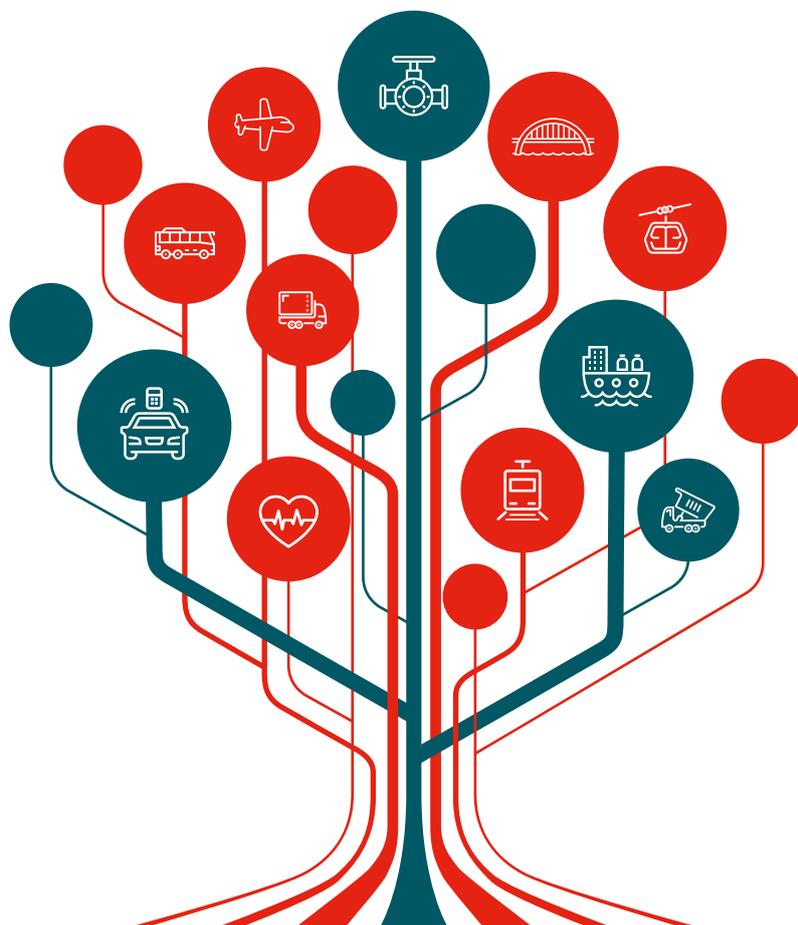


АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТОВ

Какие инфраструктурные проекты
готовятся выйти на рынок в ближайшие годы?
Как ускорить их запуск и избежать проблем после?



INCLUDING EXECUTIVE SUMMARY IN ENGLISH

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 «Национальный перечень перспективных проектов», подготовленном специально для XXIII Петербургского международного экономического форума, проанализированы планы федеральных и региональных властей по созданию инфраструктурных объектов в ближайшие три года, оценен потенциал их реализации и выявлены основные ограничения, которые могут этому помешать. Обзор доступен на сайте InfraONE, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, июнь 2019 г.

INFRAONE первая
инфраструктурная
компания

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



СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	4
I. Инфраструктурные потребности России и рынок проектов	6
<ul style="list-style-type: none"> • Много ли в России проектного финансирования? • Концессии в России: крупные проекты формируют рынок • Федеральные концессии: в приоритете транспорт • За чем идут в региональные концессии? • Коммунальные приоритеты муниципалитетов • Насколько распространены концессии в России? • Развитие подтягивает проекты или проекты – развитие? 	
II. Перспективные инфраструктурные проекты России	24
<ul style="list-style-type: none"> • Национальный перечень проектов – «срез» инфраструктурного рынка • Как мы отбирали инфраструктурные проекты в национальный перечень • Информационный «шум» в регионах • Национальный перечень перспективных проектов • Инфраструктура и регионы: куда «идут» проекты? • В каких отраслях ждать концессий и других ГЧП-проектов • Рынок предпочитает концессии • «Профорентация» регионов • Выше уровень – дороже проекты? • Сколько проектов готово к запуску? 	
III. Ограничения и стимулы рынка проектов	88
<ul style="list-style-type: none"> • Рынок после запуска перспективных проектов • Опыт регионов: нужно ли стимулировать концессии и ГЧП? • Госзакупки – дороже, но проще? • Недоступность информации тормозит развитие • Можно ли вывести проработку проектов на новый уровень? • Кто будет управлять проектами? • Строители и инфраструктура • Инструменты проектного финансирования: как стимулировать инвестиции? 	
Глоссарий	103
О компании InfraONE	134
Авторский коллектив	135

РИСУНКИ

1. Распределение государственных и частных инвестиций в комплексном плане и национальных проектах (стр. 7)
2. Где государство ожидает частных инвесторов? (стр. 8)
3. Динамика инвестиций в инфраструктуру России и инфраструктурные потребности (стр. 10)
4. Как инвестиции в проекты комплексного плана будут покрывать минимальную дополнительную потребность инфраструктуры: три сценария (стр. 11)
5. Проектное финансирование в России, 2007-2018 годы (стр. 13)
6. Доля ГЧП и концессий в проектном финансировании в России за 2007-2018 годы (стр. 13)
7. Доля проектного финансирования от ВВП в России, 2013-2018 годы (стр. 13)
8. Распределение концессий по видам инфраструктуры (стр. 14)
9. Наиболее активные концеденты федерального уровня (стр. 15)
10. Наиболее активные регионы среди концедентов регионального уровня (стр. 18)
11. Наиболее активные регионы среди концедентов муниципального уровня (стр. 19)
12. Инвестиционная карта наиболее активных регионов среди концедентов регионального и муниципального уровня (стр. 22)
13. Средние параметры проектов национального перечня (стр. 25)
14. Распределение объема инвестиций и количества проектов в зависимости от их стоимости (стр. 25)
15. Матрица проектов, прошедших предварительный отбор в национальный перечень (стр. 28)
16. Инвестиционная карта национального перечня (стр. 78)
17. Инвестиции в проекты национального перечня по федеральным округам (стр. 79)
18. ГЧП в регионах: планы и опыт (стр. 79)
19. Форматы реализации проектов национального перечня (стр. 81)
20. Инвестиции в проекты национального перечня разных уровней (стр. 84)
21. Кто будет концедентом в федеральных концессиях? (стр. 85)
22. Степень готовности проектов национального перечня к запуску (стр. 86)
23. Как может измениться рынок концессий и ГЧП после запуска проектов из национального перечня? (стр. 89)
24. Динамика объема строительных работ в рублевом и долларовом эквиваленте (стр. 96)
25. Динамика добавленной стоимости, созданной строительными компаниями России (стр. 96)

ТАБЛИЦЫ

1. Распределение концессий по уровням концедента и отраслям (стр. 16)
2. Сравнение активности регионов на концессионном рынке с уровнем развития их инфраструктуры и строительных мощностей в 2018 году (стр. 21)
3. Проекты национального перечня по отраслям: число, инвестиции, потенциал запуска (стр. 26)
4. Инфраструктурные проекты России стоимостью до 1 млрд руб., планирующие к реализации в формате государственно-частного партнерства (стр. 71)
4. Инфраструктурные проекты России стоимостью до 1 млрд руб., планирующие к реализации в формате государственно-частного партнерства (стр. 71)
5. Распределение проектов национального перечня по уровням концедента и отраслям (стр. 82)
6. Проектное финансирование в инфраструктуре: как привлечь средства в проект? (стр. 99)
7. Потенциал инструментов проектного финансирования с учетом доступных для инфраструктуры средств на горизонте 2019-2021 годов (стр. 102)

РЕЗЮМЕ

Проблема нехватки готовых и качественно структурированных проектов на рынке инвестиций в инфраструктуру с каждым годом становится все острее. Пока решить ее не получается, даже несмотря на желание властей развивать отрасль ускоренными темпами в следующие шесть лет. Более того, именно этот фактор тормозит амбициозные планы.

Тем не менее, значительное число проектов в разных форматах государственно-частного партнерства обсуждается и готовится годами, а некоторые хоть и появились не так давно, но уже хорошо проработаны. Из общей массы таких инициатив мы выделили 160 проектов, у которых, на наш взгляд, выше шанс на запуск в следующие три года. Они и составили национальный перечень перспективных проектов.

- Общая сумма инвестиций в 160 проектов перечня – 4 трлн руб. Из них 3,98 трлн руб. – 99,5% – проекты дороже 1 млрд руб., причем около 2,5 трлн руб., или 63% этих вложений, приходится примерно на 10 проектов с объемом инвестиций более 100 млрд руб. (но точное число проектов здесь и далее зависит от итогового решения по количеству участков трассы коридора Европа – Западный Китай – подробнее см. [пояснение в паспорте проекта](#)). Мы не ждем, что все эти мегапроекты смогут запустить в ближайшие три года. Вероятнее всего, власти остановятся на трех-четырех из них, так как все инициативы потребуют участия бюджета.
- В сегменте от 10 млрд руб. до 100 млрд руб. сосредоточено 40 проектов с общим объемом вложений 1,29 трлн руб. На наш взгляд, именно эти проекты будут наиболее привлекательны для финансовых инвесторов, так как объем проекта в таком случае чаще всего позволяет окупить инвестиции в разумный срок.

Распределение объема инвестиций и количества проектов национального перечня в зависимости от их стоимости



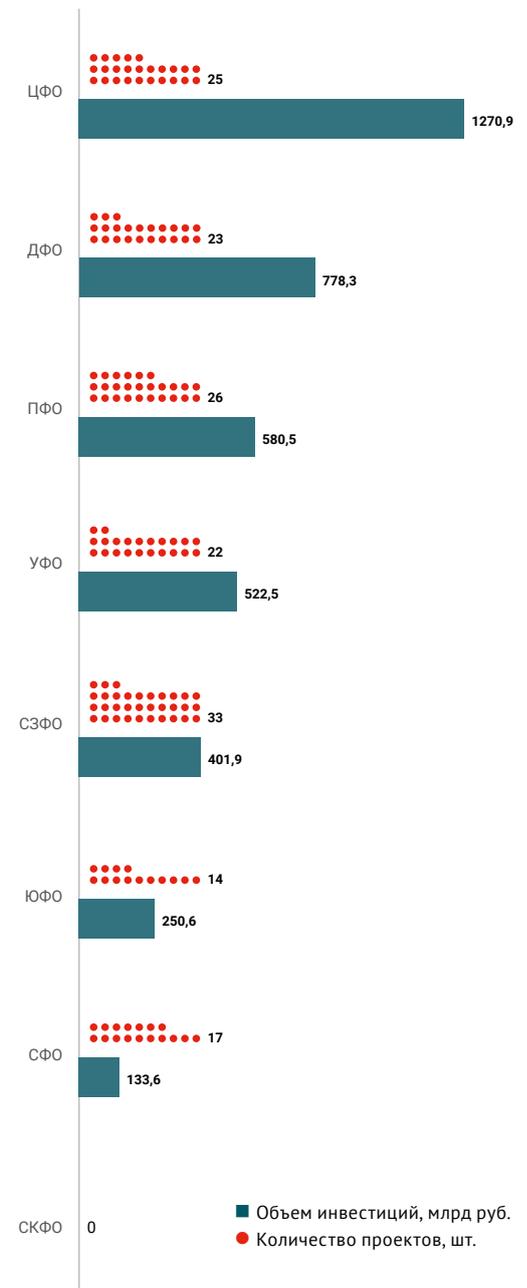
Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

- Меньше четверти проектов национального перечня – только 18,1%, – по нашей оценке, готово к запуску: это 29 проектов на сумму 1,2 трлн руб. Но даже среди них больше половины приходится на два мегапроекта – строительство участка ВСМ Москва – Казань и передачу в концессию аэропорта Домодедово, запуск которых осложнен из-за сверхкрупного объема. В сегменте от 10 млрд руб. до 100 млрд руб. высокие шансы на запуск, по нашей оценке, есть только у пяти проектов. То есть рост концессионного и ГЧП-рынка как минимум в 2019 году зависит преимущественно от запуска мегапроектов.
- Если события будут развиваться по консервативному сценарию, нынешний объем концессионного и ГЧП рынка увеличится лишь на 131,6 млрд руб., или на 9,2%. Причем запущено будет всего 13 проектов.
- Проектов дороже 1 млрд руб. в перечне – 96 штук, на более мелкую группу от 100 млн руб. до 1 млрд руб. приходится всего 64. Небольшие проекты готовят в основном регионы

и муниципалитеты, но в итоге эти инициативы не интересны финансовым мейджорам и другим квалифицированным игрокам, а потому качество их подготовки остается посредственным. Мы полагаем, что эта тенденция сохранится как минимум в течение двух-трех лет.

- В национальном перечне перспективных проектов ожидаемо лидирует транспортная отрасль – 55 проектов требуют 93,4% инвестиций (3,7 трлн руб.), а больше всего вложений планируется в железные и автомобильные дороги – 1,53 трлн руб. и 1,52 трлн руб. соответственно. В первой эти инвестиции нужны для реализации трех проектов, а во второй – 35-ти. По нашему мнению, перевес транспорта сохранится и в силу дороговизны проектов, и благодаря особому вниманию властей к отрасли из-за задач, поставленных майским указом.
- Больше всего проектов перечня планируют запустить в Северо-Западном федеральном округе – 33 штуки на сумму свыше 400 млрд руб. Но по объему инвестиций традиционно лидирует Центральный федеральный округ: 25 его проектов предполагают вложения порядка 1,3 трлн руб. В остальных округах отбор в перечень прошло от 14 до 26 проектов, и только в Северо-Кавказском федеральном округе запуска проектов мы не ждем.
- Опыт реализации концессий и ГЧП дорожке 100 млн руб. есть у 64 регионов, но у 25 из них он пока единичный (1-2 концессии). Причем, чем лучше в субъекте развита инфраструктура и шире рынок строительных компаний, тем чаще там применяют государственно-частное партнерство. Исключение – Москва, которой чаще хватает собственных средств на инфраструктурные стройки. Вероятно, этот тренд усилится: опытные и развитые регионы будут более мотивированы прибегать к проектному финансированию в следующие два-три года.
- Для инвестиций в инфраструктуру на финансовом рынке, по нашей оценке, доступно 2,2-2,7 трлн руб. Но из-за недостатка готовых проектов эти деньги не попадают в отрасль. Применение системного подхода к планированию развития территорий, прозрачный отбор проектов, развитие посевных фондов, решение проблем строительного рынка и наращивание компетенций в управлении строительством – шаги, которые, на наш взгляд, помогут решить проблему в долгосрочной перспективе (пяти-шести лет, если начать действовать уже сейчас). Впрочем, увеличить количество запущенных проектов можно и в ближайшие годы – для этого авторы проектов могут обратить внимание на недооцененные на рынке финансовые инструменты, чтобы сделать свою инициативу привлекательнее, а власти – способствовать появлению альтернативных форм господдержки и новых механизмов инвестирования.

Инвестиции в проекты национального перечня по федеральным округам*



* Один проект (по созданию АСВБК) не имеет территориальной привязки и не учтен на графике.

Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

I. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ РОССИИ И РЫНОК ПРОЕКТОВ

Государство десятилетиями развивает публичную инфраструктуру России в основном за свой счет. Инструменты проектного финансирования и государственно-частного партнерства в стране доступны, но пока не реализованы даже на четверть потенциала.

Учитывая, что масштабная программа вложений в инфраструктуру до 2024 года предполагает больше половины инвестиций из внебюджетных источников, использование различных форм ГЧП и проектного финансирования становится все актуальнее.

Как государство и частные инвесторы запускали инфраструктурные проекты в предыдущие годы? На что собираются делать ставку в ближайшие пять с половиной лет? Какие регионы и отрасли лидируют по использованию инструментов ГЧП, а какие сильнее всего нуждаются в таких проектах?

Национальные проекты ждут частных инвесторов

Год назад власти в майском указе озвучили новые цели развития страны до 2024 года – последние затем «упаковали» в 12 национальных проектов и комплексный план развития магистральной инфраструктуры. Общий объем вложений в мероприятия указа оценивается в 25,8 трлн руб., из них 7,5 трлн руб., как ожидается, составят частные инвестиции.

Если комплексный план нацелен на развитие транспортной и энергетической инфраструктуры, то в 12 нацпроектах отражены намерения властей по развитию и ряда других направлений, не всегда предполагающих значительные инфраструктурные расходы – например, науки, предпринимательства, социальной сферы, демографии и прочих. Эти национальные проекты включают в себя 67 федеральных проектов с общим объемом инвестиций 19,4 трлн руб., причем 22% должны составить внебюджетные средства.

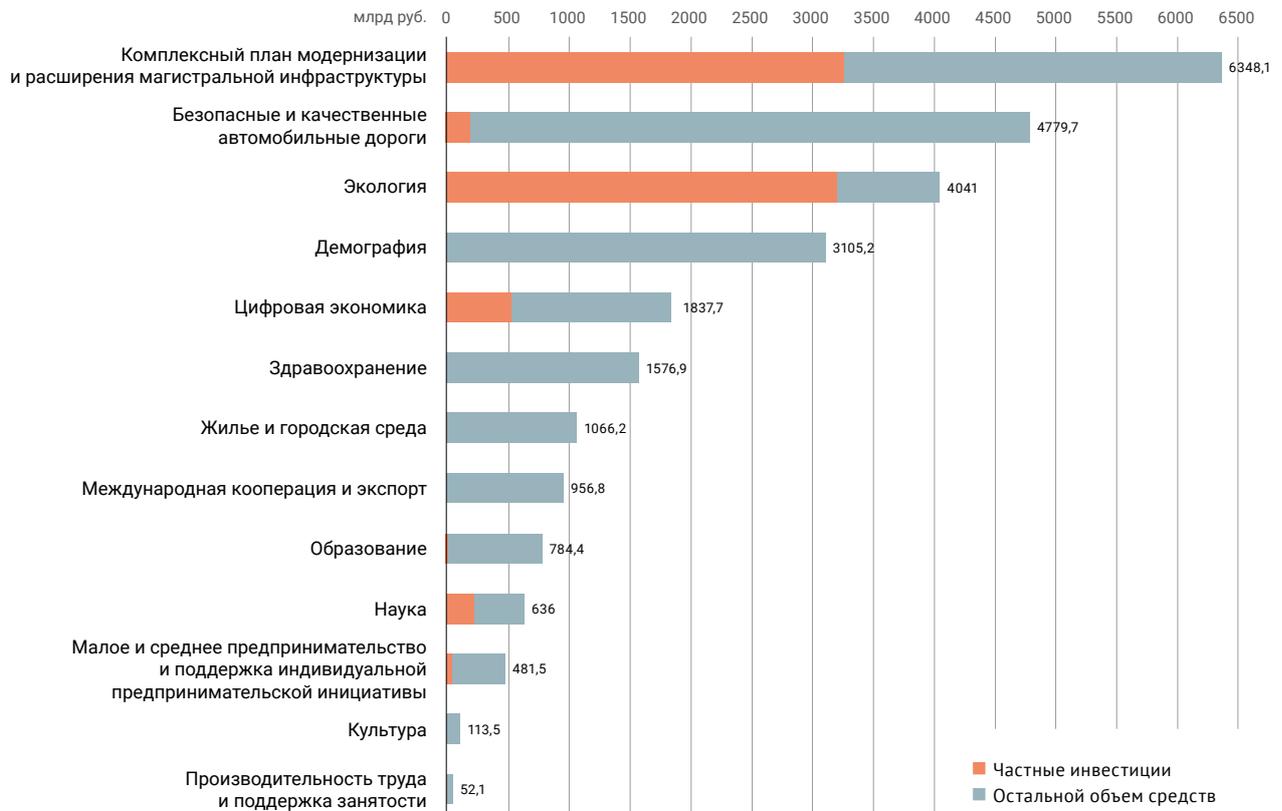
На развитие инфраструктуры в рамках национальных проектов и комплексного плана, по нашей оценке, рассчитывают потратить более 14 трлн руб., или более 55% средств, запланированных на выполнения майского указа. Доля внебюджетных средств в них составляет примерно 30% всей суммы. Планы по созданию различных видов инфраструктуры содержатся в федеральных проектах «Дорожная сеть», «Внедрение наилучших доступных технологий», «Информационная инфраструктура», «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами», «Формирование комфортной городской среды» и других.

Самые капиталоемкие из проектов майского указа собственно комплексный план развития магистральной инфраструктуры, а также два нацпроекта – «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Экология» (см. рисунок 1). На все три планируют потратить около 15,2 трлн руб., или 59% всех средств. Причем в комплексном плане и «Экологии» власти рассчитывают и на наибольшую активность частных инвесторов, ожидая, что их доля в проектах составит 52% и 79% соответственно.

Именно эти сферы, на наш взгляд, в наибольшей степени потребуют инструментов, способных снизить финансовую нагрузку на государство – в частности, более активного использования проектного финансирования.

Подробнее о том, как готовится и из чего состоит комплексный план развития магистральной инфраструктуры, читайте в аналитическом обзоре «Комплексный план: деньги, ограничения, перспективы».



Рисунок 1. Распределение государственных и частных инвестиций в комплексном плане и национальных проектах


Источник: данные правительства, анализ InfraONE Research

Инфраструктура вне комплексного плана: в каких нацпроектах возможны концессии

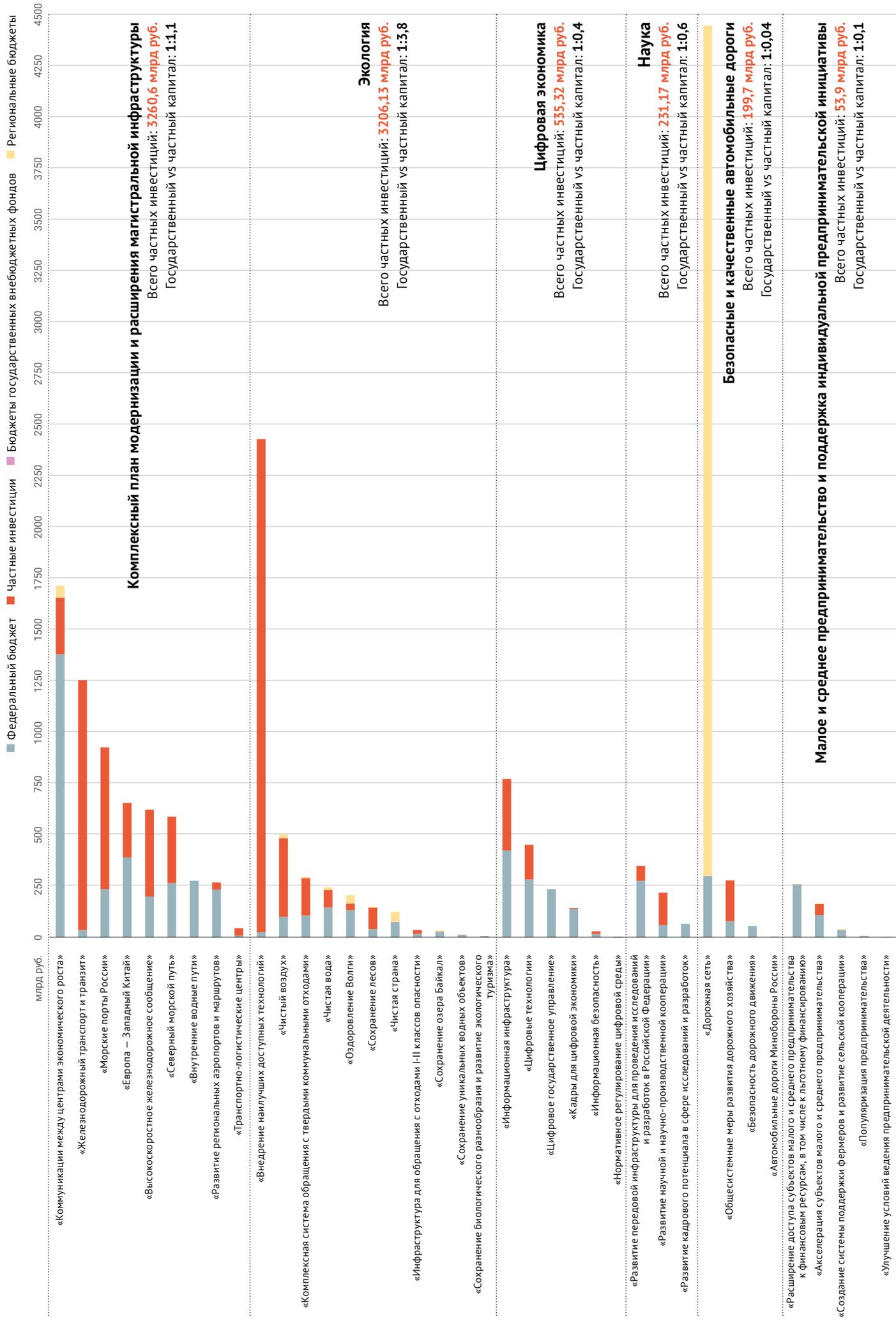
В рамках нацпроекта «**Экология**» в программе «Внедрение наилучших доступных технологий» власти ждут от промышленных предприятий и частных инвесторов вложений в создание и модернизацию систем, снижающих негативное воздействие на окружающую среду. Остальные программы нацпроекта подразумевают привлечение частного капитала в проекты уменьшения загрязнения сточных вод, модернизации питьевого водоснабжения, введения мощностей по переработке ТКО. Если компания, ответственная за проект, выпускает при этом облигации и прошла специальный отбор, государство планирует частично субсидировать затраты на выплату ею купонного дохода.

