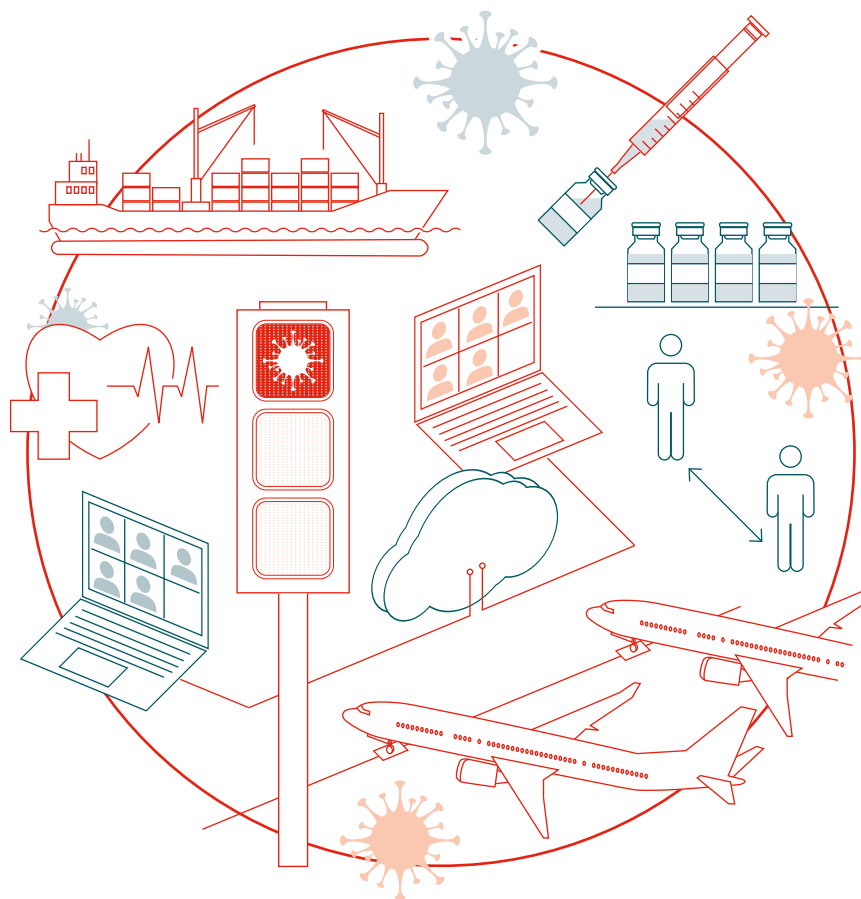


ИНФРАСТРУКТУРА И ПАНДЕМИЯ:

ПОТЕРИ ОТРАСЛИ В 2020 ГОДУ



Как отразилась на отрасли вторая волна?

Компании каких сфер пострадали сильнее всего?

Ждать ли восстановления в 2021-м?

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 «Инфраструктура и пандемия: потери отрасли в 2020 году» оценены фактические потери в выручке инфраструктурных компаний от ограничений, введенных для борьбы с коронавирусом, и второй волны, а также сделан прогноз восстановления различных сфер в 2021 году. Электронная версия доступна на сайте InfraOne, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, январь 2021 г.



СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	4
Пойти по другому пути	6
Авиация, которую приземлили	8
Транспорт, которому не везло	10
Энергетическая устойчивость	10
Жизнь с «приоткрытой» инфраструктурой	11
Коммунальная сфера теряет выручку	13
Что ждет инфраструктуру в 2021-м?	15
Об InfraOne	17
Авторский коллектив	18

РИСУНКИ

1. Как распределены потери инфраструктурных сфер в выручке в 2020 году (стр. 8)
2. Распределение потерь в выручке транспортной инфраструктуры в 2020 году (стр. 9)
3. Пассажиропоток российских аэропортов в 2019–2020 годах (стр. 9)
4. Динамика энергопотребления в России в 2019-2020 годах (стр. 11)
5. Распределение потерь в выручке социальной инфраструктуры в 2020 году (стр. 12)
6. Потери инфраструктурных компаний в выручке по трем сценариям (стр. 16)

ТАБЛИЦЫ

1. Какие страны и как вводили повторные ограничения? (стр.6)
2. Инфраструктурные отрасли, которые несли потери в выручке из-за пандемии и ее последствий (стр.13)

РЕЗЮМЕ

Летом 2020 года мы оценили фактические потери в выручке российских компаний, эксплуатирующих инфраструктурные объекты, от введенного из-за коронавируса режима ограничений. Кроме того, мы спрогнозировали, как будет развиваться ситуация в случае повторных локдаунов различной силы либо их отсутствия.

Подробнее о потерях компаний в выручке на конец июля 2020 года и о том, каким мы видели дальнейшее развитие событий, читайте в аналитическом обзоре [«Инфраструктура и пандемия: сценарии потерь и восстановления отрасли»](#).

Несмотря на то что вторая волна заболеваний оказалась значительно сильнее первой (майский суточный рекорд в России – 11,6 тыс. заболевших, а декабрьский – уже 29,9 тыс.), российские власти не стали вводить столь же жесткий режим ограничений, как весной 2020 года. Последние были более локальными с точки зрения как затронутых сфер, так и российских регионов, которые сами выбирали уровень «строгости».

Как это отразилось на состоянии инфраструктурных отраслей? Сколько компании потеряли в выручке по итогам 2020 года? И как вакцинация ускорит восстановление сферы?

- По нашей оценке, общий объем потерь в выручке инфраструктурных компаний по итогам 2020 года составил 1,93 трлн руб., что в среднем равно 12,8% их годовой выручки. При этом больше половины потерь (55%, или 1,06 трлн руб.) пришлось на время первой волны заболеваний и режима самых строгих мер по борьбе с инфекцией.
- Более мягкие, чем весной, ограничения сгладили негативные последствия для экономики отраслей к концу года. Среднемесячные потери в выручке инфраструктурных компаний во время второй волны составили 129 млрд руб., что в 2,5 раза меньше, чем во время первой. Всего с начала октября и по конец декабря компании недосчитались 388 млрд руб. За январь 2021 года, по нашим прогнозам, они могут потерять еще около 124 млрд руб., но дальше эта сумма будет уменьшаться.
- Наибольший объем потерь в 2020 году – 1,27 трлн руб., или почти 66% от их общей суммы – понесла транспортная инфраструктура. Компании, эксплуатирующие такие объекты, в среднем потеряли 18,4% дохода. Однако по соотношению ущерб/выручка наиболее пострадала социальная инфраструктура, чьи компании в среднем недополучили более 35%. Самая критичная ситуация – у объектов культуры и спорта с годовыми потерями порядка 59–64%.
- Компании, эксплуатирующие и обслуживающие инфраструктуру воздушных перевозок, потеряли в 2020 году в выручке около 713 млрд руб., из которых 600 млрд руб. приходится на авиакомпании, а остальное – на аэропорты. Компании отрасли остались в среднем без 42–43% годовой выручки. Они по-прежнему находятся «под давлением» закрытых границ с большинством

государств мира. В августе и сентябре это помогло заметно увеличить загрузку внутренних авиалиний, но эффект оказался временным и, скорее, связанным с отпускным сезоном.

