

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3360,47	↑3,7%	S&P Global Infrastructure	2335,50	↑2,9%	S&P Green Bond Index	151,30	↑0,5%
MSCI EM	1086,45	↑1,2%	S&P EM Infrastructure	1525,69	↓2,4%			
MSCI Russia	620,42	↓0,2%	S&P High Income Infrastructure	1150,56	↑4,1%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (10 августа 2020 года). Данные о динамике индекса за период с 27 июля по 10 августа 2020 года.

Источник: S&P Global, MSCI

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Weekly #16 2020

Инвестиции в инфраструктуру: изменяют ли новые национальные цели финансирование отрасли?

Во второй половине июля власти определили национальные цели до 2030 года и в течение осени готовятся изменить в соответствии с ними параметры майского указа и нацпроектов, ранее рассчитанных на более короткий срок.

Как эти планы могут повлиять на развитие инфраструктуры? Какие национальные проекты они уже затрагивают? И как экономический кризис сказывается на текущем финансировании проектов в рамках майского указа?

- Бюджетное исполнение мероприятий комплексного плана по-прежнему выше, чем год назад: по итогам января – июля оно составило 38,4% против 26,5% за аналогичный период 2019-го. В мероприятия плана с начала года направили почти 139 млрд руб., но более трети этой суммы пришлось на апрель. Суммарные вложения за июнь и июль оказались примерно равны прошлогодним.
- С конца мая планируемые расходы на комплексный план снизили еще на 10 млрд руб., до 361 млрд руб. При этом пострадали три федеральных проекта: «Северный морской путь» (снижение на 4,5 млрд руб., или на 11,3%), «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» (на 4,3 млрд руб., или на 13,2%) и «Внутренние водные пути» (на 1,6 млрд руб., или на 4,4%). Но даже сокращенный объем расходов на комплексный план все еще выше предусмотренного в начале года (337 млрд руб.).
- Уменьшение или существенное замедление вложений в национальные проекты (без учета комплексного плана) пока не наблюдается: в январе – июле 2020 года в них поступило 812 млрд руб. против прошлогодних 614 млрд руб. За семь месяцев 2020 года бюджетное исполнение нацпроектов (без комплексного плана) составило около 45%: почти столько же, сколько и в 2019-м.

- Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» — пока единственный, которому заметно увеличили «потолок» расходов в кризис: в конце мая он составлял 104 млрд руб., а теперь — 118 млрд руб. Но и этот объем меньше федеральных вложений в 2019 году (138 млрд руб.).
- В июльском указе не упоминается ни комплексный план, ни его целевые показатели, однако корректировка последних в соответствии с новыми национальными целями все же не исключена. Влияние новых целевых показателей, касающихся инфраструктуры, в большинстве случаев можно оценить как нейтральное или негативное. Оно может коснуться проектов в телекоммуникациях и ИТ, городской среде и частично в экологии.
- Наиболее защищенными в условиях неясности и нестабильности планов по будущему финансированию нацпроектов остаются концессии. Однако их потенциал и в комплексном плане, и в остальных нацпроектах по-прежнему не раскрыт. Основная часть вложений государства в инфраструктуру последние полтора года проходила через госконтракты, заказы госкомпаний и субсидии.

Государство не снизило темпы. По данным Счетной палаты, бюджетное исполнение комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в январе — июле 2020 года составило 38,4%.

Общий объем федеральных средств, направленных на мероприятия плана, за это время достиг 138,7 млрд руб.

Темпы вложений 2020 года продолжают обгонять прошлогодние: тогда за семь месяцев до проектов довели 100,3 млрд руб., или 26,5% запланированных в бюджетной росписи вложений. Сравнимая по объему сумма (140 млрд руб.) дошла до комплексного плана лишь во второй половине сентября 2019 года.