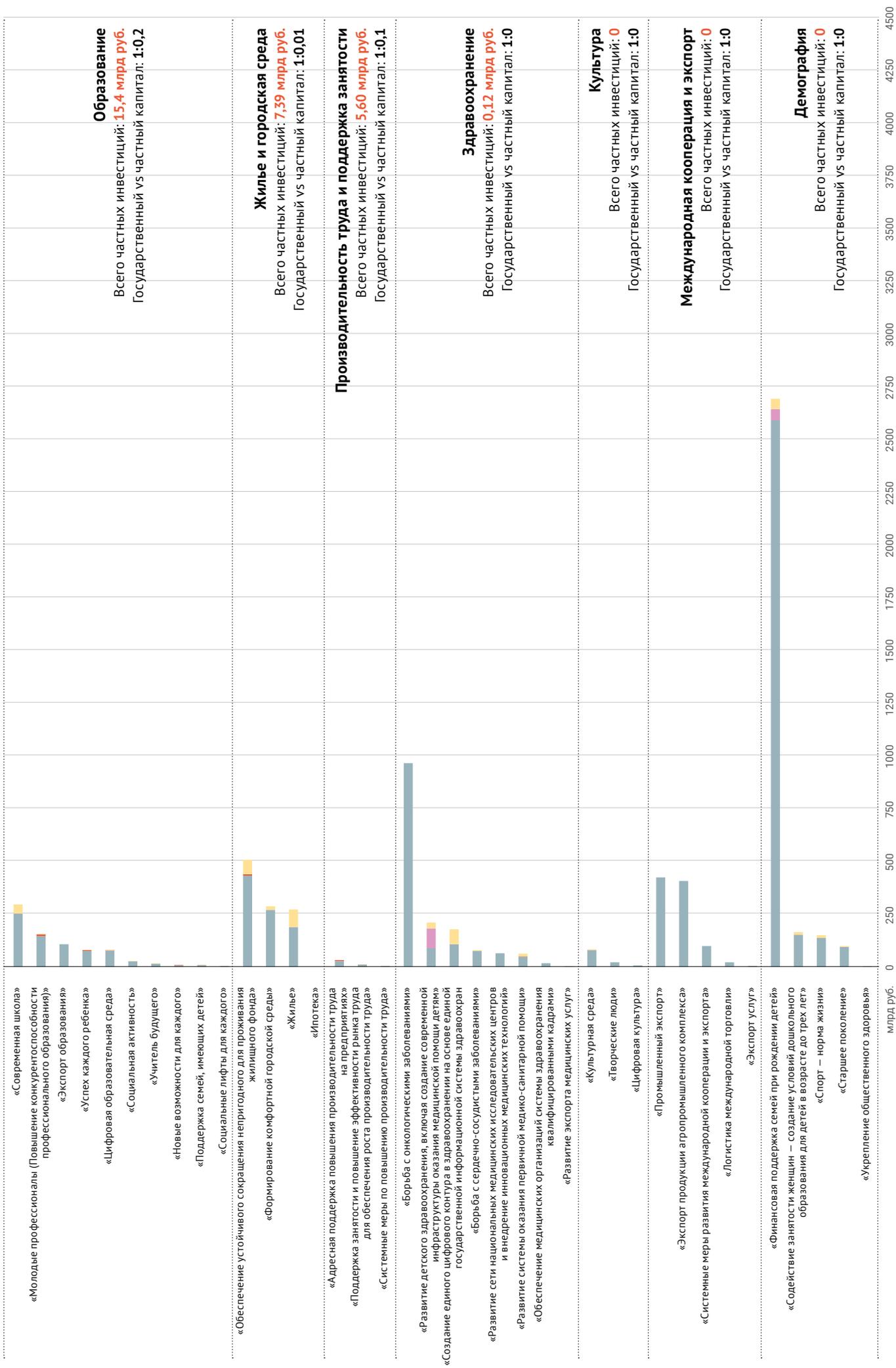
В программе «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**») планируют применять контракты жизненного цикла (КЖЦ) и довести их долю к концу 2021 года до 40% от общего объема госконтрактов на капремонт, ремонт и содержание дорог. Частные инвестиции через концессии хотели привлечь в проекты фотовидеофиксации, но теперь рынок к ним охладел на фоне критики таких инициатив властями.

Привлечение частных денег в проекты «**Цифровой экономики**» ожидается по федеральному проекту «Информационная инфраструктура» — в ее рамках планируется создание систем хранения и обработки информации органов государственной власти, местного самоуправления и услуг по хранению и обработке данных для бизнеса и населения. Нововведения в 115-ФЗ и 224-ФЗ, принятые в 2018 году, позволяют напрямую прописывать эту инфраструктуру, как объекты концессионных и ГЧП-соглашений.

В нацпроекте «**Наука**» власти рассчитывают применить механизм концессии для создания и модернизации научных объектов, в том числе научно-образовательных центров, университетских кампусов, научных и научно-технологических парков, кластеров, агробиотехнопарков.

Рисунок 2. Где государство ожидает частных инвесторов?





Источник: данные правительства, анализ InfraONE Research

Много ли государство тратит на инфраструктуру?

По нашим расчетам, в 2018 году государственный и частный сектор вложили в инфраструктуру около 5,7 трлн руб., что на 200 млрд руб. (3,6%) больше, чем годом ранее. Соотношение бюджетных и внебюджетных средств еще сильнее сдвинулось в сторону последних, составив 1:1,85. Но этих денег по-прежнему недостаточно для развития инфраструктуры, а большая часть средств уходит на поддержание имеющихся объектов.

Согласно данным Казначейства за декабрь, расходы бюджетной системы на инфраструктуру в 2018 году сократились до 1,9 трлн руб. и 1,8% ВВП с 2 трлн руб. и 2,2% в 2017-м. Относительно ВВП вложения достигли рекордного минимума за семь лет (см. рисунок 3). Последнее связано с тем, что Росстат зафиксировал рост ВВП на 11 трлн руб. по итогам прошлого года.

Расходы федерального бюджета в 2018 году снизились на 12%: до 0,58 трлн руб. против 0,66 трлн руб. годом ранее. А региональных – на 3%, с 1,37 трлн руб. до 1,33 трлн руб.

Мы ждем, что в 2019 году бюджетная система отыграет падение: так расходы на инфраструктуру превысят 2 трлн руб., а относительно ВВП вырастут до 2,1%, если, конечно, Минфин вслед за Росстатом не скорректирует прогнозные значения ВВП в большую сторону.

Вместе с тем, на наш взгляд, в 2019 году не произойдет радикальных изменений в расходах регионов на инфраструктуру. Это связано, во-первых, с тем, что первые крупные инвестиции в рамках комплексного плана будут делать позже – в 2020-2021 годах, а во-вторых, они пойдут в основном из федерального бюджета.

Регионы в ближайшие два-три года, на наш взгляд, будут больше тратить на поддержание уже имеющейся инфраструктуры, нежели на создание новой. По нашей оценке, даже имеющиеся средства из бюджета и внебюджетных источников пока сложно направить в проекты, так как готовых к запуску инициатив меньше, чем денег на рынке.

Рисунок 3. Динамика инвестиций в инфраструктуру России и инфраструктурные потребности



* Внебюджетные вложения в инфраструктуру оценивались на основе данных о структуре инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности: этот показатель мы очистили от расходов на строительство недвижимости, инвестиций, которые делают промышленные предприятия, обрабатывающие производства, сельскохозяйственный сектор, от финансовых операций и торговли. В эту категорию вошли инвестиции госбанков и госкомпаний, частного бизнеса, инвесторов из-за рубежа.

** При расчете прогноза трат на инфраструктуру в 2019-2021 годах за основу мы брали укрупненные коды видов расходов, так как в бюджете на плановый период более детальная разбивка отсутствует. Но общая цифра не отражает реальной ситуации (так как включает, например, дотации на авиа- и железнодорожные перевозки), поэтому мы также учитывали пропорцию исполнения бюджета по конкретным кодам видов расходов в предыдущие годы и рост суммарных расходов бюджета по годам.

Источник: данные Росстата, Казначейства, расчеты InfraONE Research

Сколько нужно российской инфраструктуре?

Минимальная дополнительная потребность российской инфраструктуры, по нашей оценке, в 2019 году составляет 2,6 трлн руб. (или 2,4% ВВП). К 2024 году она, вероятно, достигнет 4,8 трлн руб., а если учитывать прогноз по росту экономики Минэкономразвития – 5,85 трлн руб. при консервативном сценарии, а 6,1 трлн руб. – при базовом.

Наиболее недофинансирована транспортная инфраструктура – на нее, по нашим расчетам, приходится порядка 90% минимальной потребности. Больше всего во вложениях нуждаются автодороги – порядка 42% от общей транспортной потребности. Еще 40% требуется на железные дороги, причем эта оценка не учитывает, например, высокоскоростные магистрали, так как они относятся, скорее, к потребности роста экономики. По той же причине в составе минимальной дополнительной потребности не учтены расходы на увеличение мощностей портов: в основном они находятся в зоне интересов частных инвесторов.

Инвестиции в проекты, согласно комплексному плану развития магистральной инфраструктуры, по нашим расчетам, могут перекрыть минимальную дополнительную потребность инфраструктуры страны на горизонте 2022-2023 годов. К концу пятилетки инвестиции в инфраструктуру будут направлены уже на рост экономики. Но это оптимистичная версия, не учитывающая ни одно из системных ограничений.

Если предположить, что бюджетные денежные средства на инфраструктуру поступят вовремя, а проекты, предполагающие внебюджетное финансирование, будут появляться несколько медленнее, чем ожидает правительство в плане (с опозданием от графика на два-три года), то минимальную дополнительную потребность не удастся перекрыть к 2024 году – недофинансировано будет около 10% (см. умеренный сценарий на рисунке 4).

Впрочем, наиболее вероятен, на наш взгляд, третий сценарий, который учитывает значительную часть ограничений. Если нехватку проектов получится преодолеть только в 2021 году, а после случится существенный, но реалистичный рывок инвестиций, то минимальную дополнительную потребность инфраструктуры страны смогут покрыть почти на две трети к 2024 году. При этом инвестировать удастся около 3,8 трлн руб. вместо запланированных в комплексном плане 6,35 трлн руб. (см. консервативный сценарий на рисунке 4).

Рисунок 4. Как инвестиции в проекты комплексного плана будут покрывать минимальную дополнительную потребность инфраструктуры: три сценария*



* Для расчета потенциала бюджетных трат на инфраструктуру после 2021 года заложен их средний темп прироста за три предшествующих года.

Источник: данные Минфина, пояснительной записки к проекту федерального бюджета на 2019-2021 годы, комплексного плана, Global Infrastructure Outlook, Индекса развития инфраструктуры InfraONE Research, расчеты, анализ и прогнозы InfraONE Research

Много ли в России проектного финансирования?

По нашей оценке, в России в 2007-2018 годах заключено порядка 160 сделок с применением инструментов проектного финансирования на общую сумму почти 4,9 трлн руб.

В сложившейся зарубежной практике проектного финансирования (например, согласно базе проектов IJ Global) учитываются сделки, прошедшие финансовое закрытие. Потому в этом расчете в данные за 2018 год не попали железнодорожные концессии на строительство Северного широтного хода и ветки Элегест – Кызыл – Курагино, а также ряд других крупных соглашений, где пока прошло только коммерческое закрытие.

В своих расчетах мы учитывали проекты дороже 1 млрд руб. (\$20 млн). Если их стоимость приводилась в долларах США, то рублевый эквивалент рассчитывался по средневзвешенному курсу за соответствующий год закрытия сделки. Данные по проектам не исчерпывающие, но отражают ситуацию в целом.

Наибольшее количество сделок в формате проектного финансирования заключалось в последние два года, причем, начиная с 2015 года, их число ежегодно росло (см. рисунок 5). Мы связываем это с тем, что многие компании постепенно адаптировались к экономическому кризису и, как следствие, увеличивалось число крупных (дороже 1 млрд руб.) концессионных проектов.

Пиковый объем сделок заключили в 2016 году – 2,3 трлн руб. против среднегодовых 150-200 млрд руб. Впрочем, тогда 88% результата обеспечил проект добычи, сжижения и поставок природного газа «Ямал-СПГ».

Без учета этого проекта рекордным по объему сделок остается 2010 год – более 530 млрд руб. Тогда состоялось финансовое закрытие первой фазы сделки по газопроводу «Северный поток», ГЧП-соглашения по аэропорту Пулково и концессии на строительство участка платной дороги Москва – Санкт-Петербург (15-58-й км).

Наибольшее число сделок в российском проектом финансировании – по нашим расчетам, около 60% – заключено в виде концессий и ГЧП. Этот же формат является наиболее популярным при создании инфраструктуры. При этом в денежном выражении концессий и ГЧП в отечественном проектом финансировании составляют менее трети.

За рубежом ситуация обратная: объем сделок в инфраструктуре превышает аналогичный показатель нефтегазового и добывающего секторов.

Мы полагаем, что объем сделок проектного финансирования по-прежнему незначителен для того, чтобы заметно повлиять на экономический рост. По нашим расчетам, в 2018 году доля проектного финансирования составляла всего 0,29% ВВП, снизившись по сравнению с 2017-м почти вдвое (с 0,57%). Между тем, чем выше эта доля, тем серьезнее влияние на экономику. На наш взгляд, для ощутимого экономического эффекта объемы проектного финансирования должны составлять порядка 1-2% ВВП. Примерно столько вкладывают такие зарубежные страны, как Канада и Австралия, в рамках своих долгосрочных инфраструктурных планов.

По расчетам S&P Global, 1% ВВП, дополнительно вложенный в инфраструктуру, может стимулировать рост экономики на 1,2%. Это связано с увеличением реальных доходов населения, количества рабочих мест и объема налогов, поступающих в бюджет при создании новых объектов.

В России, несмотря на сопоставимый объем средств, такое влияние может быть нивелировано особенностями запуска проектов. Согласно комплексному плану развития магистральной инфраструктуры до 2024 года, власти хотят вкладывать в нее примерно по 1% ВВП в год, но лишь пятую часть этих средств пока предполагают делать в формате проектного финансирования.

Рисунок 5. Проектное финансирование в России, 2007–2018 годы*



* Проекты дороже \$20 млн (в ценах соответствующих лет). Данные не являются исчерпывающими, но отражают картину в целом.

Источник: данные IJGlobal, органов власти, компаний, сообщения СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

Рисунок 6. Доля ГЧП и концессий в проектом финансировании в России за 2007–2018 годы



Источник: данные IJGlobal, органов власти, компаний, сообщения СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

Рисунок 7. Доля проектного финансирования от ВВП в России, 2013–2018 годы



* Данные по ВВП, начиная с 2015 года, пересмотрены Росстатом в декабре 2018 года и не сопоставимы с данными за 2012–2014 годы.

Источник: данные IJGlobal, Росстат, анализ и расчеты InfraONE Research

Концессии в России: крупные проекты формируют рынок

Наиболее интересный мейджорам сегмент рынка – концессии дорожке 1 млрд руб. Проекты от 100 млн руб. до 1 млрд руб. в основном интересуют менее крупных игроков, которые часто даже не создают специальные проектные компании для этих целей, а действуют от своего лица. На концессии дешевле 100 млн руб. претендуют еще более локальные инвесторы, включая порой и индивидуальных предпринимателей.

Квалифицированным сегментом рынка пока, на наш взгляд, можно считать только первые проекты.

Здесь и далее приведена статистика по проектам дорожке 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ до 31 декабря 2018 года.

Полная публичная база концессионных проектов в стране по-прежнему отсутствует, а имеющиеся не всегда обладают полнотой информации, не лишены ошибок и часто заметно отличаются друг от друга. Поэтому мы не можем утверждать, что наши данные исчерпывающие, но они отражают ситуацию на рынке в целом.

Наиболее развитая форма проектного финансирования на российском рынке инвестиций в инфраструктуру – концессия. По разным оценкам, с 2007 по 2018 год в стране было заключено от 2,5 до 2,9 тыс. концессионных соглашений, но дорожке 100 млн руб. лишь свыше 300 из них на общую сумму 1,44 трлн руб.

По нашим расчетам, основная часть концессий – 72% по объему инвестиций – в сегменте проектов дорожке 100 млн руб. относится к транспортной инфраструктуре. В свою очередь, по количеству заключенных соглашений – 59% – лидирует коммунальная сфера, кроме того, примерно пятая часть всех проектов (18,5%) относится к социальной инфраструктуре. Меньше всего среди концессий энергетических проектов и проектов «особых» направлений (например, оборонных).

По нашей оценке, к сегменту проектов дорожке 1 млрд руб. относится лишь порядка 100 концессионных соглашений, однако они охватывают почти 94% рынка по инвестициям. В этом сегменте преобладает транспортная инфраструктура, а на все остальные сферы приходится не более 23% проектов по объему инвестиций (см. рисунок 8).

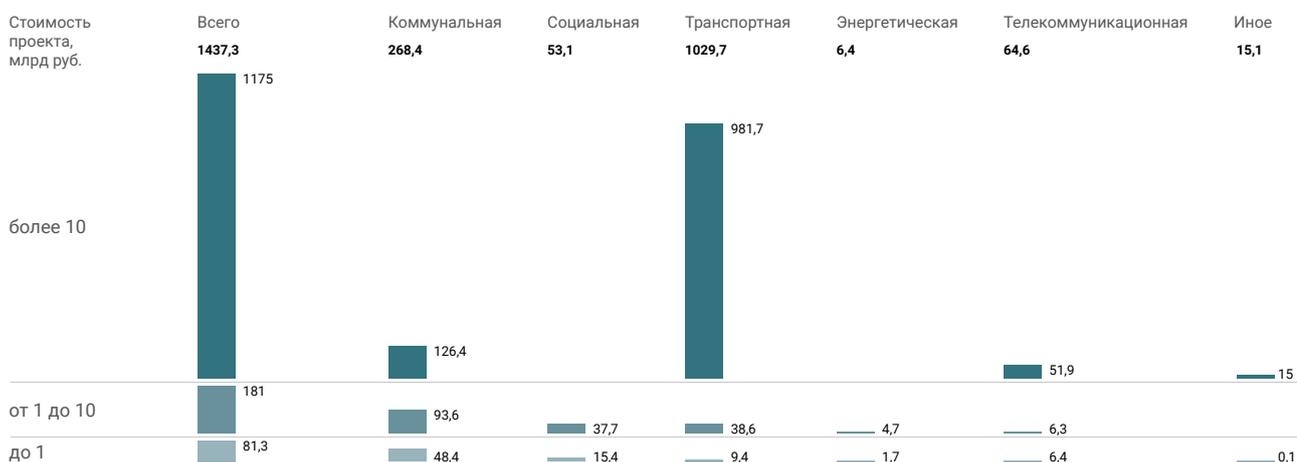
Федеральные концессии: в приоритете транспорт

На конец 2018 года, по нашей оценке, было заключено 14 федеральных концессий на общую сумму 766,5 млрд руб. Самая крупная из них – строительство железнодорожной ветки Элегест – Кызыл – Курагино (192,4 млрд руб.). Средний размер федеральных концессий – 54,8 млрд руб., что говорит о высокой концентрации сверхкрупных и мегапроектов.

Большая часть федеральных концессий – дорожке 1 млрд руб. Но есть два исключения: проект по созданию медицинского промышленного парка в Новосибирске (685 млн руб.) и строительство железнодорожных подходов к порту Тамань (362 млн руб.).

Рисунок 8. Распределение концессий по видам инфраструктуры*

По стоимости, млрд руб.



Источник: данные IJGlobal, Росстат, анализ и расчеты InfraONE Research

Более трети федеральных концессий (5 из 14) реализуется на территории Московской области. Еще три соглашения – в северных регионах страны (Мурманской, ЯНАО, Архангельской области). Сразу нескольких территорий касаются другие три проекта: система взимания платы за проезд 12-тонников «Платон», автодорога Москва – Санкт-Петербург (543-684 км) и железная дорога Элегест – Кызыл – Курагино.

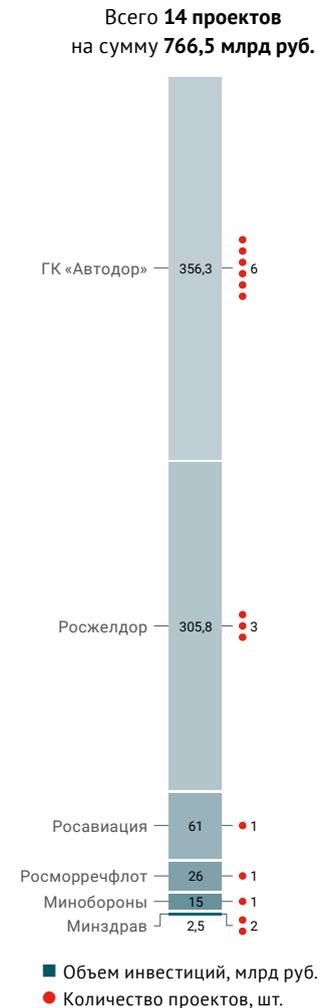
Среди федеральных концессий нет проектов в сфере энергетики и коммунального хозяйства, очень мало социальной инфраструктуры, а подавляющая доля – почти 94% от объема всех соглашений – у транспортной инфраструктуры. Последнее объяснимо капиталоемкостью проектов отрасли, иногда – кросс-территориальностью, а также пересечением интересов крупного бизнеса и государственных институтов.

Отсутствие коммунальных проектов на федеральном уровне связано с тем, что они лежат в основном в сфере интересов муниципальных властей (заметно реже – региональных). Этим же объясняется и низкая доля социальной сферы (0,3%). Проекты в сфере энергетики в целом слабо представлены на концессионном рынке: хотя возможность их запускать есть, самые крупные из них по-прежнему реализуют частные компании в рамках своих инвестпрограмм.

Как по количеству, так и по объему проектов самые активные концеденты на федеральном уровне – ГК «Автодор» и Росжелдор. Несмотря на то, что две концессии успел заключить и Минздрав, общий объем проектов у него минимальный по сравнению с остальными концедентами (2,5 млрд руб.). В последние несколько месяцев активнее стало Минобороны, однако пока его интерес исчерпывается созданием ПЛК.

Мы полагаем, что в ближайшие годы ситуация с распределением концессий по видам инфраструктуры существенно не изменится – в том числе и потому, что развитие транспортной инфраструктуры в приоритете в комплексном плане.

Рисунок 9. Наиболее активные концеденты федерального уровня



* Учитывались проекты дороже 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ до 31 декабря 2018 года.

Источник: данные органов власти, СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

По количеству проектов, шт.



Таблица 1. Распределение концессий по уровням концедента и отраслям*

По стоимости, млрд руб.

	МУНИЦИПАЛЬНЫЙ	РЕГИОНАЛЬНЫЙ	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ	ИТОГО
ТРАНСПОРТНАЯ	3,6	305,9	720,2	1029,7
Автомобильные дороги	1	167,7	327,4	496,1
Аэропорты	0,2	7,2	61	68,4
Гидротехнические сооружения	0,8			0,8
Парковки	1,5			1,5
Городской рельсовый транспорт		33,7		33,7
Мосты		82,9		82,9
Обустройство (транспорт)		5,1		5,1
Путепроводы		9,3		9,3
Железные дороги			305,8	305,8
Порты			26	26
КОММУНАЛЬНАЯ	238,7	29,7		268,4
Водоснабжение и водоотведение	121,7	1,6		123,3
Газоснабжение	0,2			0,2
ЖКХ**	29,1	2,3		31,4
Теплоснабжение	74,9	3,9		78,8
ТКО	12,6	21,8		34,4
Трубопроводный транспорт	0,2			0,2
СОЦИАЛЬНАЯ	11,3	39,3	2,5	53,1
Здравоохранение	1	28,2	2,5	31,7
Образование	7			7
Культура	0,4	0,4		0,8
Спорт	0,6	8,3		8,9
Туризм		0,5		0,5
Рекреация	1,8	0,8		2,7
Геронтологическая		0,9		0,9
Иное	0,4	0,2		0,6
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ	4,7	1,7		6,4
Освещение	1,2			1,2
Энергоснабжение	3,5	1,6		5,1
Генерация		0,1		0,1
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ	0,9	34,8	28,9	64,6
Телематика	0,9	34,8	28,9	64,6
ИНОЕ	0,1		15	15,1
Уборка	0,1			0,1
ПЛК			15	15
ИТОГО	259,3	411,4	766,6	1437,3

* Учитывались проекты дороже 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ до 31 декабря 2018 года.

** Проекты сразу в нескольких коммунальных сферах.

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

За чем идут в региональные концессии?

Опыт заключения региональных концессий не так широк, если учитывать сегмент от 100 млн руб. Если судить по количеству регионов, такие соглашения подписаны меньше чем в половине субъектов страны, но и там на один субъект федерации часто приходится лишь по два-три подобных соглашения. На конец 2018 года в 41 субъекте было заключено 95 региональных концессий на 411,4 млрд руб. Причем у 13 регионов объемы проектов меньше 1 млрд руб.

Самыми крупными региональными концессиями являются мост через Обь в Новосибирске (40,5 млрд руб.) и северный дублер Кутузовского проспекта в Москве (40 млрд руб.). Средний размер региональных концессий существенно меньше, чем у федеральных, и составляет 4,3 млрд руб.

Рисунок 10. Наиболее активные регионы среди концедентов регионального уровня*



* Учитывались проекты дороже 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ до 31 декабря 2018 года.

Источник: данные органов власти, СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

Среди концессий, где концедентом выступал субъект федерации или представляющий правительство региона департамент, лидирует Московская область с 18 проектами. Также среди лидеров Самарская и Нижегородская области (по шесть проектов), Санкт-Петербург и Ленинградская область (по пять проектов). Суммарно эти пять субъектов закрывают 42% от общего количества региональных концессий в стране.

Подмосковье также впереди остальных регионов и по объему заключенных концессионных соглашений (52,1 млрд руб.). Немного отстают от нее Новосибирская область (47 млрд руб.) и Москва (44,4 млрд руб.).

Доля транспортной инфраструктуры в общем объеме региональных концессионных соглашений ниже, чем у федеральных, но все равно преобладает (73,5%). Крупные проекты в этой сфере реализуются часто при поддержке и участии федеральных властей (и, в частности, Минтранса). Вторая по объему проектов и первая по их количеству на этом уровне — социальная инфраструктура. Причем больше всего регионы интересуют сфера здравоохранения, образования и спорта (см. рисунок 10).

Также на региональном уровне, как правило, реализуются проекты в сфере транспортной телематики, и появляются проекты в коммунальной инфраструктуре, однако доля последних еще не так существенна, как на муниципальном уровне. В основном эти проекты касаются сферы обращения с ТКО, которая в нашей классификации относится к коммунальной.

Вероятнее всего, подобные интересы сохранятся у регионов и в следующие годы. Впрочем, мы не исключаем умеренный рост числа капиталоемких региональных транспортных проектов, которые смогут получить федеральную поддержку в рамках реализации комплексного плана.

Коммунальные приоритеты муниципалитетов

На муниципальном уровне было заключено почти две трети концессий дорожке 100 млн руб. По нашим расчетам, это 204 концессии с общим объемом инвестиций 259,3 млрд руб.

Большая часть муниципальных концессий (92% по инвестициям и 85% по количеству) относится к коммунальной отрасли. Такие проекты традиционно невелики по своему объему: к сегменту от 100 млн руб. до 1 млрд руб. относятся 130 муниципальных проектов в ЖКХ, и только 34 оставшихся – дорожке 1 млрд руб. Впрочем, и коммунальные соглашения муниципального уровня тоже могут быть капиталоемкими – например, концессия на водоснабжение и водоотведение в Волгограде по объему (58 млрд руб.) превосходит самые крупные концессии регионального уровня.