- Энергетическая и коммунальная сферы пострадали в меньшей степени, чем транспортная и социальная. Выручка первых двух снизилась почти на 3% и около 10% соответственно. Впрочем, с учетом низкой рентабельности предприятий ЖКХ для многих из них такое падение является угрожающим. В особенности это касается компаний, работающих с инфраструктурой обработки и утилизации ТКО, чье финансовое состояние пока не улучшила проводимая в последние два года мусорная реформа.
- Дальнейшее развитие событий с инфраструктурными потерями будет, на наш взгляд, связано с продолжительностью, охватом и эффективностью вакцинации, длительностью действия относительно мягких ограничений и открытием прежнего сообщения между Россией и большинством государств мира. Мы полагаем, что если следующие мутации вируса не окажутся более опасными, то повторного ввода жестких карантинных мер, аналогичных весенним, в российских регионах по-прежнему ожидать не стоит.
- По нашему **оптимистичному** сценарию, предполагающему, что проблему удастся «ликвидировать» к концу мая (в том числе провести основные этапы вакцинации и открыть границы), инфраструктура может потерять еще 635 млрд руб., из которых 472 млрд руб. придется на транспортную сферу. Уменьшение потерь до незначительных величин в этом случае произойдет к середине осени.
- В **умеренном** сценарии, где основные этапы вакцинации закончатся ближе к концу августа, потери только в течение 2021 года составят 857 млрд руб., а восстановление большинства отраслей до показателей, близких к допандемическим, будет продолжаться примерно до весны 2022-го. На транспортную сферу в этом сценарии придется почти 619 млрд руб., недополученных до конца 2021-го.
- И, наконец, в **консервативном** сценарии, согласно которому, антикоронавирусные ограничения могут быть сняты во всем мире не раньше, чем к концу ноября, потери в выручке российских инфраструктурных компаний в течение 2021 года достигнут 1,09 трлн руб. Тогда восстановление выручки в большинстве отраслей уйдет за пределы второго-третьего квартала 2022 года. Транспорт в этом случае за 2021 год потеряет более 780 млрд руб.
- В целом инфраструктура за почти два года ограничений может недополучить от 2,5 до 3 трлн руб. выручки, и это заметно сокращает инвестиционные возможности компаний по развитию отрасли. Однако, на наш взгляд, в ближайшие годы они могли бы найти выход с помощью более активного применения инструментов проектного финансирования и государственно-частного партнерства.

Пойти по другому пути

Вопреки примеру зарубежных стран, пошедших по пути объявления повторного жесткого локдауна, в России антикоронавирусные ограничения ввели частично и в существенно меньших масштабах, чем в марте – июне 2020 года (см. таблицу 1).

Режим самоизоляции, при котором большая часть населения вынуждена пребывать на принудительном карантине, вводить не стали, чтобы не парализовать экономическую деятельность. Это привело к тому, что вторая волна превысила по числу заболевших первую, но ущерб для экономики от нее оказался меньше, чем весной.

По данным университета Джонса Хопкинса (США), на 1 января 2021 года количество случаев заболеваний коронавирусом COVID-19 в мире превысило 83,4 млн, из них летальными стали почти 1,82 млн. В России на эту же дату было официально зафиксировано 3,19 млн заболевших и 57,6 тыс. летальных исходов. В целом во всем мире в январе 2021-го ежедневно фиксировалось в 8–10 раз больше заболевших по сравнению с весенней волной заболеваний, а в России – «лишь» в 3–4 раза.

Таблица 1. Какие страны и как вводили повторные ограничения?

Страна	Меры	Форма локдауна	Продолжительность	Число заболевших до объявления мер, тыс чел.	Число заболевших на 31 декабря 2020 года, тыс чел.
Германия	Отмена массовых мероприятий, закрытие кафе, ресторанов, музеев, театров, парикмахерских, магазинов, кроме продуктовых и бытовых	Жесткая	Октябрь 2020-го – февраль 2021-го	4–13	19,4
Франция	Запрет массовых мероприятий, закрытие театров, музеев, кинотеатров, в отдельные периоды времени был введен комендантский час, а также ограничение на въезд из других стран	Жесткая	Ноябрь 2020-го – настоящее время	12–17	20
Италия	Введение общенационального карантина: запрет на выход из дома без необходимости, закрытие магазинов, кроме продуктовых, баров, ресторанов, запрет на перемещение между регионами	Жесткая	24 декабря 2020-го – 6 января 2021-го	17–18	23,5
Испания	Отмена массовых мероприятий, закрытие кафе, ресторанов, магазинов, кроме продуктовых и бытовых	Жесткая	22 октября – 5 ноября; 23 декабря 2020-го – 6 января 2021-го	21	18
Россия*	Отмена крупных мероприятий, ограничение на посещение культурных и спортивных учреждений, ночную работу ресторанов и кафе, частичное онлайн-обучение, ограничение передвижения населения, находящегося в группе риска	Мягкая	Первая половина ноября – настоящее время	20–21	27,7

* В зависимости от региона.

Источник: данные правительств стран, СМИ, Роспотребнадзора

По нашей оценке, общий объем потерь в выручке инфраструктурных компаний от пандемии по итогам 2020 года составил почти 1,93 трлн руб., что в среднем равнялось 12,8% их годовой выручки или было эквивалентно ее отсутствию за полтора месяца.

Почти 55% этой суммы, или около 1,06 трлн руб., пришлось на время действия режима наиболее жестких ограничений в большинстве российских регионов, продлившегося с середины марта по конец июня.