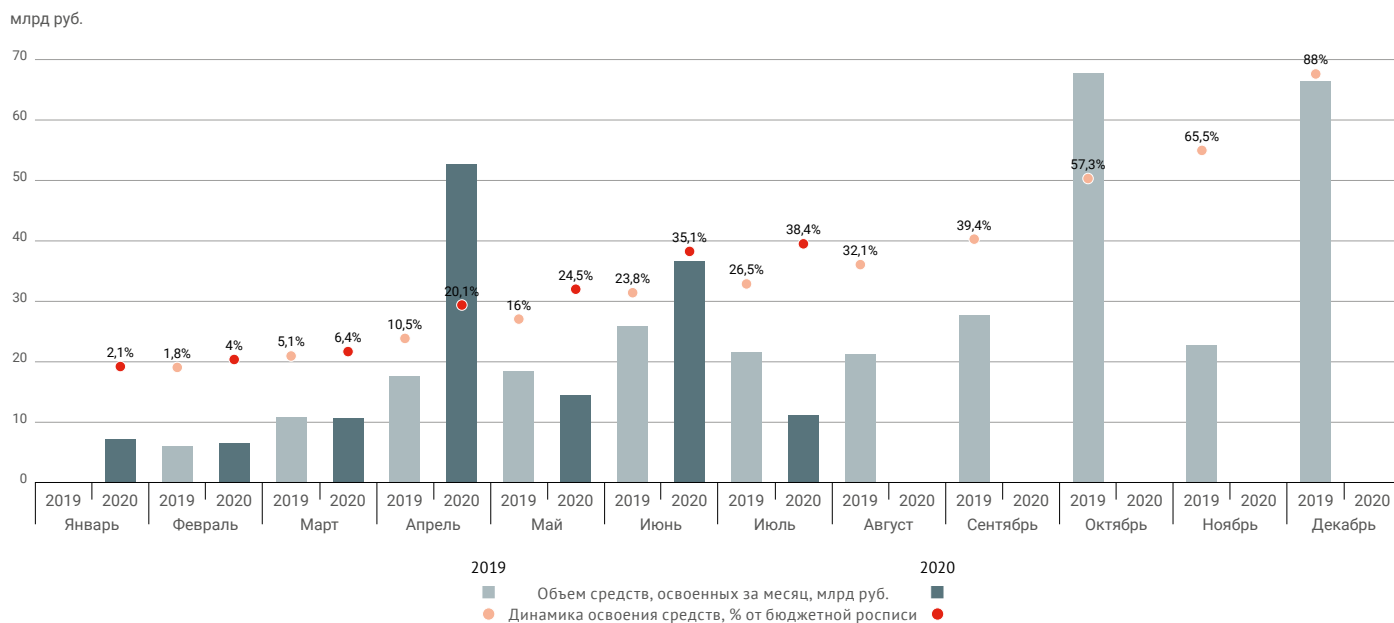
В основном таким превышением нынешний год обязан «аномальным» апрельским вложениям в объеме более 52,5 млрд руб. В июне и июле 2020 года на мероприятия плана ушло суммарно 48 млрд руб., что примерно равно расходам в эти месяцы в 2019-м (см. рисунок 1).

Бюджетное исполнение комплексного плана по-прежнему ниже, чем у всех национальных проектов: в январе — июле они были профинансированы на 44,8%. За семь месяцев прошлого года исполнение составило 44,7%. Однако о каком-либо замедлении вложений говорить пока рано, поскольку объем предусмотренных федеральных вложений в этом году (1,8 трлн руб. без учета комплексного плана) заметно превышает прошлогодний (1,4 трлн руб.).

Наиболее высокий результат по бюджетному исполнению по итогам семи месяцев 2020-го показал нацпроект «Здравоохранение» (58,7%), а самый низкий — «Цифровая экономика» (13,9%). За год ситуация с последним нацпроектом стала чуть лучше: в январе — июле 2019-го до национального проекта довели лишь 9% запланированных вложений. Мы полагаем, что свою роль в ускорении инвестиций в отрасль могла сыграть пандемия. А вот нацпроект в здравоохранении показывал высокие темпы освоения средств и до нее.

Подробнее о том, как государство тратило на национальные проекты и комплексный план в апреле 2020 года, читайте в [InfraOne Research Weekly 2020 #12](#).

Рисунок 1. Динамика федеральных расходов на комплексный план в 2019–2020 годах



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

Еще один нацпроект с большой инфраструктурной составляющей – «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) – исполнен за семь месяцев на 31,4% (37,7 млрд руб.). Это, впрочем, не позволяет говорить о сложностях с его реализацией, связанных с кризисом и возможным сокращением финансирования.

