подготовки к строительству. Устойчивость «выше среднего» демонстрировали транспортные и коммунальные проекты на стадии строительства и уже эксплуатируемые объекты в сфере телекома. Максимальной она стала для проектов по строительству производственно-логистических комплексов (ПЛК).
- Наибольшие прямые финансовые потери из-за кризиса были у проектов на стадии эксплуатации, которых в сегменте дороже 1 млрд руб. – 79 штук (включая коммунальные проекты). По нашей оценке, потери концессионных компаний с марта по середину июня составили около 19 млрд руб., или около 7% от годовой выручки. Примерно в половине известных проектов есть фиксированная плата за доступность (в форме платы концедента) или минимальный гарантированный доход, «страхующие» проекты от ущерба. Впрочем, мы полагаем, что запас прочности у большинства проектов высок и на компенсации потребуется не более 8 млрд руб. дополнительных средств.
- Наиболее устойчивыми к кризису стали проекты по строительству четвертого моста через Обь в Новосибирске и созданию ПЛК «Севастополь».

Анализ устойчивости и рисков сделан для проектов дороже 1 млрд руб., реализуемых в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ, и опирается на данные, имеющиеся в публичном доступе. Исследование затронуло 133 концессионных и 7 ГЧП-проектов.

При оценке устойчивости мы учитывали факторы, касающиеся стадии, отрасли и региона реализации проекта, финансовой устойчивости его СПК или бенефициаров, прямой и косвенной поддержки их государством, а также «сыгравших» или отсутствовавших за последние три месяца публичных рисков в этих проектах.

Результаты представлены в виде сводной оценки по десятибалльной шкале (чем выше значение, тем больше устойчивость) и действительны на начало июня 2020 года.

Распределение проектов по оценке устойчивости



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Оба проекта находятся на стадии строительства и набрали по 8,5 балла из 10. Если у первого высокая оценка связана с минимизацией строительных рисков, то у второго — со спецификой отрасли и тем, что Севастополя в меньшей степени коснулись последствия пандемии.

- На стадии эксплуатации наивысшая оценка устойчивости — у системы «Платон» (8,0 баллов). Доход реализующей этот проект СПК не зависит от объема сборов, которые, впрочем, были стабильны. А на стадии подготовки к строительству лидировал проект обхода Тольятти с мостом через Волгу (8,2 балла), который уже финансируют из федерального бюджета в рамках комплексного плана. Он также попал в проект общенационального плана действий для спасения экономики, что может повысить шансы на его реализацию в срок.
- Самая низкая оценка устойчивости — у проекта создания и эксплуатации ледового дворца в Ульяновске (5,7 балла). Это единственный в выборке уже построенный и эксплуатируемый объект спортивной инфраструктуры, открытие которой для полноценной работы в ближайшие месяцы под вопросом. Низкие оценки получили также проекты, находящиеся на грани расторжения (строительство полигона ТБО в челябинской Чишме, 5,8 балла) или фактически замороженные (например, создание лечебного корпуса больницы в Ульяновске с 6,0 баллами).
- Все семь исследованных нами ГЧП-проектов пока находятся на начальной стадии реализации. Наиболее устойчив проект по цифровой маркировке и отслеживанию оборота товаров (8,2 балла). Наименее — проект по созданию арктического центра эпоса в Якутске (6,5 балла) из-за того, что риски пересмотра параметров объектов культурной сферы и затягивания их строительства сейчас высоки.
- Одним из главных выводов, сделанных рынком из прошлого кризиса (2014–2015 годов), стало хеджирование валютных рисков с помощью плавающих ставок. После нынешнего в соглашениях, вероятнее всего, еще чаще будут прибегать к механизмам минимального гарантированного дохода и платы концедента, страхующим проекты от заметного падения спроса, а сами эти понятия зафиксируют в профильном законодательстве. Кроме того, чтобы минимизировать последствия «локдаунов», организация и проведение конкурсов будут допустимы в электронном виде.
- Несмотря на кризис, положение большинства проектов на рынке можно оценить как достаточно устойчивое, тем не менее, корректировка некоторых соглашений все же потребует (например, в части сроков). Мы также не исключаем появления до конца года проблем у ряда проектов в случае продления или повторения режима ограничений. Но эти сложности будут скорее общеотраслевыми, нежели связанными с форматом реализации. В целом инструмент концессий и ГЧП выглядит в кризисных условиях эффективным почти на всех стадиях и для инвестора, и для государства, поскольку защищенными чувствуют себя обе стороны, а в случае проблем по проекту у них есть возможность договориться.

Каким рынок вошел в кризис...

Чтобы оценить устойчивость инфраструктурных проектов по отношению к нынешнему экономическому кризису, мы проанализировали реализуемые концессии дороже 1 млрд руб. Таких, по нашей оценке, на 1 июня 2020 года было 133 с общим объемом инвестиций около 1,88 трлн руб.

Для сравнения, более «мелких» проектов – стоимостью от 100 млн руб. до 1 млрд руб. – на рынке инвестиций в инфраструктуру запущено порядка 260, однако общий объем предусмотренных в них вложений – около 100 млрд руб.

К проектам дешевле 100 млн руб. относятся около 2,7 тыс. соглашений, заключенных преимущественно в коммунальной и, в меньшей степени, социальной сферах. Суммарный объем вложений в такие проекты, по нашей оценке, не превышает 270 млрд руб. Но их, как правило, не учитывают в статистике, поскольку количественно они очень сильно искажают картину и общие тенденции.

Концессии дороже 1 млрд руб. представляют собой наиболее квалифицированный и экономически важный сегмент рынка. Выяснив, насколько успешно проекты такого уровня и реализующие их компании «переживают» сложные обстоятельства, связанные с ограничениями и уменьшением выручки, мы можем оценить состояние и остальной его части.

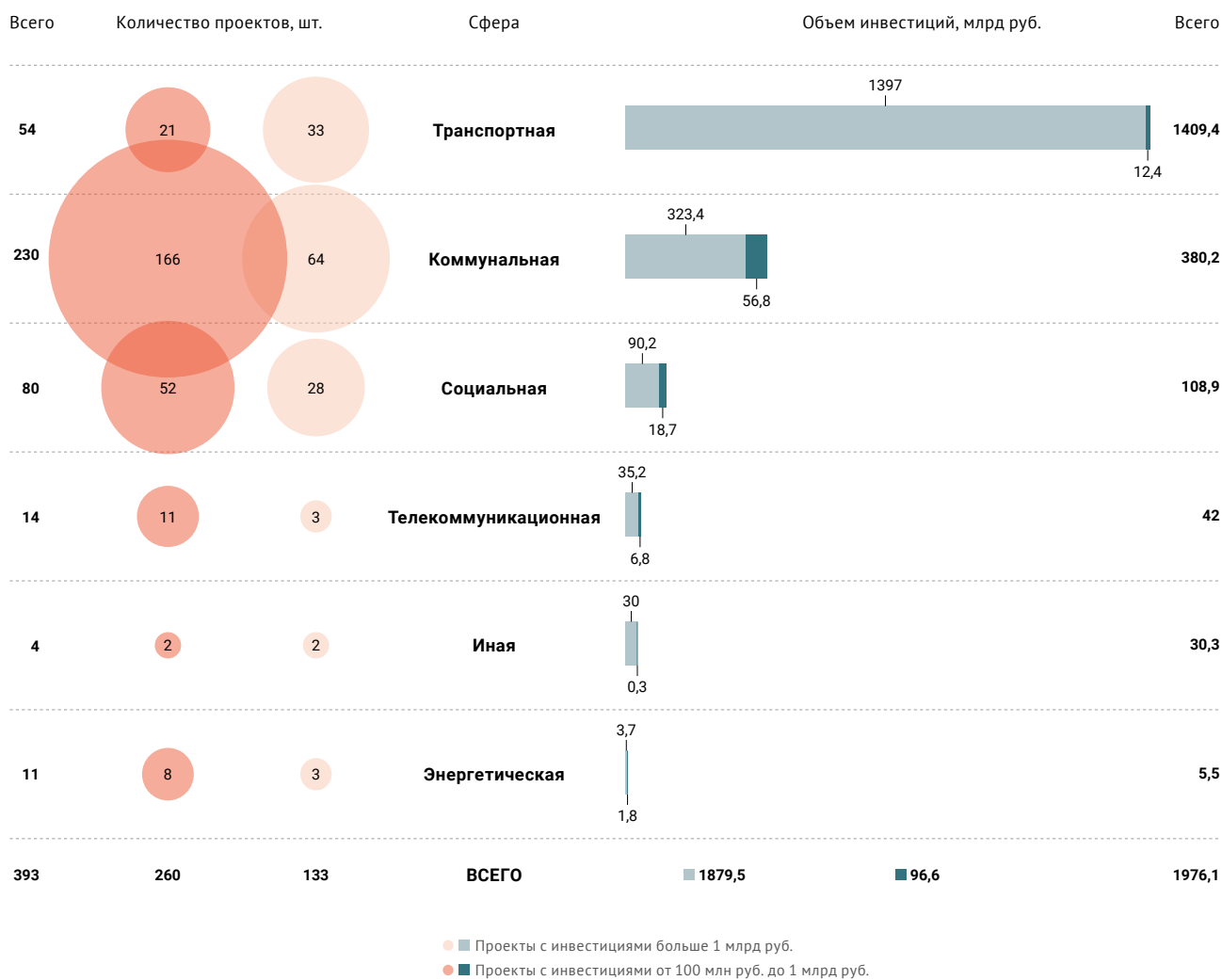
Большая часть инвестиций в концессии дороже 1 млрд руб. приходится на транспортную отрасль: 74%, или 1,4 трлн руб. в 33 проектах. По количеству проектов лидирует коммунальная сфера с 64 соглашениями и объемом инвестиций 323 млрд руб. (см. рисунок 1).

