

| ФОНДОВЫЕ РЫНКИ |         |       | ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ      |         |       | ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ   |        |       |
|----------------|---------|-------|-------------------------------|---------|-------|----------------------|--------|-------|
| S&P 500        | 4187,62 | ↑1,4% | S&P Global Infrastructure     | 2682,94 | ↑1,8% | S&P Green Bond Index | 154,98 | ↑1,2% |
| MSCI EM        | 1360,64 | ↑2,9% | S&P EM Infrastructure         | 1762,99 | ↓0,1% |                      |        |       |
| MSCI Russia    | 715,4   | ↑5,8% | S&P Asia Infrastructure Index | 1817,61 | ↓0,2% |                      |        |       |

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (26 апреля 2021 года). Данные о динамике индекса за период с 12 по 26 апреля 2021 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундрик  
zhundrikov@infraone.ru

Екатерина Якунина  
yakunina@infraone.ru

Анастасия Яковлевская  
yakovlevskaya@infraone.ru

## Weekly #8 2021

# Инвестиции в инфраструктуру: ждут ли инвесторов морские порты?

В конце 2020 года государство решило ужесточить ответственность инвесторов за реализацию проектов в портовой инфраструктуре и предложило законопроект, после принятия которого такие проекты могут заметно подорожать, а риски по ним стать менее сбалансированными. Если поправки примут в первоначальном виде, концессии окажутся наиболее удобным инструментом для запуска инициатив в этой отрасли.

Почему сфера остается «непростой» для инвесторов? Зачем государство не только снижает свои расходы в нее, но и хочет ужесточить условия «входа»? Какие проекты смогут остаться «на плаву» и почему?

- По данным Ассоциации морских портов на конец 2020 года, их общая мощность достигла почти 1,21 млрд тонн, при этом загружены они были, по нашей оценке, лишь на 68% (в 2019-м они использовались на 73%). Заложенный в комплексном плане целевой показатель в 1,3 млрд тонн к 2024 году, скорее всего, будет достигнут, и более актуальными станут вопросы загрузки мощностей, модернизации причальных сооружений старых портов и создания подъездных путей к новым.
- Грузооборот морских портов в 2020 году уменьшился на 2,3%, до 820,8 млн тонн, при том что последние 22 года наблюдался устойчивый рост этого показателя. Основная причина уменьшения — снижение объемов поставок нефти (на 14,9%) и нефтепродуктов (на 4,9%), на которые приходится немногим менее половины (46%) всех грузов. Более резкое падение компенсировалось тем, что по большинству других грузов, перевозимых в значительных масштабах (уголь, зерно, минеральные удобрения), напротив, наблюдался рост.

- В рамках входящего в комплексный план федерального проекта «Морские порты России» государство в 2019 и 2020 годах вложило в сферу 61,6 млрд руб., или около 92% предусмотренных на этот период средств. Запланированные еще до пандемии федеральные расходы по проекту на 2021–2023 годы «урезали» почти вдвое: со 138,4 млрд руб. до 65,5 млрд руб., а часть инициатив планируют убрать. Причинами стали изменившаяся конъюнктура рынка и снизившийся интерес инвесторов к некоторым проектам.
- Введенный несколько лет назад инвестиционный портовый сбор лишь частично покрывает даже такие сниженные расходы государства на сферу. Согласно приказу ФАС, в 2021 году он затронет 13 портов и, по данным Минтранса, не превысит 5,1 млрд руб., а в следующие два года 6,3 млрд руб. и 7,2 млрд руб. соответственно, а в реальности, скорее всего, окажется на 30–40% меньше.
- Чтобы гарантировать грузопотоки в порты, государство намеревалось принять закон об ответственности инвесторов за срывы графика реализации проектов и прописать гарантированные объемы перевалки грузов. Но при этом, например, не брало на себя ответственность за несвоевременную постройку необходимой инфраструктуры. Это вызвало возмущение в бизнес-среде, и, возможно такое распределение ответственности пересмотрят уже к следующему чтению законопроекта. Сейчас более четко разделить риски с государством можно с помощью концессий, но опыт их использования в портовой сфере пока не слишком велик.
- Наиболее устойчивыми в ближайшие годы, на наш взгляд, будут проекты морских портов, построенных под конкретные долгосрочные программы компаний, либо мультифункциональных, способных сравнительно быстро «подстраиваться» под изменение спроса и грузопотока. Потенциал концессий при этом возрастет, но пока, вероятно, будут реализовываться относительно «простые» проекты. За рубежом с помощью сложных инструментов проектного финансирования реализуют портовые инициативы с активным привлечением иностранных инвесторов, а также в сопутствующей – например, туристической портовой инфраструктуре.