Среднемесячные потери инфраструктурных компаний во время второй волны заболеваний (к ней мы отнесли октябрь – декабрь 2020 года), по нашей оценке, оказались на уровне 129 млрд руб. против примерно 323 млрд руб. в первую волну. При этом наиболее «убыточным» для инфраструктуры месяцем оказался ноябрь, на который пришлось 144 млрд руб. В декабре потери уже уменьшились до 117 млрд руб., а в январе, по нашим прогнозам, составят 124 млрд руб. Далее, по всей вероятности, они будут уменьшаться (подробнее см. «[Что ждет инфраструктуру в 2021-м?](#)»).

При этом распределение потерь по сферам между первой и второй волнами существенно не отличается. Это связано с тем, что осенне-зимние ограничения задели в основном те сферы, в которых и до этого «создавались» наибольшие убытки.

Фактический объем потерь инфраструктурных компаний по итогам 2020 года оказался всего на 3% больше, чем в оптимистичном варианте июльского прогноза, который предполагал полное отсутствие повторных жестких ограничений на работу отраслей и постепенное восстановление их показателей. Их все-таки ввели частично, как, например, в социальной инфраструктуре, либо не успели до конца снять, как это было с воздушными перевозками.

Как мы оценивали потери инфраструктуры от пандемии COVID-19?

Оценка потерь различных видов инфраструктуры из-за ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса на территории России, приведена на 31 декабря 2020 года.

Объемы годовой выручки в каждой отрасли мы оценили на основе данных о финансовых показателях профильных компаний за 2019 год в системе СПАРК. Прогноз на 2020-й был сделан с учетом информации от отраслевых министерств, ассоциаций и самих компаний.

Источниками данных о падении или росте спроса служили официальные публикации федеральных и региональных властей, Росстата, сообщения профильных компаний и ассоциаций. Точкой отсчета потерь в каждом случае выступало начало приостановки или ограничения деятельности конкретной отрасли. Если таковая не ограничивалась и не приостанавливалась, но на работу профильных компаний заметно влиял режим самоизоляции, то «отсчет» потерь мы вели с момента его введения и до момента снятия.

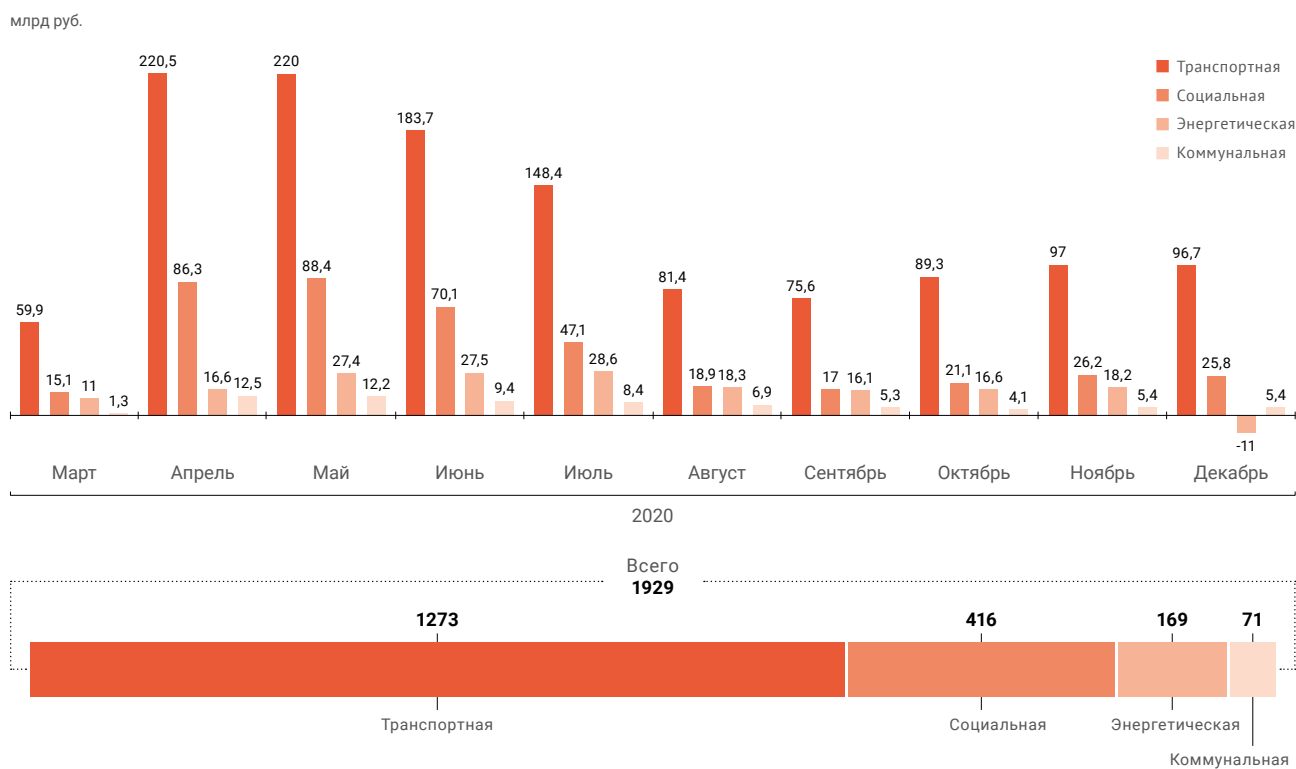
Сфера воздушных перевозок была открыта лишь частично – для россиян прямые регулярные перелеты на конец 2020 года были доступны лишь в 12 стран.

Объекты спортивной, образовательной, культурной и других видов социальной инфраструктуры были закрыты для массового посещения и использования с середины марта 2020 года. Затем отдельные объекты стали открывать (например, рекреационную, медицинскую, часть культурной и спортивной инфраструктуры), однако уровень их загрузки был по-прежнему ниже, чем до пандемии. В октябре этих сфер вновь коснулись ограничения, которые продлятся по меньшей мере до заметного спада второй волны заболеваний.

Данные по потерям не учитывают не связанные с пандемией снижения показателей в отраслях (если такое было) в январе-феврале 2020 года.

Рисунок 1. Как распределены потери инфраструктурных сфер в выручке в 2020 году

Данные на март – ноябрь скорректированы с учетом информации Росстата и профильных министерств, данные на декабрь (при их отсутствии в статистике) спрогнозированы на основе сложившихся в отраслях тенденций.