Вторые по популярности у муниципалитетов – концессии по созданию социальной инфраструктуры. Подобных проектов более двух десятков, но суммарный их объем составляет лишь 11,3 млрд руб. Муниципалитеты ориентированы в основном на проекты в сфере образования (школы и детские сады) и отдыха (парки, детские лагеря, бани и т.д.).

В концессиях в транспортной сфере муниципалитеты участвуют редко. Это объясняется тем, что, как правило, они еще сильнее ограничены в средствах, чем регионы, и не могут предоставить концессионеру капиталный грант, который необходим в большинстве таких проектов. Транспортные концессии на таком уровне чаще предполагают, например, строительство парковок и создание парковочных пространств, то есть могут относиться к городскому благоустройству. Также у муниципалитетов, как правило, нет опыта в организации соглашений в телекоммуникационной сфере.

С точки зрения количества заключенных соглашений регионы с наиболее активными муниципалитетами – Ханты-Мансийский автономный округ, Новосибирская, Владимирская, Московская и Самарская области. Всего концессионный опыт в сегменте проектов дорожке 100 млн руб., по нашей оценке, имеется у муниципалитетов 52 регионов из 85. Однако в 23 из них заключены лишь по одному-два подобных соглашения.

Рисунок 11. Наиболее активные регионы среди концедентов муниципального уровня*



* Учитывались проекты дорожке 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ до 31 декабря 2018 года.

Источник: данные органов власти, СМИ, расчеты и анализ InfraONE Research

Лидируют по суммарному объему соглашений муниципалитеты Волгоградской области (88,9 млрд руб.). У остальных регионов он существенно меньше (менее 15 млрд руб.) и лишь у Саратовской, Архангельской, Владимирской, Нижегородской областей, ХМАО и Краснодарского края превышает 10 млрд руб.

Наиболее востребованная муниципалитетами сфера в коммунальной отрасли – теплоснабжение (см. рисунок 11). В этой сфере заключено почти 65 соглашений на сумму 74,9 млрд руб.

Мы полагаем, что в ближайшие годы интересы муниципалитетов существенно не поменяются – коммунальная отрасль так и останется в лидерах, но возможно усиление активности концедентов этого уровня в социальной и телекоммуникационной инфраструктурах, кроме того, может запуститься несколько проектов в городском транспорте. Наибольшие шансы на это есть в крупных городах.

Насколько распространены концессии в России?

Подробнее о том, как рассчитывался и что учитывал индекс развития инфраструктуры российских регионов, читайте в аналитическом обзоре [«Инфраструктура России: индекс развития»](#).



В 2018 году мы оценили развитие различных видов инфраструктуры в российских регионах, а также наличие в них строительных мощностей. Если сопоставить эти данные со статистикой концессионного рынка, видно, что в наиболее развитых субъектах, обеспеченных строительными мощностями, запущено больше проектов государственно-частного партнерства, чем в остальных (см. таблицу 2).

По нашим расчетам, у 21 региона концессионный опыт в значимых сегментах рынка (дороже 100 млн руб.) на региональном и муниципальном уровнях практически полностью отсутствует. Инфраструктура в этих субъектах, как правило, тоже развита слабо – индекс ее развития в 15 из этих 21 региона ниже среднероссийского (5,70). Эти регионы характеризуются также слабым развитием строительного рынка – в среднем в каждом регионе присутствует порядка десяти компаний с суммарным оборотом 28,1 млрд руб. в год.

Еще у 25 регионов единичный опыт реализации концессионных проектов – лишь по одному-два заключенному соглашению на региональном или муниципальном уровне. Распределение по индексу развития инфраструктуры здесь уже более равномерно – приблизительно у половины регионов (13) он меньше среднероссийской величины. Эти регионы характеризуются также тем, что в них отсутствуют крупные и сверхкрупные строительные компании. Среднее число компаний и их суммарный объем строительных работ – порядка 15 и 50 млрд руб. в год.

Исключение – Москва, имеющая самый высокий индекс развития инфраструктуры и наибольшее число подрядчиков. Несмотря на то, что на ее территории реализуются крупные инвестиционные проекты, в том числе федерального значения, к концессионным можно отнести из них лишь два. Большую часть проектов столица реализует за свой счет, не привлекая частных инвесторов.

Таким образом, можно говорить, что более чем у половины регионов страны – 46 из 85 – опыт реализации концессионных проектов очень мал. Причем не всегда это можно списать на низкую потребность регионов в этом способе развития инфраструктуры, как в случае Москвы и ряда других территорий.

Подробнее о масштабах региональных строительных рынков читайте в аналитическом обзоре [«Инвестиции в инфраструктуру. Строительство»](#).



Чаще в этих субъектах пока нет нужных компетенций, либо регионы только начали интересоваться проектным финансированием и государственно-частным партнерством.

Впрочем, реализация крупных инфраструктурных проектов на территории таких регионов тоже возможна при высокой стоимости проекта и наличии заинтересованных инвесторов и концедентов более высокого – федерального уровня. Пример такого проекта – концессия на строительство железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино в Туве стоимостью 192 млрд руб., в которой заинтересована занимающаяся добычей угля ТЭПК.

Таблица 2. Сравнение активности регионов на концессионном рынке с уровнем развития их инфраструктуры и строительных мощностей в 2018 году

Мы оценивали активность регионов в сегменте концессионных проектов (115-ФЗ) дороже 100 млн руб. на региональном и муниципальном уровнях (порядка 300 штук). Данные по количеству проектов не исчерпывающие, но отражают ситуацию в целом и степень опытности регионов в применении инструментов ГЧП. Внутри каждой категории регионы расположены по мере убывания количества проектов.

При оценке развития инфраструктуры учитывалось состояние транспортной, энергетической, социальной, коммунальной и телекоммуникационной отраслей.

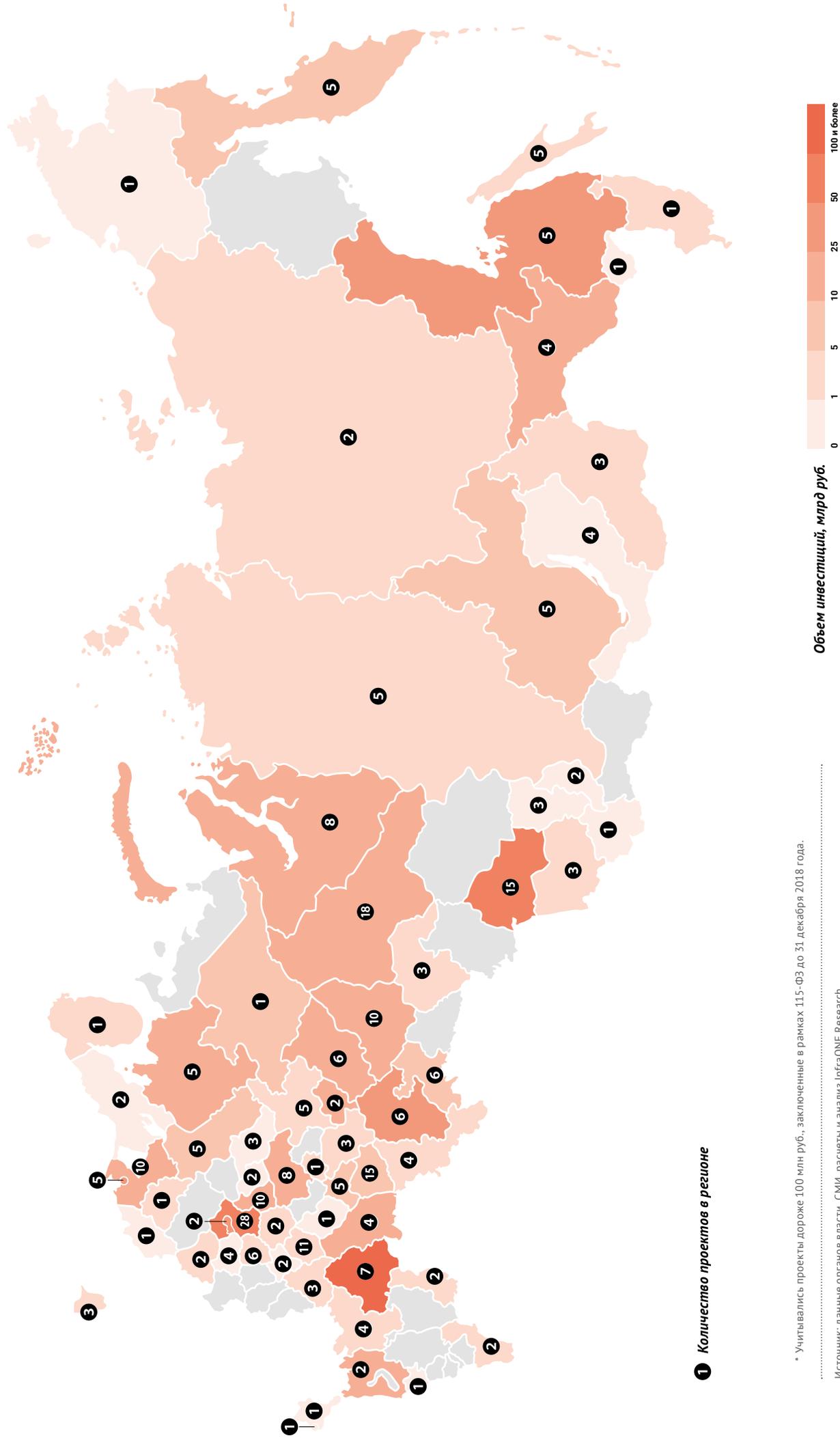
Для анализа строительного рынка регионов брались местные компании с годовым оборотом более 100 млн руб.

Категория	Количество проектов в регионе	Количество регионов в категории	Средний индекс развития инфраструктуры	Среднее число строительных компаний	Средний годовой оборот строительного рынка, млрд руб.	Общая характеристика
Наиболее активные	>10	5 Московская область, Ханты-Мансийский автономный округ, Новосибирская, Самарская и Тамбовская области	6,23	93	180,9	Обладают не только опытом запуска концессий, но и большими бюджетными возможностями, по сравнению с другими регионами. Стараются тиражировать свой опыт.
Активные	6-10	10 Свердловская, Ленинградская, Владимирская области, Ямало-Ненецкий автономный округ, Нижегородская, Волгоградская, Челябинская области, Башкирия, Пермский край, Тульская область	5,84	40	117	Имеют уже достаточный опыт для реализации крупных и знаковых возможностей, по сравнению с другими регионами. Но могут быть ограничены в средствах для запуска новых.
Интересующиеся	3-5	24 Санкт-Петербург, Иркутская область, Красноярский и Камчатский края, Сахалинская, Ульяновская области, Хабаровский край, Вологодская, Архангельская, Кировская, Калужская, Оренбургская, Ростовская, Саратовская, Амурская области, Бурятия, Татарстан, Кемеровская, Воронежская, Тюменская, Калининградская, Костромская области, Алтайский и Забайкальский края	5,79	27*	91,9*	Реализуют первые проекты на локальном уровне, пробуют возможности и пока нарабатывают опыт. Исключение – Санкт-Петербург, запустивший первые масштабные проекты еще по региональному ГЧП-законодательству (соответственно неучтенные в этой статистике).
Малоактивные	1-2	25 Москва, Липецкая, Смоленская области, Карелия, Рязанская область, Хакасия, Краснодарский край, Ивановская, Астраханская области, Удмуртия, Якутия, Дагестан, Мурманская область, Чукотский автономный округ, Коми, Чувашия, Пензенская, Новгородская области, Приморский край, Псковская область, Еврейская автономная область, Крым, Севастополь, Республика Алтай, Карачаево-Черкесия	5,63	15**	50**	Реализуют единичные проекты – как следствие, отсутствует серьезный опыт запуска концессий в различных сферах. Одна из причин отсутствия проектов – ограниченные бюджетные возможности регионов (а в случае Москвы – их избыток и способность строить инфраструктуру за свой счет).
Неактивные	-	21 Белгородская, Магаданская, Ярославская области, Ненецкий автономный округ, Курская, Орловская, Тверская, Омская, Томская, Брянская области, Ставропольский край, Курганская область, Марий Эл, Северная Осетия, Мордовия, Кабардино-Балкария, Адыгея, Калмыкия, Ингушетия, Чечня, Тува	5,48	10	28,1	Регионы могут совсем не иметь опыта либо реализовывать проекты в сегментах рынке менее 100 млн руб. Причина низкого интереса к ГЧП-инструментам как отсутствие опыта, так и средств в бюджетах, а также лоббистов местных проектов среди бизнеса.

* Усредненные данные приводятся без учета Санкт-Петербурга, число строительных компаний которого сопоставимо с общим числом строительных компаний остальных регионов в категории.

** Усредненные данные приводятся без учета Москвы, объем рынка которой сопоставим с суммарным объемом строительных рынков остальных регионов в категории, а число московских строительных компаний в три раза превышает сумму остальных регионов.

Рисунок 12. Инвестиционная карта наиболее активных регионов среди концедентов регионального и муниципального уровня*



Развитие подтягивает проекты или проекты — развитие?

У оставшихся 39 регионов опыт в сфере инвестиций в инфраструктуру более ощутимый.

От трех до пяти запущенных концессий свыше 100 млн руб. есть у 24 регионов — здесь уже можно говорить, что регионы или муниципалитеты успели «распробовать» этот инструмент. В этом — пока среднем с точки зрения количества опыта — сегменте доля регионов с более развитой, чем в среднем по России, инфраструктурой повышается до 60%. Выше среднее число стройкомпаний в регионе — 27, а их суммарный годовой оборот в среднем достигает уже 91,9 млрд руб. То есть лучше развит рынок подрядчиков, которые будут участвовать в реализации проектов.

В эту категорию попал Санкт-Петербург, опыт которого тем не менее можно назвать значительным, — именно в этом городе запустили первые титульные для рынка инфраструктурные проекты (например, Западный скоростной диаметр, аэропорт Пулково). Но в концессионную статистику они не попадают, так как запущены еще по региональному закону о ГЧП.

От шести до десяти крупных концессий в десяти регионах, которые, на наш взгляд, можно отнести к продвинутой и активной категории концедентов. Более развитая, чем в среднем по стране, инфраструктура наблюдается уже у семи регионов, а среднее число строительных компаний и их среднегодовые обороты здесь еще выше — 40 и 117 млрд руб. соответственно.

В категорию наиболее активно использующих концессионный механизм регионов (более 10 проектов) входит пять субъектов. Это Ханты-Мансийский автономный округ, Московская, Тамбовская, Новосибирская и Самарская области. Всего эти регионы охватывают почти 30% рынка по количеству проектов и порядка 20% по объему (без учета федеральных концессий). Индекс развития инфраструктуры во всех случаях выше среднероссийского. В этих регионах большое число строительных компаний и их обороты высоки, исключение — Тамбовская область. Но ее лидерство вызвано большей долей крупных коммунальных проектов.

Чем на более высоких позициях в индексе развития инфраструктуры находится регион, тем, как правило, у него больше опыта в концессионной сфере (при том что при расчете первого участие в ГЧП вообще не учитывалось). Также существенное значение имеет масштаб строительного рынка — присутствие большого числа компаний с высоким оборотом в регионе облегчает реализацию проектов и в целом отражает наличие средств на их запуск.

II. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ

Несмотря на то, что рынок инвестиций в инфраструктуру формируется уже несколько десятилетий, в стране до сих пор нет единого источника, который бы ответил на вопросы: какие проекты готовят к запуску, будут ли они реализованы в форматах государственно-частного партнерства и какой объем вложений предполагают.

Мы постарались зафиксировать состояние рынка и сформировали национальный перечень перспективных проектов, в который вошли наиболее крупные планирующиеся инфраструктурные проекты в разных форматах ГЧП по состоянию на март – апрель 2019 года. У многих ли из них высоки шансы на запуск?

Национальный перечень проектов — «срез» инфраструктурного рынка

Национальный перечень

перспективных проектов — это список инфраструктурных проектов, которые готовятся в России и ожидаются к запуску в ближайшие 1-3 года в одном из форматов государственно-частного партнерства. В основе перечня лежат планы федеральных, региональных и муниципальных органов власти по реализации этих проектов.

Он состоит из двух частей: таблицы 4, куда вошли проекты стоимостью от 100 млн руб. до 1 млрд руб., и более детальных паспортов проектов от 1 млрд руб.

Благодарим всех экспертов и специалистов из федеральных и региональных органов власти и институтов развития, кто помогал в подготовке национального перечня перспективных проектов.

В перечень вошли 160 проектов общей стоимостью почти 4 трлн руб. По нашему мнению, именно они имеют больше всего шансов запуститься в ближайшие годы. Три четверти из них — 120 проектов — планируют реализовать в формате концессии сроком в среднем порядка 21 года, включая инвестиционную стадию — около 3,5 лет. Большинство проектов планируется на региональном уровне по публичной инициативе в рамках классических конкурсных процедур. Средний объем инвестиций в проект — 25 млрд руб., а предполагаемые инвесторы, за редким исключением, еще не определены.

Соотношение числа небольших (от 100 млн руб. до 1 млрд руб.) и крупных (от 1 млрд руб.) проектов, планируемых к запуску, неравнозначно: 64 против 96 соответственно. Почти все вложения (99,5%) сделают в рамках реализации проектов свыше 1 млрд руб., при этом основная доля инвестиций — 2,5 трлн руб. (63,1%) — придется на 6% крупнейших проектов стоимостью от 100 млрд руб. (см. рисунок 14).

Более половины всех проектов — 62,5% — относятся к наиболее распространенным сферам (ЖКХ, автодорогам, здравоохранению, образованию, физкультуре и спорту), а 52,5% всех проектов реализуется в европейской части России: Центральном, Северо-Западном и Приволжском федеральных округах.

По нашей оценке, средняя готовность проектов к запуску составляет 2,3 балла по шкале от 1 до 5, где 5 баллов — максимум. Наиболее близки к запуску всего 18,1% проектов: их потенциал оценен на «4» и «5». Это означает, что от подписания концессионного соглашения их отделяет проведение конкурса и финальная доработка пакета инвестиционных документов.

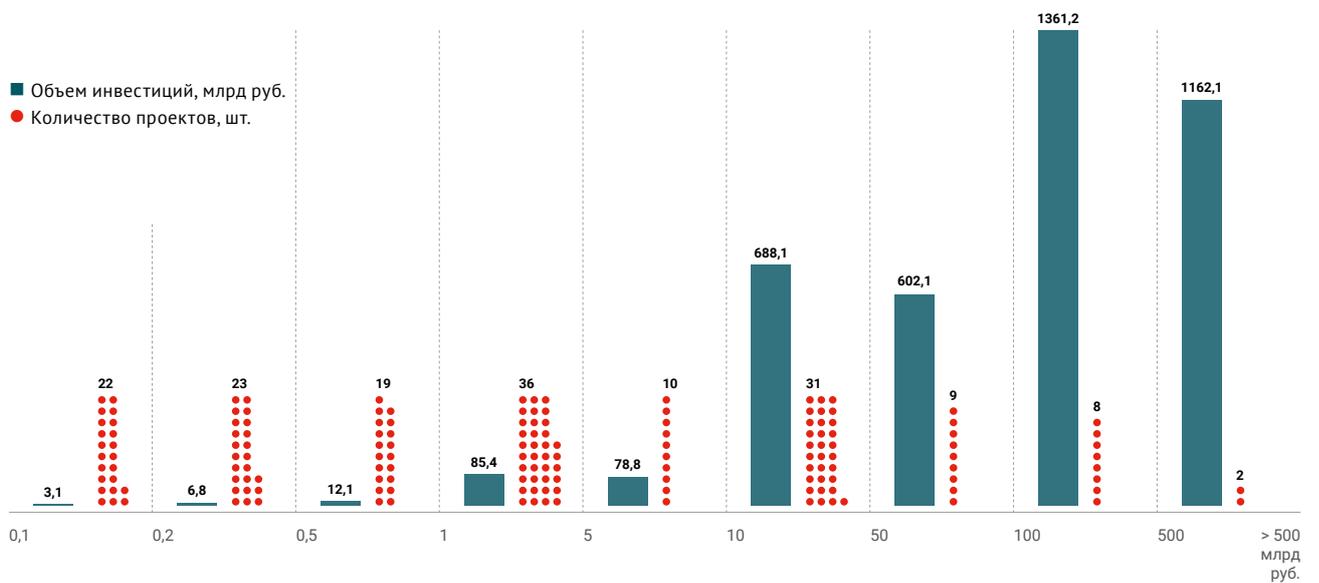
Рисунок 13. Средние параметры проектов национального перечня



* По всем форматам проектов (концессии, ГЧП, ДИСы и пр.).

Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

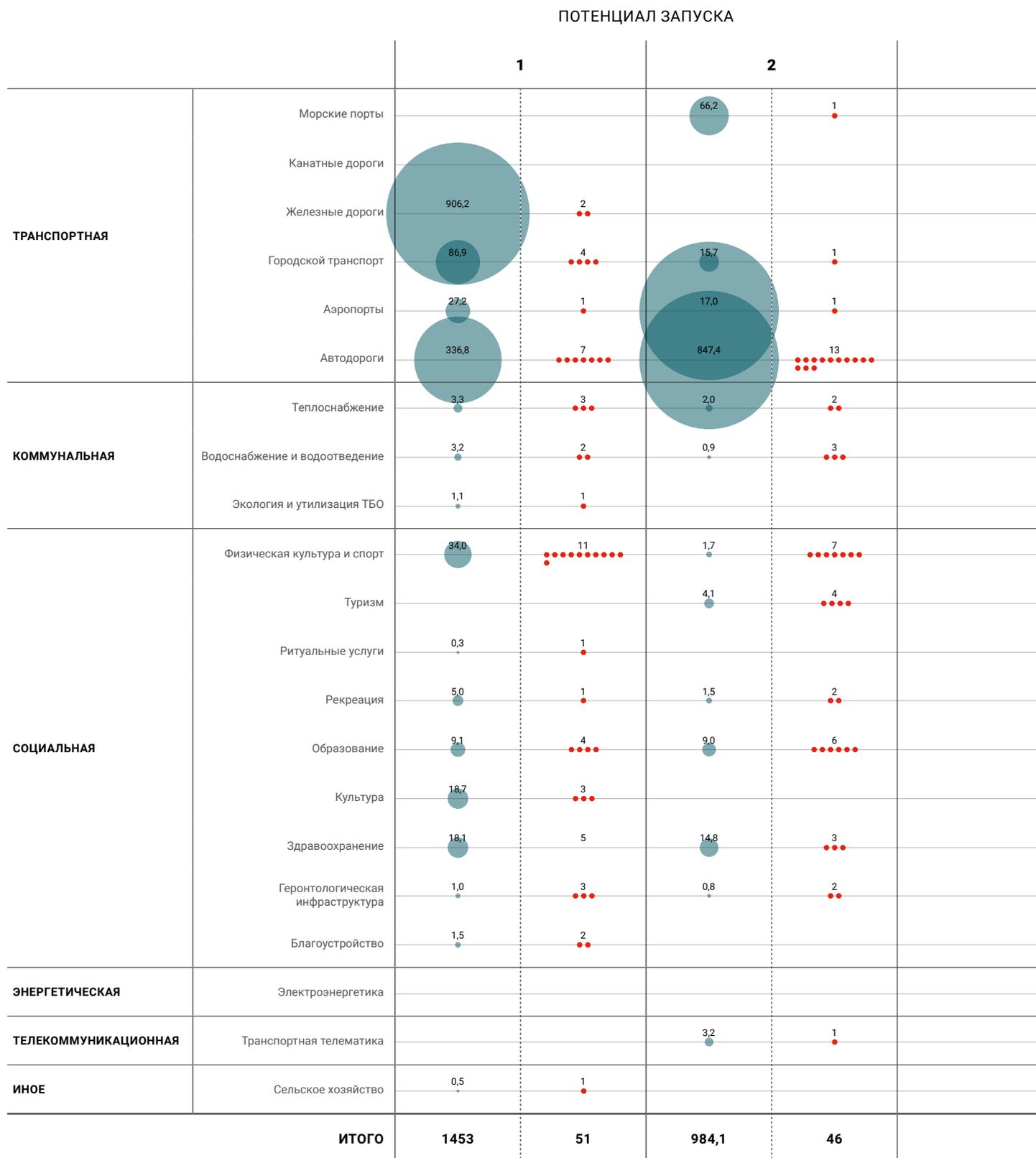
Рисунок 14. Распределение объема инвестиций и количества проектов в зависимости от их стоимости



Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Таблица 3. Проекты национального перечня по отраслям: число, инвестиции, потенциал запуска

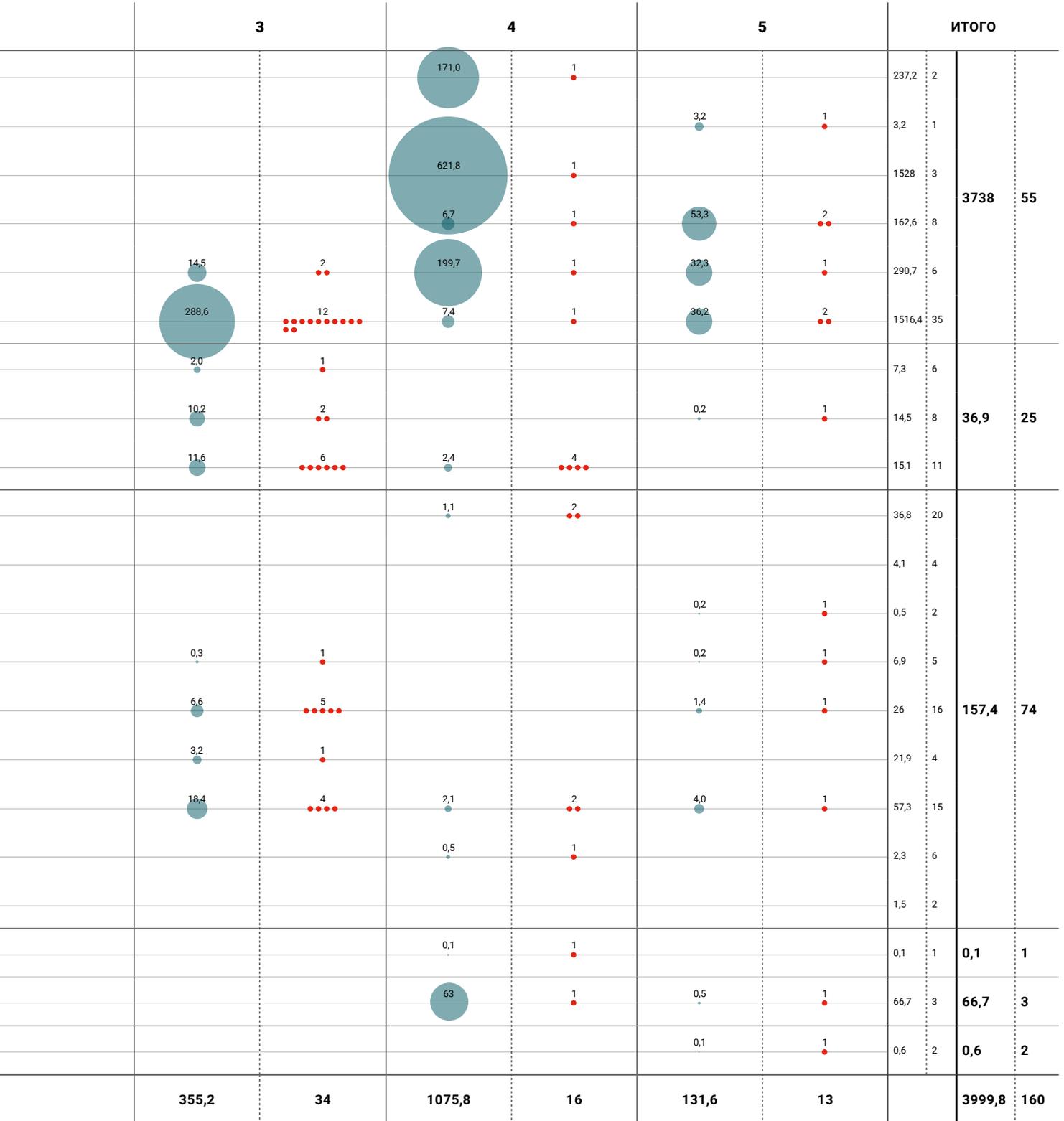
● Объем инвестиций, млрд руб. ● Количество проектов, шт.



Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Потенциал запуска каждого из 160 проектов национального перечня мы оценили по шкале от 1 до 5. При этом «1» – наименьшая степень готовности к запуску, означающая, что проект пока находится на уровне концепции, не обсуждается публично либо, по нашей оценке, имеет низкую коммерческую эффективность и может быть отложен на неопределенный срок. Наивысший балл – «5» – присвоен проектам, которые от запуска отделяет проведение конкурса или только подписание соглашения.

ПОТЕНЦИАЛ ЗАПУСКА



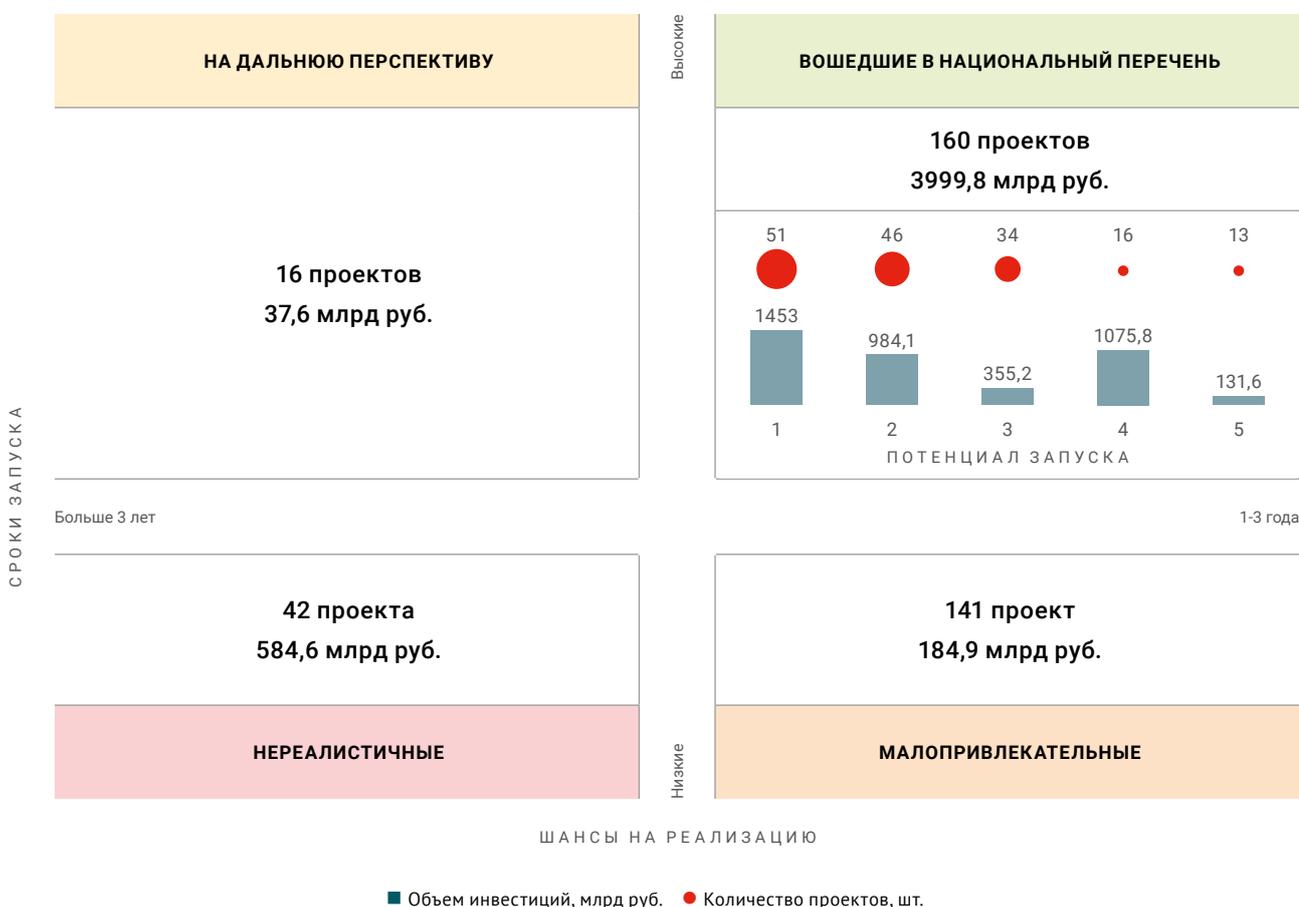
Как мы отбирали инфраструктурные проекты в национальный перечень

При подготовке национального перечня перспективных проектов мы использовали данные, предоставленные федеральными (Минэкономразвития, Минтранс, Минвостокразвития, Минспорта, Минкультуры, Минстрой, Минпросвещения, Минздрав) и региональными органами власти, данные порталов органов власти, региональных инвестпорталов, портала о проведении торгов (torgi.gov.ru), транспортной стратегии России до 2030 года, госпрограммы «Развитие транспортной системы», перечня крупных проектов с госучастием, пояснительной записки к бюджету на 2019-2021 годы, публичные материалы ГК «Автодор» (данные портала www.russianhighways.ru, долгосрочной программы госкомпании до 2021 года, ежеквартальных отчетов) и данные СМИ.

Мы рассмотрели свыше 1 тыс. проектов. Из более 350 проектов, прошедших предварительный отбор, только 160 были оценены нами как наиболее реалистичные и имеющие высокие шансы на запуск в ближайшие годы (см. рисунок 15).

Потенциал запуска каждого из 160 проектов национального перечня мы оценили по шкале от 1 до 5. При этом «1» – наименьшая степень готовности к запуску, означающая, что проект пока находится на уровне

Рисунок 15. Матрица проектов, прошедших предварительный отбор в национальный перечень



Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

концепции, не обсуждается публично либо, по нашей оценке, имеет низкую коммерческую эффективность и может быть отложен на неопределенный срок. Наивысший балл – «5» – присвоен проектам, которые от запуска отделяет проведение конкурса или только подписание соглашения.

По нашей оценке, еще 141 проект мог бы войти в перечень, но пока не доработан, а возврат инвестиций в эти проекты в нынешнем виде под сомнением. Напротив, высокие шансы на запуск у 16 проектов, но только в более далекой перспективе – за пределами ближайших трех лет. Не прошли дальнейший отбор по всем параметрам 42 проекта. В эту группу вошли, главным образом, «нереалистичные» инициативы, которые давно обсуждаются на региональном рынке, но по разным причинам откладываются. Как правило, они непривлекательны для инвесторов и непосильны для региональных и муниципальных бюджетов.

У 16-ти проектов «на дальнюю перспективу» больше шансов попасть в национальный перечень в будущем, чем у тех, которые определены как «малопривлекательные». В первой группе $\frac{2}{3}$ от всего количества составляют проекты в сфере здравоохранения и почти $\frac{1}{3}$ – городского транспорта (в большинстве случаев речь идет о трамвайных линиях). Это довольно дорогие для регионов и муниципалитетов проекты (как правило, дороже 2-3 млрд руб.), которые могут быть реализованы в рамках 115-ФЗ. Но для их запуска требуется существенная доработка условий передачи объектов в концессию и, чаще всего, капитальный грант со стороны концедента. Эти проблемы, на наш взгляд, можно решить в долгосрочной перспективе.

Группа «малопривлекательных» – самая многочисленная – включает небольшие проекты разных сфер (32% по количеству составляют проекты ЖКХ, 21% – физкультуры и спорта, 9% – благоустройства, по 6% приходится на сферы культуры и автодорожную, еще четверть – проекты других отраслей, от речной инфраструктуры до геронтологии). Мы полагаем, что у них мало шансов на реализацию по концессии из-за низкого трафика и, следовательно, плохой окупаемости. Большинство из них, скорее всего, будут финансироваться из бюджетных средств, а еще от части придется отказаться.

Информационный «шум» в регионах

Региональные и муниципальные проекты в различных форматах ГЧП – наиболее крупный сегмент рынка по количеству проектов, поэтому при отборе проектов мы опирались, прежде всего, на официальные списки объектов (или проектов), в отношении которых регионы планируют заключить концессионные соглашения. Эта информация должна содержаться на портале о проведении торгов (torgi.gov.ru) – официальном ресурсе для публикации концессионных конкурсов, порталах региональных органов исполнительной власти, ответственных за проведение экономической и инвестиционной политики, а также на инвестпорталах регионов.

Мы столкнулись с тем, что лишь некоторые регионы регулярно публикуют и обновляют информацию по ГЧП-проектам, в то время как многие не делают этого или размещают на сайтах некорректную или устаревшую

информацию. Из 85 субъектов не более 31% выложили в открытый доступ актуальные и исчерпывающие сведения. Еще часть регионов – около 26% – под видом планирующихся к реализации в 2019 году (или в ближайшее время) проектов опубликовали инвестиционные предложения, а не готовые к реализации проекты. Все инициативы в них пока на уровне концепции и рассчитаны на первичное ознакомление инвесторов с потребностями субъекта.

Последнее объясняется желанием регионов заполнить «вакуум» готовых к финансированию проектов. В итоге это искажает реальную картину инфраструктурного рынка и не позволяет увидеть его наиболее проблемные места (есть случаи, когда из нескольких сотен заявленных регионом проектов не нашлось ни одного готового). Часто регионы пытаются «брать количеством»: в таком случае объекты – как правило, сферы ЖКХ – дробятся на множество мелких, и по каждому из них «планируют» заключить концессию. В отдельных случаях их число может превышать несколько тысяч.

Для верификации выложенных или получения отсутствующих данных мы связывались с органами власти и институтами развития всех 85 регионов. В 16 случаях мы получили необходимые данные по проектам, в двух выяснили, что регионы не ожидают запуска проектов. В нескольких субъектах оказалось, что при наличии опубликованных списков ни один из проектов в действительности нельзя считать готовым к запуску.

Не все регионы смогли ответить на наши вопросы (14 субъектов так и не откликнулись на запросы), а некоторые прислали формальные неинформативные ответы (два региона).

Телефонный опрос и переписка со специалистами исполнительных органов власти регионов, а также корпораций развития, курирующих проработку ГЧП-проектов, показали, что между организациями зачастую нет никакой согласованности в ходе проработки инвестиционных проектов: одна из сторон может не знать ни о конкретных объектах концессии и стадии развития проекта, ни даже об отраслях, к которым относятся эти объекты.

Мы не изучали муниципальные ресурсы, так как посчитали невозможным достоверно агрегировать разрозненную и разноформатную информацию по всем муниципалитетам страны. Муниципальные проекты включались в национальный перечень в случае, если данные по ним были представлены на региональных ресурсах или если такие проекты широко освещались СМИ.

Национальный перечень перспективных проектов

Национальный перечень перспективных проектов – это список инфраструктурных проектов, которые готовятся в России и ожидаются к запуску в ближайшие 1-3 года в одном из форматов государственно-частного партнерства. В основе перечня лежат планы федеральных, региональных и муниципальных органов власти по реализации этих проектов. Более подробное описание методологии см. в «Как мы отбирали инфраструктурные проекты в национальный перечень».

Нумерация паспортов сделана для удобства в навигации и не является рэнкингом.

Сфера проекта

 Железные дороги	 Физическая культура и спорт
 Автодороги	 Культура
 Аэропорты	 Образование
 Морские порты	 Рекреация
 Городской транспорт	 Туризм
 Канатные дороги	 ЖКХ
 Транспортная телематика	 Экология и утилизация ТБО
 здравоохранение	

Уровень проекта

■ Федеральный ■ Региональный
■ Муниципальный

Потенциал запуска

Наименьшая степень готовности к запуску, при которой проект находится на уровне концепции, не обсуждается публично либо имеет низкую коммерческую эффективность и может быть отложен на неопределенный срок

Проект имеет высокие шансы на запуск в ближайшее время, по нему готовится проведение конкурса, он проводится, или уже подведены его итоги

1



Создание ВСМ Москва – Казань на участке Железнодорожный – Гороховец

Один из крупнейших проектов, запланированных к реализации в ближайшие годы, и среди первых – в сфере строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей. Длина этого участка – 301 км. В случае привлечения дополнительного финансирования комплексный план допускает его продление до Казани. Тогда стоимость проекта возрастет до 1,7 трлн руб., а длина путей – до 790 км. Скорость движения поездов по трассе составит 360 км/ч. Ожидается, что совокупный прирост ВРП за десять лет эксплуатации ВСМ составит 9,3 трлн руб.

Стоимость проекта, млрд руб.

621,8

Доля внебюджетных средств

68%

Регион

Московская и Владимирская области



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Росжелдор

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект обсуждается многие годы и хорошо проработан. Окончательное решение по запуску может быть принято до конца года.

2



Строительство железнодорожной линии Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского

Строительство перехода с материковой части России на Сахалин, который обеспечит железнодорожной инфраструктурой грузовые перевозки в объеме до 36,9 млн тонн в год. Один из прорабатываемых вариантов концессионного соглашения предполагает, что длина железной дороги составит 585 км.

Стоимость проекта, млрд руб.

540,3

Регион

Хабаровский край, Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Росжелдор

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проектно-изыскательские работы на месте строительства подъездных путей к будущему переходу должны быть закончены летом 2019 года. Рассматриваются три варианта объекта концессии.

3



Строительство участков автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань

Автодорога предположительно будет разбита на шесть участков: Москва – Владимир – Муром – Арзамас – Шумерля – Канаш – Шали, оценочной длиной от 80 км до 170 км. Проект входит в комплексный план и является ключевым для развития коридора Европа – Западный Китай.

Стоимость проекта, млрд руб.

539,6

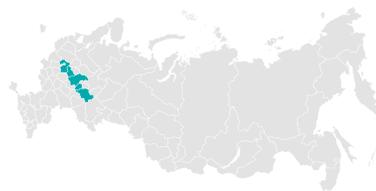
Доля внебюджетных средств



40%

Регион

Московская, Владимирская, Нижегородская области, Чувашия, Татарстан



Формат соглашения

Концессионные соглашения или долгосрочные инвестиционные соглашения

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

ГК «Автодор»

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Формально сформированные участки Европа – Западный Китай еще нигде не фигурировали, есть вероятность, что концепция проекта будет пересмотрена. В статистике по национальному перечню проектов мы учитывали их как разные проекты.

4



Создание ВСМ Челябинск – Екатеринбург

Проект двухпутной ВСМ протяженностью 220 км. Железная дорога сократит время в пути от Челябинска до Екатеринбурга с 4-5 часов до одного часа и должна объединить областные центры и региональные аэропорты Баландино и Кольцово.

Стоимость проекта, млрд руб.

365,9

Регион

Челябинская и Свердловская области



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Росжелдор

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

Siemens, РФПИ

Потенциал запуска



ВСМ включена в стратегию пространственного развития России до 2025 года. Проект на начальной стадии проработки.

5



Развитие аэропорта Домодедово

Строительство двух новых модулей пассажирского терминала, взлетно-посадочной полосы № 3, реконструкция взлетно-посадочной полосы № 2 и перронов. Ожидается, что прирост пассажиропотока аэропорта к 2037 году составит 70 млн человек и достигнет 102,2 млн человек в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

199,7

Доля внебюджетных средств

100%

Регион

Москва



Способ возврата инвестиций

Надбавка к тарифу за взлет-посадку

Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

54

Публичный партнер

Росавиация

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Международный аэропорт «Домодедово»

Потенциал запуска



Проект в стадии согласования деталей соглашения.

6



Создание сухогрузного района морского порта Тамань

По проекту мощность порта должна составить 91,5 млн тонн в год. В рамках концессионного соглашения основную инфраструктуру построит управляющая компания «РМП-Тамань», в частности, она возьмет на себя причалы, подходной канал, оградительные сооружения и берегоукрепление, искусственные земельные участки. Также проект предусматривает строительство семи терминалов с общим грузооборотом 66,94 млн тонн.

Стоимость проекта, млрд руб.

171

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



Обсуждение расширения порта ведется с 2013 года. В 2014 году Главгосэкспертиза дала положительное заключение проекту, однако приоритет в строительстве получил Крымский мост. Проект в стадии корректировки проектной документации.

Регион

Краснодарский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Росморречфлот

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

Претендует несколько групп инвесторов

7



Создание широтной скоростной магистрали с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовая – Зольная в Санкт-Петербурге

Проектирование и строительство городской скоростной магистрали, которая пройдет вдоль северного железнодорожного полукольца по Красногвардейскому, Невскому, Фрунзенскому, Московскому, Кировскому районам. Через Неву предусмотрен мостовой переход в створе улиц Зольной и Фаянсовой. Ширина проезжих частей от шести до восьми полос (от 30 м до 42 м). Основная часть магистрали пройдет на эстакадах на втором уровне, разгрузит улично-дорожную сеть города в целом и ближайшие мосты через Неву.

Стоимость проекта, млрд руб.

156

Потенциал запуска



Проект в стадии иницирования. Разработано градостроительное обоснование, прорабатываются финансовая модель и организационно-правовая схема реализации.

Регион

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

15

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

8



Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу

Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу в районе поселка Климовка – участка автодороги длиной 100 км и мостового перехода длиной 3,7 км. Мост будет включать четыре полосы движения с расчетной скоростью 120 км/ч. Проект реализуется в рамках создания транспортного коридора Европа – Западный Китай.

Стоимость проекта, млрд руб.

130

Регион

Самарская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

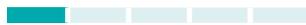
Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



В 2018 году Главгосэкспертиза согласовала проект. В середине 2019-го ожидается подача ЧКИ. Планируемый срок ввода объекта в эксплуатацию – сентябрь 2023 года.

9



Строительство мостового перехода через Лену в районе Якутска

Строительство первого на территории Якутска моста через Лену. Его открытие должно увеличить объемы грузоперевозок в три раза, до 6 млн тонн в год, а рост ВРП региона может составить 2,5-3%.

Мостовой переход позволит соединить Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистраль и Северный морской путь, а также федеральные трассы «Лена», «Колыма» и «Вилуй», связав Восточную Сибирь с портами Охотского моря.

Стоимость проекта, млрд руб.

80

Регион

Якутия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Из-за высокой стоимости и недостаточной экономической эффективности проект продолжают обсуждать. В случае принятия положительного решения разработка проектно-сметной документации будет начата в 2019 году.

10



Строительство Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД)

ВКАД протянется вдоль Амурского залива. Проезд по дороге длиной 22,6 км планируется сделать платным — по цене от \$1-4 в зависимости от длины маршрута. Расчетная скорость проезда составит 80 км/ч, ожидаемый транспортный поток — 70-85 тыс. автомобилей в сутки. Проект разделен на пять этапов, первоочередным станет строительство нового мостового перехода на остров Русский через оконечность Эгершельда.

Стоимость проекта, млрд руб.

78

Регион

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Есть интерес со стороны китайских инвесторов

Потенциал запуска



Проект строительства кольцевой дороги разбит на несколько этапов. Первый из них прошел техническую проработку и расчет финансовой модели для потенциальных инвесторов.

11



Строительство четырех ледоколов на сжиженном природном газе

Строительство ледоколов для оказания услуг ледокольного флота — круглогодичной отгрузки СПГ из морского порта Сабетта.

Стоимость проекта, млрд руб.

66,2

Регион

ЯНО



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Росморречфлот

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проектом создания ледокола на СПГ с 2017 года занимается финское бюро Aker Arctic Technology. С апреля 2019-го прорабатывается вопрос о строительстве четырех ледоколов с вводом в эксплуатацию до 2023 года.

12



Создание федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля

Проект автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) предполагает строительство, установку и обслуживание 359 пунктов контроля к 2024 году (28 пунктов уже установлено). АСВГК должна решить проблему с нарушением весовых и габаритных параметров на федеральных трассах, увеличить срок службы покрытия дорог и повысить безопасность дорожного движения.

Стоимость проекта, млрд руб.

63*

* 63-64 млрд руб. (по оценке InfraONE Research на основании данных о плате концедента).

Потенциал запуска



Проект в стадии подготовки и структурирования конкурса. Минтранс рассчитывает, что конкурсные процедуры будут завершены к IV кварталу 2019 года.

Регион

Проект не имеет территориальной привязки



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

11,6

Публичный партнер

Росавтодор

Инвестиционная стадия, лет

1

Претенденты на проект

**«РТ-Инвест Транспортные Системы»,
«Ростелеком»**

13



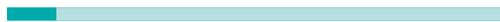
Реконструкция участка автодороги М-1 «Беларусь»

Реконструкция автодороги на участке 33-й – 84-й км. Транспортный коридор проходит по территории Московской и Смоленской областей и связывает Москву и Минск. Проект предполагает в первую очередь реконструкцию и ввод в платную эксплуатацию участка 33-й – 79-й км, строительство 4-6 полос для платного участка трассы и прогнозируемую интенсивность трафика более 20 тыс. автомобилей в сутки (прогноз на 2027 год).

Стоимость проекта, млрд руб.

58

Доля внебюджетных средств



10%

Потенциал запуска



В 2020 году планируется проведение конкурса.

Регион

Московская область



Формат соглашения

Долгосрочное инвестиционное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Публичный партнер

ГК «Автодор»

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

14



Строительство обхода Барнаула

Проект «Южный обход Барнаула» включает строительство дороги протяженностью более 68 км с расчетной скоростью движения 100 км/ч и возведение моста через Обь. Предположительная интенсивность движения по мосту составит до 25 тыс. автомобилей в сутки. Дорога протянется по трем районам Алтайского края: Первомайскому, Павловскому и Калманскому.

Стоимость проекта, млрд руб.

53

Регион
Алтайский край



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Главгосэкспертиза выдала положительное заключение проекту.

15



Строительство автодороги Сатка – Миасс

Строительство первой в УФО платной трассы-дублера высокоаварийного участка автодороги М-5 между Миассом и Саткой. Длина участка автодороги – 80,1 км. Четырехполосная трасса сократит время в пути на отрезке вдвое – до 35 минут для легковых автомобилей и 45 минут для большегрузов. Расчетная скорость движения по участку – 120 км/ч.

Стоимость проекта, млрд руб.

52,1

Доля внебюджетных средств



39%

Регион
Челябинская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
29

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
5

Претенденты на проект
Имеется потенциальный инвестор

Потенциал запуска



Разработана предварительная финансовая модель, ведется разработка технико-экономического обоснования. Подписание соглашения запланировано на 3-й квартал 2019 года.

16



Реконструкция участка автодороги М-3 «Украина»

Реконструкция, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатация на платной основе автодороги М-3 «Украина» в направлении от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев) на участке 65-й – 124-й км протяженностью 58,8 км. После реконструкции дорога с 65-го по 107-й км будет насчитывать шесть полос движения, оставшаяся часть – с 107-го по 124-й км – будет четырехполосной. Расчетная скорость движения составит 120 км/ч. Проект предполагает установку дорожных знаков и светодиодного освещения, нанесение разметки и строительство многофункциональных зон сервиса.

Стоимость проекта, млрд руб.

45,2

Доля внебюджетных средств



10%

Потенциал запуска



В 2020 году планируется проведение конкурса.

Регион

Москва, Московская и Калужская области



Формат соглашения

Долгосрочное инвестиционное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

ГК «Автодор»

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

17



Создание трамвайной сети по маршруту станция метро «Купчино» – поселок Шушары – Славянка в Санкт-Петербурге

Проект скоростной трамвайной линии предполагает строительство и эксплуатацию трамвайных путей протяженностью 21 км и всей необходимой инфраструктуры, а также организацию перевозки пассажиров. Трамвайная линия должна улучшить транспортную доступность поселка Шушары и микрорайона Славянка и снизить транспортную нагрузку на улично-дорожную сеть Пушкинского района.

Стоимость проекта, млрд руб.

40

Потенциал запуска



В мае 2018 года определен победитель конкурса. Ожидается, что соглашение будет подписано в ближайшие месяцы.

Регион

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Публичный партнер

Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «БалтНедвижСервис»

18



Строительство дальнего западного обхода Краснодара

Строительство участка транспортного коридора, который соединит автомобильную краевую дорогу Краснодар – Темрюк – хутор Белый и федеральную трассу М-4 «Дон». Дорога протяженностью 52,6 км с четырьмя полосами должна разгрузить трафик в сторону Крыма и Сочи на подходе к Краснодару. Расчетная скорость движения составит 120 км/ч. Проект также включает возведение трех транспортных развязок, четырех мостов и десяти путепроводов.

Стоимость проекта, млрд руб.

37

Доля внебюджетных средств



50%

Потенциал запуска



Проект находится в стадии проектирования. В 2019 году планируется проведение конкурса.

Регион

Краснодарский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

28

Публичный партнер

ГК «Автодор»

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

19



Строительство моста через Калининградский залив

Мост станет частью Приморского кольца, которое планируется построить к городам Светлый и Балтийск. Он соединит микрорайоны А. Космодемьянского и пос. Шоссейное. Проект предполагает, что проезд по мосту будет платным, тариф для легковых автомобилей составит 13,54 руб. и 43,44 руб. для разных типов грузовых автомобилей, автобусов и туристических междугородных автобусов.

Стоимость проекта, млрд руб.

35,2

Доля внебюджетных средств



100%

Потенциал запуска



В 2018 году разработана технико-финансовая модель проекта. В июне 2019 года будут подведены итоги приема заявок на участие в конкурсе.