**Между развитием мощностей и загрузкой.** По данным Ассоциации морских торговых портов на конец 2020 года, их общая мощность составила чуть менее 1,21 млрд тонн. За год она выросла почти на 5,5%, или на 62,8 млн тонн.

При этом загрузка морских портов (отношение грузооборота к введенным мощностям) заметно упала: в 2020-м они, по нашим расчетам, оказались востребованы на 68% против 73% на конец 2019 года.

Это было связано с тем, что из-за пандемии и кризиса нефтяных цен грузооборот в морских портах за год уменьшился на 2,3%, до 820,8 млн тонн. Предыдущий раз падение показателя наблюдалось в 1998 году (на 1,4%, до 140 млн тонн), а последние два десятилетия он ежегодно рос. Главной причиной уменьшения показателя в 2020-м стало снижение перевалки наливных грузов: в частности, нефти (на 14,9%, до 235,1 млн тонн) и нефтепродуктов (на 4,9%, до 142,6 млн тонн). Доля нефтяного грузооборота в морских портах за год сократилась на 4,7 п. п., до 46%.

В 2020-м снизились также объемы перевалки леса, цветных металлов и грузов на паромках, однако их общая доля составляет лишь 1,7% от всего грузопотока.

Более серьезное падение компенсировалось ростом погрузки угля (на 7,2%, до 188,6 млн тонн), зерна (на 30,3%, до 50,3 млн тонн) и минеральных удобрений (на 1,6%, до 19,2 млн тонн), а также руды и черных металлов.

Рост перевалки в 2020 году наблюдался лишь у портов Дальневосточного (на 4,5%, до 223,2 млн тонн) и Каспийского бассейнов (на 9,5%, до 8,1 млн тонн), но на них приходится меньше трети всех грузов (28%), проходящих через этот вид инфраструктуры.

На топ-10 морских портов России в 2020 году приходилось 73% погрузки (см. таблицу 1), и динамика грузооборота в них сильно зависела от состава основных грузов.

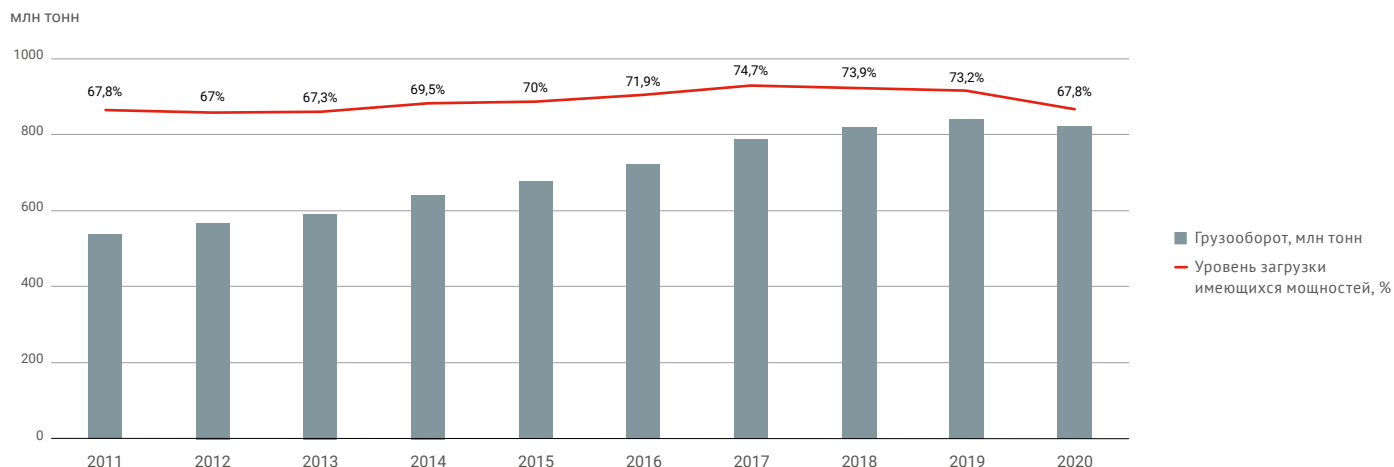
Отечественные морские порты продолжают оставаться в основном площадками для экспорта, на который приходится 78,8% грузооборота, или 646,5 млн тонн. При этом главными путями доставки экспортных грузов остаются железнодорожный (49,7%, рост за год на 2,5 п. п.) и трубопроводный транспорт (33,1%, падение за год на 4,1 п. п.). Доля автомобильного транспорта хоть и выросла за год с 9,7% до 11,1%, но остается по-прежнему не очень значительной. Впрочем, в доставке импортных и привезенных в порты грузов автомобильный транспорт заметно опережает железнодорожный: в 2020 году ими было перевезено 29,1 млн тонн (38,6%) и 12,7 млн тонн (16,8%) прибывших с моря грузов соответственно.