Во-первых, год назад за тот же период в него вложили лишь 23,7% от плана, и это объяснялось особенностями бюджетного процесса. А во-вторых, предусмотренный на нацпроект объем средств к началу августа вырос до 118 млрд руб., что на 13% больше, чем было заложено в начале года. Не исключено, что в отношении него государство, напротив, может пойти по пути ускорения вложений: в правительстве заявляли о возможности завершить этот федеральный проект за четыре года вместо пяти. Но даже такой объем инвестиций в БКАД меньше, чем было потрачено на него в 2019-м – 138 млрд руб.

Федеральные проекты: расходы и планы. Лидером в рамках комплексного плана по бюджетному исполнению четвертый месяц подряд остается федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста», в который, по данным на 3 августа 2020 года, направлено около 95 млрд руб., или 48% предусмотренных вложений. Год назад освоение средств по нему было заметно ниже (26,6%). Мы связываем это с более поздними выбором проектов и подготовкой конкурсов для их реализации.

От «Коммуникаций экономического роста» немного отстает федеральный проект «Внутренние водные пути», до которого за семь месяцев довели почти 47% от запланированных средств, или более 16,4 млрд руб.

Одно из самых низких значений бюджетного исполнения (менее 1,8%) оказалось у федерального проекта «Европа – Западный Китай»: на него выделили всего 350 млн руб. из предусмотренных почти 19,7 млрд руб. Но поскольку правительство ставит задачу построить трассу Москва – Казань, являющуюся одним из участков ЕЗК, уже к 2024 году, а не к 2027-му, как планировалось ранее, ситуация в ближайшие месяцы может резко измениться.

Уточненные данные Казначейства за семь месяцев 2020-го для федеральных проектов появятся во второй половине сентября. Поэтому мы публикуем оперативные данные на 3 августа, как наиболее близкие по времени к итоговым за январь – июль. Впрочем, даже за три дополнительных дня они уже на 7,8 млрд руб. больше тех, что приводит Счетная палата ровно за семь месяцев (146,5 млрд руб. против 138,7 млрд руб.).

Рисунок 2. Федеральные расходы на проекты комплексного плана на 3 августа 2020 года

млрд руб.



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

Так, в октябре ожидается перечисление субсидии в размере 14,5 млрд руб. министерству транспорта и дорог Самарской области (участвует в концессионном соглашении по строительству моста через Волгу и обхода Тольятти). В декабре может произойти перечисление ГК «Автодор» 5,1 млрд руб. для работ по организации строительства трассы.

А в федеральный проект «Транспортно-логистические центры» (ТЛЦ) за семь месяцев вообще не поступило средств от государства. Впрочем, их запланированный объем невелик и составляет всего 330 млн руб. Предполагается, что этот проект будет реализован по большей части за счет частных инвесторов, но почти год он находился на стадии подготовки: генеральную схему развития ТЛЦ со стандартами, которым они должны соответствовать, утвердили лишь в июне.

В этом же июне объем предусмотренных на комплексный план расходов вновь уменьшили: на 10,4 млрд руб., до 361 млрд руб. Это по-прежнему больше 337 млрд руб., запланированных в федеральном бюджете в начале 2020-го. Поэтому мы не считаем такое уменьшение критическим.

Июньское сокращение расходов затронуло три федеральных проекта из комплексного плана: «Северный морской путь» (его «урезали» на 4,5 млрд руб., или на 11,3%), «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» (на 4,3 млрд руб., или на 13,2%) и «Внутренние водные пути» (на 1,6 млрд руб., или на 4,4%). Остальные федеральные проекты, включая наиболее дорогой («Коммуникации между центрами экономического роста»), не пострадали.

Объем средств, предусмотренных на все национальные проекты, в июне – июле менялся менее радикально, чем в мае: тогда траты сократили почти на 108 млрд руб., до 2,18 трлн руб.

По данным на конец июля, теперь на нацпроекты планируют потратить лишь на 8 млрд руб. меньше, чем в конце мая. Среди «потерявших», помимо комплексного плана, нацпроекты по цифровой экономике (суммарно расходы на него сократили более чем на 7 млрд руб.,

или на 5,4%) и по демографии (сокращение составило 3,2 млрд руб., или 0,4%). К выигравшим можно отнести уже упомянутый и «выросший» на 14 млрд руб. БКАД.

Как показывает опыт предыдущих кризисов, первыми от сокращения финансирования могут пострадать недостаточно проработанные проекты, а также проекты, в которых подразумевалось присутствие частных инвесторов, но они либо так и не пришли, либо решили повременить с реализацией.