Регион

Калининградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

28,25

Публичный партнер

Министерство развития инфраструктуры
Калининградской области

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Десятая концессионная компания»

20



Строительство платной автодороги, соединяющей автомагистрали М-2 «Крым» и М-4 «Дон»

Проект строительства платной автодороги между федеральными трассами М-2 «Крым» и М-4 «Дон» в Тульской области. Протяженность новой четырехполосной трассы составит 70 км. Она станет дублером дороги Тула – Новомосковск, которая соединяет два крупных промышленных центра области, работает с перегрузкой и с большой аварийностью на участке.

Стоимость проекта, млрд руб.

33,8

Регион
Тульская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
4

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Для проекта разрабатывается технико-экономическое обоснование.

21



Развитие аэропорта Внуково

Строительство и реконструкция перрона с местом стоянки воздушных судов, участка периметровой дороги, рулежных дорожек и дополнительных мест стоянки воздушных судов типа Boeing-777-300 и Airbus A380, в том числе гоночной. Ожидается, что пассажиропоток аэропорта к 2030 году увеличится до 19,7 млн человек.

Стоимость проекта, млрд руб.

32,3

Доля внебюджетных средств



100%

Регион
Москва



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
48

Публичный партнер
Росавиация

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
АО «Международный аэропорт «Внуково»

Потенциал запуска



Проект в стадии согласования деталей соглашения.

22



Реконструкция спортивно-концертного комплекса «Петербургский» в Московском районе Санкт-Петербурга

Проведение работ по проектированию, реконструкции и строительству в рамках создания спортивно-концертного комплекса с ледовой ареной на базе комплекса «Петербургский». Вместимость объекта составит 20 тыс. зрителей. Проект предполагает последующую эксплуатацию здания и прилегающей территории.

Стоимость проекта, млрд руб.

31,7

Регион
Санкт-Петербург



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
60

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
ООО «Хоккейный клуб СКА»

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки.

23



Строительство Северного обхода Астрахани

Проект Северного обхода Астрахани предполагает несколько дорожных развязок и двухъярусный мост через Волгу. Планируется, что по нижнему ярусу будет проходить движение в сторону Москвы, по верхнему – в сторону Атырау (Казахстан). Общая длина моста составит 1,8 тыс. метров, протяженность обхода – более 12 км.

Стоимость проекта, млрд руб.

30

Регион
Астраханская область



Формат соглашения
н/д

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Заканчивается проектирование перехода через Волгу. Затем проект должен пройти экспертизу.

24



Строительство легкорельсового метро в Воронеже

Проект строительства легкого метро длиной 19,5 км с 18 остановками. Для обслуживания линии потребуется 35 составов. Годовой пассажиропоток составит 24,2 млн человек, среднесуточный – 66,4 тыс.

Стоимость проекта, млрд руб.

30

Доля внебюджетных средств

40%

Потенциал запуска



Проект находится в стадии разработки технико-экономического обоснования.

Регион

Воронежская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

25



Реконструкция аэропорта Омск-Федоровка (перенос Омск-Центральный)

Проект подразумевает строительство нового аэропорта Омск-Федоровка пропускной способностью 1,2 млн пассажиров в год (и потенциалом роста до 2-3 млн) в 15 км от города. Действующий аэропорт Омск-Центральный будет закрыт и освободит 650 га для коммерческой застройки. Перенос аэропорта также улучшит ситуацию с шумовым загрязнением и экологией в городе.

Стоимость проекта, млрд руб.

27,2

Доля внебюджетных средств

39%

Потенциал запуска



Очередное возобновление строительства аэропорта планировалось еще в 2014 году, однако регион не смог привлечь достаточно средств. Проект находится в стадии проработки концессионного соглашения с потенциальным инвестором.

Регион

Омская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«Новпорт» и «Аэропорты регионов»

26



Развитие метрополитена Нижнего Новгорода

Строительство ветки метро до станции «Сенная». Проект включает две новые станции метро («Оперный театр» и «Сенная») и тупики для оборота подвижного состава за станцией «Сенная». Длина двух перегонов составит более 2 км. Срок строительства двух станций ориентировочно оценивается в 42 месяца, а с подготовкой территории – 63 месяца.

Стоимость проекта, млрд руб.

27

Регион
Нижегородская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Проект находится в стадии проработки. Готовится документация по планировке территории для строительства станции метро «Сенная».

27



Строительство нового выхода на МКАД (обходы Балашихи и Ногинска)

Строительство нового выхода на МКАД (км 60) с трассы М-7 «Волга» на участках обхода Балашихи и Ногинска длиной 21,8 км.

Стоимость проекта, млрд руб.

26

Доля внебюджетных средств



30%

Регион
Московская область



Формат соглашения
Долгосрочное инвестиционное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
ГК «Автодор»

Инвестиционная стадия, лет
4

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Для подготовки проекта в 2018 году Минтранс распорядился изъять земельные участки в Балашихе и вблизи деревни Павлино. Проведение конкурса запланировано на 2019-2020 годы.

28



Организация пассажирского железнодорожного сообщения от Витебского вокзала до аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге

Запуск аэроэкспресса до аэропорта Пулково предполагает организацию скоростного железнодорожного пассажирского сообщения по маршруту Витебский вокзал – станция метро «Купчино» – аэропорт Пулково. Витебский вокзал выбран конечной точкой линии, поскольку является крупным узлом общественного транспорта всех направлений и находится на пересечении двух линий метрополитена. В пешеходной доступности от него находятся гостиницы и организованы парковки. Пассажиропоток аэропорта Пулково прогнозируется на уровне 23,7 млн человек в год к 2025 году и 33,7 млн человек в год к 2035-му.

Стоимость проекта, млрд руб.

18,9

Регион

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

11

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект транспортного сообщения с аэропортом Пулково активно обсуждается, но вариант в пользу аэроэкспресса не окончательный.

29



Строительство участка автодороги Тобольск – Тара – Томск

Новый участок трассы протяженностью 430,5 км пройдет по территории Омской области. Он свяжет Тюменскую, Омскую и Томскую области и станет дублером федеральных магистралей. Автодорога должна снизить перепробег транспортных средств и разгрузить часть дорог на территории Омской области.

Стоимость проекта, млрд руб.

18,5

Регион

Омская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект находится в стадии проработки.

30



Создание многофункционального культурного центра в Южно-Сахалинске

Строительство нового здания планируется на месте Дома офицеров Южно-Сахалинска (здание снесено в 2018 году). В центре будут оборудованы залы симфонической музыки на 900 мест, хореографии, а также театрально-эстрадный зал на 1,5 тыс. мест.

Стоимость проекта, млрд руб.

17,7

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет

20

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ГК «ВИС»

Потенциал запуска



Проект в стадии структурирования и согласования технических параметров. Заключение соглашения ожидается в сентябре 2019 года.

31



Строительство соединительной автодороги от М-4 «Дон» до аэропорта Домодедово

Строительство четырехполосной соединительной автодороги от М-4 «Дон» до аэропорта Домодедово длиной 5,8 км. Проект включает реконструкцию подъездной дороги к аэропорту длиной 1,17 км (4-8 полос) и строительство искусственных сооружений на соединительной автодороге. Расчетная скорость проезда составит 120 км/ч. Бесплатный альтернативный проезд предусмотрен по трассе А-105.

Стоимость проекта, млрд руб.

17,3

Доля внебюджетных средств



90%

Регион

Московская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

30

Публичный партнер

ГК «Автодор»

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «Международный аэропорт «Домодедово»

Потенциал запуска



В 2015 году подготовлена документация по планировке территории, но проект был приостановлен. В 2018-м ГК «Автодор» возобновила работу над ним, создала вместе с Домодедово СПК, а в 2020-м должна подготовить технико-экономическое обоснование проекта и провести конкурс.

32



Передача в концессию объектов водоснабжения и водоотведения Белгородской области

Проект предполагает комплексную централизованную модернизацию и эксплуатацию водопроводно-канализационного хозяйства на территории всего региона. В него войдут все гособъекты водоснабжения и водоотведения за исключением объектов Старооскольского, Губкинского городских округов и Прохоровского района.

Стоимость проекта, млрд руб.

17*

* Включая капитальные затраты и расходы на этапе эксплуатации. По другим проектам указаны только вложения на инвестиционной стадии.

Регион

Белгородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

15

Публичный партнер

Департамент жилищно-коммунального хозяйства Белгородской области

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

АО «Белводоканал»

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки концессионного соглашения. Регион формирует пул объектов, которые будут переданы в концессию.

33



Реконструкция аэропорта Сиверский

Создание аэропорта на базе военного аэродрома Сиверский, построенном в 1937 году. Концепция поэтапного развития аэропорта предполагает на первом этапе строительство грузового хаба, на втором – инфраструктуры для малой коммерческой авиации, затем планируется создать базу для компаний-лоукостеров. Прогнозируемый пассажиропоток Сиверского может составить 1,5 млн человек в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

17

Регион

Ленинградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект находится в стадии разработки. Минобороны готовит соглашение о передаче аэродрома в собственность Ленобласти.

34



Создание линий скоростного трамвая от станции метро «Южная» («Шушары») до Колпино в Санкт-Петербурге

Трамвайная линия свяжет Колпино с петербургским метрополитеном. Проект предполагает строительство и эксплуатацию (техническое обслуживание) трамвайных путей протяженностью 18,7 км, контактных и кабельных сетей, трамвайного депо, основного технологического оборудования и подвижного состава (22 вагона).

Стоимость проекта, млрд руб.

15,7

Потенциал запуска



Трамвайная линия в стадии проектирования. Позднее будет определена финансовая модель проекта.

Регион
Санкт-Петербург



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
3

Публичный партнер
Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга

Инвестиционная стадия, лет
3

Претенденты на проект
н/д

35



Строительство платной автодороги Алнаши – Малая Пурга

Дорога длиной 41 км будет иметь четыре полосы с расчетной скоростью движения по ним 120 км/ч. Новая дорога позволит разгрузить трассу М-7 «Волга» и увеличит доступность Камбарского экономического кластера.

Стоимость проекта, млрд руб.

15

Доля внебюджетных средств



50%

Потенциал запуска



Проект в стадии расчета транспортной модели.

Регион
Удмуртия



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

36



Создание линии легкорельсового трамвая от Петергофа до станции метро «Кировский завод» («Путиловская») в Санкт-Петербурге

Строительство и эксплуатация (техническое обслуживание) трамвайных путей, контактных и кабельных сетей, трамвайного депо, основного технологического оборудования, подвижного состава. Линия скоростного трамвая свяжет город с музеем-заповедником и поможет разгрузить существующую транспортную инфраструктуру, исчерпавшую свою пропускную способность. Потенциальный пассажиропоток может достигнуть от 17 млн до 30 млн человек в год. Средняя скорость движения трамваев на маршруте составит более 25 км/ч.

Стоимость проекта, млрд руб.

13,3

Потенциал запуска



Летом 2018 года проводился конкурс, но признан несостоявшимся. Правительство Санкт-Петербурга готовит изменения к квалификационным требованиям к участникам, после чего будет объявлен новый конкурс.

Регион

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

27

Публичный партнер

Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

37



Реконструкция автодороги М5 «Урал» на участке Ульяново – Непецино

Проект строительства четырехполосной дороги первой технической категории и возведения мостов через Ольховку, Песоченку, Савиху и ручей Безымянный. Начало участка – строящийся обход Ульяново, конец – у построенного обхода Непецино. Новая дорога станет альтернативой этого участка трассы М-5 «Урал», эксплуатирующегося на пределе пропускной способности, и позволит сократить время в пути за счет обхода многих населенных пунктов.

Стоимость проекта, млрд руб.

13

Доля внебюджетных средств



25%

Потенциал запуска



Проект находится в стадии разработки.

Регион

Московская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Росавтодор

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

38



Строительство автодорог Стерлитамак – Кага – Магнитогорск и Учалы – Абзаково

Автодорога Стерлитамак – Кага – Магнитогорск протяженностью около 183 км свяжет два межрегиональных промышленных центра. Трасса пройдет по территории Ишимбайского, Белорецкого, Бурзянского и Абзелиловского районов. Планируется, что часть трассы от Стерлитамака до села Кага будет бесплатной, а отрезок пути до села Аскарново платным, стоимость проезда составит 10-25 руб.

Стоимость проекта, млрд руб.

12,5

Регион

Челябинская область, Башкирия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Башкирдорстрой»

Потенциал запуска



В 2016 году концессию на проектирование и строительство дороги получила «Башкирдорстрой», позднее итоги конкурса были аннулированы ФАС. После обжалования решения ФАС в Арбитражном суде власти вновь прорабатывают условия концессии с «Башкирдорстрой».

39



Создание Камчатской краевой больницы в поселке Крутоберегово Елизовского района

Площадь больницы составит 61,9 тыс. кв. м, а вместимость двух палатных корпусов – 450 коек. Проектом больницы также предусмотрены административно-поликлинический, патолого-анатомический корпуса, вертолетная площадка и иные объекты. Пропускная способность поликлиники будет достигать 150 посещений в смену.

Стоимость проекта, млрд руб.

11,7

Регион

Камчатский край



Способ возврата инвестиций

Инвестиционный платеж составит 14,6 млрд руб., плата концедента на стадии эксплуатации – 4,4 млрд руб.

Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

14

Публичный партнер

Министерство здравоохранения Камчатского края

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

Имеется три потенциальных инвестора

Потенциал запуска



Строительство, запланированное еще в 2009 году, не состоялось из-за банкротства подрядчика. В ноябре 2018 года был объявлен конкурс на заключение концессии, который признан несостоявшимся.

40



Создание скоростного трамвая от станции метро «Кировский завод» до Красного села в Санкт-Петербурге

Строительство и эксплуатация (техническое обслуживание) трамвайной линии протяженностью 16,5 км. Проект также предусматривает строительство четырех путепроводов, трамвайного депо, 17 остановочных пунктов, тяговых подстанций и подвижной состав из 16 вагонов. Предполагаемый пассажиропоток составит 14 млн человек в год. В пиковые часы планируется выпускать на линию 16 трамваев с интервалом движения 8 мин.

Стоимость проекта, млрд руб.

11

Регион
Санкт-Петербург



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
30

Публичный партнер
Правительство Санкт-Петербурга

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
ICA Construction

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки.

41



Создание магистрали М-49 и участка Суздальского проспекта от дороги на Каменку до Планерной улицы в Санкт-Петербурге

Строительство магистрали М-49 на участке от Приморского шоссе до развязки с Западным скоростным диаметром и на участке от Суздальского проспекта до Планерной улицы. Дорога пройдет поблизости от «Лахта Центра», где идет массовая жилая застройка, и должна улучшить связь Выборгского и Приморского районов. Проект предполагает в том числе строительство путепроводов через железнодорожные пути Сестрорецкого и Выборгского направлений. Планируется, что дорога станет бесплатной для проезда.

Стоимость проекта, млрд руб.

11

Регион
Санкт-Петербург



Способ возврата инвестиций
Предусмотрен каппрант и покрытие расходов на эксплуатацию

Формат соглашения
Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет
11

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
2

Претенденты на проект
Консорциум ЕАБР и ООО «Первая евразийская концессионная компания»

Потенциал запуска



Финансовая модель проекта готова и согласуется в региональном правительстве. Окончательный формат реализации проекта в стадии проработки.

42



Создание многопрофильного медицинского центра в Магнитогорске

Строительство медицинского центра с отделением детской челюстно-лицевой хирургии, рассчитанного на 484 места.

Стоимость проекта, млрд руб.

10,6

Регион

Челябинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

17,5

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2,5

Претенденты на проект

Имеется два потенциальных инвестора

Потенциал запуска



Идет обсуждение концепции. Подписание соглашения запланировано на 4-й квартал 2019 года.

43



Создание автомобильных путепроводов через железнодорожные пути в Санкт-Петербурге*

Строительство 17 платных автопутепроводов через железнодорожные переезды в тех местах, где существует техническая возможность их строительства, а также там, где существует высокий спрос на пересечение железнодорожных путей.

Стоимость проекта, млрд руб.

10,5

Регион

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Идет поиск инвестора.

* Инвестиционный портал Санкт-Петербурга содержит информацию о 16-ти планирующихся к строительству по концессии путепроводах. Впоследствии было решено создать 11 путепроводов в рамках концессии, еще 6 – за счет средств РЖД.

44



Строительство моста через Енисей

Строительство самого северного моста через Енисей в районе поселка Высокогорский. Длина перехода должна составить 2 км, в проекте также предусмотрено строительство 10 км подъездных дорог. Мост позволит освоить ресурсы Ангаро-Енисейского экономического района (добыча золота, заготовка древесины), а также поможет решить проблему отсутствия оперативного сообщения для 12 тыс. жителей правобережья Ангары и Енисея.

Стоимость проекта, млрд руб.

10

Регион

Красноярский край



Формат соглашения

н/д

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Построить этот мост планируют еще с 2012 года, а его стоимость неоднократно пересматривалась. Проект вошел в комплексный план, и с начала 2019 года власти Красноярского края лоббируют начало строительства в 2020 году.

45



Строительство объездной автомобильной дороги Новомосковска

Строительство платной двухполосной автодороги с мостовыми переходами и тремя транспортными развязками. Ее протяженность составит 12 км. Дорога должна разгрузить центр города от большегрузного промышленного транспорта.

Стоимость проекта, млрд руб.

10

Доля внебюджетных средств



50%

Регион

Тульская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

15

Публичный партнер

Министерства транспорта и дорожного хозяйства Тульской области

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Соглашение о реализации проекта в формате инфраструктурной ипотеки было подписано в 2018 году.

46



Развитие аэропорта Кречевицы в Великом Новгороде

Реконструкция аэродрома аэропортового комплекса Кречевицы для возобновления пассажирских и грузовых авиаперевозок. Это позволит использовать аэропорт как для гражданских судов, так и в качестве запасного аэродрома для воздушных судов, выполняющих рейсы с посадкой в аэропортах Санкт-Петербурга и Москвы, и дозаправки воздушных судов на маршрутах Европа – Азия и обратно. Потенциальный пассажиропоток на внутрироссийских линиях оценивается в 60 тыс. пассажиров в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

9,8

Доля внебюджетных средств



20%

Потенциал запуска



Вопрос развития бывшего военного аэропорта поднимают уже более десяти лет: проекту препятствовали нерешенные земельные вопросы и финансовые причины. Сейчас готовится проект реконструкции. Начало работ ожидается в 2022 году.

Регион
Новгородская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

47



Реконструкция автодорог Арсентьевка – Ильинское и Петропавловское – Воскресенское – Анива – Соловьевка

Между селами Арсентьевка и Ильинское планируется перестройка грунтовой дороги, соединяющей западное и восточное побережье острова. Ее используют водители легковых автомобилей и большегрузов.

Стоимость проекта, млрд руб.

9,7 / 7,6

Потенциал запуска



Проекты в стадии структурирования и согласования технических параметров. Заключение соглашений ожидается в сентябре 2019 года.

Регион
Сахалинская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
14

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
3

Претенденты на проект
ГК «ВИС»

48



Строительство мостов через Волхов в Кириши и Свири в Подпорожье

Новый мост через Волхов в Киришах переключит на себя интенсивное движение транспорта, которое сейчас идет по мосту 1966 года постройки. По проекту для перехода предусмотрено две полосы, расчетная скорость движения по ним составит 80 км/ч. Мост на Свири поможет разгрузить гребень плотины Верхнесвирской ГЭС, который сейчас используется для переправы, но не предусмотрен для подобных нагрузок.

Стоимость проекта, млрд руб.

9

Регион

Ленинградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект находится в стадии разработки. Регион проводит актуализацию проектной документации на возведение мостов.

49



Реконструкция областного санатория «Талая»

Реконструкция объектов бальнеологического санатория и автоподъезда к поселку Талая, строительство туристической и энергетической (ВЛ 220 кВ с подстанцией «Талая») инфраструктуры. Проект предполагает увеличение числа посетителей санатория с 4 тыс. до 10 тыс. человек в год за счет увеличения числа мест с 200 до 500.

Стоимость проекта, млрд руб.

8,6

Регион

Магаданская область



Формат соглашения

н/д

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Власти Магаданской области не первый год прорабатывают проект реконструкции. Подготовка к его реализации не начата.

50



Строительство нового хирургического корпуса горбольницы № 1 им. Н. А. Семашко в Ростове-на-Дону

Проект строительства нового 10-этажного хирургического корпуса на 700 коек, операционного блока и лечебно-диагностического корпуса.

Стоимость проекта, млрд руб.

8

Регион
Ростовская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
29

Публичный партнер
Администрация Ростова-на-Дону

Инвестиционная стадия, лет
3

Претенденты на проект
«Ташир медика», ООО «РостовМедИнвест»

Потенциал запуска



Проект обсуждается городскими властями, но принципиального решения по модели реализации еще не принято.

51



Строительство проспекта Карла Маркса и реконструкция магистрали «Центральная» в Самаре

Строительство проспекта Карла Маркса на участке от проспекта Кирова до границы Самары с реконструкцией участка автомагистрали «Центральная» Волжского района и Самары. В эту концессию планируют включить только первый этап: участок от Ракитовского шоссе Самары до автодороги «Обводная».

Стоимость проекта, млрд руб.

7,4

Регион
Самарская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
2

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



В апреле 2019 года правительственной комиссией по транспорту одобрена концепция проекта, конкурс планируется провести до середины года.

52



Строительство автодороги Томск – Тайга

Автодорога протяженностью 68 км свяжет Томскую и Кемеровскую области через Тайгу в обход федеральной трассы. Рассматривается возможность введения платы за проезд по будущей автодороге.

Стоимость проекта, млрд руб.

7

Доля внебюджетных средств



57%

Потенциал запуска



Идет разработка проектно-сметной документации.

Регион

Кемеровская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

13

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

53



Строительство трамвайной линии в Новосибирске

Строительство трамвайных путей и сопутствующих объектов до территории Плющихинского жилого массива. Проект предусматривает реконструкцию Правобережного трамвайного депо и закупку вагонов. Рассматриваются варианты трамвайной линии от улицы Татьяны Снежиной до «Сада Мичуринцев» и до станции метро «Золотая Нива».

Стоимость проекта, млрд руб.

6,7

Потенциал запуска



Готова финансово-экономическая модель проекта. Идет подготовка документов для объявления конкурса, который планируют провести до конца 2019 года.

Регион

Новосибирская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Публичный партнер

Мэрия Новосибирска

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

Ранее проектом интересовались
ООО «Автодор-Инвест», УК «Лидер»,
«Объединенная ракетно-космическая
корпорация»

54



Строительство многофункционального развлекательного комплекса в Боре

В состав комплекса войдут океанариум, гостиница и парк развлечений. Ориентировочная площадь – около 30 тыс. кв. м. Предполагается, что комплекс станет одним из объектов кластера в сфере круизного туризма Нижегородской области.

Стоимость проекта, млрд руб.

5

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



Проект поддержан инвестиционным советом при губернаторе еще в 2015 году. С тех пор объявление конкурса и запуск проекта ежегодно переносятся.

Регион

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

н/д

55



Развитие аэропорта Игнатьево в Благовещенске

Реконструкция терминала аэропорта, строительство второй взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) с искусственным покрытием, а также других зданий и сооружений. Протяженность новой взлетно-посадочной полосы составит 3 км, а ширина – 55 м. Она сможет принимать и обслуживать почти все типы современных воздушных судов. Ожидается, что реализация проекта позволит увеличить пропускную способность на международных рейсах в 2,5 раза, до 250 тыс. пассажиров в год к 2025 году.

Стоимость проекта, млрд руб.

4,7

Потенциал запуска



Регион трижды объявлял тендер на реконструкцию аэропортового комплекса, но так и не смог найти подрядчика. Впоследствии объект было решено передать в концессию, ожидается, что осенью 2019 года будет объявлен конкурс.

Регион

Амурская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

20

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

н/д

56



Создание психоневрологического интерната в селе Ключицы Шатковского района

Интернат будет включать пять спальных корпусов, административный, лечебно-профилактический, банно-прачечный и инженерно-хозяйственный корпуса, столовую с пищеблоком, гараж, склад, другие здания и сооружения. Интернат рассчитан на 1 тыс. койко-мест.

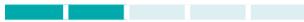
Стоимость проекта, млрд руб.

4,1

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



На 2019–2020 годы запланирована разработка проектно-сметной документации.

Регион

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Публичный партнер

Правительство Нижегородской области

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

57



Создание центра протонно-лучевой терапии в Хабаровске

Центр должен дополнить мощности ядерной медицины Хабаровского края. В объект соглашения входят проектирование, строительство, оснащение и эксплуатация здания центра расчетной мощностью 700 пациентов в год. В учреждении будет вся необходимая медицинская, радиационно-физическая и инженерно-техническая инфраструктура для проведения лучевой терапии пациентов пучками протонов.

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки концессионного соглашения с инвестором. Строительство центра планируется начать в 2019 году, а уже в 2023-м открыть его для пациентов.

Регион

Хабаровский край



Способ возврата инвестиций

По предварительным данным, тариф на высокотехнологическую медицинскую помощь в 2023 году составит 1,7 млн руб.

Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

15

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

АО «Русатом Хэлскеа», ГК «Регион»

58



Создание четырех комплексных межмуниципальных полигонов ТКО в разных районах ХМАО

Строительство полигонов: вблизи Сургута на участке в 70 га рядом с полигоном «Природа»; в 6 км от Мегиона по автодороге Сургут – Нижневартовск на участке в 74 га; на участке в 40 га в 35 км от Ханты-Мансийска; вблизи Нягани на участке 40 га лесного фонда Октябрьского лесничества. Мощность полигонов составит 200 тыс. га, 180 тыс. га, 75 тыс. га и 55 тыс. га соответственно.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,9 / 3,5 / 1,5 / 1,1

Регион
ХМАО



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
20

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
3

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Разработана финансовая и юридическая модель проектов, идет формирование земельных участков.

59



Создание школы и образовательного квартала в Южно-Сахалинске, школы в селе Троицкое

В Южно-Сахалинске планируется строительство:
– образовательного квартала на участке 4,3 га, который включит школу на 1260 мест, детский сад на 300 мест и школу искусств на 230 мест;
– школы на 1260 мест.
В селе Троицкое Анивского района планируется строительство школы на 1200 мест.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,9 / 2,6 / 2,4

Регион
Сахалинская область



Формат соглашения
Соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет
20

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
3

Претенденты на проект
ГК «ВИС»

Потенциал запуска



Проекты в стадии структурирования и согласования технических параметров. Заключение соглашений ожидается в сентябре 2019 года.