**Таблица 1. Топ-10 российских портов в 2020 году по грузообороту**

| №                           | Порт                         | Бассейн            | Грузооборот в 2020 году, млн тонн                           | Динамика к 2019 году | Основная причина изменения грузооборота в 2020 году   | Мощность порта, млн тонн в год |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------|---|----------------------|---|--------------------------------|
| 1                           | Новороссийск                 | Азово-Черноморский | 141,8   | -9,6%                | Снижение перевалки наливных грузов  | 213,4                          |
| 2                           | Усть-Луга                    | Балтийский         | 102,6   | -1,2%                | Снижение перевалки наливных и контейнерных грузов   | 129,8                          |
| 3                           | Порт Восточный               | Дальневосточный    | 77,4  | +5,2%                | Рост перевалки угля   | 81,7                           |
| 4                           | Большой порт Санкт-Петербург | Балтийский         | 59,9  | +0,1%                | Снижение объема контейнерных перевозок, минеральных удобрений компенсировалось ростом по нефтепродуктам и черным металлам | 118,3                          |
| 5                           | Мурманск                     | Арктический        | 56,1  | -9,3%                | Снижение перевалки грузов из-за аварии с железнодорожным мостом, перенаправление в другие порты                           | 26,6                           |
| 6                           | Приморск                     | Балтийский         | 49,3  | -19,2%               | Снижение перевалки нефти  | 89,5                           |
| 7                           | Ванино                       | Дальневосточный    | 33,5  | +6,5%                | Рост перевалки угля   | 37,8                           |
| 8                           | Сабетта                      | Арктический        | 27,8  | +0,5%                | Рост грузооборота по сжиженному газу  | 30,3                           |
| 9                           | Находка                      | Дальневосточный    | 26,8  | +4,7%                | Рост перевалки угля   | 33,8                           |
| 10                          | Туапсе                       | Азово-Черноморский | 26,8  | +6,2%                | Рост перевалки нефтеналивных грузов   | 38,5                           |
| <b>Итого по топ-10</b>      |                              |                    | <b>602</b><br>(73% грузооборота всех морских портов страны) | <b>-4%</b>           |   |                                |
| <b>Остальные порты</b>      |                              |                    | <b>218,8</b>  | <b>+2,6%</b>         |   |                                |
| <b>Итого по всем портам</b> |                              |                    | <b>820,8</b>  | <b>-2,3%</b>         |   |                                |

Источник: данные Ассоциации морских торговых портов России, Росморречфлота, СМИ, анализ InfraOne Research

**Рисунок 1. Грузооборот морских портов России и загрузка имеющихся мощностей в 2011–2020 годах**



Источник: данные Ассоциации морских торговых портов России, Росморречфлота, анализ InfraOne Research