Так как самые крупные концессионные соглашения на рынке были заключены в последние два-три года, заметная часть проектов дороже 1 млрд руб. – 54 штуки примерно на 1,22 трлн руб. – еще находится на стадии ожидания финансового закрытия, подготовки к строительству или самого строительства.

Уже эксплуатируются объекты, созданные (или реконструированные) в рамках 79 соглашений с общим объемом инвестиций более 656 млрд руб. К ним относятся и коммунальные проекты, эксплуатация которых происходит одновременно с модернизацией и реконструкцией объектов.

Несмотря на то, что средний срок, на который заключаются соглашения дороже 1 млрд руб., составляет 24 года и почти 75% проектов прошли коммерческое закрытие в 2016–2020 годах, по меньшей мере у двух концессий срок действия соглашения уже истек, и они не попали в периметр нашего исследования.

Рисунок 1. Распределение действующих концессий по сферам и стадиям реализации



* Стадия, характерная для коммунальных инициатив и сложных проектов других отраслей, во время которой отдельные объекты модернизируют, реконструируют или строят, но сама система не прекращает своей работы.

Источник: анализ и оценка InfraOne Research

...и как он его переживает

Нынешний экономический кризис – третий, с которым сталкивается российский концессионный рынок за время своего существования.

Впрочем, первый кризис – 2008–2009 годов – практически не сказался на соглашениях в подобном формате. Хотя законодательно такой инструмент реализации проектов уже существовал в течение трех лет, активно его не использовали. На начало 2009 года в среднем и крупном сегментах рынка (дороже 100 млн руб.) было всего три соглашения с общим объемом инвестиций 2 млрд руб. Все они относились к коммунальной сфере.

К 2014–2015 годам рынок уже заметно «разросся», в том числе за счет соглашений в транспортной сфере: на начало 2015 года его объем в сегменте соглашений дороже 100 млн руб. составлял 330 млрд руб. (это 94 проекта против нынешних 393-х на почти 2 трлн руб.)

Тогда из-за существенного роста курса доллара в проектах с участием иностранных компаний или с закупками импортного оборудования сыграли валютные риски. Кроме того, Банк России в декабре 2014 года резко повысил ключевую ставку (с 10,5% до 17%), что сделало стоимость заимствований очень высокой.

Однако благодаря кризису 2014–2015 годов рынок «научился» хеджировать валютные риски. Практически не осталось крупных соглашений, в которых курс валют не был бы каким-либо образом застрахован от резких изменений. Так, следствием кризиса 2014–2015 годов стало активное использование в финансовых моделях проектов плавающих ставок по получаемым займам (за рубежом они использовались и до этого).

Новый кризис также сопровождается ростом курса доллара из-за нестабильных цен на нефть. Риск очередного ослабления рубля в ближайшие месяцы сохраняется. Но он не несет такой угрозы, как шесть лет назад. В свою очередь, ключевая ставка после очередного снижения в июне может оказаться на исторически низком уровне в 5% или даже 4,5%, что способно облегчить и удешевить привлечение средств в проекты.

Более серьезную угрозу представляют ограничения, введенные в российских регионах для борьбы с распространением эпидемии коронавируса, и их последствия. Двухмесячный режим самоизоляции уже сказался на выручке компаний, работающих с пассажирскими перевозками, социальными объектами в сфере образования, спорта и культуры, а также платными трассами и коммунальными объектами. Возможность повторных вспышек заболевания, приостановки эксплуатации или строительства объектов, вынужденные задержки и даже пересмотр параметров соглашения могут также повлиять на реализацию проектов.

На наш взгляд, одним из итогов кризиса 2020 года станет то, что авторы проектов будут пытаться застраховать себя и от подобных рисков.

Формально такие механизмы (МГД, плата концедента) уже используются во многих проектах – по нашей оценке, в сегменте концессий дороже 1 млрд руб. они есть по меньшей мере в 45 проектах (из 133-х). Но в полной мере в законодательстве они не прописаны, что делает инвестора менее защищенным в случае судебных разбирательств. Подобный «пробел» может

быть ликвидирован после принятия подготовленных Минэкономразвития поправок в профильные законопроекты, которые в июне были представлены рынку для обсуждения.

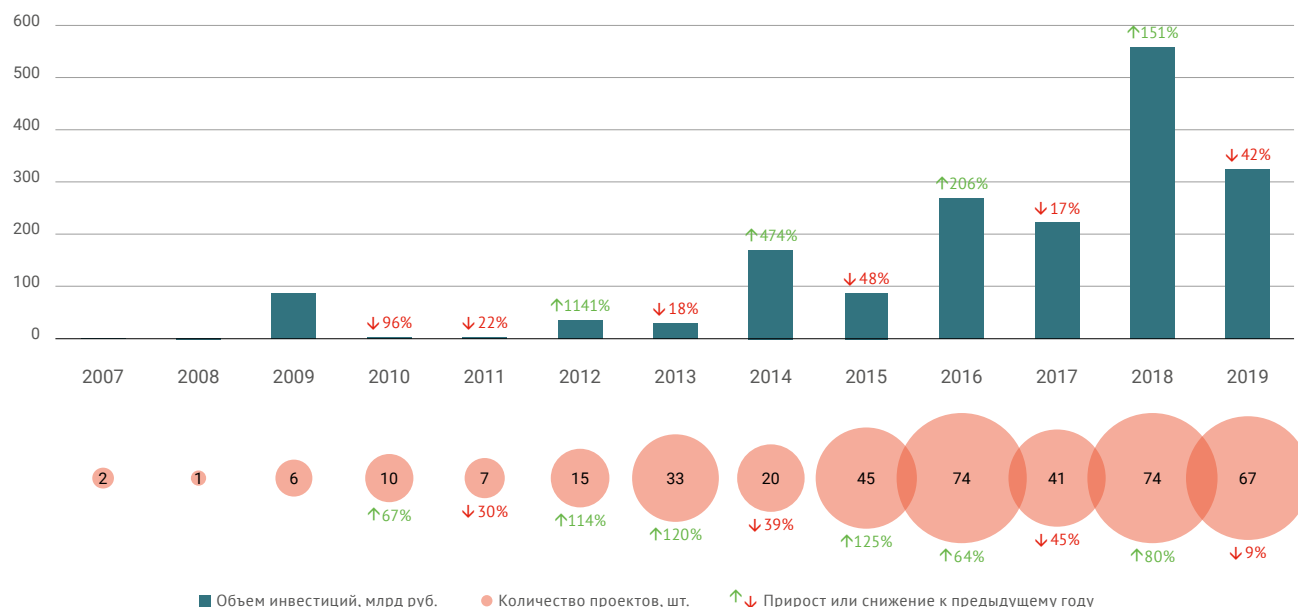
Чтобы возможные ограничения в будущем не мешали запуску новых концессий, поправки также допускают проведение конкурса (от его объявления до подачи документов и подведения итогов) в электронном виде. Но, вероятнее всего, соответствующее решение примут не раньше лета 2021 года и во время этого кризиса они уже не помогут. Впрочем, благодаря этому, процедура может стать более прозрачной и удобной.

Мы не исключаем, что после принятия поправок в ряд проектов могут быть внесены изменения в концессионные соглашения, а новые проекты будут в большей степени «застрахованы» от неожиданных и продолжительных «локдаунов», даже если в ближайшие годы они не повторятся.

Рисунок 2. Динамика подписания концессионных соглашений в 2007-2019 годах

Учитывались проекты дороже 100 млн руб.

млрд руб.



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

Риски, с которыми столкнулись проекты

Больше других пострадали и потеряли в деньгах «здесь и сейчас» во время этого кризиса, на наш взгляд, проекты на стадии эксплуатации (для коммунальной отрасли – строительства и эксплуатации). Меры, предпринятые для борьбы с распространением коронавируса, затронули многие социальные и транспортные проекты, а также ухудшили ситуацию с неплатежами в коммунальной инфраструктуре.

На этой стадии, по нашей оценке, – 79 проектов с инвестициями на общую сумму 656,4 млрд руб. (подробнее о потерях проектов на стадии эксплуатации см. «Сколько потеряли уже работающие проекты»).

Однако проекты на других стадиях во время кризиса также сталкивались с рисками, способными отразиться на их стоимости и скорости реализации.

Так, например, нестабильность экономических условий увеличивала вероятность риска затягивания переговоров по условиям финансового закрытия. На наш взгляд, такая угроза «висит» как минимум над 11 проектами с инвестициями на 690 млрд руб., уже прошедшими коммерческое закрытие.