60



Создание хирургического корпуса областного перинатального центра Иркутской области «Знак Почета» областной клинической больницы

Новый хирургический корпус будет включать необходимую перинатальную инфраструктуру. В том числе приемное отделение, родильное отделение на 20 индивидуальных родильных залов, отделение реанимации-анестезиологии на шесть коек, отделение реанимации для интенсивной терапии новорожденных на 18 коек и четыре бокса-изолятора, отделение акушерской патологии беременных на 25 коек, операционный блок на четыре стола, отделение вспомогательных репродуктивных технологий, экспресс-лабораторию, отдел МРТ и рентгенодиагностики и прочее.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,6

Регион
Иркутская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки.

61



Строительство канатной дороги между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал» в Москве

Канатная дорога через Химкинское водохранилище протяженностью 2,3 км соединит станции метро «Речной вокзал» и «Сходненская». По предварительным оценкам, пассажиропоток по ней составит до 2,5 тыс. человек в пиковые часы и до 19 тыс. человек в сутки. Это позволит частично разгрузить северные участки Замоскворецкой и Таганско-Краснопресненской линий метро. Дорога будет интегрирована в городскую транспортную сеть, оплачивать проезд можно будет по карте «Тройка».

Стоимость проекта, млрд руб.

3,2

Доля внебюджетных средств

100%

Регион
Москва



Способ возврата инвестиций
Выручка от продажи билетов и рекламы, использования коммерческих площадей

Формат соглашения
Концессионное соглашение **ЧКИ**

Срок соглашения, лет
25

Публичный партнер
Департамент города Москвы по конкурентной политике

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
Пять потенциальных инвесторов подали заявки по итогам ЧКИ

Потенциал запуска



Оканчен прием заявок по ЧКИ, до июня 2019 года проходит подготовка к конкурсу.

62



Создание системы автоматического весового и габаритного контроля тяжеловесных транспортных средств в Санкт-Петербурге

Проект предполагает проектирование и монтаж 21 скоростного стационарного автоматического поста весогабаритного контроля тяжеловесных транспортных средств, а также модернизацию двух существующих постоянных постов весогабаритного контроля. Новая система объединит 23 подсистемы весогабаритного контроля, прием и первичную обработку информации и выдачу разрешений на провоз тяжеловесных и крупногабаритных грузов

Стоимость проекта, млрд руб.

3,2

Регион
Санкт-Петербург



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки.

63



Реконструкция Конюшенного ведомства в Санкт-Петербурге

Реконструкция Конюшенного ведомства – объекта культурного наследия, куда входят два здания, расположенные на Конюшенной площади (дом 1 и дом 1, литера Б), и два трехэтажных флигеля на дворовой территории. Варианты реконструкции бывших императорских конюшен включают как простую реставрацию, так и приспособление их под современные нужды: строительство музея современного искусства, общественного пространства, создание подземной парковки, коммерческих площадей.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,2

Регион
Санкт-Петербург



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
30

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Планирование проекта обновления бывших императорских конюшен ведется с 2010 года. Концепция реконструкции объекта находится в стадии обсуждения.

64



Создание хирургического корпуса Мурманской областной клинической больницы им. П. А. Баяндина

Проект строительства хирургического корпуса на 414 коек для Мурманской областной клинической больницы им. П. А. Баяндина. Новый корпус разделит потоки пациентов, позволит разместить на первом этаже «тяжелое» диагностическое оборудование, экстренные и гибридные операционные и сконцентрирует все хирургические отделения медицинского комплекса в одном здании.

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Доля внебюджетных средств



90%

Потенциал запуска



Министерство здравоохранения Мурманской области в 2018 году разработало проект строительства. Теперь ведется подготовка предварительной финансовой и организационной моделей проекта.

Регион

Мурманская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

9

Публичный партнер

Министерство здравоохранения Мурманской области

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ГК «Эксперт»

65



Строительство новых канализационных очистных сооружений с полной биологической очисткой в Северске

Новые канализационные очистные сооружения должны заменить устаревшие аналоги с механической очисткой стоков.

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Потенциал запуска



Обсуждение необходимости обновления городских очистных сооружений ведется с середины 1990-х годов. Сейчас проект находится в стадии проработки.

Регион

Томская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

Публичный партнер

Департамент ЖКХ и государственного жилищного надзора Томской области

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

66



Строительство обхода Орла

Дорога протяженностью 15 км планируется к открытию в 2021 году и будет платной (тариф должно установить правительство Орловской области). Проект включает также строительство шести мостов и двух путепроводов. Западный обход Орла рассчитан на строительство дороги для транзита и позволит разгрузить центр города от фур.

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



Завершена работа по оформлению земельных участков и проектированию дороги. Предположительно строительство должно начаться в 2019 году.

Регион

Орловская область



Формат соглашения

Договор аренды (безвозмездного пользования) с инвестиционными обязательствами

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ЗАО «Русская холдинговая компания»

67



Переход на закрытую схему системы отопления и горячего водоснабжения в Оленегорске

Проект реорганизации системы отопления и горячего водоснабжения. Средний физический износ оборудования и тепловых сетей Оленегорска составляет около 90%.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,8

Доля внебюджетных средств

40%

Потенциал запуска



Предынвестиционная стадия, ведется разработка технико-экономического обоснования. Предполагаемый срок заключения соглашения – 2020 год.

Регион

Мурманская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

7

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2,5

Претенденты на проект

н/д

68



Создание всесезонного спортивно-туристического комплекса «Солнечный. Магадан»

Спортивно-туристический комплекс планируется построить на базе уже существующей инфраструктуры «Русской горнолыжной школы – Магадан». Под строительство отведены земельные участки площадью 29 га и 594 га. В новый комплекс войдут лыжные трассы разной степени сложности, гондольно-кресельные подъемники, гостинично-развлекательный комплекс на 300 мест, вертолетная площадка и площадка для дельтапланов и парашютов и прочее.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,7

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



Проект находится в стадии подготовительных работ. Произведен отвод земельного участка площадью 1000 га, ведется строительство системы искусственного оснежения склонов сопок, установлен подъемник БКД (буксировочная канатная дорога) 580 м.

Регион

Магаданская область



Формат соглашения
Соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
6

Претенденты на проект
н/д

69



Создание семи школ в разных районах ХМАО

Строительство зданий школ:

- на 1600 мест в 17-м микрорайоне Нефтеюганска;
- на 1500 мест в 34-м и 38-м микрорайонах Сургута (ЧКИ), а также в микрорайонах 30А и 5А Сургута;
- на 1125 мест в Восточном микрорайоне Нягани;
- на 1125 мест в Когалыме (ЧКИ).

Все проекты представляют собой коробочные решения, разработанные совместно со Сбербанком.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,1 / 1,9 / 1,9 / 1,9 / 1,9 / 1,4 / 1,3

Доля внебюджетных средств

79%

Потенциал запуска



В апреле 2019 года подведены итоги конкурса по школе в Нягани, потенциал этого проекта оценен в 5 баллов. По школам в Когалыме, а также 34-м и 38-м микрорайонах Сургута проводятся ЧКИ, по трем оставшимся школам будут проводиться классические конкурсы. Эти проекты оценены в 2-3 балла.

Регион

ХМАО



Способ возврата инвестиций
Предусмотрена плата концедента

Формат соглашения
Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет
8

Публичный партнер
Администрации муниципалитетов

Инвестиционная стадия, лет
3

Претенденты на проект
ООО «Техностиль», «ООО «Стройинвест» и ООО «Сургутстройцентр» в рамках трех ЧКИ, ООО «Социальная инфраструктура» в рамках классических конкурсных процедур

70



Строительство угольных котельных в Кольском районе

Проект модернизации системы теплоснабжения в Кольском районе Мурманской области поможет снизить тариф на тепловую энергию.

Стоимость проекта, млрд руб.

2

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



Идет разработка финансовой модели, подготовка технико- и финансово-экономического обоснования.

Регион

Мурманская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Публичный партнер

Министерство энергетики и ЖКХ Мурманской области

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Устэк»

71



Реконструкция кабинетов лучевой диагностики в девяти медицинских организациях Челябинской области

Реконструкция и эксплуатация кабинетов лучевой диагностики в медицинских организациях области. В проект войдут: городская больница № 3 (Златоуст), городская больница № 3 (Миасс), областная больница (Троицк), областная клиническая больница № 3, областной онкологический диспансер № 2, Челябинская областная детская клиническая больница, Челябинская областная клиническая больница, Челябинский областной клинический онкологический диспансер, Челябинский областной клинический противотуберкулезный диспансер.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,8

Доля внебюджетных средств

100%

Потенциал запуска



Проект в стадии подготовки к заключению соглашения. Подписание запланировано на 2-й квартал 2019 года.

Регион

Челябинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

9,25

Публичный партнер

Министерство здравоохранения Челябинской области

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Имеется потенциальный инвестор

72



Строительство мусороперерабатывающего завода в Севастополе

Мусороперерабатывающий завод будет возведен на полигоне твердых бытовых отходов в Первомайской балке. Полигон ТБО занимает 16 га и эксплуатируется с 2001 года. Складирование отходов происходит на третьей очереди полигона с многочисленными нарушениями, что несет угрозу окружающей среде. На двух других проводятся мероприятия по консервации и подготовке к рекультивации.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,6

Регион
Севастополь



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
25

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Ведется разработка технико-экономического обоснования. Городские власти рассчитывают, что мусороперерабатывающий завод будет построен до 2022 года.

73



Создание пяти школ в Хабаровске и Хабаровском районе

Проект включает строительство одной общеобразовательной школы на 1 тыс. мест в Хабаровске (на ул. Воронежская) и четыре общеобразовательные школы на 220 мест в селах Хабаровского района (Мичуринское, Бычиха, Краснореченское, Матвеевка). Создание новых школ позволит организовать процесс обучения в одну смену.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Доля внебюджетных средств



10%

Регион
Хабаровский край



Способ возврата инвестиций
В рамках проекта будет создана СПК, предоставляющая образовательные услуги. Ее финансирование предусмотрено за счет субсидий регионального бюджета

Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
22,3

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
2,2

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки.

74



Реконструкция объектов системы теплоснабжения котельных ГУП «ТЭК СПб» в Санкт-Петербурге

Реконструкция комплекса систем теплоснабжения групповых и квартальных котельных ГУП «ТЭК СПб» (13 котельных), использующих в качестве основного топлива уголь, мазут и дизельное топливо, с переводом их на газообразное топливо. Котельные расположены в Выборгском, Кировском, Колпинском, Красносельском и Приморском районах.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Регион
Санкт-Петербург



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
15

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки.

75



Реконструкция клинико-диагностического центра «Охрана здоровья матери и ребенка» в Екатеринбурге

Предполагаются реконструкция существующего объекта и капитальное строительство пристроя. Общая площадь капитального строительства «Свердловского областного центра планирования семьи и репродукции» – 12,0 тыс. кв. м, площадь застройки – 3,4 тыс. кв. м. Пропускная способность нового отделения центра – 439 человек в сутки. Также планируется открытие пансионата на 28 мест и буфета на 40 посадочных мест.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,4

Регион
Свердловская область



Формат соглашения
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет
н/д

Публичный партнер
н/д

Инвестиционная стадия, лет
н/д

Претенденты на проект
н/д

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки. Имеется сводное заключение Главгосэкспертизы.

76



Строительство школы в поселке Мыс в Тюмени

Строительство школы на 1200 мест общей площадью 20,8 тыс. кв. м (4-5 этажей). Планируется, что школа будет расположена в районе улиц Тобольский тракт – Тимофея Чаркова.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,1

Регион
Тюменская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект в стадии проработки, для него разработана проектно-сметная документация.

77



Переработка илового осадка сточных вод в Липецке

Реконструкция участка обезвоживания технологической схемы очистных сооружений, прием и переработка сырого и илового осадка сточных вод. Проект предусматривает возведение нового цеха обезвоживания илового осадка, комплекса доочистки воды и введение в эксплуатацию нового аэротенка (резервуар, по которому протекает сточная вода, смешанная с активным илом, где происходит биохимическая очистка воды).

Стоимость проекта, млрд руб.

1,1

Доля внебюджетных средств



100%

Регион
Липецкая область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Администрация Липецка

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Эвобиос Л»

Потенциал запуска



Проект в стадии обсуждения концепции органами власти.

78



Модернизация горнолыжного комплекса «Большой Вудъявр» в Кировске

Строительство пассажирской подвесной канатной дороги гондольного типа на южном склоне горы Айкуайвенчорр, в том числе обеспечивающей инфраструктуру (инженерных сетей, необходимых для строительства). Проект также включает систему искусственного оснежения склонов, открытие предприятия питания на 240 посадочных мест (ресторана на 48 мест, бара на 18 мест, столовой на 174 места), подключение инженерных сетей водоснабжения и водоотведения с сопутствующими инженерными коммуникациями и сооружениями.

Стоимость проекта, млрд руб.

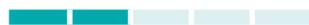
1

Доля внебюджетных средств



90%

Потенциал запуска



Объект в стадии проектирования и строительно-технической экспертизы. Привлечение софинансирования предполагается в рамках ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019-2025 годы)».

Регион

Мурманская область



Формат соглашения

Соглашение о МЧП

Срок соглашения, лет

н/д

Публичный партнер

Администрация Кировска

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Тирвас»

79



Строительство моста через Упу в Туле

Строительство автодорожного моста через реку Упу на участке между железнодорожными путями Москва – Харьков, ул. Мосина и ул. Набережная Дрейера в Туле. Объект соглашения включает также пункты взимания платы, прилегающие к мосту участки автомобильных дорог и движимое имущество, технологически связанное с ними. Мост создаст маршрут, связывающий микрорайоны Зареченский, Советский и Привокзальный.

Стоимость проекта, млрд руб.

1

Доля внебюджетных средств



100%

Потенциал запуска



Обсуждение создания платного моста ведется не менее пяти лет. Он привлекал инвесторов, выступавших с ЧКИ, но строительство так и не было начато. Проект находится в стадии разработки конкурсной документации.

Регион

Тульская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

33

Публичный партнер

Администрация Тулы

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Таблица 4. Инфраструктурные проекты России стоимостью до 1 млрд руб., планирующие к реализации в формате государственно-частного партнерства

■ Региональный ■ Муниципальный □ н/д

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
1	Создание крытого парка аттракционов Galaxy park в Магадане	Магаданская область	875	100	Соглашение о ГЧП	н/д	Имеется бизнес-план, проведены инженерно-геодезические изыскания
	Рекреация						
2	Организация освещения на автодорогах Мурманской области	Мурманская область	850	90	Концессионное соглашение	10	Проект на стадии разработки предварительной финансовой и организационной моделей проекта. Потенциальный инвестор проекта – ООО «Сферрум»
	Благоустройство						
3	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Сарове	Нижегородская область	827,3	100	Концессионное соглашение	7	Выделен земельный участок
	Физическая культура и спорт						
4	Создание новых объектов по обращению с ТКО в южной части Мурманской области	Мурманская область	754	н/д	Концессионное соглашение	н/д	Потенциальный инвестор – АО «Управление отходами»
	Экология и утилизация ТБО						
5	Реконструкция и эксплуатация дворца культуры в Ковдорском районе	Мурманская область	700	н/д	Соглашение о МЧП	40	Проект на стадии формирования. Ожидается, что соглашение будет подписано в 2020 году
	Культура						
6	Строительство офтальмологического центра в Мурманске	Мурманская область	700	н/д	Концессионное соглашение		Ведутся переговоры с потенциальным инвестором
	Здравоохранение						
7	Реконструкция спортивно-тренировочной базы «Крым – Спорт» в Феодосии	Крым	670,8	н/д	Концессионное соглашение	7	н/д
	Физическая культура и спорт						
8	Реконструкция бульвара по улице Красной от улицы Гаврилова до улицы Офицерской и кинотеатра «Аврора» в Краснодаре	Краснодарский край	650	н/д	н/д	49	н/д
	Благоустройство						
9	Создание пансионата для престарелых и инвалидов на 200 мест в Хабаровском районе	Хабаровский край	635,6	100	Концессионное соглашение	16	Разработана предварительная финансовая модель
	Геронтологическая инфраструктура						
10	Реконструкция плавательного бассейна с пристройкой спортивного зала в Мурманске	Мурманская область	597	н/д	н/д	н/д	В 2019 году планируется прохождение проектом экспертизы и утверждение бюджета проекта
	Физическая культура и спорт						

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
11	Создание развлекательного комплекса в пойме «На Стрелке» в Сарове	Нижегородская область	587,8	100	Соглашение о ГЧП	н/д	н/д
	Рекреация						
12	Создание межрайонного комплекса – полигона с мусоросортировочной линией на 60 тыс. тонн в год в Куйбышеве	Новосибирская область	575,7	100	Концессионное соглашение	30	Проводятся переговоры с потенциальными инвесторами
	Экология и утилизация ТБО						ЧКИ
13	Создание комплексного районного полигона с мусоросортировочной линией на 30 тыс. тонн в год в Тогучине	Новосибирская область	559,9	100	Концессионное соглашение	30	Проводятся переговоры с потенциальными инвесторами
	Экология и утилизация ТБО						ЧКИ
14	Создание производственного комплекса по переработке сельскохозяйственного сырья в Кемерово	Кемеровская область	541,7	97	Соглашение о МЧП	10	Ожидается, что соглашение будет подписано во 2-м квартале 2019 года
	Сельское хозяйство						
15	Создание межрайонного комплекса – полигона с мусоросортировочной линией на 50 тыс. тонн в год в Татарске	Новосибирская область	541,1	100	Концессионное соглашение	30	Проводятся переговоры с потенциальными инвесторами
	Экология и утилизация ТБО						ЧКИ
16	Установка «умных остановок»	Воронежская область	500	н/д	Концессионное соглашение	20	Готовится проведение конкурса
	Транспортная телематика						
17	Передача в концессию объектов централизованной системы холодного водоснабжения Армавира	Краснодарский край	500	н/д	Концессионное соглашение	20	Проект на стадии структурирования
	ЖКХ						
18	Строительство котельных	Мурманская область	500	100	Концессионное соглашение	н/д	Потенциальный инвестор – АО «ОТЭК». В данный момент проводится корректировка финансовой модели проекта
	ЖКХ						
19	Создание пансионата (дома-интерната) для пожилых на 275 мест в поселке Репино Курортного района	Санкт-Петербург	500	н/д	Концессионное соглашение	47	Договор аренды земельного участка под объект подписан в 2018 году. Потенциальный инвестор проекта – ООО «Управляющая компания «Опека СПб»
	Геронтологическая инфраструктура						
20	Реконструкция реабилитационного центра в Тюменском районе	Тюменская область	450	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Здравоохранение						

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
21	Передача в концессию объектов системы теплоснабжения Белореченска	Краснодарский край	424,2	н/д	Концессионное соглашение	25	Проект на стадии инициирования и формирования концепции
	ЖКХ						
22	Создание начальной школы на 50 мест и детского сада на 30 мест в микрорайоне «Снежный» Магадана	Магаданская область	375,4	51	н/д	н/д	Имеется проектно-сметная документация. На данный момент проводится повторная экспертиза смет
	Образование						
23	Реконструкция спорткомплекса «Снежинка» в Мурманске	Мурманская область	370,9	н/д	н/д	н/д	По проекту разработана проектно-сметная документация и сформирован земельный участок. На данный момент идут переговоры с потенциальными инвесторами
	Физическая культура и спорт						
24	Расширение жилого комплекса Седанкинского дома-интерната для престарелых и инвалидов во Владивостоке	Приморский край	351	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Геронтологическая инфраструктура						
25	Создание многофункционального физкультурно-оздоровительного центра на базе социально-оздоровительного центра граждан пожилого возраста и инвалидов «Красная гвоздика» в Тюменском районе	Тюменская область	350	н/д	Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП	н/д	н/д
	Геронтологическая инфраструктура						
26	Создание республиканского кожно-венерологического диспансера в Йошкар-Оле	Марий Эл	350	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Здравоохранение						
27	Строительство геронтологического центра (центра активного долголетия)	Воронежская область	324	н/д	Концессионное соглашение	н/д	Готова концепция реализации проекта
	Геронтологическая инфраструктура						
28	Создание центра здоровья и отдыха «Городские термы» в селе Дивеево	Нижегородская область	300	100	Соглашение о ГЧП	25	н/д
	Туризм						
29	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в станции Старокурсунской	Краснодарский край	300	н/д	Концессионное соглашение	15	Проект на стадии структурирования
	Физическая культура и спорт						
30	Реконструкция здания краеведческого музея в Ковдорском районе	Мурманская область	300	н/д	Соглашение о МЧП	40	Проект на стадии формирования. Ожидается, что соглашение будет подписано в 2020 году
	Культура						

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
31	Строительство нового кладбища в Мончегорске	Мурманская область	290	н/д	Концессионное соглашение	10	По проекту разработана проектно-сметная документация. На данный момент идет разбивка проекта на этапы
	Ритуальные услуги						
32	Создание и реконструкция объектов здравоохранения в Новосибирске	Новосибирская область	280	100	Концессионное соглашение	15	Потенциальный инвестор – ООО «Полимедика Новосибирск». Конкурс по проекту будет проводиться во второй раз
	Здравоохранение						ЧКИ
33	Создание спортивно-оздоровительного комплекса с бассейном в Красноярске	Красноярский край	260	н/д	Концессионное соглашение	15	н/д
	Физическая культура и спорт						
34	Создание канализационных очистных сооружений в поселке Высоком Оленегорска	Мурманская область	253	40	Концессионное соглашение	7	Прединвестиционная стадия проекта. Ожидается, что соглашение будет подписано в 2020 году
	ЖКХ						
35	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Барнауле	Алтайский край	250	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						
36	Обустройство набережной Дона – создание центра притяжения «Берег Дона»	Воронежская область	250	н/д	Соглашение о МЧП	н/д	Разрабатывается проектно-сметная документация
	Рекреация						
37	Создание бассейна в Заводоуковске	Тюменская область	250	н/д	Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП	н/д	Проектно-сметная документация по проекту отсутствует
	Физическая культура и спорт						
38	Реконструкция водопроводных станций и сетей, канализационных станций и сети	Ивановская область	248	100	Концессионное соглашение	20	Проект на стадии согласования соглашения. Потенциальный инвестор проекта – ООО «Водоканал Иваново»
	ЖКХ						
39	Создание детского сада № 9 в микрорайоне «Марчекан» Магадана	Магаданская область	219,7	н/д	н/д	н/д	н/д
	Образование						
40	Создание детского сада № 8 в микрорайоне «Звезда» Магадана	Магаданская область	219,7	н/д	н/д	н/д	Завершение разработки проектно-сметной документации планируется в 2019 году
	Образование						
41	Строительство физкультурно-оздоровительного комплекса в Кандалакше	Мурманская область	210	н/д	Концессионное соглашение	23	До конца мая 2019 года планируется завершение разработки проектно-сметной документации
	Физическая культура и спорт						

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
42	Реконструкция очистных сооружений в поселке Каменке	Воронежская область	204	н/д	Соглашение о ГЧП или соглашение о МЧП	н/д	Разрабатывается проектно-сметная документация
	ЖКХ						
43	Создание крематория на территории кладбища «Восточное» в Перми	Пермский край	199,4	100	Концессионное соглашение	49	В ноябре 2018 года по итогам конкурса определен инвестор – ТД «Пушкарский». Концессия не подписана
	Ритуальные услуги						
44	Реконструкция объектов в парке «Дельфин» в Воронеже	Воронежская область	195	н/д	Концессионное соглашение	25	Готовится проведение конкурса
	Рекреация						
45	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Параньгинском районе	Марий Эл	179,8	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						
46	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Куженерском районе	Марий Эл	174,1	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						
47	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Горномарийском районе	Марий Эл	173,4	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						
48	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Оршанском районе	Марий Эл	171,2	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						
49	Модернизация городской системы водоотведения в Ковдоре	Мурманская область	165	н/д	Концессионное соглашение	25	Проект на стадии формирования
	ЖКХ						
50	Создание гостиницы «Дивеевская сторона» на 50 мест в селе Дивеево	Нижегородская область	150	100	Соглашение о ГЧП	н/д	н/д
	Туризм						
51	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Сернурском районе	Марий Эл	146,8	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						
52	Создание физкультурно-оздоровительного комплекса в Новоторьяльский районе	Марий Эл	141,4	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Физическая культура и спорт						

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
53	Создание системы теплоснабжения и горячего водоснабжения Куцевского района	Краснодарский край	140	н/д	Концессионное соглашение	20	Проект на стадии инициирования
	ЖКХ						
54	Создание филиала областной больницы № 19, рассчитанного на 240 помещений в смену, в поселке Винзили Тюменского района	Тюменская область	135	н/д	Концессионное соглашение	н/д	Утверждено задание на проектирование здания филиала
	Здравоохранение						
55	Создание пансионата для граждан пожилого возраста «Милосердие»	Магаданская область	130	77	Соглашение о ГЧП	20	Проект на стадии структурирования. Ожидается, что соглашение будет подписано в 2019 году
	Геронтологическая инфраструктура						
56	Реконструкция объектов водоотведения и очистки сточных вод в поселке Угольные Копи	Чукотский АО	129,2	100	Концессионное соглашение	15	Проект на стадии инициирования
	ЖКХ						
57	Создание межрайонного комплекса – полигона с мусоросортировочной линией на 30 тыс. тонн в год в Каргате	Новосибирская область	127,8	н/д	Концессионное соглашение	н/д	н/д
	Экология и утилизация ТБО						ЧКИ
58	Создание плавательного бассейна в Тимашевске	Краснодарский край	116,8	н/д	Концессионное соглашение	н/д	Проект на стадии структурирования
	Физическая культура и спорт						
59	Энергосервисный контракт на эксплуатацию объектов наружного освещения в Шуге	Ивановская область	107,8	100	Энерго-сервисный контракт	7	Ожидается, что соглашение будет подписано во 2-м квартале 2019 года
	Электроэнергетика						
60	Создание медицинского центра ранней диагностики на базе клинического диагностического центра в Нижнем Новгороде	Нижегородская область	≥ 100	100	Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП	25	н/д
	Здравоохранение						
61	Реконструкция физкультурно-оздоровительного комплекса «Спорт» в Краснодаре	Краснодарский край	100	н/д	Концессионное соглашение	15	Проект на стадии структурирования
	Физическая культура и спорт						
62	Реконструкция спортивного комплекса в селе Восход Красногвардейского района	Крым	100	н/д	Концессионное соглашение	н/д	Разрабатывается экономическая модель проекта
	Физическая культура и спорт						
63	Создание спортивной базы «Северный склон» в Мотовилихинском районе Перми	Пермский край	100	100	Концессионное соглашение	39	Объявлен конкурс, летом 2019 года планируется подведение итогов
	Физическая культура и спорт						

№	Проект, сфера	Регион	Инвестиции, млн руб.	Доля внебюджетных инвестиций, %	Формат ГЧП	Срок действия соглашения, лет	Статус проекта, потенциал запуска
64	Реконструкция объектов плодопитомнического совхоза в Чишминском районе	Башкирия	100	н/д	Концессионное соглашение	30	Объявлен конкурс, подведение итогов запланировано на май 2019 года. Потенциальный инвестор проекта – ООО Сельхозпредприятие «Чишминский плодовоовощной питомник»
	Сельское хозяйство						■■■■■

Источник: данные, предоставленные федеральными и региональными органами власти, портал госзакупок (torgi.gov.ru), региональные инвестиционные порталы и порталы органов власти, транспортная стратегия России до 2030 года, госпрограмма «Развитие транспортной системы», перечень крупных проектов с госучастием, пояснительная записка к проекту бюджета на 2019-2021 годы, публичные материалы ГК «Автодор», комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, данные СМИ, анализ InfraONE Research

Инфраструктура и регионы: куда «идут» проекты?