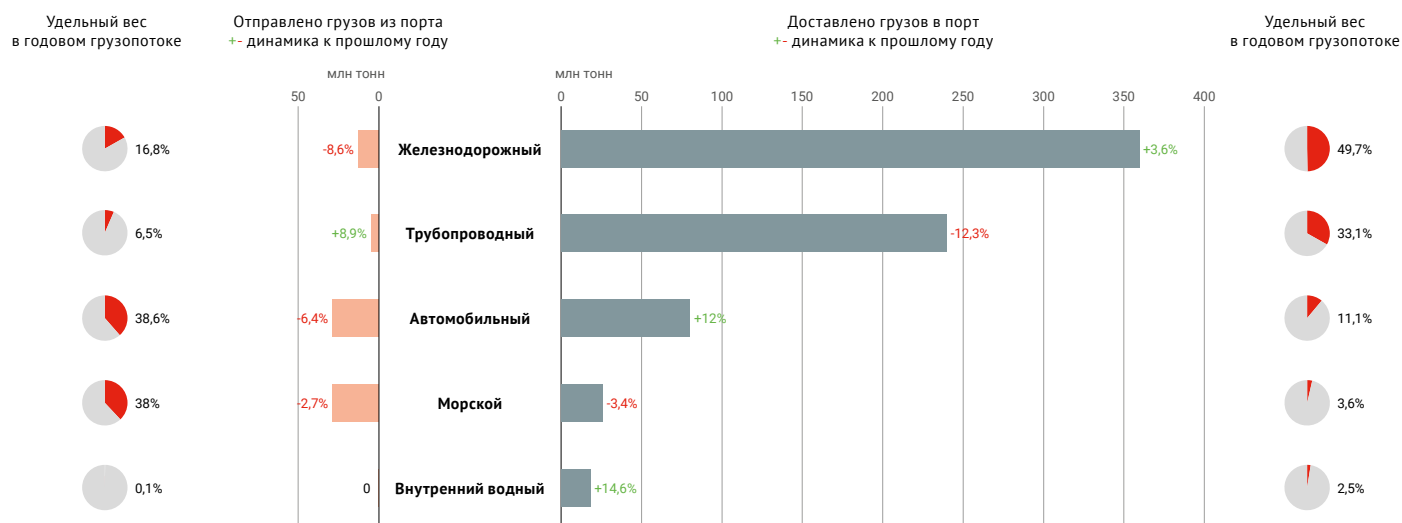
В ближайшие годы сильная зависимость строящихся морских портов от развития железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры, на наш взгляд, сохранится. И этот фактор может оказаться решающим для дальнейшего роста загрузки.

При этом целевой показатель по суммарной ежегодной мощности портов, заложенный в комплексном плане – 1,3 млрд тонн к 2024 году, – вероятно, будет достигнут даже раньше: уже в 2023 году. Дальнейший рост – до 1,5 млрд тонн к 2030 году – предполагает увеличение мощностей в среднем на 30–35 млн тонн в год. Это достижимое и, на наш взгляд, умеренное значение прироста, поскольку в последние годы вводилось по 45–60 млн тонн новых мощностей.

Одной из проблем после расширения мощности портов может стать модернизация внутривортовой инфраструктуры. Согласно отчету «Росморпорта» за 2019 год, около половины (48%) причальных сооружений имели срок службы свыше 50 лет, и только у 9% он составлял менее 25 лет.

**Рисунок 2. Доставка и отправление грузов в морских портах различными видами транспорта в 2020 году**

Сумма может не совпадать с общим годовым грузооборотом из-за неучтенных здесь транзитных и каботажных грузопотоков.



Источник: данные Ассоциации морских торговых портов России, Росморречфлота, анализ InfraOne Research

**Государство снижает расходы на порты.** Входящий в комплексный план федеральный проект «Морские порты России» оказался одним из самых пострадавших при принятии бюджета на 2021–2023 годы.

Еще до пандемии на него в 2021–2023 годах рассчитывали потратить 138,4 млрд руб. федеральных средств, однако при утверждении нового бюджета сумма сократилась до 65,5 млрд руб. Теперь в предстоящие три года в федеральный проект хотят вложить 19,3 млрд руб., 28,1 млрд руб. и 18,1 млрд руб. соответственно. Снижение было связано в том числе и с тем, что из федерального проекта планируют убрать инициативы, в которых инвесторы не готовы подтвердить готовность или обеспечить загрузку объектов к указанному в комплексном плане сроку. Всего таких проектов оказалось шесть с суммарной мощностью почти 20 млн тонн, включая сухогрузный порт Тамань и Зарубино.