Кроме того, проекты на этой стадии в предыдущие кризисы могли столкнуться с ростом ставки по банковскому кредитованию, но пока влияние этого риска минимизируется политикой Центробанка, снижающего ключевую ставку и стимулирующего финансовые организации к выдаче более дешевых кредитов.

Таблица 1. С какими рисками могут столкнуться проекты в кризис

Сфера проекта	Стадия				Степень риска	
	I	II	III	II+III*	- Высокая	- Риск отсутствует
	Подготовка к строительству	Строительство	Эксплуатация	Строительство + эксплуатация	- Средняя	
Пересмотр условий концессионного соглашения						
Затягивание согласования/изменения параметров соглашения						
Увеличение капитальных затрат по проекту						
Увеличение транзакционных издержек						
Заморозка реализации проекта						
Увеличение срока реализации проекта						
Изменение законодательства						
Падение выручки из-за снижения спроса						
Задержка платежей от контрагентов (клиентов)						
Ужесточение условий кредитования						
Задержка в поставках оборудования или материалов из-за рубежа						
Значительное изменение валютного курса						
Число и стоимость проектов в зоне рисков:	До 12 проектов на 690 млрд руб.	До 42 проектов на 530 млрд руб.	До 45 проектов на 430 млрд руб.	До 34 проектов на 230 млрд руб.		

* Стадия, характерная для коммунальных инициатив и сложных проектов других отраслей, во время которой отдельные объекты модернизируют, реконструируют или строят, но сама система не прекращает своей работы.

В случае затяжного кризиса для некоторых проектов может понадобиться пересмотр параметров из-за изменения спроса и корректировка финансовой модели. От этого не застрахованы как транспортные, так и социальные инициативы. Причем если проектам в сфере культуры или спорта может грозить снижение числа потенциальных клиентов (и соответствующий пересмотр параметров), то медицинские объекты могут временно перепрофилировать для борьбы с пандемией, что тоже способно отразиться на доходах концессионера. Более устойчивы по отношению к таким рискам, на наш взгляд, проекты в коммунальной сфере.

На стадии строительства проекты могли (и могут) столкнуться с рисками увеличения срока реализации из-за ограничений в работе, удорожания строительных материалов вследствие приостановки их производства и задержек поставок.

Первый риск сыграл в меньшей степени: в большинстве регионов ограничения на деятельность строительных организаций либо не накладывались, либо были очень недолгими (одна-две недели). Куда более серьезной угрозой выглядит повышение цен на строительные материалы – в некоторых регионах оно составило до 10–15%. Часть рисков на этой стадии может проявиться и позднее, поскольку отрасль медленнее других реагирует на кризис и выходит из него.

В зоне рисков стадии строительства, по нашей оценке, до 42 проектов дороже 1 млрд руб. с общим объемом инвестиций 530 млрд руб. Из-за кризиса стоимость инициатив на этой стадии, по нашей оценке, может вырасти суммарно на 10–15 млрд руб.

Распределение рисков по стадиям можно увидеть в таблице 1. В свою очередь, в таблице 3 кроме оценки устойчивости проектов мы также сделали прогноз, какой риск для конкретного проекта в этот кризис является наиболее существенным.

Кризис и оценка устойчивости

Под устойчивостью концессионного проекта мы понимали то, насколько стабильно финансовое положение специальной проектной компании (СПК), а сам проект далек от пересмотра параметров под влиянием кризиса.

Более высокая оценка устойчивости также означала то, что компании грозят меньшие финансовые, публичные и управленческие риски при реализации проекта, чем у компаний с более низкой оценкой.

В основу оценки устойчивости легли факторы, учитывающие стадию, отрасль и регион реализации проекта, также динамику финансового состояния СПК (на стадии эксплуатации) или ее бенефициаров (на инвестиционной стадии). Кроме того, мы анализировали негативную и позитивную информацию о компании или проекте, которая появлялась в публичном пространстве во время режима ограничений (см. таблицу 2).

Положительно влияло на оценку устойчивости присутствие компании или ее бенефициаров в списке системообразующих организаций. Мы рассматривали его не только как индикатор состояния экономики, но и как перечень компаний, помощь которым в случае необходимости может быть оказана в первую очередь.

Результаты оценки устойчивости приведены по десятибалльной шкале.

Выводы по устойчивости действительны для проектов и СПК по состоянию на начало июня 2020 года. Положение проектов относительно друг друга может меняться в следующие недели и месяцы, например, в случае локального ухудшения эпидемиологической ситуации или более медленного восстановления одних отраслей по сравнению с другими.

Наивысший балл мог получить проект, запущенный в регионе и отрасли, никак не пострадавших от введенных из-за пандемии ограничений. Но таких не было, поскольку ограничения вводили практически все субъекты, а потенциально выигрышной была только ИТ-отрасль, в которой еще нет проектов на стадии активной эксплуатации (проекты, относящиеся к транспортной телематике, были успешны лишь «выборочно»).

Таблица 2. Факторы, влияющие на оценку устойчивости проекта

Фактор	Оценка устойчивости		
	Пониженная	Нейтральная	Повышенная
Регион реализации	Проект реализуют в регионе, сильнее остальных пострадавшем от эпидемии коронавируса и режима ограничений	Проект реализуют в регионе, занимающем промежуточное положение по последствиям, связанным с эпидемией и ограничениями	Проект реализуют в регионе, слабее остальных пострадавшем от эпидемии коронавируса и режима ограничений
Стадия реализации	Проект находится на стадии эксплуатации (строительства-эксплуатации)	Проект находится на стадии подготовки к строительству и ожидает финансового закрытия	Проект находится на стадии строительства
Уровень реализации	Муниципальный	Региональный	Федеральный
Сфера реализации	Платные дороги без МГД, перевозки пассажиров, социальная инфраструктура (за исключением здравоохранения), аэропорты	Коммунальная сфера	Платные дороги с МГД, перевозки грузов, логистические комплексы, объекты здравоохранения, проекты в транспортной телематике с фиксированной платой концедента
Наличие минимального гарантированного дохода или фиксированной платы концедента	Нет	—	Есть
Информация о проекте во время кризиса в публичном пространстве (публичные риски)	Негативная	Отсутствовала	Позитивная
Финансовая устойчивость СПК (для стадии эксплуатации)	Компания убыточна на протяжении последних лет	Выручка компании в последние годы была нейтральной	Компания прибыльна на протяжении последних лет
Наличие СПК или ее бенефициара в списке системообразующих компаний	Нет	Бенефициар в списке	СПК в списке
Наличие проекта в национальных проектах, комплексном плане или общенациональном плане действий	Нет	—	Есть

Источник: данные СПАРК, СКАН, СМИ, анализ и оценка InfraOne Research

Таблица 3. Рейтинг устойчивости концессионных проектов к кризису

Сфера проекта	Уровень концедента	Стадия проекта	Потенциальный риск
- Транспортная	Ф - Федеральный	I - Подготовка к строительству	- Затягивание реализации одной из стадий
- Телекоммуникационная	Р - Региональный	II - Строительство	- Удорожание проекта
- Энергетическая	М - Муниципальный	III - Эксплуатация	- Падение выручки
- Коммунальная		II+III - Стадия, характерная для коммунальных и сложных проектов других отраслей, во время которой отдельные объекты модернизируют, реконструируют или строят, но сама система не прекращает своей работы	- Пересмотр параметров соглашения
- Социальная			- Угроза расторжения соглашения
- Иная			