География инфраструктурных проектов в ближайшие годы обещает быть достаточно обширной. Больше всего проектов национального перечня могут запустить в Северо-Западном федеральном округе – почти 33 проекта на сумму свыше 400 млрд руб. На наибольший объем инвестиций претендует Центральный федеральный округ: в нем запланировано 25 проектов, требующих порядка 1,3 трлн руб. В остальных округах планируется от 14 до 26 проектов. Исключение – Северо-Кавказский федеральный округ, где не запланировано проектов к запуску (см. рисунок 17).

В региональном разрезе картина такова: около 44% регионов (37 из 85), накопивших за 12 лет опыт и экспертизу запуска проектов с применением ГЧП-инструментов, стараются тиражировать свой опыт. Однако большинство их проектов все равно недостаточно хорошо проработаны, и вероятность их запуска довольно низкая. Высокую оценку потенциала запуска (4–5, где 5 баллов – максимум) получили менее четверти инициатив, совокупная средняя оценка всех проектов составила 2,5 балла.

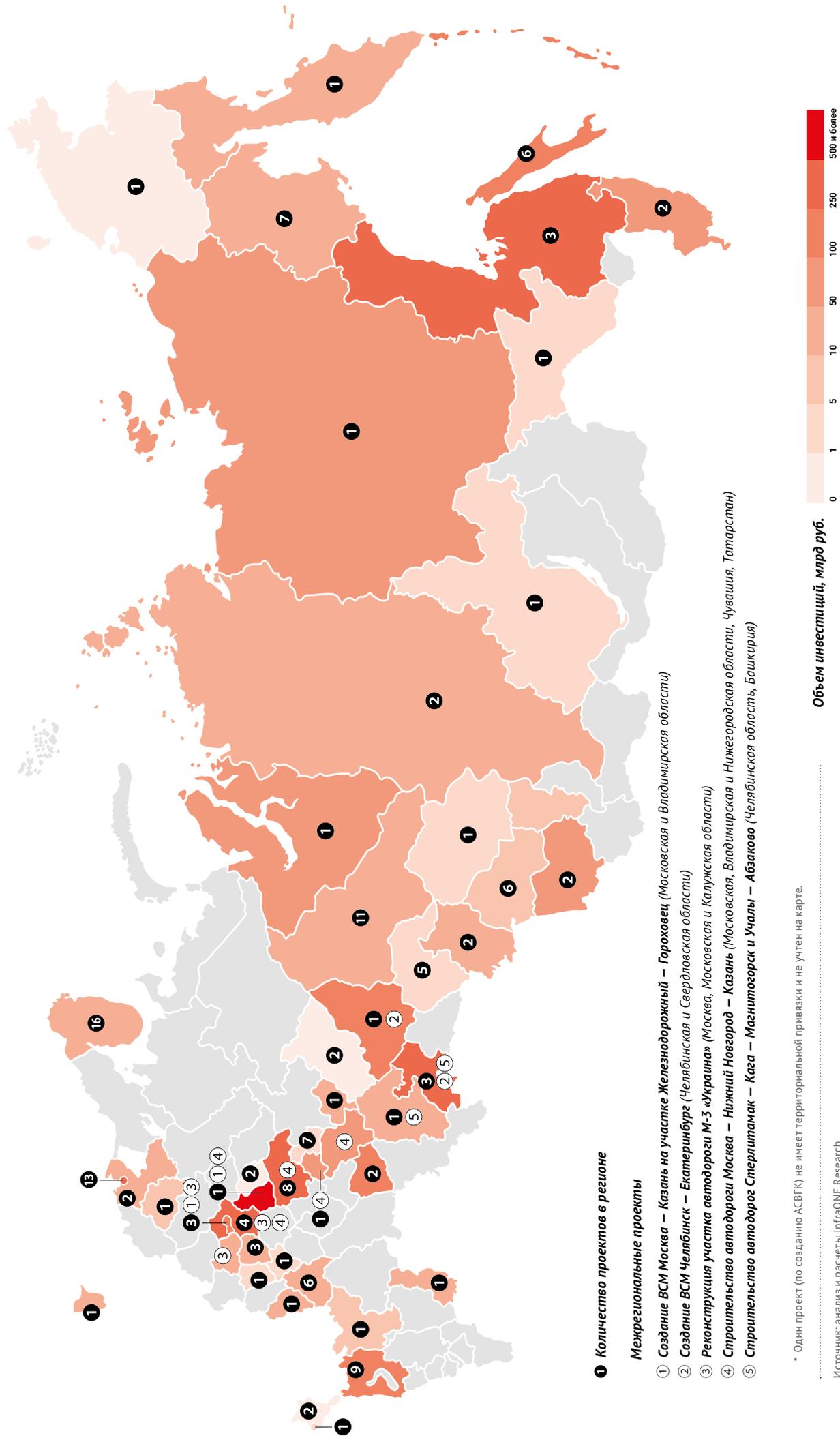
Впрочем, еще хуже к реализации готовы проекты регионов, в чьей практике проектного финансирования инструменты-ГЧП раньше никогда не использовались – по нашим расчетам, их совокупная средняя оценка потенциала запуска только 1,4 балла (см. рисунок 18).

Мы выявили пять субъектов, которые прежде не заключили ни одного соглашения свыше 100 млн руб. с применением разных форм ГЧП (по 115-ФЗ и 224-ФЗ), однако запланировали их реализацию на горизонте ближайших трех лет. В списке регионов-дебютантов: Белгородская, Магаданская, Омская, Томская области и Марий Эл.

В подготовке национального перечня инфраструктурных проектов мы опирались в том числе на данные, предоставленные региональными органами исполнительной власти. Мы предполагаем, что не все заявленные регионами проекты будут запущены в срок. Кроме того, перечень не претендует на всеобъемлющую полноту сведений о планах субъектов по использованию инструментов государственно-частного партнерства.

Более подробное описание методологии см. в «Как мы отбирали инфраструктурные проекты в национальный перечень».

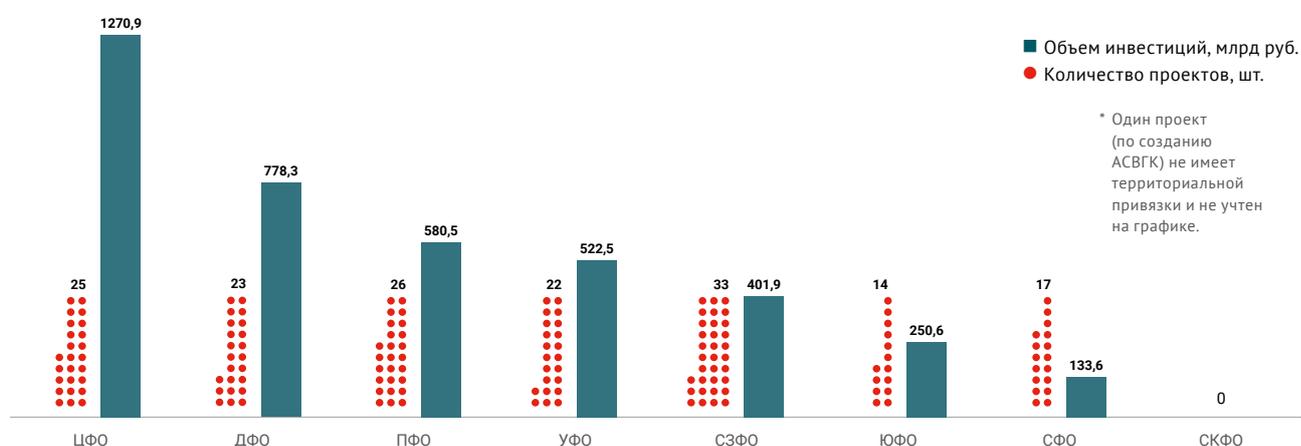
Рисунок 16. Инвестиционная карта национального перечня*



Самые дорогие проекты у Омской области с двумя будущими объектами соглашений общей стоимостью 45,7 млрд руб. Регион планирует строительство участка автодороги Тобольск – Тара – Томск (18,5 млрд руб.) и ведет переговоры с потенциальным инвестором на реконструкцию аэропорта Омск-Федоровка (27,2 млрд руб.). Единственный, но масштабный проект Белгородской области предполагает комплексную централизованную модернизацию и эксплуатацию водопроводно-канализационного хозяйства всего региона (по нашей оценке, инвестиции составят не менее 10 млрд руб.).

В Магаданской области и Марий Эл ведется проработка нескольких проектов (по семь в каждой из областей) стоимостью 13,1 млрд руб. и 1,3 млрд руб. соответственно. Объекты планируемых соглашений относятся к социальной сфере: объекты связаны с медициной, геронтологией и оздоровительными комплексами.

Рисунок 17. Инвестиции в проекты национального перечня по федеральным округам*



Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Рисунок 18. ГЧП в регионах: планы и опыт

	Проекты с использованием инструментов ГЧП			
	Не планируются		Планируются	
Количество регионов	16	27	5***	37
Средний потенциал запуска*	—	—	1,4	2,5
Проекты, реализованные в 2007-2018 годах	0	98	0	201
Будущие проекты	0	0	18	120**
	Нет	Да	Нет	Да
Был ли опыт реализации проектов ГЧП?				

* Средний потенциал запуска проектов рассчитывался по данным таблицы 3.

** Исключен планирующийся энергосервисный контракт в Ивановской области.

*** Исключен будущий договор аренды (безвозмездного пользования) с инвестиционными обязательствами Орловской области.

Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Проект с использованием инструментов ГЧП стоимостью 3 млрд руб. запланировала Томская область.

Активность «опытных» в использовании механизмов ГЧП субъектов и появление дебютантов объясняется тем, что регионы постепенно изучают инструмент и применяют его смелее. Причем дополнительным стимулом для появления таких проектов в ближайшие три-четыре года, вероятно, станет то, что комплексный план развития магистральной инфраструктуры реализуют в основном на федеральном уровне, а шансы получить федеральную поддержку, например, на концессии, выше.

В каких отраслях ждать концессий и других ГЧП-проектов

Инициаторами проектов на рынке, как правило, являются органы власти, поэтому большинство проектов организуются по публичной инициативе в рамках классических конкурсных процедур. Однако часть проектов могут запустить через механизм частной концессионной инициативы (ЧКИ). Он применяется в 15 проектах перечня, но фактически их может быть гораздо больше.

Единственное операторское соглашение, которое рынок ожидал в проекте создания «Единого оператора ЦКАД», по данным отчетности ГК «Автодор» за IV квартал 2018 года, планируется к реализации в формате прямой закупки. По этой причине проект не был включен в национальный перечень.

Среди отобранных в национальный перечень проектов наиболее многочисленной стала сфера строительства автодорог с 35 планируемыми проектами. Она также является одной из самых «тяжеловесных» по совокупному объему инвестиций. На автодороги приходится около 40% стоимости всех проектов (1,52 трлн руб.). По вложениям эта отрасль уступает лишь железнодорожной, где всего на три проекта потребуется 1,53 трлн руб. На транспортную инфраструктуру в целом приходится большая часть всех инвестиций в проекты перечня – 55 проектов требуют 3,7 трлн руб., или 93,4% всех вложений.

Также, по нашим расчетам, среди отраслей с проектами стоимостью свыше 1 млрд руб. количественно выделяется сфера образования с 13 проектами общей стоимостью 25,2 млрд руб.

В категории до 1 млрд руб. треть проектов относится к спортивной инфраструктуре (19 из 64), еще около трети проектов приходится на сферы ЖКХ, здравоохранения и геронтологической инфраструктуры. Совокупно их стоимость составляет 12 млрд руб. – это недорогие объекты со средней ценой менее 400 млн руб. (см. таблицу 5).

Преобладание транспортных проектов, на наш взгляд, объясняется и их традиционной дороговизной, и их приоритетностью в ближайшие пять с половиной лет, согласно целям майского указа. Мы ждем, что эта тенденция в нынешнем электоральном цикле сохранится на федеральном уровне, а за рамками президентских программ регионы продолжат запускать в основном проекты в социальной сфере и ЖКХ, которые чаще всего не требуют от них вложений на инвестиционной стадии.

Рынок предпочитает концессии

Наиболее популярным как со стороны государства, так и со стороны бизнеса форматом реализации инфраструктурных проектов была и остается концессия. Из 160 проектов, включенных в национальный перечень, 120 (75%) планируется в форме концессионного соглашения, еще 16 – в форме

ГЧП- и МЧП-соглашений по 224-ФЗ. По четырем проектам обсуждается использование 115-ФЗ или, в зависимости от проекта, соглашения о ГЧП.

Некоторое разнообразие вносят три проекта в автомобильной отрасли, по которым ожидается заключение долгосрочных инвестиционных соглашений (ДИС). Форма ДИСов выбрана на готовящихся проектах по строительству нового выхода на МКАД, а также реконструкции трасс М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина». Не исключено, что так могут структурировать и несколько участков трассы Москва – Нижний Новгород – Казань в составе коридора Европа – Западный Китай.

Также в этой сфере предполагается заключить договор аренды (безвозмездного пользования) с инвестиционными обязательствами в строительстве обхода Орла. По девяти проектам перечня формат пока не определен.

Мы считаем, что концессии и дальше будут использовать в проектах чаще других форматов, в силу того, что этот инструмент наиболее проработан и надежно защищает стороны соглашения от непостоянства друг друга. Формат соглашений ГЧП, на наш взгляд, как и прежде, будет использоваться редко и, в основном, для проектов стоимостью менее 1 млрд руб. А применение ДИСов возможно в тех случаях, когда проект нужно запустить быстро, хоть и в ущерб размеру частных вложений, либо в тех случаях, когда трафик на участке не так высок, чтобы окупиться в формате концессии.

Рисунок 19. Форматы реализации проектов национального перечня



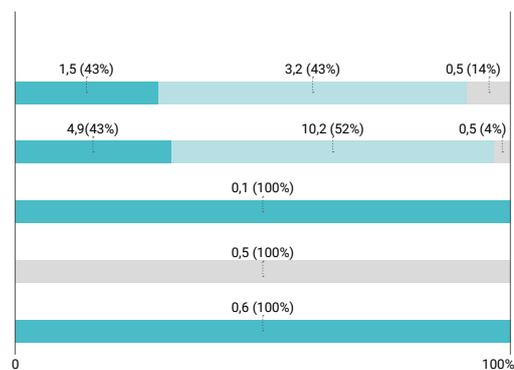
Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Таблица 5. Распределение проектов национального перечня по уровням концедента и отраслям

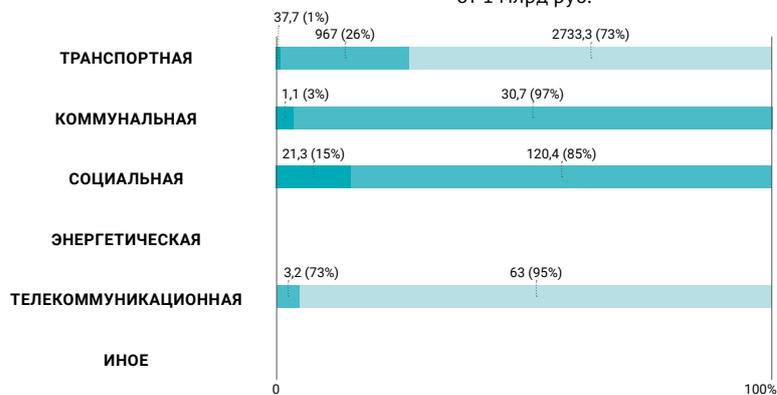
По стоимости, млрд руб.

	МУНИЦИПАЛЬНЫЙ	РЕГИОНАЛЬНЫЙ	ФЕДЕРАЛЬНЫЙ	н/д	ИТОГО
ТРАНСПОРТНАЯ	37,7	967	2733,3		3738
Морские порты			237,2		237,2
Канатные дороги		3,2			3,2
Железные дороги			1528		1528
Городской транспорт	36,7	125,9			162,6
Аэропорты		58,7	232		290,7
Автодороги	1	779,3	736,1		1516,4
КОММУНАЛЬНАЯ	2,6	33,9		0,5	36,9
Теплоснабжение	0,6	6,8			7,3
Водоснабжение и водоотведение	0,8	14,8		0,5	14,5
Экология и утилизация ТБО	1,2	13,9			15,1
СОЦИАЛЬНАЯ	26,3	130,6		0,5	157,4
Физическая культура и спорт	2,5	34,2			36,8
Туризм	1	3,1			4,1
Ритуальные услуги	0,5				0,5
Рекреация	0,3	6,5		0,2	6,9
Образование	12,3	13,7			26
Культура	1	20,9			21,9
Здравоохранение	8	49,3			57,3
Геронтологическая инфраструктура		2		0,3	2,3
Благоустройство	0,7	0,8			1,5
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ	0,1				0,1
Электроэнергетика	0,1				0,1
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ		3,2	63	0,5	66,7
Транспортная телематика		3,2	63	0,5	66,7
ИНОЕ	0,6				0,6
Сельское хозяйство	0,6				0,6
ИТОГО	67,3	1134,7	2796,3	1,5	3999,8

Доли от общей стоимости проектов до 1 млрд руб.

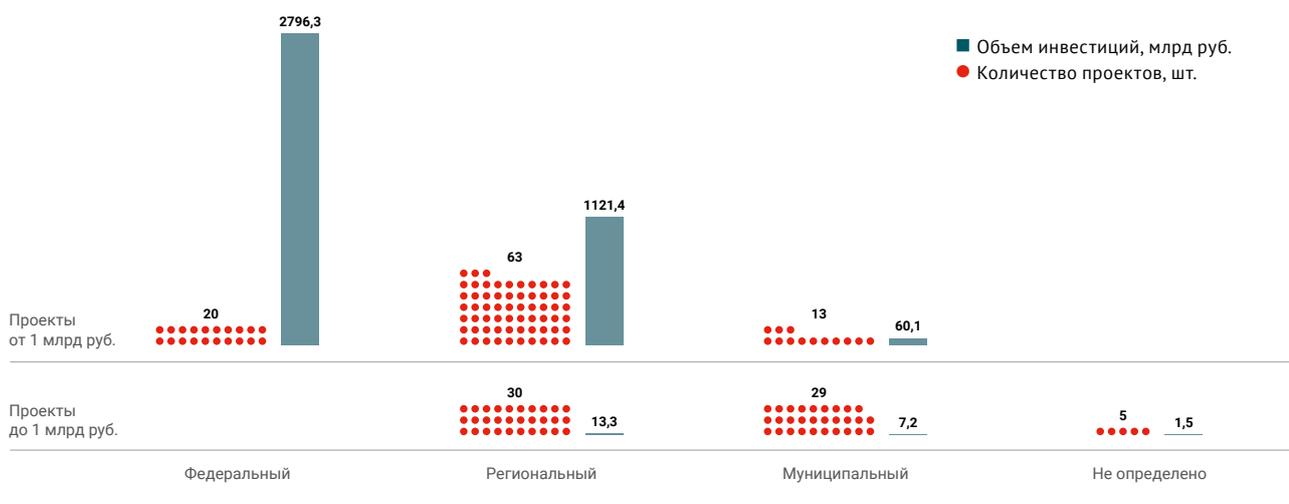


Доли от общей стоимости проектов от 1 млрд руб.



■ Муниципальный ■ Региональный ■ Федеральный ■ н/д

Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Рисунок 20. Инвестиции в проекты национального перечня разных уровней


Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

«Профориентация» регионов

Изучая периферийные наработки по будущим проектам в сфере государственно-частного партнерства, мы столкнулись с любопытным трендом – у четырех регионов есть планы на тиражирование проектов в одной, а иногда и двух отраслях.

Так, в ХМАО планируется заключение семи концессий по строительству общеобразовательных школ и четырех полигонов ТБО. В четырех городах Новосибирской области – Куйбышеве, Татарске, Тогучине, Каргате – также планируется заключение концессионных соглашений в сфере экологии и утилизации ТБО. А в Марий Эл шесть муниципальных районов ищут инвесторов на строительство физкультурно-оздоровительных комплексов. Также ожидается заключение четырех концессионных соглашений по строительству и обслуживанию трамвайных линий в Санкт-Петербурге.

Поскольку речь идет о проектах, которые будут реализованы в будущем, во всех случаях говорить о «специализации» в той или иной сфере нельзя. Тем не менее, подобное внимание к определенной сфере и запуск нескольких проектов чаще всего говорят о наличии у профильного регионального органа власти опыта работы с концессиями и ГЧП-проектами, а также отраслевых лоббистов и интересантов со стороны частного бизнеса на местном или федеральном уровне.

Выше уровень — дороже проекты?

На федеральном уровне традиционно реализуются самые дорогостоящие инфраструктурные проекты (см. рисунки 20 и 21). Это объясняется как степенью их значимости, так и ограниченными возможностями региональных и местных бюджетов: федеральное правительство контролирует и выступает концедентом наиболее масштабных проектов, часто затрагивающих разные субъекты.

Проектов федерального уровня в национальном перечне – 20, из них 11 собираются реализовать в формате концессий на общую сумму

2,1 трлн руб., еще три в виде долгосрочных инвестсоглашений (на 129,2 млрд руб.). По шести проектам – почти на 540 млрд руб. – еще не выбрали форму реализации.

Все федеральные проекты относятся к транспортной инфраструктуре, причем 13 рассчитывают реализовать в автодорожной сфере.

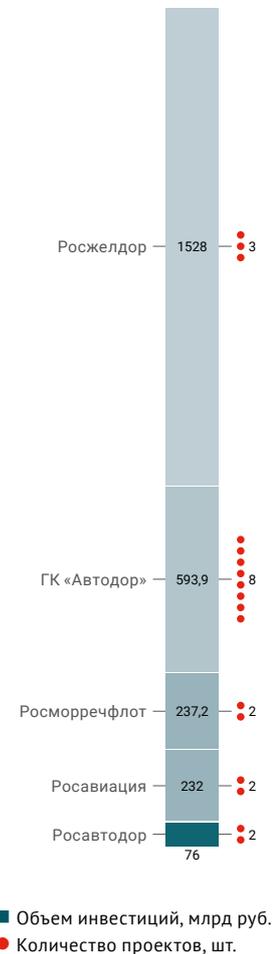
Согласно сложившейся практике, федеральным концедентом в автодорожных проектах чаще всего выступает ГК «Автодор» – поэтому в случае их запуска он может усилить свои позиции как самого активного концедента (подробнее см. [«Федеральные концессии: в приоритете транспорт»](#)). Но концедентом может выступать и Росавтодор, например, для реконструкции участка автодороги М-5 «Урал» между Ульяновино и Непецино. Есть также вероятность, что некоторые автодорожные проекты – например, по обходам городов – могут передать на региональный уровень.

Лидер по объему инвестиций в планируемые проекты – Росжелдор, доля которого в «федеральной» части национального перечня составляет 54,6%. На ГК «Автодор» и Росавтодор приходится вдвое меньше – 24%.

Еще 17% делят Росморречфлот и Росавиация. На этих концедентов приходится по два проекта из национального перечня, что тоже способно укрепить их позиции на рынке инвестиций в инфраструктуру. Ранее в активе Росморречфлота и Росавиации было по одной концессии – на строительство угольного терминала «Лавна» и развитие аэропорта Шереметьево соответственно.

Рисунок 21. Кто будет концедентом в федеральных концессиях?

Всего 17 проектов
на сумму 2667,1 млрд руб.



* При допущении, что шесть проектов, по которым существует выбор между концессиями и ДИСами, будет сделан в пользу первых.

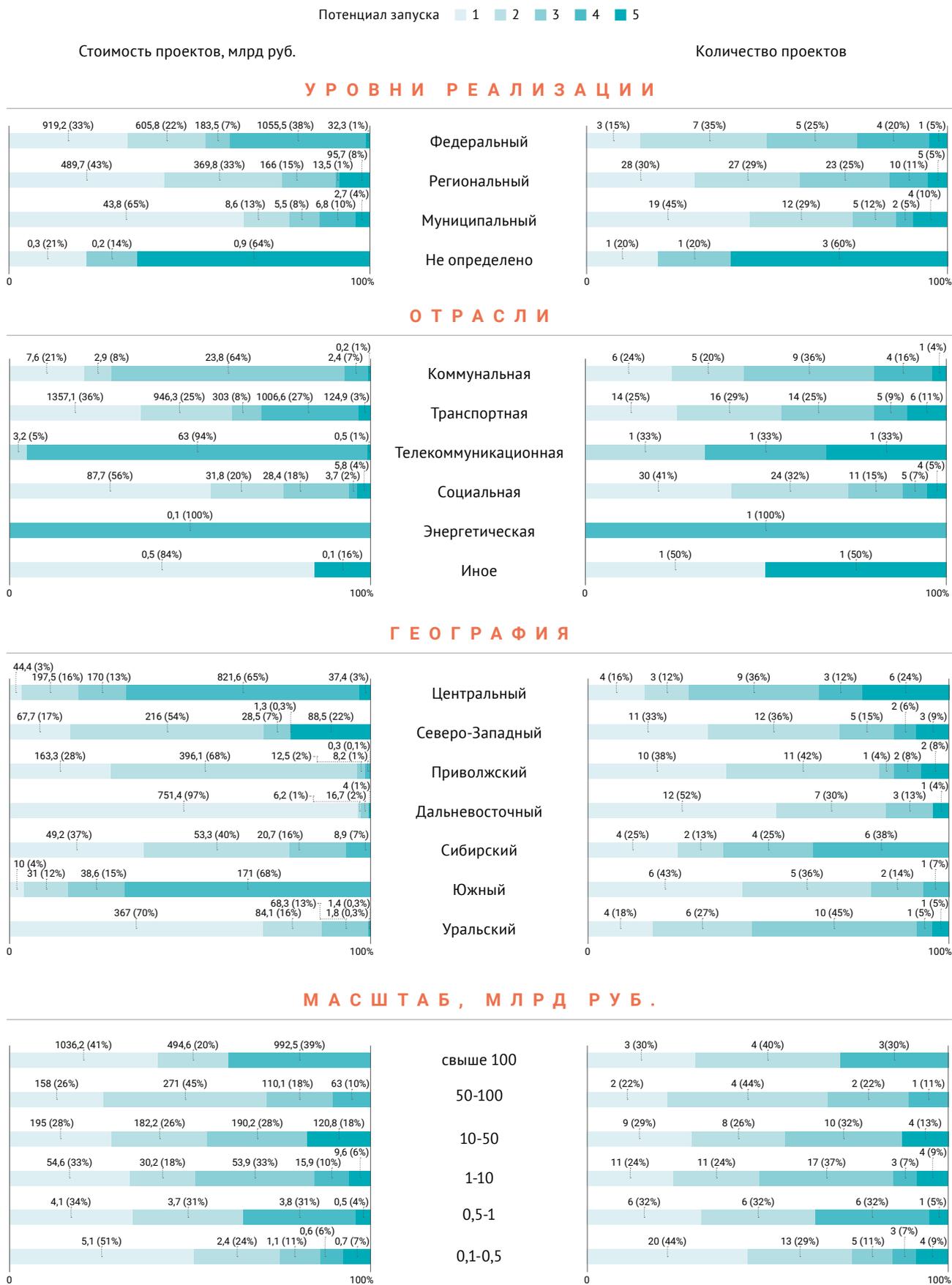
Сколько проектов готово к запуску?