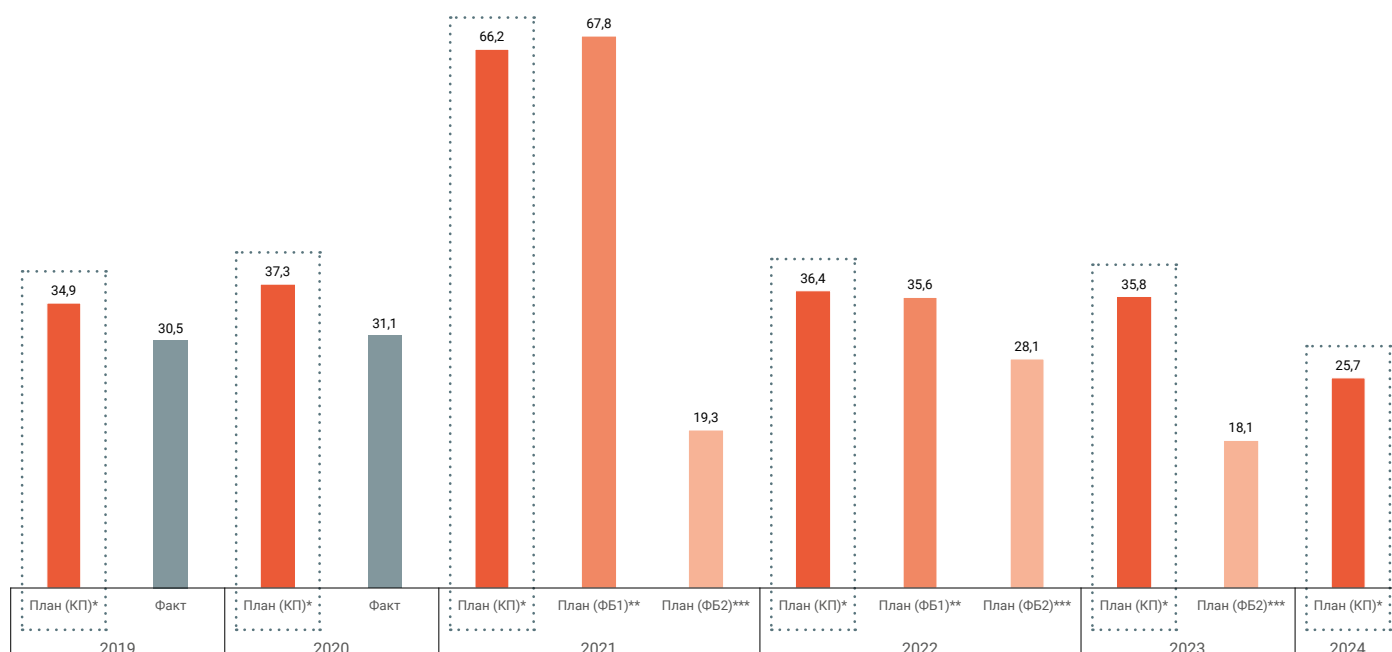
Даже несмотря на значительный пересмотр планов, вложения в оставшиеся проекты пока остаются небольшими. На конец первого квартала, бюджетное исполнение «Морских портов России» составило лишь 1,6%. Для сравнения в аналогичный период 2020-го оно было на уровне 9,4%, а в 2019-м, когда государство только начало вкладывать, – 2,7%.

В предыдущие два года через федеральный проект в сферу поступило 61,6 млрд руб. федеральных средств. Так, по итогам 2020 года федеральные вложения в «Морские порты» составили 31,1 млрд руб., или 99,9% от запланированных. Но такой высокий уровень освоения был достигнут за счет того, что планы по расходам в ноябре и декабре суммарно снизили почти на 10,8 млрд руб. Если бы пересмотра не случилось, то федеральный проект исполнили бы лишь на 74,2%. В более стабильном 2019 году бюджетное исполнение «Морских портов России» достигло 87,3% (или 30,5 млрд руб.).