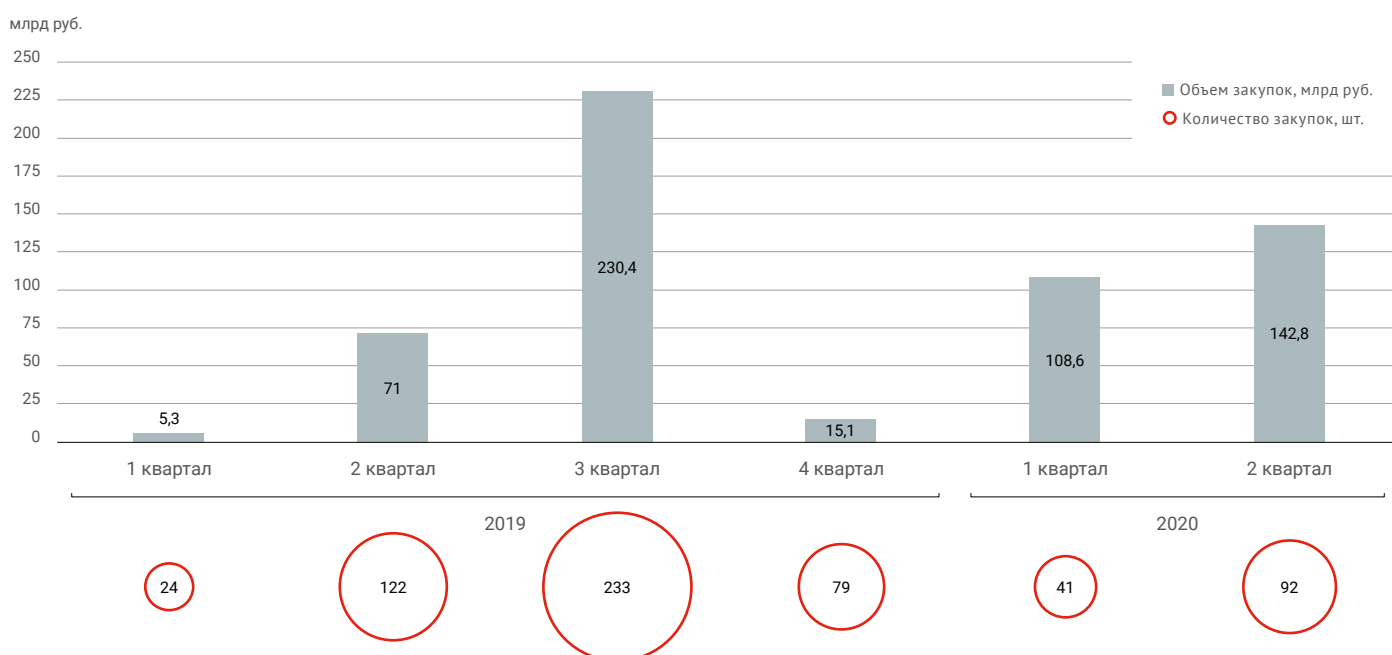
Затем, если ситуация остается тяжелой, государство начинает «резать» вложения в более готовые проекты, которые на 100% финансирует оно само либо которые уже запущены с участием инвесторов. При этом наиболее защищенными оказываются проекты государственно-частного партнерства (в формате концессии или ГЧП), в которых государство выполняет более строгие обязательства по финансированию и не может его прекратить или уменьшить без соответствующих последствий. Одновременно такие проекты, чаще всего, создают меньшую нагрузку на бюджет, так как выплаты растянуты во времени.

Госсредства в комплексном плане. Пока по количеству реализуемых проектов в комплексном плане лидирует госзаказ и контракты госкомпаний.

По данным Счетной палаты на начало августа, в рамках комплексного плана заключено 637 контрактов на общую сумму свыше 600 млрд руб. Кроме того, утверждено перечисление 126 субсидий в объеме порядка 500 млрд руб. Поскольку и те, и другие могут быть распределены на несколько лет, их объемы могут существенно отличаться от фактически перечисленных государством средств на ту же дату (около 444 млрд руб.).

Лидер по заключенным за весь период контрактам – федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста», на который приходится более 75% от их общего числа и 56% по объему, а по количеству субсидий лидирует «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» (47%).