№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
1	Строительство и эксплуатация четвертого моста через Обь		Новосибирская область	Р	40,5	2017	21	Сибирская концессионная компания	II		8,5	1
2	Строительство и эксплуатация ПЛК «Севастополь»		Севастополь	Ф	15	2019	17	Управляющая компания «Совфракт»	II			
3	Строительство и эксплуатация моста через реку Пур		ЯНАО	Р	9,3	2018	15	Региональная инфраструктурная компания	II		8,3	2
4	Строительство и эксплуатация обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу		Самарская область	Р	121	2019	20	Хозяйственное партнерство «Концессионная компания «Обход Тольятти»	I			
5	Строительство и эксплуатация третьего участка ЦКАД		Московская область	Ф	80,1	2016	30	Автодорожная строительная корпорация	II		8,2	3
6	Строительство и эксплуатация ПЛК «Архангельск»		Архангельская область	Ф	15	2018	16	«ПЛК Архангельск»	II			
7	Строительство и эксплуатация обхода Хабаровска (13–42 км)		Хабаровский край	Р	38	2016	15	Региональная концессионная компания	II			
8	Строительство и эксплуатация четвертого участка ЦКАД		Московская область	Ф	85,4	2017	30	«Юго-восточная магистраль»	II			
9	Создание и эксплуатация моста через Калининградский залив		Калининградская область	Р	44	2019	28	Десятая концессионная компания	I			
10	Строительство и эксплуатация автодороги Виноградово – Болтино – Тарасовка		Московская область	Р	30,8	2018	15	Четвертая концессионная компания	II		8,0	4
11	Создание и эксплуатация системы взимания платы «Платон»		Федеральные трассы	Ф	28,9	2014	13	«РТ-Инвест Транспортные Системы»	III			
12	Строительство и эксплуатация угольного терминала «Лавна»		Мурманская область	Ф	26	2018	20	«Морской торговый порт Лавна»	II			
13	Строительство и эксплуатация Восточного выезда из Уфы		Башкирия	Р	32	2017	25	Башкирская концессионная компания	II			
14	Создание и эксплуатация трамвайной сети по маршруту метро «Кулчино» – пос. Шушары – Славянка		Санкт-Петербург	Р	25,9	2019	30	«БалтНедвижСервис»	I		7,8	5
15	Строительство и эксплуатация автомобильного моста через Амур между Благовещенском и Хэйхэ		Амурская область	Р	19,1	2016	30	Российско-Китайская компания по развитию и строительству моста «Амур (Хэйлунцзян)»	III			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
16	Строительство и эксплуатация радиологического корпуса Восточно-Сибирского онкоцентра в Иркутске		Иркутская область	Р	5,2	2018	15	«Русатом Хэлскеа»	I		7,8	5
17	Строительство и эксплуатация центра ядерной медицины на острове Русский		Приморский край	Р	2,5	2017	49	«АтомМедТехнолоджи – Дальний Восток»	II			
18	Строительство и эксплуатация центра микрохирургии глаза в Екатеринбурге		Свердловская область	Ф	1,8	2017	25	Екатеринбургский центр МНТК «Микрохирургия глаза»	II			
19	Строительство и эксплуатация центра ядерной медицины в Улан-Удэ		Бурятия	Р	1	2019	20	«Центр ядерной медицины Улан-Удэ»	II			
20	Модернизация и реконструкция системы теплоснабжения Ижевска		Удмуртия	М	5,1	2016	25	«Удмуртские коммунальные системы»	II+III		7,7	6
21	Реконструкция и эксплуатация городской клинической больницы №63 в Москве		Москва	Р	4,4	2013	49	«Европейский медицинский центр» (ЕМЦ)	III			
22	Строительство и эксплуатация комплексного полигона ТКО для Нижневартовска, Мегиона и поселений Нижневартовского района		ХМАО	Р	2,9	2020	25	«Нижневартовское экологическое объединение»	II			
23	Строительство и эксплуатация ленинградского областного центра медицинской реабилитации в Гатчинском районе		Ленинградская область	Р	2,7	2017	28	Специальная проектная компания «XXI век»	II			
24	Строительство и эксплуатация школы на 1725 мест в микрорайоне «Иртыш-2» Ханты-Мансийска		ХМАО	М	2,4	2018	8	«Школа 1725»	II		7,5	7
25	Строительство и эксплуатация школы №9 в 39 микрорайоне Сургута		ХМАО	М	1,2	2019	8	«Инвестстройцентр»	II			
26	Создание и эксплуатация объектов железнодорожной инфраструктуры Элегест – Кызыл – Курагино		Красноярский край, Тува	Ф	192,4	2018	30	ТЭПК «Кызыл-Курагино»	I			
27	Строительство и эксплуатация железной дороги Обская – Салехард – Надым (концессионный участок СШХ)		ЯНАО	Ф	113	2018	34	«СШХ»	I			
28	Строительство и эксплуатация моста через Лену		Якутия	Р	83,4	2020	25	Восьмая концессионная компания	I		7,5	7
29	Строительство и эксплуатация скоростной автодороги М-11 Москва – Санкт-Петербург на участке 543–684 км		Новгородская, Ленинградская области, Санкт-Петербург	Ф	76,8	2014	27	«Магистраль двух столиц»	III			
30	Строительство мостового перехода через реку Чусовая, реконструкция и эксплуатация двух участков автомобильной дороги Пермь-Березники, восточного обхода Перми		Пермский край	Р	14,9	2017	15	Пермская концессионная компания	II			





