Введенный в 2019 году инвестиционный портовый сбор пока в малой степени покрывает федеральные расходы на сферу. В ближайшие три года Минтранс обозначил предельный уровень сбора в размере 5,1 млрд руб., 6,3 млрд руб. и 7,2 млрд руб. соответственно. Он затронет деятельность 13 портов, восемь из которых входят в топ-10 портов по грузообороту (Новороссийск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Ванино, Приморск, Мурманск, Восточный и Туапсе).

**Рисунок 3. Распределение финансирования федерального проекта «Морские порты» (2019–2024 годы)**

млрд руб.



\* Здесь и далее расходы на федеральные проекты комплексного плана в соответствии с распоряжением правительства от 30 сентября 2018 года (в редакции от 4 июля 2020 года).

\*\* Здесь и далее расходы на федеральные проекты комплексного плана в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов.

\*\*\* Здесь и далее расходы на федеральные проекты комплексного плана в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, федерального бюджета, расчеты и анализ InfraOne Research

В целом в 2019–2024 годах на реализацию федерального проекта «Морские порты России» предполагалось направить 927 млрд руб., из которых 236 млрд руб. должны были быть бюджетными средствами, а остальные – внебюджетными и из инвестпрограммы ФГУП «Росморпорт». Но уже ясно, что эти результаты, вероятнее всего, не будут достигнуты ни государством, ни инвесторами.

В случае шести проектов государство отмечало отсутствие у инвесторов возможностей финансировать дальнейшую реализацию проекта, из-за чего они были приостановлены на неопределенный срок. Инвестиционная декларация, которую обычно подписывает владелец будущей инфраструктуры, с информацией об объемах вложений, местоположении и характеристиках объектов носит в основном рекомендательный характер.

Изменить такое положение и прописать обязательства инвесторов за срывы сроков по вводу мощностей, а также по загрузке морских портов государство планировало с помощью специального закона, который внесло в Госдуму в декабре 2020 года. В январе 2021 года он прошел первое чтение и вызвал недовольство профессионального сообщества: вина и финансовые потери в нем возлагались на инвесторов, а ответственность самого государства за срывы сроков никак не прописывалась.

Между тем, согласно материалам Счетной палаты, опубликованным летом 2020 года, сами власти из 36 запланированных объектов госсобственности в 2016–2019 годах построили и ввели в эксплуатацию только 13. Контрольное ведомство пришло к выводу, что такое положение дел заметно тормозит активность частных инвесторов. По данным Счетной палаты, уровень внебюджетных вложений за этот же период снизился с 50% до 14%.

Скорее всего, спорные поправки, вводящие ответственность только одной стороны, могут пересмотреть уже к следующему чтению. Но если вдруг произойдет так, что они будут приняты, закон даст преимущество компаниям, развивающим портовую инфраструктуру в рамках концессионных соглашений, в которых риски между публичной и частной стороной уже сейчас можно распределить более равномерно.

В этих условиях, на наш взгляд, наиболее жизнеспособными будут проекты, которые не сильно зависят от создаваемой государством инфраструктуры (то есть объекты в уже существующих портах), обеспеченные долгосрочной загрузкой мощностей (например, создаваемые в рамках инвестиционных программ крупных добывающих компаний) или мультифункциональные (способные «адаптироваться» к изменившемуся спросу на грузы).

**Концессии приближаются к портам.** Пока в портовой сфере заключено лишь одно концессионное соглашение – по строительству и эксплуатации угольного терминала «Лавна» в Мурманске стоимостью 26 млрд руб. Подписание состоялось осенью 2018 года, а летом 2019 года было заявлено о финансовом закрытии с участием «Газпромбанка».

Из-за пандемии и изменения стоимости угля, который будут переваливать через терминал, сроки реализации проекта сдвинулись: первоначально ожидалось, что первую очередь мощностью 9 млн тонн сдадут в декабре 2020 года. Но затем план сдвинулся на более поздний срок – инвесторы ждут возобновления строительства железнодорожной инфраструктуры, ответственность за создание которой лежит на государстве. Причем у частной и публичной стороны до штрафных санкций в отношении друг друга всегда существует возможность договориться о корректировке финансовой модели или новом времени реализации соглашения.