Рисунок 3. Динамика заключения госконтрактов в рамках комплексного плана в 2019 и первой половине 2020 года



Источник: данные портала госрасходов Счетной палаты, расчеты и анализ InfraOne Research

На портале *spending.gov.ru* итоговые данные по количеству контрактов для федеральных проектов могут заметно не сходиться с оперативными и иметь ошибки. Мы связываем это с задержками предоставления подобной информации исполнителями.

Ни одного госконтракта, согласно данным Счетной палаты, нет у федеральных проектов «Европа – Западный Китай», «Транспортно-логистические центры» и «Высокоскоростное железнодорожное сообщение».

С начала 2020 года в рамках комплексного плана уже подписано и реализуется до 180 контрактов на сумму более 260 млрд руб. (для сравнения, за весь 2019 год было заключено 458 контрактов на 321,8 млрд руб.). Темпы их заключения не снизились даже во втором квартале 2020 года: например, крупный контракт на 95 млрд руб. был подписан «Росатомом» в конце июня на строительство терминала СПГ «Утренний». Мы ожидаем их ускорения в третьем и четвертом кварталах, если финансирование проектов, входящих в комплексный план, не затронет существенная корректировка из-за новых национальных целей.

Таблица 1. Топ-10 контрактов в рамках комплексного плана

№	Предмет контракта	Федеральный проект комплексного плана	Дата подписания	Объем контракта, млрд руб.	Заказчик	Исполнитель
1	Строительство терминала сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата «Утренний» (отдельные этапы)	«Северный морской путь»	30.06.2020	95,8	ГК «Росатом»	«Межрегионтрубопроводстрой»
2	Строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» – Тамбов – Волгоград – Астрахань на участке обхода г. Волгограда, Волгоградская область, I этап	«Коммуникации между центрами экономического роста»	27.03.2020	59,2	ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» ФДА»	«Трансстроймеханизация»
3	Выполнение работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22 220	«Северный морской путь»	16.08.2019	45	ФГУП Атомного флота	«Балтийский завод»
4	Строительство автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке обхода п. Октябрьский с мостом через реку Москва, 28-й – 37-й км, Московская область	«Коммуникации между центрами экономического роста»	30.09.2019	25,2	ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия» ФДА»	«Мостотрест»
5	Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке 1564-й – 1609-й км, Челябинская область (II, III этапы)	«Коммуникации между центрами экономического роста»	20.04.2020	21,4	ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный урал» ФДА»	«Дортрансстрой»
6	Строительство автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке обходов н. п. Умет, н. п. Аким-Сергиевка, н. п. Зубова Поляна, 411-й – 466-й км, Мордовия	«Коммуникации между центрами экономического роста»	30.03.2020	18,7	ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Большая Волга» ФДА»	«Хотьковский автотомост»
7	Строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» на участке обхода Волгограда, Волгоградская область, I этап	«Коммуникации между центрами экономического роста»	17.08.2019	17,9	ФКУ «Управление автомобильной магистрали Москва-Волгоград ФДА»	АО по строительству и реконструкции автомобильных дорог и аэродромов
8	Строительство автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке 1797-й – 1842-й км (обход Усоля-Сибирского), Иркутская область	«Коммуникации между центрами экономического роста»	12.08.2019	16,3	ФКУ «Управление автомобильной магистрали Красноярск-Иркутск ФДА»	«Труд»
9	Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» от Москва-Рязань- Пенза-Самара-Уфа- Челябинск на участке Ульяново-Нелепино, Московская область	«Коммуникации между центрами экономического роста»	31.07.2019	15,4	ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия» ФДА»	ДСК «Автобан»
10	Реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндией на участке 100-й – 134-й км, Ленинградская область	«Морские порты России»	30.07.2019	14,6	ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Северо-Запад» им. Н.В. Смирнова ФДА»	«ВАД»

Источник: данные портала госрасходов Счетной палаты, расчеты и анализ InfraOne Research

Новые национальные цели и инфраструктура. Указ о национальных целях развития Российской Федерации до 2030 года глава государства подписал во второй половине июля.

Теперь таких целей пять, а их формулировки стали более общими и размытыми за счет того, что целевые показатели вынесены в отдельный пункт указа.

