

Weekly #8 2019

Инвестиции в инфраструктуру

- ▲ **Бюджет и господдержка:** поможет ли инфраструктуре упрощение выдачи трансфертов?
- ▲ **Проекты:** ждать ли «бума» канатных дорог в России?
- ▲ **Зарубежный бенчмарк:** канатная дорога в Кении спасет от пробок и несчастных случаев

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	2907,97	↑0,4%	S&P Global Infrastructure	2590,53	↓0,5%	S&P Green Bond Index	137,25	↑0%
MSCI EM	1089,03	↑0,1%	S&P EM Infrastructure	2056,97	↓1,4%			
MSCI Russia	678,28	↑2,4%	S&P High Income Infrastructure	1270,99	↓1%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (22 апреля 2019 года). Данные о динамике индекса за последние две недели (8-22 апреля 2019 года).

Источник: S&P Global, MSCI

БЮДЖЕТ И ГОСПОДДЕРЖКА

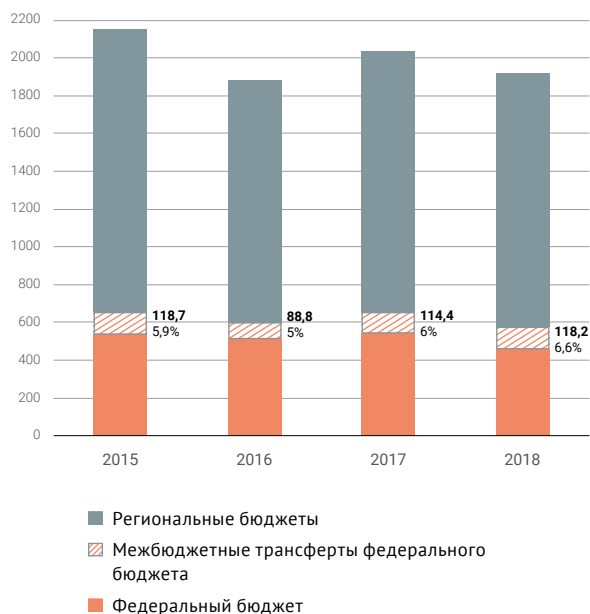
Упрощение межбюджетных трансфертов и инфраструктура.

Правительство предложило упростить порядок выдачи межбюджетных трансфертов регионам, чтобы облегчить получение средств на реализацию национальных проектов.

В законе о федеральном бюджете межбюджетные трансферты обычно распределены сразу на три года. Но соглашения с регионами часто заключаются лишь на первый год, а на второй и третий средства распределяются заранее заметно реже. Теперь власти предложили подписывать соглашения сразу на весь срок, предусмотренный трехлетним бюджетом.

Также в правительстве хотят ограничить 15 днями время, в течение которого уже сам регион должен заключить соглашения о субсидиях с муниципалитетами и бюджетными организациями. Причем сделать это он будет обязан не позднее 15 февраля.

Рисунок 1. Объем бюджетных трансфертов в общих расходах бюджета на инфраструктуру, млрд руб.



Источник: данные Казначейства, расчеты и анализ InfraONE Research

По нашей оценке, из федерального бюджета через трансферты в инфраструктуру попадает до 120 млрд руб. ежегодно (см. рисунок 1), но это лишь порядка 6% от всех бюджетных трат на инфраструктуру (1,9 трлн руб. в 2018 году). Даже если средства станут осваивать эффективнее, бюджетных вложений в ближайшие три года не хватит для покрытия минимальной дополнительной потребности инфраструктуры (2,6 трлн руб. в 2019 году).

Предлагаемые правительством меры могут отразиться лишь на качестве освоения бюджетных средств, но лимиты останутся прежними. А это значит, что реализация национальных проектов, по крайней мере, в ее инфраструктурной части будет требовать иных способов финансирования и более активного привлечения частного капитала.

В случае, если система распределения трансфертов заработает по новым правилам, то регионы, а, как следствие, и строительные компании смогут планировать загрузку на более длительный срок. Впрочем, основной риск для подрядчиков сохранится — отказаться от исполнения госконтракта власти все еще могут и в одностороннем порядке, а значит, наиболее надежно защищены будут по-прежнему участники концессионных соглашений.

На наш взгляд, чтобы новый порядок выдачи трансфертов хоть в небольшой степени повлиял на достижение целей майского указа, ввести его нужно уже в следующий бюджетный цикл.