*В отношении портовой инфраструктуры заключено одно из 36-ти соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). Оно было подписано в конце 2020 года для проекта строительства универсального торгового терминала «Усть-Луга» с «Новотранс Активом» в Ленинградской области. Стоимость проекта составляет 46 млрд руб. Стабилизационный период зафиксирован на 20 лет и допускает льготы в налоговой сфере, сфере земельных отношений, технологическом подключении к энергосетям, строительных процедурах, экологии и прочем. Такое соглашение может обязывать инвестора построить объект для получения преференций, но ответственность государства за создание своей части инфраструктуры в СЗПК будет, скорее, декларироваться (либо частной стороне могут впоследствии компенсировать часть расходов на нее). Впрочем, инвестор, подписавший СЗПК, также может отказаться от своих планов без риска штрафных санкций.*

Распоряжение еще по одному соглашению — для создания грузового комплекса с угольным, газовым и нефтяным терминалами в порту Поронайск (Сахалинская область) — правительство приняло в конце марта 2021 года. Концессионером выступит компания «Многофункциональный грузовой район», концедентом — вновь Росморречфлот, а само подписание ожидается до середины мая.

Объем инвестиций в проект должен составить 35,9 млрд руб. Государство выделит на обустройство инфраструктуры около 4 млрд руб. Срок действия соглашения — 49 лет. Причем сдать комплекс должны будут не позже чем 6,5 лет с момента заключения соглашения — то есть ориентировочно до декабря 2027 года.

Мощность угольного терминала — до 5 млн тонн в год, нефтеналивного — до 5,5 млн тонн в год, терминала газового конденсата — до 2,8 млн тонн. Также в рамках проекта намерены построить базу снабжения и заправочный комплекс. Это будет первая федеральная концессия в 2021 году.

В свою очередь, концессия по сухогрузному морскому порту «Тамань», которую активно обсуждали в 2019 году, так и не смогла дойти до стадии коммерческого закрытия. Это было связано с тем, что круг заинтересованных инвесторов, в который первоначально вошли четыре компании, в итоге сократился до одного, для которого проект оказался «неподъемным».

Мы полагаем, что потенциал концессий в этой сфере еще не исчерпан и в ближайшие годы могут быть заключены еще по меньшей мере одно — два соглашения, а в случае законодательных изменений интерес инвесторов на них станет еще выше.

**Зарубежный опыт портовых проектов.** Пока в России только пробуют реализовывать комплексные проекты с помощью сложных инструментов проектного финансирования, за рубежом последние активно используют для запуска инициатив, где пересекаются интересы сразу нескольких иностранных инвесторов или которые реализуются в смежных сферах (например, в туристической портовой инфраструктуре).

Так, например, в ГЧП-формате планируют реализовать проект по созданию Западного контейнерного терминала — West Container Terminal (WCT) — в порту Коломбо (Шри-Ланка). Срок соглашения составит 35 лет, а стоимость — \$750 млн.

Инвестор должен будет внести государству единовременный авансовый платеж, ежегодно оплачивать аренду земли и отчислять роялти в привязке к количеству контейнеров, обрабатываемых на терминале.

Планируется, что WCT будет иметь длину причала 1400 метров, глубину 20 метров, площадь терминала составит около 64 гектаров с годовой мощностью 3,5 млн TEU (единица измерения вместимости 20-футовых контейнеров). Это увеличит общую пропускную способность порта Коломбо до 10,4 млн TEU в год. Сейчас она составляет 6,9 млн TEU; для сравнения мощность крупнейшего российского контейнерного терминала в порту Санкт-Петербург — 2,2 млн TEU.

Порт Коломбо находится на пределе использования своих мощностей. Из имеющихся четырех терминалов в нем лишь один глубоководный, а 45% объема перевалки контейнеров идет из индийских портов, терминалами в которых владеет Adani Ports. Чтобы усилить свое конкурентное

*Индия, Япония, США и Австралия ведут четырехсторонний диалог, активно возобновившийся в 2017 году. Одна из основных целей – сдерживание Китая, который распространил военное и экономическое влияние на Индо-Тихоокеанский регион (в частности, на Пакистан, Мальдивы, Мьянму и на Шри-Ланку). Китай уже инвестировал более \$8 млрд в инфраструктурные проекты Шри-Ланки в рамках инициативы «Один пояс – один путь», а в 2017 году правительство страны было вынуждено передать порт Хамбантота Пекину в счет погашения долга.*

преимущество как международного перевалочного хаба, власти Шри-Ланки заинтересованы в запуске дополнительных глубоководных терминалов, способных принимать более крупные суда.