Для сравнения, в майском указе целей было девять и они были чуть более конкретными. Например, две из них — «Обеспечение устойчивого естественного роста численности населения Российской Федерации» и «Повышение ожидаемой продолжительности жизни до 78 лет» — в июльском указе стали целевыми параметрами более крупной национальной цели «Сохранение населения, здоровье и благополучие людей».

Вынужденные поправки в национальные цели внесли пандемия, снижение цен на нефть и возникший из-за этого экономический кризис. Ряд целевых показателей оказался отложенным на шесть лет. Так, ожидаемая продолжительность жизни в 78 лет теперь «планируется» к 2030-му году. То же самое произошло с уровнем бедности, который прежде хотели снизить вдвое к 2024 году.

Хоть такие показатели напрямую не связаны с инфраструктурой, однако их изменение может косвенно повлиять на темпы реализации национальных проектов. Например, одна из целей БКАД — снижение аварийности на дорогах. Но она в свою очередь косвенно ведет к увеличению ожидаемой продолжительности жизни. Формально это может быть поводом для более «размеренного» финансирования проектов и увеличения расходов на антикризисные меры (но в отношении именно БКАД снижения расходов мы не ждем).

Теперь до 30 октября правительство должно представить свои предложения по корректировке майского указа в соответствии с новыми национальными целями. К этому же сроку профильному совету при президенте должны быть представлены измененные нацпроекты, а также разработан единый план достижения национальных целей до 2024 года и 2030 года.

Целевых показателей, способных повлиять на инфраструктуру, в новом указе не так много, и в основном они относятся к проектам в сфере городской среды, дорожного строительства, экологии и цифровизации (см. таблицу 2). По нашей оценке, влияние новых целевых показателей на финансирование нацпроектов в ближайшие годы преимущественно нейтральное или негативное, что дает властям возможность сокращать или замедлять вложения.

Комплексный план и его целевые показатели были прописаны в отдельном пункте майского указа, но в июльском они не упоминаются. Однако исключить изменений в комплексном плане нельзя: например, в правительстве уже признают, что грузопотока по Северному морскому пути в 80 млн тонн к 2025 году достичь не удастся, но пересмотр подобных целей и, как следствие, финансирования будет зависеть уже от главы государства.

По нашему мнению, несмотря на то что риски сокращения вложений в инфраструктуру по-прежнему высоки и государство расширяет пространство для финансового маневра, успешно реализуемых проектов уменьшение финансирования пока не коснется.

Более того, в июльском указе власти ставят задачу по увеличению инвестиций в основной капитал не менее чем на 70% по отношению к 2020 году. По нашей оценке, в среднем это составляет 5,5-6% в год (в зависимости от того, включается ли сам 2030 год в расчет или нет). С одной

Подробнее о том, как инфраструктура помогает экономике вернуться к устойчивому росту, читайте в обзоре «Инвестиции в инфраструктуру: рынок проектов в кризис».

стороны, достижению этой цели поможет объективно более низкая база по итогам этого года. Но с другой стороны, без ежегодно увеличивающихся инфраструктурных вложений подобный рост вряд ли возможен. А сокращение инвестиций в отрасль и вовсе сделает этот целевой показатель недостижимым.

Напротив, увеличение вложений в инфраструктуру – хорошая антикризисная мера, к которой зачастую прибегали за рубежом в прошлые кризисы. Поэтому власти с большой вероятностью сделают ставку на развитие отдельных инфраструктурных отраслей, чтобы стимулировать экономику.