Источник: расчеты InfraOne Research

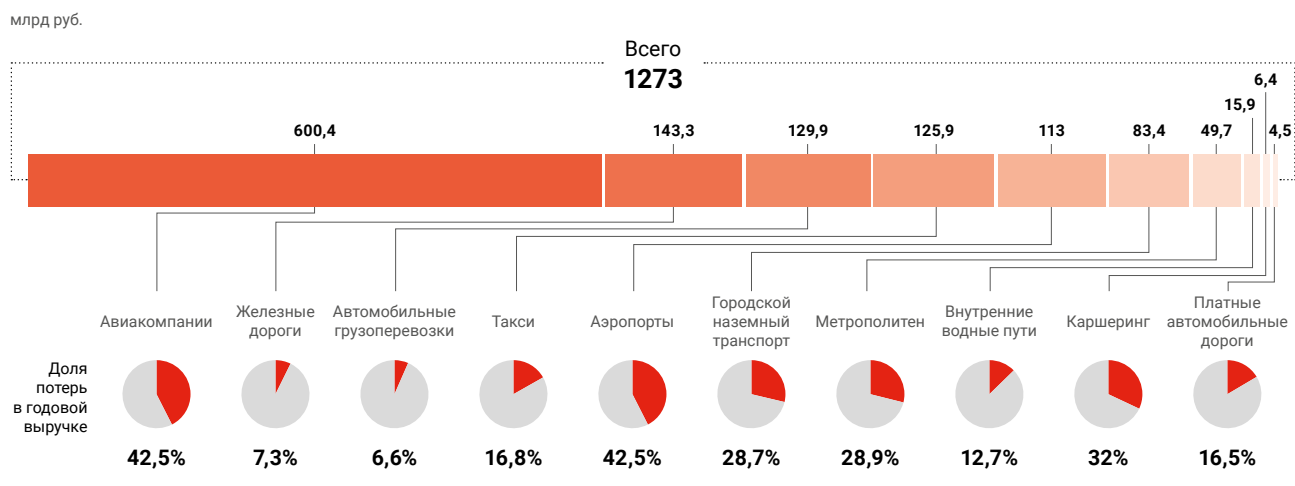
Авиация, которую приземлили

Наиболее пострадавшая в абсолютных цифрах – по-прежнему транспортная сфера. На нее приходится 1,27 трлн руб., или 2/3 всех потерь инфраструктурных компаний. За время, прошедшее с момента нашей предыдущей оценки, доля потерь сферы среди всей инфраструктуры осталась той же (66%). Это, на наш взгляд, связано со стабилизацией ситуации и более мягким влиянием новых ограничений.

В транспортной сфере основным «генератором» потерь по-прежнему выступают компании, работающие с инфраструктурой воздушных перевозок. Из-за закрытых для прямых перелетов государств и низких пассажиропотоков на внутренних авиалиниях отрасль недополучила порядка 713 млрд руб., или около 42,5% годовой выручки. Из этих средств 113 млрд руб. пришлось на аэропорты, остальные 600 млрд руб. – на авиакомпании. В среднем отрасль продолжала терять 40–45 млрд руб. в месяц от недополучения выручки.

Круг стран, с которыми возобновили регулярное авиасообщение после первой волны заболеваний, был узок. Без пересадок на конец декабря можно было попасть лишь в 12 государств, причем открытое еще в августе сообщение с Великобританией из-за обнаружения новой мутации коронавируса приостановили в декабре и продлили это ограничение, как минимум, до начала февраля. В целом россиянам разрешен въезд в более чем 30 стран мира, но не со всеми из них сейчас восстановлено регулярное авиасообщение.

Рисунок 2. Распределение потерь в выручке транспортной инфраструктуры в 2020 году



Источник: расчеты InfraOne Research

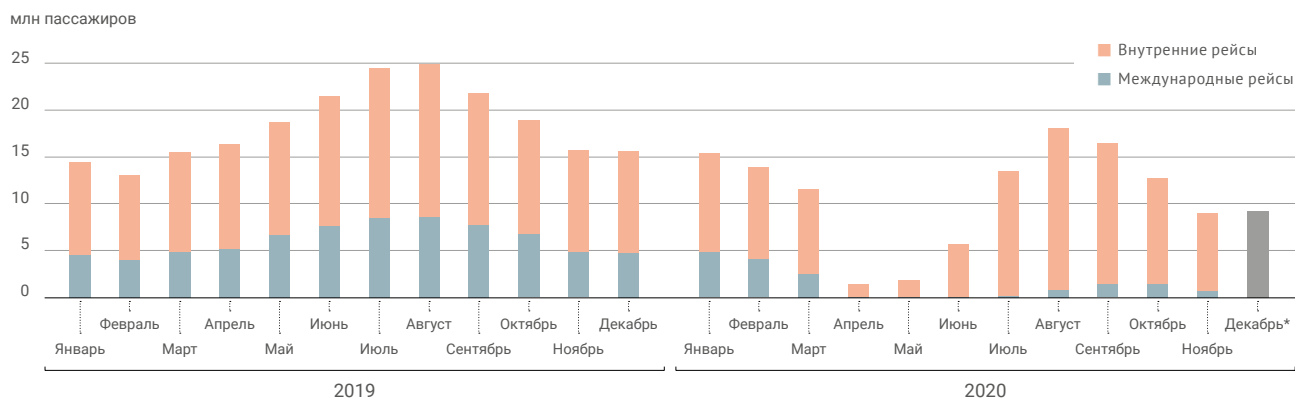
Частичное открытие границ с другими странами в конце июля существенно не изменило положение дел с загрузкой международных авиалиний. Пассажиропоток российских аэропортов в этом сегменте даже в лучшие с начала пандемии месяцы – в сентябре и октябре – был ниже на 80% по сравнению с теми же периодами предыдущего года. А в ноябре падение на международных линиях составило 85% относительно ноября 2019-го.

Снятие режима самоизоляции привело к тому, что в июле – сентябре в российских аэропортах наблюдалось восстановление пассажиропотоков, но из-за закрытых границ к августу и сентябрю они все равно не превысили 72–73% от показателей аналогичных месяцев 2019-го. В октябре загрузка аэропортов вновь составила менее 70% от прошлогодних значений, а в ноябре упала ниже 60%.

Ограничение на полеты за рубеж в отпускной сезон заметно увеличило пассажиропоток на внутренних авиалиниях: так, в августе и сентябре 2020-го он оказался выше на 5,4% и 6,5%, чем в эти же месяцы 2019-го, соответственно. В октябре и ноябре показатели вновь просели – на 7% и 23% – но даже такое уменьшение не сопоставимо с обвальным падением апреля и мая (на 87% и 85%).