№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
31	Реконструкция и модернизация объектов водоснабжения и водоотведения Кемерово		Кемеровская область	М	8,0	2018	20	Северо-Кузбасская энергетическая компания	II+III		7,5	7
32	Создание и реконструкция двух участков автодороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар		Коми	Р	5,8	2015	11	«Дорожная концессия»	III			
33	Строительство и реконструкция магистральных сетей и канализационных коллекторов Тюменской области		Тюменская область	Р	4,4	2019	49	«Тюмень водоканал»	II+III			
34	Создание и эксплуатация системы обращения с отходами в Нижнем Тагиле		Свердловская область	М	4,1	2018	29	«Облкоммуэнергo»	II			
35	Модернизация сетей теплоснабжения Воронежа		Воронежская область	М	3,7	2019	15	«Квадра»	II+III			
36	Реконструкция и эксплуатация системы водоснабжения и водоотведения Перми		Пермский край	М	3,6	2013	41	«Новая городская инфраструктура Прикамья»	III			
37	Концессионное соглашение в отношении объектов горячего водоснабжения и теплоснабжения на территории Ленинск-Кузнецкого городского округа Кемеровской области		Кемеровская область	М	3	2019	9	Северо-Кузбасская энергетическая компания	II+III			
38	Создание и эксплуатация школы в 17 микрорайоне Нефтеюганска		ХМАО	М	2,0	2018	7	«Образовательная инфраструктура»	II			
39	Проектирование, строительство и эксплуатация круглогодичного детского центра отдыха и оздоровления «Полярная звезда»		Якутия	Р	1,5	2019	17	«Национальный оператор детского отдыха»	II			
40	Строительство и эксплуатация путепровода в Раменском районе		Московская область	Р	1,1	2018	22	«Мостальянс»	II			
41	Создание и эксплуатация автодороги «Солнцево – Бутово – Видное – Каширское шоссе – Молоково – Лыткарино – Томилино – Красково – Железнодорожный»		Московская область	Р	86,7	2020	29	«Лыткаринская платная дорога»	I		7,3	8
42	Строительство и эксплуатация автодороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» (15–58 км)		Москва, Московская область	Ф	59,6	2009	31	Северо-Западная концессионная компания	III			
43	Модернизация и эксплуатация системы водоснабжения и водоотведения в Волгограде		Волгоградская область	М	58	2015	30	«Концессии водоснабжения»	III			
44	Реконструкция и модернизация теплосетей Саратова		Саратовская область	М	11,9	2019	24	Саратовский филиал ПАО «Т Плюс»	II+III			
45	Строительство, реконструкция и эксплуатация образовательного комплекса на 4550 мест в Нижнем Новгороде и городском округе Бор		Нижегородская область	Р	6,1	2019	15	«Первая концессионная компания «Просвещение»	I			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
46	Модернизация и строительство объектов теплоснабжения в Восточном районе Нижневартовска		ХМАО	Р	4,4	2019	25	«Горэлектросеть»	II		7,3	8
47	Строительство и эксплуатация двух платных путепроводов Правдинский и Востряково		Московская область	Р	3,6	2018	15	«Путепроводы Подмосковья»	II			
48	Модернизация и реконструкция системы теплоснабжения Кстово		Нижегородская область	М	3,3	2016	30	«Т Плюс»	II+III			
49	Создание и эксплуатация объектов для обработки и захоронения ТКО в Калининградской области		Калининградская область	Р	2,7	2019	25	«Сибинвестстрой»	II			
50	Модернизация объектов теплоснабжения в закрытом административно-территориальном образовании (ЗАТО) Фокино		Приморский край	Р	2,7	2019	25	«Интеллектуальные коммунальные системы Фокино»	II+III			
51	Строительство и эксплуатация онкорадиологического центра в Подольске		Московская область	Р	2,3	2016	12	«ПЭТ-Технолоджи Подольск»	III			
52	Строительство и эксплуатация школы на 1125 мест в квартале №25 Нижневартовска		ХМАО	М	1,7	2019	8	«Социальная инфраструктура»	II			
53	Строительство и эксплуатация онкорадиологического центра в Балашихе		Московская область	Р	1,5	2015	12	«ПЭТ-Технолоджи Балашиха»	III			
54	Создание и эксплуатация объектов, используемых для переработки, утилизации, обезвреживания и захоронения твердых бытовых отходов в Тюменской области		Тюменская область	Р	1,5	2014	29	«ТЭО»	III			
55	Строительство и эксплуатация завода по переработке ТБО		Пензенская область	Р	1,4	2018	35	«Маг Групп Пенза»	II			
56	Модернизация и эксплуатация объектов систем водоснабжения и водоотведения Глазова		Удмуртия	Р	1,2	2019	20	«Тепловодоканал»	II+III			
57	Создание и эксплуатация объектов по передаче и распределению электроэнергии в Тамбовской области		Тамбовская область	Р	1,2	2015	20	«МРСК Центра»	III			
58	Строительство и эксплуатация трамвайных путей в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга		Санкт-Петербург	Р	33,7	2016	29	Транспортная концессионная компания	III			
59	Строительство и эксплуатация мостовых переходов через Каму и Буй у города Камбарки		Удмуртия	Р	13,9	2012	49	Региональная инвестиционная компания	III			
60	Модернизация централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения Саратова		Саратовская область	М	13,4	2017	28	«Концессии водоснабжения – Саратов»	II+III			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
61	Создание и реконструкция объектов водоснабжения и водоотведения Архангельска		Архангельская область	М	12,8	2018	49	«РВК-Центр»	II+III		7,2	9
62	Модернизация систем холодного водоснабжения и водоотведения Геленджика		Краснодарский край	М	12,5	2018	30	«Концессии водоснабжения – Геленджик»	II+III			
63	Реконструкция и эксплуатация тепловых сетей Череповца		Вологодская область	М	5,3	2018	19	«Газпромтеплоэнерго Вологда»	II+III			
64	Модернизация объектов теплоснабжения и централизованной системы горячего водоснабжения Дзержинска		Нижегородская область	М	4,7	2018	30	«Т Плюс»	II+III			
65	Проектирование, создание и эксплуатация канатной дороги от станции метро «Сходненская» до станции метро «Речной вокзал»		Москва	Р	3,3	2019	25	Простое товарищество в лице СК «Воробьевы горы» и «Московские канатные дороги»	I			
66	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения в Тихвине, поселках Красава, Сарка, Березовик и Царицыно озеро		Ленинградская область	Р	3	2015	15	«Газпром теплоэнерго»	III			
67	Строительство и эксплуатация школы в микрорайоне 30А Сургута		ХМАО	М	1,9	2019	8	«ДомТехноСтиль»	II			
68	Модернизация и эксплуатация системы водоснабжения и водоотведения Лангепаса		ХМАО	М	1,4	2016	30	«Промышленные информационные технологии»	III			
69	Строительство и эксплуатация школы на 1125 мест в Нягани		ХМАО	М	1,3	2019	8	«Социальная инфраструктура»	II			
70	Строительство и эксплуатация школы на 1056 мест в микрорайоне «Учхоз» в Ханты-Мансийске		ХМАО	М	1,3	2018	8	«Школа 2020»	II			
71	Строительство и эксплуатация школы на 1100 мест в поселке Нижнесортымский		ХМАО	М	1,2	2018	8	«Развитие»	II			
72	Строительство и эксплуатация автодороги, соединяющей трассы «Кубинка – Наро-Фоминск» и «Наро-Фоминск – Новоникольское – Васильчиново»		Московская область	М	1	2016	49	«Наро-Фоминская платная дорога»	II			
73	Реконструкция и эксплуатация помещений роддома в Новосибирске		Новосибирская область	М	1	2010	22	«Медицинский центр «Авиценна»	III			
74	Строительство и реконструкция аэродромной инфраструктуры Шереметьево		Московская область	Ф	61	2018	49	«Аэропорт Шереметьево»	II+III		7,0	10
75	Строительство и эксплуатация северного обхода Одинцово		Московская область	Ф	25,5	2009	32	«Главная дорога»	III			
76	Модернизация и создание объектов централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения городского округа Самара		Самарская область	М	17,2	2019	28	«Самарские коммунальные системы»	II+III			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
77	Модернизация и эксплуатация системы теплоснабжения Кирова		Кировская область	М	17,1	2019	35	Кировская теплоснабжающая компания	II+III		7,0	10
78	Реконструкция, строительство и эксплуатация систем теплоснабжения и горячего водоснабжения Владимира		Владимирская область	М	8,7	2012	23	«Владимирские коммунальные системы»	III			
79	Модернизация и эксплуатация аэропорта в Новом Уренгое		ЯНАО	Р	7,2	2018	30	«Уренгойаэроинвест»	II+III			
80	Создание и реконструкция сетей водоснабжения и водоотведения в Нижнем Новгороде		Нижегородская область	М	6,2	2013	25	«Нижегородский водоканал»	III			
81	Создание и эксплуатация системы контроля безопасности дорожного движения в Московской области		Московская область	Р	4,9	2016	12	«МВС Групп»	III			
82	Реконструкция и эксплуатация системы водоснабжения во Всеволожском муниципальном районе (Ладожский водовод)		Ленинградская область	М	3,8	2016	15	«Северо-Запад Инжиниринг»	III			
83	Реконструкция и эксплуатация автодороги Введеновка – Февральск – Экимчан (303–495 км)		Амурская область	Р	3,8	2012	8	Простое товарищество в составе компаний «Албынский рудник» и «Маломырский рудник»	III			
84	Строительство, реконструкция и эксплуатация систем водоснабжения, теплоснабжения, водоотведения Ноябрьска		ЯНАО	М	3,6	2018	20	«Энерго-Газ-Ноябрьск»	II+III			
85	Реконструкция и эксплуатация кинотеатра «Аврора»		Краснодарский край	М	2,8	2019	49	«Инвестстрой»	II			
86	Строительство и эксплуатация школы в микрорайоне 34 Сургута		ХМАО	М	1,9	2019	8	«СтройИнвест»	II			
87	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения Барнаула		Алтайский край	М	1,6	2017	15	Барнаульская теплосетевая компания	III			
88	Создание системы фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения в Оренбургской области		Оренбургская область	Р	1,4	2017	7	«УГМК-Телеком»	III			
89	Строительство и эксплуатация школы на 1100 мест в поселке Солнечный		ХМАО	М	1,2	2018	8	«Развитие»	II			
90	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения Костромы		Костромская область	М	1,1	2019	20	Территориальная генерирующая компания № 2	II+III			
91	Строительство и эксплуатация полигона ТБО в Нефтеюганском районе		ХМАО	Р	1,1	2017	22	«Ресурсосбережение ХМАО»	III			
92	Реконструкция и эксплуатация систем горячего и холодного водоснабжения и водоотведения Губкинского		ЯНАО	М	1,1	2015	15	«Ямалкоммунэнерго»	III			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
93	Реконструкция и эксплуатация объектов водоснабжения и водоотведения Миасского городского округа		Челябинская область	М	1	2015	15	«Миассводоканал»	III		7,0	10
94	Создание и эксплуатация комплекса по обработке и утилизации ТКО в Красноуфимске		Свердловская область	М	1	2017	30	«ТБО «Экосервис»	II			
95	Реконструкция и эксплуатация системы теплоснабжения Волгограда		Волгоградская область	М	29,6	2016	30	«Концессии теплоснабжения»	III			
96	Реконструкция и эксплуатация объектов водоснабжения и водоотведения Воронежа		Воронежская область	М	2,8	2012	30	РВК «Воронеж»	III			
97	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения и системы горячего водоснабжения Березников		Пермский край	М	2,5	2019	18	Березниковская сетевая компания	II+III			
98	Реконструкция котельной и эксплуатация системы теплоснабжения и горячего водоснабжения на территории Петропавловск-Камчатского городского округа		Камчатский край	М	2,5	2015	10	Камчатскэнерго	III		6,8	11
99	Строительство и эксплуатация школы на 1125 мест в микрорайоне 9А Нижневартовска		ХМАО	М	1,8	2019	8	«Стройальянс»	II			
100	Реконструкция и эксплуатация системы теплоснабжения городского округа Ликино-Дулево		Московская область	М	1,7	2018	20	«Компьюлинк Инфраструктура Ликино-Дулево»	II+III			
101	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения Каширы		Московская область	М	1,6	2017	25	«Компьюлинк Инфраструктура Кашира»	III			
102	Реконструкция и эксплуатация коммунальных объектов Пуровского района		ЯНАО	М	1,5	2019	11	«Ямалкоммунэнерго»	II+III			
103	Система теплоснабжения города Когалыма		ХМАО	М	1	2009	15	«КонцессКом»	II+III		6,7	12
104	Северный дублер Кутузовского проспекта		Москва	Р	55	2014	40	Новая концессионная компания	II			
105	Строительство и эксплуатация спортивного комплекса «Арена Омск»		Омская область	Р	10	2020	99	«Арена»	II			
106	Модернизация и эксплуатация централизованной системы теплоснабжения двух микрорайонов Режа		Свердловская область	М	3,5	2020	30	«Единая теплоснабжающая компания города Реж»	II+III			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
107	Модернизация и эксплуатация котельных Елизовского городского поселения		Камчатский край	М	1,9	2012	13	«Камчатскэнерго»	III		6,7	12
108	Модернизация и эксплуатация систем тепло-, водо-, электроснабжения Иркутска		Иркутская область	М	1,6	2007	25	«Байкалэнерго»	II+III			
109	Создание и эксплуатация системы переработки и утилизации ТКО на территории Магнитогорского кластера		Челябинская область	Р	1,3	2015	25	«Управление отходами»	III			
110	Реконструкция и эксплуатация системы наружного городского освещения в Донском		Тульская область	М	1,2	2014	40	«Экотехстрой»	III			
111	Модернизация и эксплуатация систем водоснабжения и водоотведения Вяземского городского поселения		Смоленская область	М	1,1	2018	32	«Региональные объединенные системы водоснабжения и водоотведения Смоленской области»	II+III			
112	Модернизация и эксплуатация систем водоснабжения и водоотведения Ярцевского городского поселения		Смоленская область	М	1,1	2018	32	«Региональные объединенные системы водоснабжения и водоотведения Смоленской области»	II+III			
113	Модернизация и эксплуатация котельных Новоавачинского сельского поселения Елизовского муниципального района		Камчатский край	М	1	2012	13	«Камчатскэнерго»	III			
114	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения и горячего водоснабжения городского округа Мытищи		Московская область	М	3,1	2018	25	«Мытищенская теплосеть»	II+III		6,5	13
115	Реконструкция и модернизация системы теплоснабжения Великого Новгорода		Новгородская область	М	2	2019	8	«ТК Новгородская»	II+III			
116	Модернизация и эксплуатация системы теплоснабжения Пушкинского района		Московская область	М	1,7	2018	20	«Газпром теплоэнерго»	II+III			
117	Строительство и эксплуатация участков автодорог Звенигород – Колюбакино – Нестерово и Кубинка – Наро-Фоминск		Московская область	Р	1,6	2017	22,5	«Подмосковная платная дорога»	III			
118	Строительство и эксплуатация регионального центра по хоккею в Улан-Удэ		Бурятия	Р	1,4	2019	13	«Арена»	II			
119	Строительство и реконструкция систем энергообеспечения Курильского района на острове Итуруп		Сахалинская область	М	1,3	2013	10	«ДальЭнергоИнвест»	III		6,3	14
120	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения, централизованной системы горячего водоснабжения Перми		Пермский край	М	2,4	2019	20	Пермская сетевая компания	II+III			