Управляет портом Коломбо Sri Lanka Ports Authority (SLPA) – государственный оператор главных коммерческих портов Шри-Ланки. Интерес к реализации проекта строительства терминала проявил международный консорциум, в который входят Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZ, самый крупный частный индийский портовый оператор, на долю которого приходится четверть всех грузоперевозок Индии), John Keells Holdings (самый большой конгломерат компаний Шри-Ланки) и японские компании, названия которых не раскрываются. Через Шри-Ланку идет порядка 2/3 мировой нефти, для Индии и Японии участие в проектах этой страны – способ снизить растущее китайское влияние.

Доля иностранных инвесторов в проекте будет составлять 85%, остальная часть сохранится за SLPA. При такой структуре владения консорциум по законам островного государства не будет являться госкомпанией, что освобождает его от аудиторских проверок и подотчетности парламенту. Это обеспечит команде индийско-японских инвесторов гибкость в операционном управлении терминалом.

Интересно, что также с индийско-японским участием в 2019 году планировалось расширить глубоководный терминал East Container Terminal (ECT) и модернизировать его мощности до 2,4 млн TEU. Стоимость проекта должна была составить \$500 млн. Но тогда реализации помешали профсоюзы порта, которые настаивали на 100%-ом владении терминалом SLPA, так как он уже частично построен (имеет 600-метровую причальную стенку и подъемные краны). Несмотря на подписание в мае 2019 года протокола о сотрудничестве с участием зарубежных инвесторов, в феврале 2020 года проект отменило новое правительство страны. В итоге ECT решили делать в рамках госзакупки и завершить проект в течение трех лет.

Другой ГЧП-проект – с уже туристическим оттенком – **Larnaca Port and Marina** на Кипре пытались запустить с 2008 года, тогда он оценивался в \$893 млн.

К 2020 году стоимость проекта составила уже \$1,44 млрд (1,2 млрд евро). В его рамках запланировано строительство многофункционального инфраструктурного центра, включающего в себя помимо порта пристань для яхт и комплекс недвижимости с жилыми, туристическими, торговыми и офисными объектами. Строительные работы по проекту запланированы на начало 2022 года, они продлятся около 10–15 лет. По оценке местного министерства финансов, проект ежегодно будет создавать добавленную стоимость в размере 120 млн евро (\$144 млн), или почти 0,5% ВВП страны.

Приступить к его реализации удалось не с первого раза. Сначала коммерческое закрытие состоялось в 2012 году, но из-за кризиса 2013–2015 годов финансирование так и не нашли. В 2016 году правительство вновь объявило конкурс по проекту реконструкции порта и пристани, а к концу 2018 года определило победителя – консорциум Amra и Israel Shipyards. В 2019 году министерство транспорта отменило конкурс из-за подачи двух коллективных исков против такого решения.

В итоге новое концессионное соглашение по проекту подписали лишь в августе 2020 года. Частной стороной стал консорциум Kition Ocean Holdings, состоящий из The Prosperity Group (кипрская компания, занимающаяся развитием современных жилых и коммерческих зданий) и REM International (входящая в группу компаний, владеющей портом и пристанью в Эйлате). Концессионер должен будет покрыть не менее 30% расходов за счет спонсорского вложения.



Соглашение рассчитано на 40 лет. В рамках ГЧП-схемы BOT (build – operate – transfer, строительство – эксплуатация – передача) правительство будет получать фиксированную арендную плату и процент дохода от эксплуатации.

Строительство разделено на четыре этапа, в рамках которых будет расширена пристань для туристических судов, а также построена не только жилая и коммерческая недвижимость, но и социальная инфраструктура (например, медицинский и образовательный центры).

Для Кипра предполагаемые доходы за время действия соглашения, как ожидается, составят 19,6 млрд евро (\$ 23,56 млрд). В регионе создадут около 4 тыс. новых рабочих мест. При этом расходы на проект заложены в бюджете в размере около 604 млн евро (\$ 725,9 млн).

## 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](http://infraone.ru)**

# InfraOne

[infraone.ru](http://infraone.ru)

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