Восстановление авиаотрасли будет тесно связано с возобновлением активных международных перелетов, но последнее будет зависеть от темпов вакцинации не только в России, но и за рубежом. В лучшем случае постепенный возврат к прежним значениям может начаться во втором квартале 2021 года.

Рисунок 3. Пассажиропоток российских аэропортов в 2019–2020 годах



* Оценка InfraOne Research.

Источник: данные Росавиации, расчеты InfraOne Research

Транспорт, которому не везло

Упущенная выручка различных видов городского транспорта составила в 2020 году свыше 265 млрд руб. На доходы общественного транспорта (автобусы, трамваи, троллейбусы, метро) и востребованность услуг такси и каршеринга влияла активность различных социальных групп.

Например, в ноябре-декабре в столице и других крупных регионах эту активность ограничили для пенсионеров, старшекласников, студентов, которые учатся дистанционно, и сотрудников, которые работают удаленно. В результате в эти месяцы, по нашей оценке, загрузка общественного транспорта была примерно на 20–25% ниже, чем год назад. В целом эти подсферы потеряли с начала пандемии порядка 30% своей годовой выручки. Исключением стал сегмент такси, которому после весенних ограничений почти наполовину удалось компенсировать выпавшие доходы.

Потери от пандемии на железнодорожном транспорте, по нашей оценке, к концу года составили 143 млрд руб. Их «сгладило» улучшение ситуации с грузоперевозками (к концу года они стали расти и приближаться к прошлогодним показателям), но пассажиропоток по меньшей мере в октябре и ноябре был ниже по сравнению с аналогичными месяцами 2019-го на 22% и 28% соответственно. То есть он падал значительно, чем, например, на внутренних авиалиниях.

Показатели в сфере автомобильных грузоперевозок заметно снизились. Их осенне-зимнее падение (по данным Росстата, на 10,5–11%) было сравнимо с тем, что наблюдалось из-за пандемии весной – в начале лета (12–14,5%). Объем потерь соответствующих компаний по итогам года составил, по нашей оценке, около 130 млрд руб., или почти 6,6% от годовой выручки, что, впрочем, является одним из самых низких значений для всех транспортных подсфер.

Перевозки на внутренних водных путях снизились в меньшей степени, чем прогнозировали до этого в отрасли (там, в частности, обещали почти 75%-ное падение пассажиропотока). По нашей оценке, в 2020-м перевезли примерно на 32–33% меньше пассажиров, чем годом ранее, и приблизительно на 8,5% меньше грузов. Это привело к недополученному доходу в отрасли в размере почти 16 млрд руб.

Мы полагаем, что в следующие месяцы ситуация в этих транспортных подсферах будет медленно улучшаться. После снятия коронавирусной угрозы восстановление выручки в городском общественном транспорте произойдет, на наш взгляд, менее чем за пару месяцев, а для остальных видов транспорта может занять от одного до трех кварталов.

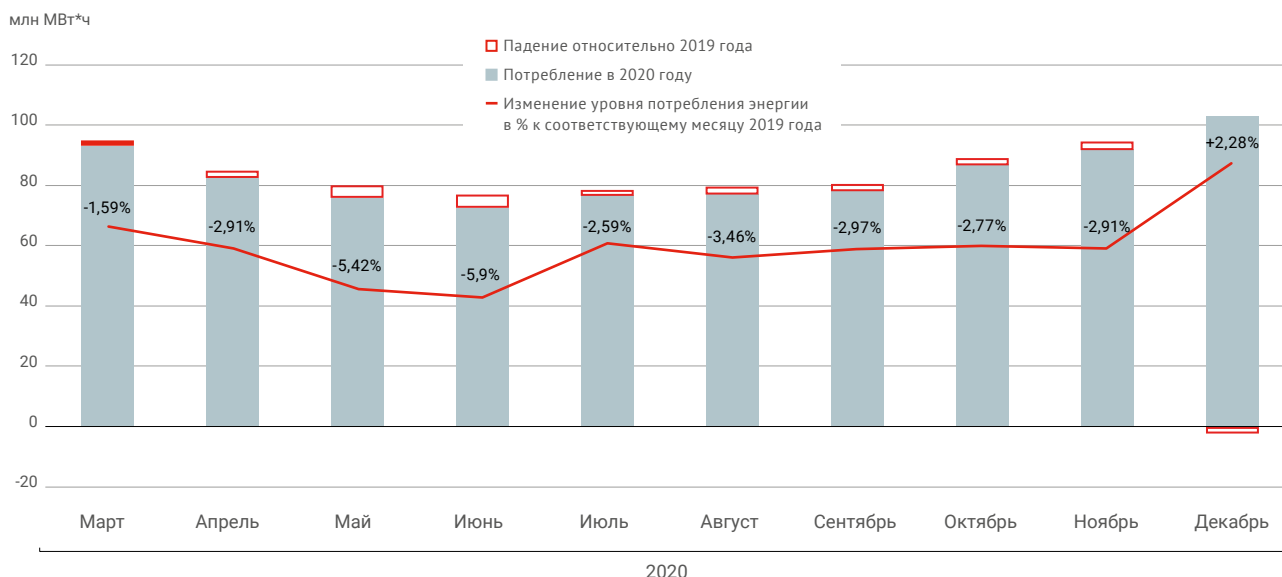
Энергетическая устойчивость

Из оцениваемых нами инфраструктурных сфер пандемия в наименьшей степени «ударил» по энергетике. Отрасль недополучила около 169 млрд руб., но это менее 3% от ее годовой выручки. Даже период действия наиболее строгих ограничений потребление не снижалось до значений, характерных для зимних каникул, когда экономическая активность большинства компаний и производств традиционно минимальна, либо до показателей стран, введших жесткие локдауны (там оно падало более чем на 10%).

Впрочем, менее масштабное снижение энергопотребления все же фиксировалось. По данным единого системного оператора, в мае и июне 2020 года оно было на 5,4% и 5,9% меньше, чем в аналогичные месяцы 2019-го. Но уже в следующие месяцы отставание составляло менее 3%. А в декабре впервые с начала пандемии месячное потребление превысило декабрьский показатель предыдущего года на 2,3%. На наш взгляд, частично это было связано с тем, что декабрь 2020 года был более холодным, чем в 2019 году.