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
121	Реконструкция и эксплуатация объектов теплоснабжения и горячего водоснабжения на территории восьми городских округов региона		Свердловская область	P	2,3	2016	25	Объединенная теплоснабжающая компания	II+III		6,3	14
122	Создание и эксплуатация межмуниципальной системы переработки и утилизации ТКО в Чувашии		Чувашия	P	1,5	2014	25	«Управление отходами»	III			
123	Модернизация и эксплуатация объектов теплоснабжения Рубцовска		Алтайский край	M	1,4	2017	15	«Рубцовский теплоэнергетический комплекс»	III			
124	Модернизация и эксплуатация системы теплоснабжения Электростали		Московская область	M	1,2	2016	25	«Глобус»	III			
125	Строительство и эксплуатация полигона ТКО в урочище Пасынково		Вологодская область	M	1,1	2011	25	«Вторресурсы»	III			
126	Реконструкция и эксплуатация многофункционального спортивно-концертного комплекса с ледовой ареной «Петербургский»		Санкт-Петербург	P	25	2020	55	«СКА Арена»	II		6,2	15
127	Строительство и эксплуатация двух заводов для обработки, обезвреживания и захоронения ТКО		Новосибирская область	P	6,5	2016	40	«Экология-Новосибирск»	I		6,0	16
128	Создание и эксплуатация системы обработки, размещения ТКО для Мурманска, Североморска и других населенных пунктов Мурманской области		Мурманская область	P	1,9	2013	40	«Управление отходами»	III			
129	Реконструкция здания диспетчерской, создание и эксплуатация «умных остановок» в Нижнем Новгороде		Нижегородская область	M	1,6	2018	10	«Ростелеком»	III			
130	Модернизация объектов теплоснабжения Арзамаса		Нижегородская область	M	1,5	2019	35	Объединенная ресурсоснабжающая компания	II+III			
131	Строительство и эксплуатация лечебного корпуса со стационарным отделением скорой помощи в Ульяновске		Ульяновская область	P	1,3	2017	49	«Феникс Девелопмент»	II			
132	Создание и эксплуатация межмуниципальной системы обработки и утилизации ТКО в Челябинской области (Челябинский кластер)		Челябинская область	P	3,5	2018	25	«Управление отходами»	I		5,8	17
133	Создание и эксплуатация крытого спорткомплекса с искусственным льдом в Ульяновске		Ульяновская область	P	1,9	2012	12	«Волга-Спорт»	III		5,7	18

Источник: данные InfraOne Research

Устойчивость выбирает сферы

Наиболее высокие оценки устойчивости получили проекты на стадии строительства (см. рисунок 3). Среди них лидируют проекты Минобороны – создание ПЛК (средний балл по проектам – 8,4). Причина в том, что создаваемые объекты относятся к сфере логистики, которая пока не пострадала от пандемии, а также в стабильном финансировании оборонной сферы даже в кризисное время.

Высокие оценки получили проекты на стадии строительства в транспортной (средний балл – 7,8) и коммунальной (7,4 балла) отраслях, но у последней показатели устойчивости располагаются в гораздо более узком интервале. Это говорит об однородности реализуемых проектов и отсутствии на этой стадии как «сверхуспешных», так и сильно проблемных инициатив.

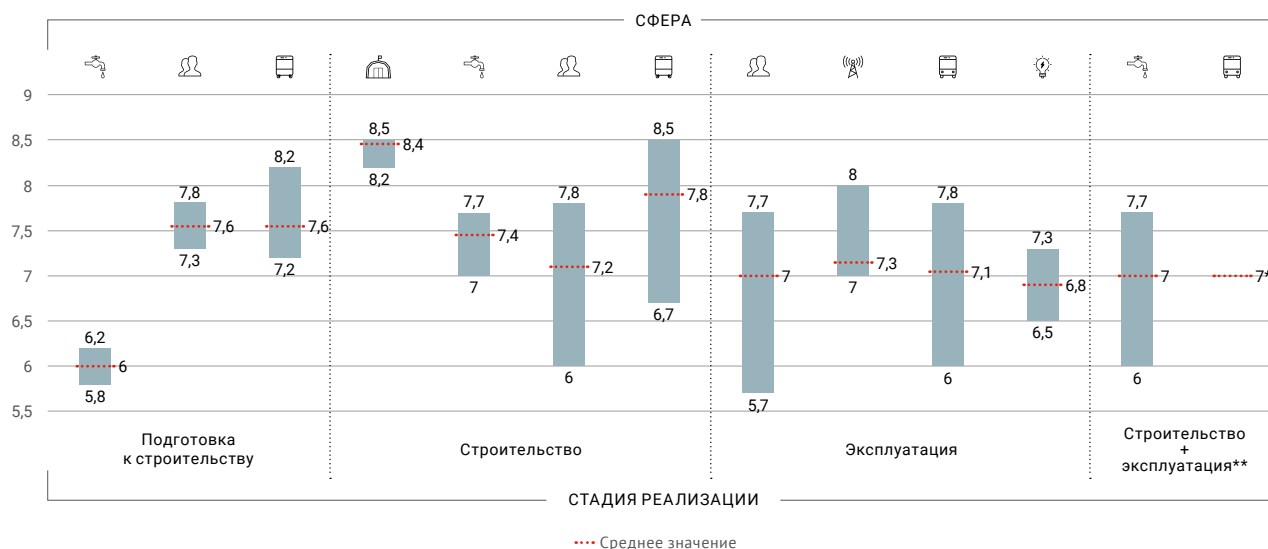
Относительно высокие оценки устойчивости также у большинства транспортных и социальных проектов на стадии подготовки к строительству (в среднем по 7,6 балла). А на стадии эксплуатации меньше всех чувствительна к кризису телекоммуникационная отрасль (7,3 балла).

Наименее устойчивыми оказались коммунальные проекты на стадии подготовки к строительству (средняя оценка – 6,0 баллов), поскольку в эту категорию входят две концессии, каждая из которых находится на грани расторжения.

Также меньшая устойчивость характерна для концессий в социальной сфере, причем и на стадии строительства (7,2 балла), и на стадии эксплуатации (7,0 баллов). Это вызвано ограничениями, которые объекты сферы испытывают из-за пандемии, большими рисками падения спроса и меньшим сроком строительства, например, по сравнению с транспортными объектами.

В этом случае кризис и борьба с коронавирусом (если растянутся более чем на год) могут ударить по обеим стадиям, что делает положение проектов менее стабильным.

Рисунок 3. Распределение оценок устойчивости проектов по сферам и стадиям



* Модернизация и эксплуатация инфраструктуры аэропортов Нового Уренгоя и «Шереметьево»

** Стадия, характерная для коммунальных инициатив и сложных проектов других отраслей, во время которой отдельные объекты модернизируют, реконструируют или строят, но сама система не прекращает своей работы.

Проекты с «антикризисными» свойствами

Средний балл, который получили концессионные проекты дороже 1 млрд руб., равняется 7,2 из 10. На этом уровне либо выше него находятся 74 проекта с общим объемом инвестиций порядка 1,54 трлн руб.

Проекты с более высоким баллом не застрахованы от пересмотра условий соглашения, что впоследствии может сказаться на стоимости, однако, по нашей оценке, ущерб от кризиса для них на момент оценки не критичен либо вообще отсутствует.

По нашим расчетам, самыми устойчивыми среди имеющихся на рынке оказались проекты по строительству моста через Обь в Новосибирске и созданию производственно-логистического комплекса в Севастополе. Оба получили по 8,5 баллов.

В первом случае в конце апреля 2020 года в Новосибирске началось строительство моста. Финансирование как со стороны концедента, так и со стороны инвесторов идет равномерно, и угрозы его перераспределения на другие нужды нет. Кроме того, стройматериалы на этом и более поздних этапах планируется использовать местные, что минимизирует риски, связанные с задержкой доставки из других регионов или удорожанием.

Высокий балл у проекта по созданию ПЛК «Севастополь» объясняется уровнем реализации и спецификой концедента (Минобороны), финансовой устойчивостью компании-бенефициара, а также существенно меньшими, чем в других регионах, рисками, связанными с распространением коронавируса. Севастополь находится на 83-м месте среди 85 регионов по числу выявленных носителей инфекции. Именно поэтому у другого аналогичного проекта – ПЛК «Архангельск» – итоговая оценка оказалась чуть ниже (8,0 баллов).