Таблица 2. «Инфраструктурные» целевые показатели в июльском указе

Национальная цель	Целевой показатель до 2030 года	На какой национальный проект влияет	Сила влияния: -3 -2 -1 0 1 2 3 ...
			«негативное» «нейтральное» «позитивное»
Возможное влияние на финансирование			
«Комфортная и безопасная среда для жизни»	Улучшение качества городской среды в полтора раза	«Жилье и городская среда»	В тексте нового указа отсутствует пояснение, по отношению к какому году планируется улучшение и что подразумевается под качеством среды. В майском указе упоминался индекс качества городской среды, который требовалось увеличить на 30%. Если параметр тот же и дата отсчета не изменилась, то этот целевой показатель предполагает более скромные темпы достижения, а следовательно, и финансирования проектов развития городской среды.
	Обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85 процентов	«Безопасные и качественные автомобильные дороги, комплексный план (в части федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста)»	В майском указе отсутствовало упоминание крупнейших городских агломераций, а речь шла о повышении качества дорог регионального значения в целом. Косвенно это может говорить о фокусировке на более крупных проектах и снижении финансирования для небольших региональных инициатив.
	Создание устойчивой системы обращения с твердыми коммунальными отходами, обеспечивающей сортировку отходов в объеме 100 процентов и снижение объема отходов, направляемых на полигоны, в два раза	«Экология»	Продолжает начатую в 2018–2019 годах реформу в сфере обращения с твердыми коммунальными отходами. Влияние на нынешнее финансирование проекта, скорее, нейтральное.
	Снижение выбросов опасных загрязняющих веществ, оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, в два раза	«Экология»	В майском указе не упоминался, там предполагалось уменьшение на 20% выбросов в самых загрязненных городах. Расширяет сферу действия указа и теоретически может позитивно сказаться на финансировании.
	Ликвидация наиболее опасных объектов накопленного вреда окружающей среде и экологическое оздоровление водных объектов, включая реку Волгу, озера Байкал и Телецкое	«Экология»	Повторяет целевой показатель майского указа, касающийся оздоровления водоемов, однако предполагает более широкую ликвидацию опасных объектов, что ранее не предусматривалось. Это может позитивно сказаться на финансировании национального проекта.
«Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство»	Реальный рост инвестиций в основной капитал не менее 70 процентов по сравнению с показателем 2020 года	Почти все инфраструктурные мероприятия национальных проектов (косвенно)	В майском указе такого целевого показателя не было. Не требует серьезного увеличения темпов вложений в основной капитал, сложившихся за последние пять лет. Поэтому влияние на финансирование инфраструктурных проектов ближе к нейтральному и с небольшим уклоном в негативное, поскольку может стать поводом к недофинансированию проектов.
«Цифровая трансформация»	Рост доли домохозяйств, которым обеспечена возможность широкополосного доступа к информационно-телекоммуникационной сети Интернет, до 97 процентов	«Цифровая экономика Российской Федерации»	В майском указе показатель охватывал все домохозяйства. Пока проникновение широкополосного доступа в России находится на уровне 60%. Некоторое «облегчение» достижения цели можно считать негативным сигналом для финансирования проекта.
	Увеличение вложений в отечественные решения в сфере информационных технологий в четыре раза по сравнению с показателем 2019 года	«Цифровая экономика Российской Федерации»	В майском указе не упоминался. Из-за не очень сильного развития этой сферы по сравнению с другими странами показатель можно оценить как достижимый, а влияние на дальнейшее финансирование нацпроекта как нейтральное.

Источник: данные официального портала президента РФ (kremlin.ru), анализ и оценка InfraOne Research

ОГОВОРКА

Обзор подготовлен InfraOne Research, аналитическим подразделением инвестиционной компании InfraOne, и публикуется в целях информирования участников рынка и других заинтересованных лиц о наиболее актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций.

Приведенные выводы, экспертные оценки и прогнозы, если не указано иное, отражают позицию аналитиков InfraOne Research, а не профильных подразделений компании, не претендуют на полноту анализа той или иной отрасли, проекта или финансового инструмента и актуальны по состоянию на дату публикации.

Авторы не несут ответственность за точность и актуальность данных, оценок и прогнозов. Обзор не может служить основанием для принятия каких-либо инвестиционных решений, не является рекламой или офертой, а публикуется исключительно в информационных целях.

ОБ INFRAONE

Инвестиционная компания InfraOne («Первая инфраструктурная компания») специализируется на прямых инвестициях в инфраструктуру. Компания в своих интересах или интересах третьих лиц осуществляет организацию проектов и сделок, управление ими, финансирование проектов, а также предоставляет сервис инвестиционного консультирования, аналитической поддержки и продвижения проектов.

В первую очередь, интерес для InfraOne представляют инвестиции в проекты, структурированные через ГЧП, концессии, проектное финансирование. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

ОБ INFRAONE RESEARCH

InfraOne Research – исследовательская группа инвестиционной компании InfraOne. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных отраслях инфраструктуры. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Материалы InfraOne Research распространяются на ключевых деловых форумах страны – Петербургском международном экономическом форуме, Российском инвестиционном форуме, на «Транспортной неделе», «Российской неделе ГЧП» и других.

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