Вероятно, климатический фактор окажет свое влияние на рост энергопотребления и в январе 2021 года. Мы считаем, что отрасль имеет все шансы еще раз повторить и улучшить показатели предыдущих лет (прежде всего 2019 года) в ближайшие один-два квартала, но это будет тесно связано уже не с погодой, а медленным улучшением ситуации в экономике.

Рисунок 4. Динамика энергопотребления в России в 2019-2020 годах



Источник: данные системного оператора Единой энергетической системы, расчеты InfraOne Research

Жизнь с «приоткрытой» инфраструктурой

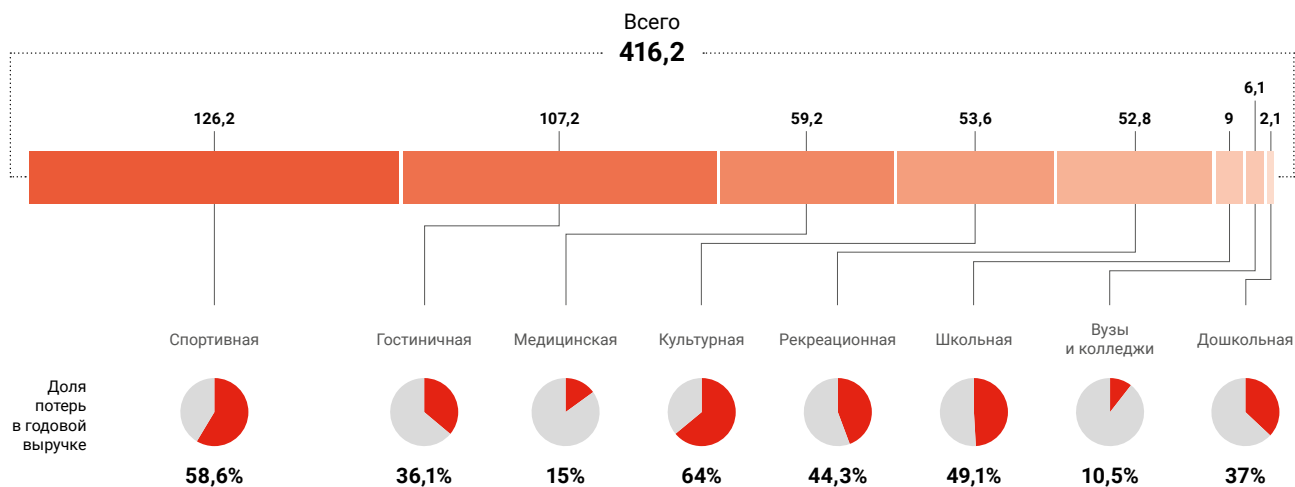
Наиболее пострадавшей с точки зрения доли потерь в годовой выручке стала социальная инфраструктура. Эксплуатирующие ее компании в 2020 году в среднем недополучили 35% годовых доходов, что сопоставимо с их полным четырехмесячным простоем. Общий объем потерь в выручке компаний составил, по нашей оценке, 416 млрд руб.

В наиболее сложном положении продолжают оставаться спортивные и культурные объекты, у которых падение выручки за год составило 59% и 64% соответственно. Такие большие доли потерь объясняются тем, что именно с этих видов инфраструктуры в последнюю очередь снимали ограничения летом и именно в отношении них наиболее быстро вводили повторные ограничения осенью 2020 года.

Пока финансовые показатели спортивной инфраструктуры не сильно исправило восстановление работы фитнес-центров и бассейнов: спрос на их услуги все еще не вернулся к допандемическим значениям.

Рисунок 5. Распределение потерь в выручке социальной инфраструктуры в 2020 году

млрд руб.



Источник: расчеты InfraOne Research

Что касается культурной инфраструктуры, то различные ее виды были затронуты повторными ограничениями по-разному. Например, в Москве музеи были закрыты начиная с 15 ноября, а для театров и кинотеатров вплоть до второй половины января ввели 25%-ные ограничения по количеству зрителей. В других городах (например, Новосибирске и Екатеринбурге) заполняемость залов была ограничена 50%, а музеи либо не закрывались на карантин, либо, как в случае с Санкт-Петербургом, закрывались лишь на время новогодних каникул.

Объекты платной медицинской инфраструктуры довольно сильно пострадали от весенних ограничений: на конец июля мы оценивали их потери в размере почти 22% от годовой выручки. Но уже летом поток пациентов начал восстанавливаться до прежних значений (речь идет о негосударственных клиниках). Больницы также могли получить и дополнительную выручку из-за необходимости проведения большого количества тестов на COVID-19 (объем этого рынка составляет примерно 12–14 млрд руб. в месяц). На наш взгляд, высокий спрос на диагностические услуги способствовал итоговому уменьшению потерь в годовой выручке сферы примерно до 15%.

В свою очередь, выручка гостиничной и рекреационной инфраструктуры коррелировала с показателями сферы перевозок и туризма, и, по нашей оценке, в июле-декабре падение в среднем составило примерно 25–30% от прошлогодних значений. К концу года общий объем потерь в этих видах инфраструктуры составил 160 млрд руб.

Самые небольшие объемы потерь в абсолютном выражении оказались у образовательной инфраструктуры (чуть более 17 млрд руб.). Причем дошкольные объекты, в отличие от школьных, были меньше задеты ограничениями. Осенью детские сады закрывали лишь локально – в случае вспышек заболеваний. В школы в зависимости от региона могли пускать учащихся младших классов, а старших – отправляли домой на дистанционное обучение. Это сказывалось и на объеме оказываемых платных услуг: для дошкольных учреждений он снизился на 37%, а для школ – упал почти вдвое.

На наш взгляд, ситуация с коронавирусом пока не сильно отразилась на доходах от платного обучения и вузовской инфраструктуры (массового пересмотра договоров не произошло, уехать учиться за рубеж стало сложнее), а, следовательно, потери от падения выручки там были меньше, чем в случае с детскими садами и школами. Больше на снижение выручки вузов и колледжей могли повлиять решения властей об увеличении бюджетных мест для абитуриентов. Но это уже могло компенсироваться выделением больших средств из бюджета.

Так же, как и в случае с воздушными перевозками, полное открытие социальной инфраструктуры будет сильно зависеть от скорости вакцинации в России в целом и в отдельных регионах в частности. Если решение проблемы растянется еще на один-два квартала, а государство не станет оказывать поддержку пострадавшим частным организациям, в отрасли не исключена череда банкротств.