Также высокую оценку устойчивости получил проект строительства автомобильного моста через реку Пур в Ямало-Ненецком автономном округе (8,3). Несмотря на более сложную эпидемиологическую ситуацию в регионе (по количеству выявленных заболевших на 100 тыс. населения округ обгоняет Новосибирскую область), объект готов почти на 90%, работы не прекращались в период действия ограничений, и местные власти не изменили прогнозов по его досрочному запуску в 2020 году вместо 2021-го. Кроме того, бенефициар проекта – «Мостострой-11» – попал в перечень системообразующих предприятий.

Проекты по строительству третьего и четвертого участков ЦКАД, несмотря на ожидаемое завершение работ в конце 2020 года, получили более низкие оценки из-за того, что их реализация была затянута еще до карантина, в том числе по причине неоднократных переносов конкурсов в 2014–2016 годах. Впрочем, в итоговой оценке учтено, что создание третьего участка (8,2 балла) ближе к своему завершению, чем четвертого (8,0 баллов).

Если рассматривать инициативы по стадиям реализации, то на этапе подготовки к строительству самую высокую оценку получил проект по созданию моста через Волгу с обходом Тольятти (8,2). Он присутствует в комплексном плане и в мае попал в перечень проектов, которые рассчитывают поддержать с помощью общенационального плана действий по спасению экономики. Кроме того, средства на проект уже выделяют из федерального бюджета, несмотря на то что сама концессия заключена на региональном уровне.

На этапе эксплуатации самая высокая оценка устойчивости – у системы взимания платы за проезд по федеральным трассам «Платон». Плата концедента, которую получает специальная проектная компания, не зависит ни от тарифа, ни от объема сборов системы. Даже если бы трафик большегрузов в период ограничений снизился, это бы никак не повлияло на финансовую устойчивость СПК. Впрочем, сборы системы с 15 февраля по 15 мая находились на стабильном уровне в 2,5–2,6 млрд руб. ежемесячно.

На характерной для большинства коммунальных проектов стадии модернизации и эксплуатации, по нашей оценке, больше всего баллов оказалось у проекта по реконструкции системы теплоснабжения Ижевска (7,7 балла). Впрочем, близки к нему коммунальные концессии в Кемеровской области, Тюменской области и Воронеже (по 7,5 балла).

Нахождение коммунальных проектов на более низких строчках рейтинга связано с тем, что, с одной стороны, их компании пострадали от снижения собираемости платежей, а с другой – им необходимо выполнять обязательства по реконструкции и модернизации объектов за счет собственных инвестиций или заемных средств. Это делает финансовое положение организаций менее устойчивым, чем если бы они занимались реализацией одной из стадий.

Наиболее устойчивыми в этот кризис являются транспортные и медицинские проекты, которые на стадии эксплуатации застрахованы от ограничений в своей работе и/или снижения трафика минимальным гарантированным доходом или фиксированной платой за доступность. Дополнительную устойчивость и гарантию реализации проектам на стадии строительства обеспечивают их присутствие в стратегических планах властей (например, нацпроектах, комплексном плане или общенациональном плане действий) и финансовая успешность компании-бенефициара.

Какие концессии наименее устойчивы

Ниже среднего по рынку уровня устойчивости (7,2 балла) оказалось 59 проектов с суммой инвестиций около 360 млрд руб. На наш взгляд, у большинства этих проектов высок риск прямых финансовых потерь, но он не обязательно сыграет в каждом из них.

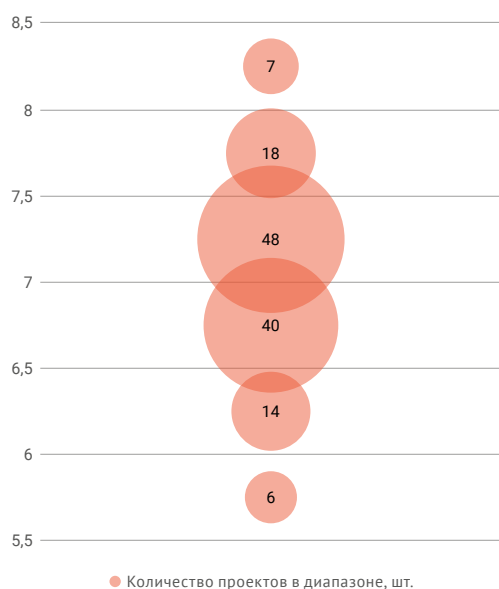
По нашей оценке, к наименее устойчивым на начало июня 2020 года относился проект по строительству и эксплуатации ледового дворца в Ульяновске (он получил 5,7 балла).

Это не связано с финансовым положением концессионера, которое выглядит довольно неплохо: компания «Волга-Спорт» регулярно выплачивает купонные доходы по своим облигациям и в предыдущие три года работала с устойчивой чистой прибылью. Кроме того, компания реализует проекты в рамках других концессионных соглашений.

Причина низкой оценки – отраслевая. В сегменте проектов социальной инфраструктуры дорожке 1 млрд руб. это единственное спортивное сооружение, находящееся на стадии эксплуатации. Начиная с середины марта оно лишено полноценной возможности «генерировать» выручку. Как и в случае с другими спортивными объектами в стране, пока неизвестно, когда дворец

Из-за неопределенности относительно дальнейшего распространения коронавируса и восстановления полноценной работы отрасли более низкие оценки устойчивости получили все проекты в сфере спортивной инфраструктуры, поскольку для них высок риск пересмотра параметров соглашений.

Рисунок 4. Распределение проектов по оценке устойчивости



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Менее устойчивы в этот кризис проекты на этапе эксплуатации в коммунальной, транспортной и социальной сферах, в которых отсутствует плата за доступность или минимальный гарантированный доход. Также из-за неясности того, насколько может затянуться ситуация с коронавирусом, и вероятности повторных «вспышек» заболевания проекты такого профиля могут больше других пострадать от пересмотра условий соглашений, если находятся на этапе строительства или подготовки к нему.

вновь сможет приступить к работе без ограничений по количеству зрителей и посетителей.

Оценки проекту «понижают» и проблемы с арендатором объекта — областным государственным автономным учреждением «Волга-Спорт Арена». Оно задолжало концессионеру порядка 500 млн руб. за 2019 год с учетом неустойки (или почти 15% от полагающихся за все время выплат). Концессионер обратился в суд с иском о взыскании задолженности и выиграл его, но показатели выручки за 2020 год из-за пандемии все равно будут пониженными. Так что оценка устойчивости, скорее всего, в этом году существенно не повысится даже в случае окончательного снятия ограничений.

Низкая оценка устойчивости оказалась у проекта по строительству и эксплуатации системы обработки и утилизации ТКО в Челябинской области (5,8 балла). На это повлияли изменения в законодательстве по обращению с ТКО и то, что региону понадобился объект с меньшими параметрами. В итоге соглашение хотят расторгнуть по обоюдному согласию сторон с 1 сентября, после чего концедент намерен искать нового концессионера. До этого времени инвестор должен будет вернуть переданные ему земельные участки.

Схожие проблемы у мусорной концессии в Новосибирской области (6,2), но там расторжение затянулось на несколько лет, потому что концедент и концессионер не могут договориться. Проблемной также является концессия на строительство лечебного корпуса в Ульяновске (6,0). Она оказалась замороженной из-за того, что инвестор ищет дополнительное финансирование.

Низкие баллы у двух проектов из Нижегородской области (теплоснабжение Арзамаса и «умные остановки» в Нижнем Новгороде) обусловлены более сложной эпидемиологической ситуацией в регионе относительно других субъектов федерации. На оценку проекта по модернизации теплоснабжения (6,0 баллов) также влияют невысокие финансовые показатели компании-концессионера, а в случае с «умными остановками» (6,0 баллов) негативные факторы — это затянутость процесса их установки (соглашение подписано еще летом 2018 года, но завершить установку планируют лишь к концу июля 2020-го вместо весны 2019-го) и, как следствие, недополучение выручки.

На низких позициях в целом оказались проекты по строительству и эксплуатации систем обработки и утилизации ТКО. Это связано с тем, что финансовые показатели реализующих их компаний обычно ниже, чем в среднем по рынку, а также с непрозрачностью отрасли и кризисом неплатежей.

Рейтинг устойчивости ГЧП-проектов

Соглашения, заключенные в рамках 224-ФЗ, начали появляться на рынке инвестиций в инфраструктуру лишь в 2018 году. Поэтому большинство объектов еще только создаются.

В привлекательном для крупных инвесторов сегменте (дороже 1 млрд руб.) ГЧП-проектов всего семь, что связано со спецификой этой части рынка, которую изначально создавали под не очень капиталоемкие инициативы.

Как следствие, не слишком разнится и оценка устойчивости этих проектов. Она находится в более узких, чем у концессий, границах: 6,5–8,2. Но среднее значение оказалось таким же – 7,2.

Предсказуемо наиболее устойчивый среди всех ГЧП-проектов – проект по цифровой маркировке и отслеживанию товаров (8,2 балла). Его реализация

в меньшей степени зависит от эпидемиологической ситуации в регионах, а предложения по очередной отсрочке цифровой маркировки лекарств поддержаны не были.

От него заметно отстает, но тоже получил высокую оценку, проект по созданию поликлиник в Новосибирске (7,5 балла). Вероятность его реализации повышает то, что подобные инициативы будут актуальны в постпандемической инфраструктуре.