СПИКи остаются вдалеке от инфраструктуры. Правительство внесло в Госдуму законопроект, определяющий новые правила заключения специальных инвестиционных контрактов (СПИКов). Их можно будет подписать на больший срок, чем раньше, однако по более ограниченному кругу условий и теперь на конкурсной основе.

Новой версии СПИКов рынок ждал еще с 2017 года. Введение инструмента откладывалось — в правительстве долго не могли договориться, каким он будет.

Согласно новому законопроекту, инструмент будет доступен инвесторам минимум 12 лет — СПИКи можно будет заключать до конца 2030 года. Срок соглашения составит до 15 лет, если объем инвестиций меньше 50 млрд руб., и до 20 лет — при больших суммах. Раньше СПИКи заключались в основном на 10 лет.

Для того, чтобы заключить СПИК, необходимо либо производить конкурентоспособную на мировом рынке продукцию, либо не имеющую аналогов в России. Перечень соответствующих современных технологий будет утверждаться правительством.

Кроме того, для подписания новых СПИКов нужно будет пройти конкурсный отбор: открытый, если будущая продукция не относится к секретной, и закрытый, если она является военной, специальной или двойного назначения. Впрочем, у инвестора остается шанс быть выбранным без конкурса, если на тот пришла только одна заявка, соответствующая условиям контракта, либо по решению главы государства.

Рисунок 2. Отраслевая структура заключенных СПИКов



Источник: данные Минпромторга

За время существования предыдущей версии СПИКа на федеральном уровне было заключено 27 контрактов на сумму около 360 млрд руб. (см. рисунок 2). Мы полагаем, что новые условия не сильно расширят круг сфер, в которых заключаются контракты, более того, часть условий способна его ограничить.

До публикации законопроекта предполагалось, что СПИКи распространят не только на промышленность, но и на другие сферы, включая энергообеспечение, тепло- и водоснабжение, строительство, транспортировку и хранение – то, что можно отнести к инфраструктуре. Однако, во внесенной в Госдуму версии такие отрасли отсутствуют, и мы не ждем, что они вернуться в документ на этапах рассмотрения.

Влияние инструмента на инфраструктуру, на наш взгляд, пока так и останется опосредованным, поскольку напрямую в ее создании СПИКи использовать сложно. Но возможность использовать подобный инструмент в виде составной части комплексных проектов сохраняется.

Таблица 1. Наиболее существенные отличия новых СПИКов от предыдущей версии

	Действующие СПИКи	СПИКи в новом законопроекте
Инвесторы	Производители промышленной продукции	Производители промышленной продукции, не имеющей аналогов на территории России, либо конкурентоспособной на мировом рынке
Срок заключения	До 10 лет	До 20 лет – в случае, если инвестиции более 50 млрд руб.; до 15 лет – если менее
Наличие современных технологий	Не обязательно	Необходимо соответствие перечню, утверждаемому правительством
Наличие конкурса	Отсутствует	Обязателен, причем в случае секретной продукции – в закрытом виде
Изменение налоговой нагрузки	Не допускается	Допускается, исключены гарантии ее неповышения
Ограничение государственной поддержки	Отсутствует	Есть. Если ее объем превышает 50% от общей суммы инвестиций, то соглашение расторгается

Источник: данные законопроекта, закона о промышленной политике

ПРОЕКТЫ

Объем инвестиций в проект новой канатной дороги в Москве должен составить порядка 3,2 млрд руб. Концессию заключат на 25 лет. Длина канатной дороги, которая соединит разделенные Химкинским водохранилищем районы Москвы, составит 2,3 км, а ее пассажиропоток оценивается в 19 тыс. человек в сутки. Канатную дорогу рассчитывают построить за 2,5 года. Таким образом, ее запуск, вероятнее всего, состоится в 2021-2022 годах.

Канатный «бум» в российских городах. В конце апреля власти Москвы определяют концессионера для строительства канатной дороги, которая соединит Северный и Северо-Западный административные округа. Впрочем, столица – не единственный город в стране, который намерен в ближайшее время развивать такой вид транспорта.

С частной концессионной инициативой на строительство и эксплуатацию второй канатной дороги в Москве, которая должна будет связать станции метро «Сходненская» и «Речной вокзал», ранее выступили BPS International (Германия, Швейцария) и Doppelmayr Seilbahnen GmbH (Австрия, Германия).

Власти Москвы объявили конкурс на право заключения соглашения в середине марта. Если до конца апреля заявок от компаний-конкурентов не появится, концессионное соглашение заключат с его инициаторами.