Коммунальная сфера теряет выручку

Сфера водоснабжения и водоотведения, по нашей оценке, к концу 2020 года «недосчиталась» почти 31 млрд руб. Это составляет лишь около 6% от ее годовой выручки. Но поскольку тарифы для потребителей зачастую обеспечивают минимальную рентабельность таких компаний, последние могут оказаться на грани выживания.

Еще хуже дело обстоит со сферой ТКО, ситуацию в которой пока не исправил запущенная два года назад мусорная реформа. Собираемость платежей в сфере была еще до кризиса на уровне 75–80%, а во время него закономерно продолжила снижаться. Мы полагаем, что объем потерь в сфере обработки отходов по итогам года составил почти 41 млрд руб.

Впрочем, финансовые показатели в коммунальной инфраструктуре могут улучшиться уже в январе, поскольку с начала 2021 года закончилось действие моратория на штрафование потребителей за несвоевременную оплату услуг, введенного властями еще в апреле. В некоторых регионах уже в декабре это привело к улучшению собираемости платежей.

Подробнее о промежуточных итогах и последствиях мусорной реформы читайте в аналитическом обзоре [InfraOne Research Weekly 2020 #23](#).

Таблица 2. Инфраструктурные отрасли, которые несли потери в выручке из-за пандемии и ее последствий

Вид инфраструктуры	Сфера	Объем потерь в 2020 году, млрд руб.	Доля потерь в объеме годовой выручки подсферы*	Причины снижения доходов
Транспорт	Аэропорты	113	42,5%	Снижение внутреннего и внешнего пассажиропотока, ограничения по зарубежным вылетам/прилетам, введение режима самоизоляции в большинстве российских регионов. С начала июня в сфере наблюдается рост трафика, однако сообщение с большинством зарубежных стран пока не восстановлено.
	Авиакомпании	600,4	42,5%	
	Железные дороги	143,3	7,3%	Уменьшение пассажиропотока в пригородном и дальнем следовании (закрытие отдельных маршрутов) из-за режима самоизоляции, а затем из-за до конца не восстановившейся туристической активности.
	Внутренние водные пути	15,9	12,7%	Снижение объемов туристических и пассажирских перевозок по сравнению с прошлым годом из-за весеннего режима самоизоляции. Частичное восстановление в отсутствие зарубежных туристов. Падение грузоперевозок как многолетняя тенденция в самой отрасли.

Вид инфраструктуры	Сфера	Объем потерь в 2020 году, млрд руб.	Доля потерь в объеме годовой выручки подсферы*	Причины снижения доходов
Транспорт	Платные автодороги	4,5	16,5%	Падение трафика на платных автомагистралях из-за введенного режима самоизоляции весной 2020 года, затем некоторое восстановление спроса.
	Метрополитен	49,7	28,9%	
	Городской наземный транспорт	83,4	28,7%	Уменьшение пассажиропотока из-за весенней самоизоляции и осенне-зимнего ограничения социальной активности некоторых категорий населения (перевод части сотрудников на удаленную работу, самоизоляция пенсионеров, дистанционное обучение студентов и старшекласников и т.д.).
	Такси**	125,9	16,8%	
	Каршеринг	6,4	32%	
	Автомобильные грузоперевозки	129,9	6,6%	Снижение объемов перевозок из-за падения экономической активности (при этом, например, в сфере продуктового ритейла показатели были относительно стабильны).
Энергетическая	Генерация и распределение	169	2,7%	Некоторое снижение экономической активности, уход и закрытие ряда средних и мелких компаний и производств.
Социальная	Спортивная	126,2	58,6%	Полное закрытие компаний и учреждений с марта и до начала – середины июня. Затем медленное открытие, а в октябре повторное частичное закрытие объектов культуры и спорта (либо в зависимости от региона существенные – до 10–25% – ограничения на заполняемость объектов).
	Культурная	53,6	64%	
	Рекреационная	52,8	44,3%	
	Дошкольная	2,1	37%	
	Гостиничная	107,2	36,1%	Существенное падение туристического потока из-за закрытия сообщения с другими странами и введения режима самоизоляции вплоть до начала июня. Затем медленное восстановление внутреннего спроса и отсутствие массового потока туристов из-за рубежа.
	Медицинская	59,2	15%	С марта по начало июня снижение количества пользователей платных услуг в государственных клиниках и клиентов частных клиник, которым перестали оказывать экстренную помощь (стоматология, офтальмология, общая практика, пластическая хирургия и т.д.). Затем восстановление спроса и получение дополнительного дохода за счет диагностики COVID-19.
	Школьная	9	49,1%	Возможный уход учеников из частных школ, снижение уровня пользования платными кружками в частных и государственных образовательных учреждениях.
	Вузы и колледжи	6,1	10,5%	Снижение выручки в этой сфере мы не считаем значительным, поскольку сильного оттока студентов и массового пересмотра договоров об обучении не произошло. В основном выручка могла «просесть» из-за режима самоизоляции и приостановки программ повышения квалификации, а также увеличения количества бюджетных мест в вузах.
Коммунальная	Водоснабжение и водоотведение	30,6	5,9%	Общее падение спроса из-за снижения потребления воды предприятиями крупного, малого и среднего бизнеса.
	Обращение с твердыми бытовыми отходами**	40,5	22,5%	Падение собираемости платежей со стороны населения, а также компаний малого и среднего бизнеса. Концентрация основных отходов переместилась в спальные районы.
Итого	Транспортная	1273		
	Энергетическая	169		
	Социальная	416		
	Коммунальная	71		
Всего		1929		

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

** Доля «серого» сегмента в отрасли по-прежнему существенна, что затрудняет итоговую оценку.

Источник: данные Росстата, СПАРК, профильных министерств и компаний, анализ и расчеты InfraOne Research

Что ждет инфраструктуру в 2021-м?

Поскольку, по данным на вторую половину января 2021 года, вторая волна коронавируса в российских регионах с высокой степенью вероятности прошла свой пик, мы полагаем, что более жестких ограничений в отношении инфраструктурных объектов региональные и федеральные власти в ближайшие несколько недель вводить не будут.

Такие решения могут быть локальными и коснутся отдельных городов и регионов, но вряд ли сильно изменят общую картину. Поэтому можно предположить, что дальнейшее распределение инфраструктурных потерь будет связано с их относительно плавным «угасанием»: завершением вакцинации, отменой самых строгих ограничений в социальной инфраструктуре, постепенным ростом экономической активности, открытием границ между странами и т.д.