Наименьшую оценку устойчивости (6,5 балла) получил проект по созданию арктического центра эпоса в Якутске из-за менее приоритетного в условиях кризиса культурного профиля и более высокой вероятности пересмотра параметров соглашения.

Таблица 4. Оценка устойчивости ГЧП-проектов к кризису

№	Проект	Сфера	Регион	Уровень концедента	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Срок соглашения, лет	Специальная проектная компания	Стадия проекта	Потенциальный риск	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
1	Создание системы цифровой маркировки и мониторинга оборота товаров		Все регионы	Ф	220,3	2019	15	«Оператор-ЦРПТ»	II		8,2	1
2	Строительство, финансирование и техобслуживание семи поликлиник для оказания первичной медико-санитарной помощи в Новосибирске		Новосибирская область	Р	8,9	2019	10	Седьмая концессионная компания	I		7,5	2
3	Создание и эксплуатация поликлиники городской больницы № 2 в Якутске		Якутия	Р	1,7	2019	10	«ВИС Развитие»	I		7,3	3
4	Создание санаторно-курортного комплекса, в том числе проведение ремонтно-реставрационных работ объекта культурного наследия регионального значения «Санаторий «Кисловодск»		Ставропольский край	Р	1,9	2019	6	«Санаторий Источник Кисловодск»	I		7,2	4
5	Сохранение и воспроизводство охотничьих ресурсов и среды обитания «Кучелиново»		Приморский край	Р	2,9	2019	49	Охотничье хозяйство «Орлиное»	I		6,7	5
6	Проектирование, строительство и техобслуживание детского сада на 300 мест в Новом Уренгое		ЯНАО	М	1,5	2019	7	«ГосСтрой»	I		6,7	5
7	Создание и эксплуатация объектов культуры «Государственная филармония Якутии и Арктический центр эпоса и искусств»		Якутия	Р	9,9	2019	11	Семнадцатая концессионная компания	I		6,5	6

Источник: данные InfraOne Research

Сколько потеряли уже работающие проекты

По нашей оценке, концессионные проекты дороже 1 млрд руб. на стадии эксплуатации с момента введения ограничений и до середины июня недополучили от своей деятельности около 19 млрд руб. Это составляет около 6,7% от их выручки по итогам прошлого года.

Из расчета мы исключили крупные компании, у которых концессионером является основное юридическое лицо, а не СПК. Такие организации получают существенную часть выручки не с помощью концессий (например, «Ростелеком», «Квадра» или «Т Плюс»). Они, безусловно, могли нести или несли потери, но лишь небольшая часть последних относится к проектам в рамках 115-ФЗ.

Как и в инфраструктуре в целом, наибольшие потери в выручке оказались у концессионных компаний в транспортной отрасли: около 11,6 млрд руб. Почти 67% этих средств приходится на аэропортовую сферу (см. таблицу 5).

На концессионные проекты в сфере платных дорог, транспортной телематики и городского рельсового транспорта приходится почти 3,8 млрд руб. Однако, по нашей оценке, в 60% этих проектов концессионеры могут компенсировать потери через механизмы минимального гарантированного дохода и платы за доступность.

Наиболее пострадавшими по относительной доле потерь, на наш взгляд, стали крупные концессии в социальной сфере (падение составляло 15–20% от годовой выручки), но в трех из пяти, что вышли на стадию эксплуатации, прописана гарантия минимального дохода. Так что вынужденные простои и недозагрузка могут быть при необходимости компенсированы.

Таблица 5. Потери концессионных проектов в выручке от режима ограничений

Инфраструктура	Сфера	Количество концессионных проектов на стадии эксплуатации, шт.	Объем потерь в выручке, млрд руб.	Доля потерь от годовой выручки концессионных компаний сферы
Транспортная	Аэропорты	2	7,8	19,2%
	Платные автодороги	8	3,2	6,1%
	Городской рельсовый транспорт	1	0,2	12,8%
	Транспортная телематика	3	0,4	6,2%
Социальная	Физическая культура и спорт	1	0,2	22%
	Здравоохранение	4	2,4	14,4%
Коммунальная	Водоснабжение и водоотведение	17	1,6	3,5%
	Теплоснабжение (включая мультikonцессии в ЖКХ)	33	2,8	2,5%
	Экология и утилизация ТБО	7	0,3	5%
Итого:		76	18,9	6,7%

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

Сложнее ситуация с коммунальными концессиями. Часть реализующих их СПК получает плату концедента за работу по модернизации и эксплуатации объектов, а часть — занимается сбором платежей самостоятельно. Последних, по нашей оценке, больше, и они в менее выигрышном положении, если их потери в выручке окажутся критичными. Нагрузку на концессионера может увеличить и то, что правительством до конца года введен мораторий на пени и штрафы за неоплату коммунальных услуг.

Впрочем, в ряде регионов — например, Пермском крае и Тюменской области — власти пошли навстречу коммунальным компаниям (в том числе концессионным) и обязали бюджетные учреждения провести выплаты за услуги авансом. Это может поддержать проекты до возобновления устойчивого потока платежей со стороны населения и бизнеса.

На уровне концессий в сегменте от 100 млн руб. до 1 млрд руб. потери от введения ограничений мы оцениваем в сумму около 7 млрд руб., или порядка 4% от годовой выручки. Они касаются примерно 200 проектов, около 80% которых представляют коммунальную и социальную сферу.

Мы полагаем, что, если ситуация с распространением коронавируса не будет ухудшаться, дополнительные финансовые обязательства различных уровней власти по уже реализуемым концессиям в крупном сегменте проектов по итогам года могут составить не более 8 млрд руб. Причем верхний предел суммы, которая в реальности может оказаться еще меньше, поскольку не во всех проектах доходность упадет ниже критического уровня. Поэтому риск невыплаты платы концедента (в форме платы за доступность и/или МГД) мы оцениваем тоже как низкий.

Подробнее о том, какие отрасли сильнее всего пострадали от ограничений, введенных для борьбы с коронавирусом в российских регионах, читайте в [InfraOne Research Weekly 2020 #9](#).

ГЛОССАРИЙ

ЖКХ	Жилищно-коммунальное хозяйство
ЗАТО	Закрытое административно-территориальное образование
МГД	Минимальный гарантированный доход
МРСК	Межрегиональная распределительная сетевая компания
ПЛК	Производственно-логистический комплекс
ПЭТ	Позитронно-эмиссионная томография
СПК	Специальная проектная компания
СШХ	Северный широтный ход
ТБО / ТКО	Твердые бытовые / коммунальные отходы
ХМАО	Ханты-Мансийский автономный округ
ЦКАД	Центральная кольцевая автомобильная дорога
ЯНАО	Ямало-Ненецкий автономный округ

ОБ INFRAONE

Инвестиционная компания InfraOne («Первая инфраструктурная компания») создана в 2011 году группой специалистов, имеющих значительный опыт работы в инвестиционных проектах различных инфраструктурных отраслей.

Основная сфера деятельности InfraOne – прямые инвестиции 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 через инструменты ГЧП, концессий, проектного финансирования. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

Роль InfraOne в проектах

При реализации проектов InfraOne традиционно выполняет одну из следующих ролей:

- инвестиционный советник и консультант федеральных, региональных или муниципальных властей или частной стороны;
- инвестиционный агент, реализующий проект под ключ до стадии фактического запуска, принимающий на себя часть рисков, в том числе финансовых;
- управляющий инфраструктурными проектами и активами;
- организатор и провайдер инвестиционных сделок;
- инвестор в инфраструктурные проекты;
- организатор пула инвесторов.

В некоторых случаях InfraOne выполняет иные функции – от общего управления подготовкой и продвижением проекта до выполнения отдельных блоков задач. Традиционно проекты реализуются в интересах публичной стороны (федеральных, региональных, муниципальных властей) и частных интересантов, представляющих различные сегменты бизнеса – операторов, строителей, поставщиков, эксплуатантов, а также в собственных инвестиционных целях.

Об InfraOne Research

InfraOne Research – исследовательская группа инвестиционной компании InfraOne. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных видах инфраструктуры, включая те проекты, где InfraOne выступает организатором, инвестиционным агентом, инвестиционным советником государственной или частной стороны, а также инвестором. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Во всех публичных материалах InfraOne Research соблюдается принцип независимости аналитических суждений. Мнение InfraOne Research может расходиться с мнением InfraOne.

Публичная аналитика компании публикуется в целях информирования рынка об актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций, не является рекламой или офертой.

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Алексей Жундриков

Екатерина Якунина

Александра Галактионова

InfraOne Research | Исследовательское подразделение Группы компаний InfraOne

research@infraone.ru

Над аналитикой также работали:

Альберт Еганян, Александр Карпов, Анна Козлова, Алина Кулабухова, Марина Фомина, Роман Чертков.

Благодарности

Авторы выражают благодарность всем экспертам и специалистам из федеральных и региональных органов власти, инвестиционного сообщества, банковской и финансовой сферы, участникам проектов и остальным, кто помогал в подготовке обзора или его отдельных частей, поделившись своим профессиональным опытом и мнениями в ходе интервью, опросов и мозговых штурмов.

Дизайн и верстка Ярослав Брагин, Игорь Ухаров

Подготовка к выпуску Дарина Бадмаева