Между тем, в течение апреля сразу в нескольких российских городах сообщали о планах развития канатных дорог. Сейчас в качестве городского или междугороднего транспорта они есть в Москве, Уфе, Нижнем Новгороде, Сочи, Пятигорске, Яле и Светлогорске (без учета «канаток» на горнолыжных курортах, общее число которых составляет около сотни). Проекты по строительству новых канатных дорог рассматривают в Благовещенске (трансграничный проект с Китаем, о котором стороны договорились еще в 2012 году), Екатеринбурге, Ленинградской области, а также Перми и Нижнем Новгороде. В прошлом году такие проекты обсуждали в Ульяновске и Краснодаре. Причем, если раньше канатные дороги строились для туристических и экскурсионных целей, то новые в основном ориентированы на решение транспортных проблем (см. таблицу 2).

Мы оцениваем рынок рассматриваемых проектов городских канатных дорог примерно в 20 млрд руб., причем потенциал его роста втрое выше (порядка 50-60 млрд руб.). Но в ближайшие год-два, на наш взгляд, помимо столичного может стартовать не более одного-двух проектов. Ограничением будут служить недоработки в остальных и то, что муниципалитеты, которые преимущественно и будут выступать в качестве публичной стороны, пока имеют слабый опыт в организации транспортных концессий. А для реализации подобных проектов в рамках госзаказа у большинства городов средств нет.

Таблица 2. Примеры проектов по созданию канатных дорог

Проект	Регион/город	Стоимость проекта, млрд руб.	Параметры проекта	Вероятный инвестор
Канатная дорога через Амур	С российской стороны – Благовещенск; с китайской – Хэйхэ	2,2	Длина: 1 км; Пропускная способность: 4 тыс. человек в час	ГК «Регион»
Канатная дорога между Кудрово и Санкт-Петербургом	Ленинградская область и Санкт-Петербург	1,5	Длина: 4 км	Doppelmayr, «Росинжиниринг»
Канатная дорога через Каму	Пермь	1	Длина: более 2 км	-
Канатное метро в Краснодаре	Краснодар	11,5	Длина: 32 км 9 станций Пропускная способность: 6,5 тыс. человек в час	Консорциум «Национальные канатные дороги»
Канатная дорога через Волгу	Ульяновск	2,5-3,2	-	Консорциум «Национальные канатные дороги»
Канатная дорога над парком Дружбы народов	Ульяновск	0,9	Длина: 0,85 км	Консорциум «Национальные канатные дороги»

Источник: данные проектов, органов власти, СМИ, анализ InfraONE Research

ЗАРУБЕЖНЫЙ БЕНЧМАРК

Канатная дорога в Кении. Концессионное соглашение о строительстве канатной дороги Likoni Cable Express через залив Ликони в Кении было подписано в октябре 2018 года между Kenya Ferry Services (выступает в качестве концедента) и консорциумом Trapos Limited, в состав которого вошла кенийская Trapos и австрийско-швейцарская Doppelmayr Garaventa Group.

Проект рассчитан на 25 лет и инвестиции в него составят 4,1 млрд кенийских шиллингов (\$ 40 млн). Подвесную канатную дорогу длиной 1,3 км начнут строить в этом году и должны сдать в эксплуатацию в 2020-м. Ее появление поможет разгрузить четыре пассажирских парома, которые сейчас перевозят через залив Ликони более 300 тыс. человек ежедневно, и снизить смертность от несчастных случаев на переправе. Ожидается, что пассажиропоток по канатной дороге составит свыше 180 тыс. человек в сутки.

Кенийские власти также рассчитывают, что канатная дорога будет востребована среди приезжающих в страну туристов, которые раньше считали южное побережье залива непривлекательным направлением из-за многочасовых пробок в ожидании переправы.

Канатные дороги могут активно использоваться для перевозки не только пассажиров, но и грузов. Например, одна из самых длинных канатных дорог в мире (41,2 км) – шведская Форсби-Кёпинг в течение почти 60 лет служила для перевозки известняка из карьера Форсби до цементного завода в Кёпинге (в 2013 году ее начали сносить). Пропускная способность дороги составляла до 90 тонн в час – а за все время эксплуатации она перевезла 25 млн тонн известняка. Решение о строительстве дороги приняли после того, как она показала наибольшую рентабельность в сравнении с использованием автомобильного, железнодорожного и водного транспорта. Первые грузовые «канатки» в России появились еще до революции, а в советское время их активно строили для нужд угольной, химической, металлургической и других отраслей.

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 экономическом форуме, Российском инвестиционном форуме, на «Транспортной неделе», «Неделе ГЧП» и других.

Подписаться на аналитические отчеты InfraONE Research можно на сайте infraone.ru