Для того чтобы оценить, сколько может потерять инфраструктура в 2021 году, мы выделили три сценария развития событий.

Согласно первому, наиболее оптимистичному, основные ограничения в большинстве сфер (в том числе закрытые границы) будут сняты в конце весны 2021 года. В рамках второго – умеренного – сценария мы предполагаем, что снятие ограничений и нормальная работа отраслей будут возможна лишь в конце августа. В третьем – самом консервативном – ограничения просуществуют и будут снижать выручку по меньшей мере до конца осени 2021 года.

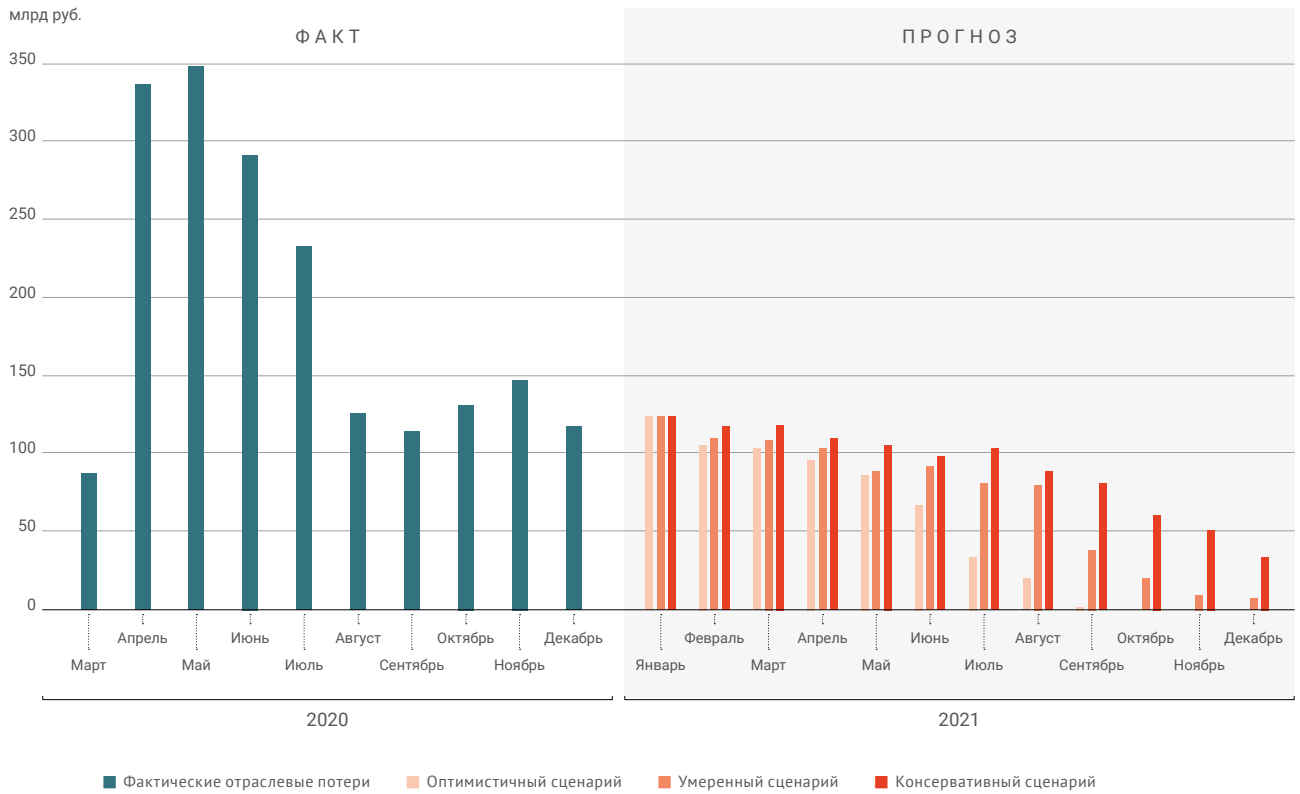
Наибольшее снижение выручки мы по-прежнему ожидаем в социальной инфраструктуре и пассажирских перевозках. Именно эти направления будут дольше всего находиться под воздействием даже относительно мягких ограничений. В целом на транспортную и социальную сферу в 2021 году может прийти 93–94% потерь вне зависимости от сценария. В 2020 году эта доля была около 88%.

Согласно **оптимистичному сценарию**, инфраструктурные компании в течение 2021 года потеряют еще порядка 635 млрд руб. Но поскольку основная проблема, по условиям этого сценария, будет решена в конце мая, восстановление спроса и выручки до значений, близких к допандемическим, в большинстве отраслей может наблюдаться уже в октябре. Объем потерь в транспортной сфере при этом способен достичь 472 млрд руб.

Умеренный сценарий предполагает, что большинство ограничений будет ликвидировано до конца лета. В этом случае восстановление большинства отраслей будет продолжаться еще до весны 2022 года. Общий объем потерь в выручке в течение 2021 года, по нашей оценке, в этом случае составит 857 млрд руб, включая 619 млрд руб. потерь транспортной сферы.

Если же события станут развиваться по **консервативному сценарию**, то наиболее пострадавшие отрасли будут испытывать влияние ограничений почти весь 2021 год. Это может оказаться серьезным испытанием для компаний, и вряд ли часть из них его выдержит. В таком случае потери за 2021 год увеличатся до 1,09 трлн руб. (на транспорт придется 780 млрд руб.) и будут продолжать «генерироваться» почти всю первую половину 2022 года. Впрочем, на наш взгляд, пока этот сценарий – наименее вероятный из всех трех.

Рисунок 6. Потери инфраструктурных компаний в выручке по трем сценариям



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Суммарные потери в выручке инфраструктурных компаний на конец 2021 года с начала пандемии по трем описанным сценариям могут составить 2,56 трлн руб., 2,79 трлн руб. и 3,02 трлн руб. соответственно, но будут сглажены тем, что основная их часть пришлась на 2020 год.

К сожалению, наличие столь больших потерь снизит возможности компаний по инвестициям в сферу по меньшей мере в течение ближайших двух лет. Однако ситуация может улучшиться, в том числе за счет того, что компании будут прибегать к инструментам проектного финансирования и государственно-частного партнерства и искать способы распределить риски в проектах.

Подробнее о том, с помощью каких инструментов компании могут сохранять свои инвестиционные программы, читайте в *InfraOne Research Weekly 2020 #10*.

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 другие 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

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.