По нашей оценке, большая часть проектов национального перечня еще не вполне готова к запуску. Только по 18,1% из них – 29 проектов на сумму 1,2 трлн руб. – соглашения могут подписать в ближайшее время, так как чаще всего готова необходимая документация, а по некоторым даже начат или уже проведен конкурс. Еще 34 проекта, требующие 355,2 млрд руб. вложений, имеют среднюю степень готовности: они еще обсуждаются в органах власти, по многим из них уже разработаны ПСД и финансовая модель.

Большинство же проектов – почти 100 с оценочными инвестициями порядка 2,4 трлн руб. – в неоднозначном положении. У них есть высокие шансы на запуск, в то же время по ним еще не до конца сформирован пакет инвестиционных документов и идет поиск инвестора.

Источник: данные, предоставленные федеральными и региональными органами власти, портал госзакупок (torgi.gov.ru), региональные инвестиционные порталы и порталы органов власти, транспортная стратегия России до 2030 года, госпрограмма «Развитие транспортной системы», перечень крупных проектов с госучастием, пояснительная записка к проекту бюджета на 2019-2021 годы, публичные материалы ГК «Автодор», комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, данные СМИ, анализ и расчеты InfraONE Research

Рисунок 22. Степень готовности проектов национального перечня к запуску



Источник: анализ и расчеты InfraONE Research

Проекты разных уровней, масштабов, территорий реализации и отраслей оказались неодинаково готовыми к запуску (рисунок 22). Федеральные наиболее проработаны, а по мере снижения уровня власти степень готовности уменьшается: на два неготовых федеральных проекта приходится 2,4 региональных и три – муниципальных.

В национальном перечне больше всего проектов транспортной и социальной инфраструктуры, как следствие в этих сферах больше всего «готовых» и «неготовых» к запуску инициатив: 84 проекта оценены на «1» и «2» и 45 – на «3», «4» и «5». Ближе всего к запуску (имеют оценки «4» и «5») 15,5% этих проектов.

Лидером по уровню готовности проектов среди всех территорий закономерно стал ЦФО, где по шести проектам, оцененным на «5», планируется проведение конкурса либо уже подписание соглашения (в их числе, например, строительство канатной дороги в Москве), а по трем проектам, оценка которых «4», ожидается объявление конкурса до конца года. Позитивно отличается от остальных и Сибирский федеральный округ, где высоко оценены ЧКИ в сфере утилизации отходов и несколько других проектов.

Связи между стоимостью проекта и его готовностью к запуску в целом нет. Однако ситуация в перечне сложилась таким образом, что наибольшее число готовых проектов, оцененных на «4» и «5», находится в диапазоне от 100 млн руб. до 10 млрд руб. (21 проект). А наибольшие инвестиции сконцентрированы в четырех проектах категории крупнейших, оцененных на «1» и «4». Почти триллион рублей «наименьшего потенциала» приходится на ВСМ Челябинск – Екатеринбург и мост на Сахалин и чуть меньший объем инвестиций «высокого потенциала» – на ВСМ Москва – Казань и порт Тамань.

III. ОГРАНИЧЕНИЯ И СТИМУЛЫ РЫНКА ПРОЕКТОВ

В национальный перечень перспективных проектов вошло 160 инициатив, но к запуску, по нашей оценке, готово меньше 20% из них. Что сдерживает российский рынок инфраструктурных проектов? Можно ли преодолеть эти ограничения? И как ускорить рост числа запущенных проектов?

Рынок после запуска перспективных проектов

Наша нынешняя оценка готовности проектов национального перечня к запуску довольно консервативна, но мы включили в него те проекты, у которых, на наш взгляд, есть шанс на доработку в ближайшие три года. Как изменится рынок инвестиций в инфраструктуру при разных вариантах запуска проектов национального перечня?

Мы рассмотрели три сценария реализации проектов перечня и совместили их с информацией о современном состоянии рынка инвестиций в инфраструктуру (подробнее см. [«Концессии в России: крупные проекты формируют рынок»](#)).

Наш консервативный прогноз предполагает запуск на горизонте трех лет лишь тех проектов, потенциал которых мы оцениваем на «5» и которые относятся к концессиям или государственно-частному партнерству (подробнее см. [«Национальный перечень проектов – «срез» инфраструктурного рынка»](#)). Базовый учитывал вдобавок к этому проекты, оцененные нами на «4». А третий – оптимистичный – предполагал, что будут реализованы абсолютно все проекты, попавшие в перечень.

По нашей оценке, реализация наиболее перспективных проектов из перечня по консервативному сценарию позволит увеличить нынешний объем концессионного и ГЧП-рынка лишь на 131,6 млрд руб., или на 9,2%. Это существенно меньше, чем среднегодовые объемы концессионных соглашений за последние три года – порядка 330 млрд руб. (здесь и далее проекты перечня сопоставлены со статистикой по концессиям, так как эти соглашения на рынке доминируют и отражают его состояние). Мы полагаем, что основная часть проектов перечня, оцененных на «5», запустится уже в ближайший год, но велика вероятность, что по итогам 2019 года объем подписанных концессий существенно сократится по сравнению с 2018-м и может стать даже меньше, чем в 2017 году.

Запуск проектов по базовому сценарию увеличит объем нынешнего рынка концессий и ГЧП на 1,2 трлн руб., или почти на 84%. Объем концессионного рынка (проектов дороже 100 млн руб.) превысит в этом случае 2,6 трлн руб. Причем рост произойдет в основном за счет проектов федерального уровня в транспортной сфере (автодорожной, аэропортовой и железнодорожной). Из-за большого объема инвестиций и часто политической составляющей эти проекты могут быть приостановлены, даже если формально готовы к запуску. Это объясняется в том числе нерешительностью властей и потенциальных инвесторов.

И, наконец, оптимистичный сценарий запуска проектов предполагает, по нашим расчетам, рост рынка на 3,9 трлн руб., или более чем в 3,5 раза, – то есть его объем превысит 5,3 трлн руб. Скачок

здесь происходит уже за счет усиления роли не только федеральных, но и региональных проектов. Причем не только в транспортной инфраструктуре, но и в социальной, число проектов в которой может вырасти более, чем вдвое (с 58 до 132), а их объем — в четыре раза, с нынешних 53 млрд руб. до 210 млрд руб. (см. рисунок 23).

Впрочем, вероятность, что развитие пойдет по оптимистичному пути, заметно ниже, чем по базовому и консервативному сценариям, из-за целого ряда ограничений: непроработанности самих проектов, неопытности почти половины регионов и некоторых ФОИВов, отсутствия локальных инвесторов, кризиса в строительной отрасли и прочих причин, речь о которых пойдет ниже.

Рисунок 23. Как может измениться рынок концессий и ГЧП после запуска проектов из национального перечня?*



* Данные об объеме рынка концессий и ГЧП на конец 2018 года отражают лишь концессионные проекты, которых подавляющее большинство. В прогнозе учтены все формы реализации проектов — в том числе и те, где пока есть неопределенность. Но концессии и в этом случае преобладают.

Источник: данные органов власти, СМИ, расчеты, анализ и прогноз InfraONE Research

Опыт регионов: нужно ли стимулировать концессии и ГЧП?

У российских регионов индекс развития инфраструктуры имеет достаточно широкий разброс значений: одни сильно отстают по ее количеству и качеству, другие, наоборот, развиваются быстрыми темпами. Похожая ситуация складывается и с проектами на принципах государственно-частного партнерства: опыт в реализации подобных проектов есть не у всех, а значит, перспективы по их запуску в ближайшие годы тоже очень разные (см. «Инфраструктурные проекты и регионы: куда идут деньги?»).

По сути, в инфраструктурной отрасли в целом перевес на стороне политики выравнивания. То есть, с одной стороны, власти страны часто уделяют особое внимание отдельным территориям: Арктике, Дальнему Востоку, Кавказу, Крыму, — и в целом стремятся к приоритезации в таких документах, как стратегия пространственного развития России. С другой — государственные финансы сконцентрированы на федеральном уровне. А в той же стратегии пространственного развития России количество приоритетных территорий настолько велико, что нет смысла их выделять (свыше 170-ти только прямо перечисленных в документе, без учета тех, что могут дополнительно выбрать регионы).

Складывается парадоксальная ситуация: у богатых и инвестиционно привлекательных регионов больше шансов привлечь внебюджетные инвестиции, но часто они могут себе позволить провести госзакупки и реализовать проекты за собственный счет; регионы-аутсайдеры не могут привлечь инвесторов и одновременно острее в них нуждаются, так как бюджетных средств на запуск проектов у них нет. Означает ли это, что государство должно целенаправленно стимулировать заключение концессий и ГЧП-соглашений?

На наш взгляд, это уместно только в определенной степени. Повысить привлекательность регионов для частных инвесторов можно, применяя системный подход к стратегическому развитию территорий и, в частности, к реализации масштабных инфраструктурных инициатив вроде комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и нацпроектов. Подобный подход предполагает снижение зависимости инфраструктурного и в целом стратегического планирования от электорального цикла, стимулирование подготовки проектов и устранение их нехватки, повышение прозрачности отбора проектов, претендующих на господдержку, и укрепление уверенности инвесторов в долгосрочных инструментах.

Впрочем, есть и альтернативный вариант: например, в Австралии регионы более самостоятельны финансово и независимы в принятии решений, потому формируют и реализуют свои инвестиционные планы так, как считают нужным (подробнее см. «[Австралийская самостоятельность](#)»).

Подробнее об инфраструктурном индексе российских регионов читайте в аналитическом обзоре «[Инфраструктура России: индекс развития](#)».



Подробнее о проблемах стратегического планирования в части инфраструктурного развития России читайте в аналитическом обзоре «[Комплексный план: деньги, ограничения, перспективы](#)».



Австралийская самостоятельность

У австралийских штатов широкие полномочия в вопросах стратегического планирования. Это касается и инфраструктурного развития.

Федеральный Infrastructure Australia отвечает за наиболее масштабные проекты и определяет общие векторы инфраструктурного развития в Australian Infrastructure Plan, который разрабатывается на 15 лет. А в штатах инфраструктурные проекты курируют региональные органы, такие как Infrastructure NSW (New South Wales), Department of State Development, Manufacturing, Infrastructure and Planning (Queensland), Infrastructure SA (South Australia) и другие. Они составляют пайплайны приоритетных региональных проектов и создают инфраструктурные фонды для их финансирования.

Так, например, в пайплайне Infrastructure NSW, созданной в 2011 году, насчитывается 90 проектов стоимостью от \$50 млн, находящихся на разных фазах реализации. Управлением проектами, которые уже перешли от стадии планирования и согласования, занимается Projects NSW – подразделение Infrastructure NSW, созданное в 2015 году. Среди первых проектов Projects NSW – строительство центра коррекции для лиц, совершивших преступления. Центр стоимостью \$20 млн строится в рамках государственно-частного партнерства правительства штата и консорциума NorthernPathways и будет закончен в 2020 году.

Национальное правительство в Австралии оказывается «дирижером» инфраструктурного развития и берет на себя проекты странового значения, а штаты остаются самостоятельными в выборе инициатив, которые они хотят реализовать. Выравнивание их положения в вопросах инфраструктурной политики и использования государственно-частного партнерства – неактуальная задача.

Британская централизованность

Ситуация в Великобритании – обратная. Полномочия по разработке инфраструктурной политики здесь переданы на национальный уровень. Ответственным за нее является Infrastructure and Projects Authority (IPA), орган, отчетывающийся напрямую перед Кабинетом министров и Казначейством Ее Величества.

IPA курирует самые крупные и высокорисковые проекты на протяжении их жизненного цикла. Она же контролирует разработку и исполнение стратегии развития инфраструктуры на 30 лет и четырехлетние пайплайны приоритетных проектов.

Эта организация утвердила специальную модель пяти ступеней, которая позволяет проверить проекты на соответствие инфраструктурной стратегии страны. Однако в рамках этой модели региональные проекты оказываются неконкурентоспособными по сравнению с более крупными и не могут претендовать на национальную поддержку. Последняя им требуется ввиду меньшей самостоятельности региональных властей в выборе проектов для реализации.

Все это приводит к дисбалансу распределения финансирования между центром и периферией, который можно устранить, например, с помощью целенаправленной политики правительства.

Госзакупки — дороже, но проще?

Комплексный план открыл финансовое «окно возможностей» для регионов. До 2024 года на проекты плана планируют потратить 6,35 трлн руб. Уже в первые полгода после его утверждения обнаружилось: многие регионы решили, что получить федеральный трансферт на реализацию проекта теперь доступнее и проще, чем привлечь частных инвесторов в рамках государственно-частного партнерства.

Впрочем, согласно планам властей, больше половины инвестиций в комплексный план внебюджетные, а остального всем желающим просто не хватит. На наш взгляд, на фоне масштабной кампании по развитию инфраструктуры растет риск того, что в следующие год-два регионы будут стоять в очереди за федеральной поддержкой, а запуск собственных проектов отложат в надежде на субсидии.

Постановлением правительства установлены правила выделения регионам трансфертов на строительство участков коридора Европа – Западный Китай. Средства предоставляются только на проекты, реализуемые в рамках 115-ФЗ. Федерация готова софинансировать до 100% расходов региона, при этом собственно капитальный грант из федерального бюджета не может превышать 75% от средств на строительство дороги, а частный партнер должен вложить на этапе строительства не менее 15%.

Риск недополучить внебюджетные средства есть и в других документах. Например, по ФЦП по развитию Крыма и Севастополя до 2022 года за четыре следующих года в инфраструктуру территории будет вложено свыше 387 млрд руб. федеральных средств. Еще 13,5 млрд руб. будет профинансировано из региональных бюджетов, внебюджетные источники привлекаться не будут. Это означает, что региональные власти будут искать способы в полной мере освоить выделенные средства, а времени и мотивации привлечь инвесторов может просто не остаться.

Снизить этот риск может, например, установление таких условий получения субсидий или иных трансфертов регионами, по которым часть средств на софинансирование расходных обязательств субъектов будет направляться на реализацию проектов в рамках

115-ФЗ, 224-ФЗ или иных форматов ГЧП, предполагающих привлечение соинвестиций. Похожие правила уже установлены в отношении региональных проектов строительства коридора Европа – Западный Китай из комплексного плана и, на наш взгляд, могут быть применены к другим проектам.

Недоступность информации тормозит развитие

Инвесторам, желающим войти в проект, приходится сталкиваться с тем, что региональные порталы не всегда содержат детальную и обновляющуюся информацию по планируемым проектам – к примеру, этими планами готовы делиться менее трети субъектов федерации (подробнее см. [«Информационный шум» в регионах](#)).

Подобное положение дел затрудняет работу не только частной, но и публичной стороны – формирующиеся в отсутствие такой информации и статистики планы и стратегии могут изначально содержать ошибки и быть неэффективны. В итоге из-за этого различия в развитии регионов могут не сглаживаться, а усиливаться.

Не лучше обстоят дела с информацией на федеральном уровне – например, в России по-прежнему отсутствует единая открытая база проектов концессий и ГЧП, содержащая исчерпывающие данные по реализуемым в регионах, муниципалитетах и на уровне всей страны проектам. У существующих баз имеются заметные различия как по количеству, так и объему проектов, иногда достигающие до 15-20% друг от друга – притом что критерии попадания в эти базы, как правило, одинаковы.

Помочь решению этой проблемы мог бы запуск портала, аналогичного portalу госзакупок или единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС), где бы аккумулировались, хранились и публиковались данные по всем запущенным и готовящимся проектам и объявленным конкурсам, с возможностью фильтрации и выгрузки информации в общепотребимых форматах.

Однако несмотря на то, что такой ресурс был бы полезен всему рынку и представителям всех уровней власти, мы полагаем, что в ближайшее время он не появится, так как вопрос даже не стоит на повестке профильных ведомств.

Инвесторы в ожидании обратной связи: опыт Великобритании

В России нет открытых ресурсов для обратной связи с инвесторами, чтобы те могли предлагать свои проекты, а потом следить за тем, насколько они интересны публичной стороне. Это могло бы облегчить попадание частных инициатив в местные и федеральные планы инфраструктурного развития.

В Англии и Уэльсе, например, есть портал национального планирования инфраструктуры (National Infrastructure Planning), куда инвесторы могут подать заявку о проекте. Ее рассмотрит специальное ведомство – инспекция по планированию – и если там проект действительно сочтут важным, он будет отнесен к национально значимым. Сферы, по которым на портале принимают заявки: энергетика, транспорт, водоснабжение, водоотведение, отходы и коммерция. Жители или другие заинтересованные стороны в случае необходимости могут связаться с авторами проекта и повлиять на его месторасположение, дизайн и другие детали, что не только позволяет оповещать их о готовящихся проектах, но и также минимизировать публичные риски.

Можно ли вывести проработку проектов на новый уровень?

Анализ проектов из национального перечня показал, что менее чем у четверти из них готова вся необходимая документация. У большей части проектов, даже с многолетней историей проработки и обсуждения на уровне властей, не сформирован нужный пакет документов, объекты или земли не готовы к передаче из государственной собственности, не подготовлена финансовая модель (подробнее см. «[Сколько проектов готово к запуску?](#)») либо бумаги составлены некачественно. Особенно часто эта ситуация встречается на региональном уровне.

Такое состояние проектов значительно снижает их шансы на запуск, а значит, тормозит развитие инвестиционного инфраструктурного рынка.

Почему в России мало готовых качественных проектов? Их сдерживают три основных ограничения: дефицит у регионов опыта работы с инструментами ГЧП, недостаток мотивации для организации посевной проектной стадии и средств на ее финансирование.

Без пула специалистов по решению земельных, финансовых, юридических и других вопросов структурировать проект и подготовить необходимую документацию на стадии бизнес-идеи невозможно. В таком случае региональные власти должны нанять внешних экспертов или подготовить собственные кадры. И то, и другое дорого для бюджетов субъектов. Отсутствие мотивации, на наш взгляд, отчасти следствие первых двух ограничений, а отчасти связано с тем, что участники процесса управления проектами в регионах не понимают преимущества различных типов проектного финансирования перед госзакупками.

Российский инфраструктурный рынок не единственный, который сталкивается

Зачастую регионы предпочитают дожидаться инвесторов, интересующихся их объектами, до начала проработки проекта. Так, в отсутствие навыков, опыта и средств на структурирование проектов появляется возможность переложить затраты и риски посевной стадии на частного партнера. Впрочем, успешным такой подход бывает достаточно редко – только если объект действительно привлекателен, а хороший трафик очевиден.

с недостатком средств и компетенций для качественной проработки проектов в начальной стадии. По данным института Global Infrastructure Hub, в среднем мировые затраты на подготовку инфраструктурных проектов составляют 5-12% от общих инвестиционных потребностей.

Такие расходы не всегда могут позволить себе власти как во многих развитых, так и в развивающихся странах. Для решения этого вопроса создаются фонды и институты развития, которые комплексно работают над «упаковкой» проектов на посевной стадии, финансируют их проработку и ведут техническое сопровождение.

В основном фонды создаются при национальных центрах государственно-частного партнерства, подчиняющихся министерствам финансов, или при национальных агентствах, получивших мандат на предпроектную подготовку.

В России таких организаций практически нет. Только около пяти структур близки рынку инфраструктурных проектов и могли бы вкладываться в посевную стадию: Фонд содействия реформированию ЖКХ, Фонд технического содействия, Фонд посевных инвестиций, «ВЭБ Инфраструктура». Однако в действительности ни для одного из них финансирование проработки и структурирования проектов не является приоритетным направлением работы. Российский транспортный инфраструктурный фонд все еще находится в стадии формирования.

Создание государственных фондов и организаций развития, специализирующихся на подготовке проектов, и стимулирование появления таких же частных структур, на наш взгляд, могло бы значительно улучшить ситуацию с дефицитом проработанных инфраструктурных проектов.

Опыт разработки проектов Индонезии и Филиппин

В Индонезии проработку инфраструктурных проектов курирует министерство финансов, однако финансируют предпроектную подготовку в части разработки технико-экономических обоснований и консультирования до финансового закрытия центр развития проектов ГЧП (PPP Project Development Facility) и региональный фонд развития инфраструктурных проектов (Regional Infrastructure Development Fund Project Development Facility), созданный сроком на 9 лет с объемом \$3 млн. Фонд профинансирован целевым грантом швейцарского правительства и Всемирного банка и специализируется на поиске и подготовке проектов.

У Филиппин разработкой проектов на посевной стадии занимается национальный центр ГЧП. Он создал возобновляемый фонд мониторинга и развития проектов (Project Development and Monitoring Facility). Размер фонда составляет \$102 млн. Он финансируется правительством Филиппин и Азиатским банком развития (ADB). Для проектов регионального уровня министерство финансов создало фонд технической и финансовой поддержки (Project Technical Assistance and Contingency Fund), который инвестирует в подготовку технико-экономических обоснований, инженерные работы и прочие работы для реализации проекта.

Кто будет управлять проектами?

Недостаток компетенций характерен не только для претендентов на проекты, но и для курирующих их органов власти. В отраслевом разрезе эта проблема более актуальна для ведомств, которые реже сталкиваются с форматом государственно-частного партнерства. То есть в конечном итоге для всех, не занимающихся транспортной инфраструктурой. Часто на региональном уровне в число более «подготовленных» ведомств также входят органы здравоохранения и образования.

В территориальном разрезе дефицит квалификации в большей мере свойственен региональным органам власти. Предполагается, что выявлением, подготовкой, структурированием проектов, привлечением инвесторов и их сопровождением в субъектах занимаются специализированные организации по привлечению инвестиций (корпорации развития, агентства инвестиционного развития, центры развития бизнеса), а в некоторых случаях – сами органы власти региона. Но их сотрудники часто не имеют навыков управления проектами «под ключ» и, в частности, испытывают трудности с выбором инструментов проектного финансирования. В ряде случаев разделение полномочий между регионами и корпорациями развития в части управления проектами может быть «размытым», и тогда их сотрудники работают изолированно друг от друга.

Восполнить пробелы в квалификации менеджеров проектов на федеральном и региональном уровне могут обучающие программы – краткосрочные курсы, программы подготовки кадров или повышения квалификации, аналогичные тем, что организуются вузами для госслужащих. В зарубежной практике инициатором появления таких обучающих программ часто становится государство. Оно также может стимулировать подобную активность у мейджоров, которые заинтересованы в обмене опытом, росте и развитии рынка.

Академия проектного управления в Великобритании

В 2011 году правительство Великобритании учредило Major Projects Authority (MPA), которое впоследствии стало Infrastructure and Projects Authority (IPA). С целью обучения высокопоставленных должностных лиц эффективно руководить крупными проектами IPA начала сотрудничать с Oxford Saïd Business School и открыла совместную программу Major Projects Leadership Academy (MPLA).

Программа делится на модули и содержит мастер-классы, задания, обзоры проектов. Половину времени слушателей знакомят собственно с управлением проектами, оставшуюся часть – с техническими тонкостями реализации проектов и их коммерческими возможностями. Программа длится не менее полутора лет, а к участию в ней приглашаются проектные и операционные директора проектов правительственного перечня.

Программа разработана так, что участники минимально отвлекаются от своих реальных проектов, благодаря чему процесс обучения и работа дополняют друг друга. MPLA также проводит мероприятия для выпускников (их на сегодняшний день свыше 300) для обмена опытом и налаживания контактов, а также семинары для госслужащих.

Строители и инфраструктура

Ограничителем для реализации крупных инфраструктурных проектов могут быть и проблемы строительного рынка. Последние несколько лет рынок сжимался, и, вероятнее всего, эта тенденция сохранится в ближайшие годы. Предпосылки к этому остаются – компании по-прежнему не могут рассчитывать загрузку на несколько лет вперед, неритмичность госфинансирования сохраняется, а банковское кредитование для многих компаний слишком дорогое, поскольку финансовые учреждения не видят гарантий возврата средств.

Рисунок 24. Динамика объема строительных работ* в рублевом и долларовом эквиваленте



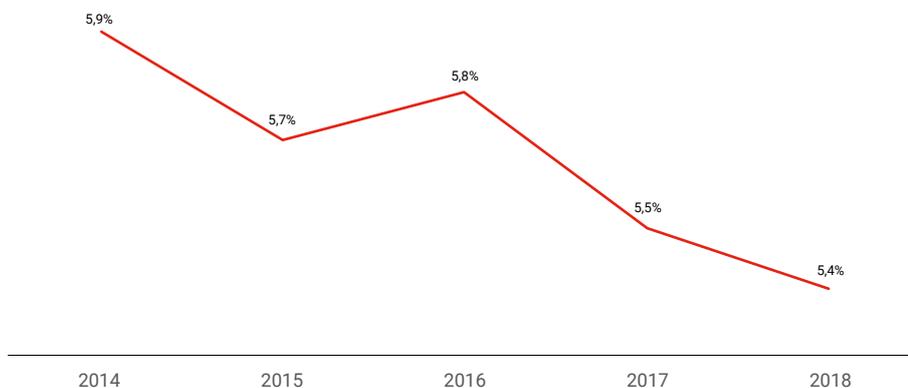
* Объем учитывает показатели по работам, выполненным хозяйственным способом.

** По средневзвешенному годовому курсу доллара США.

Источник: данные Росстата, анализ и расчеты InfraONE Research

Все это приводит к тому, что многие даже крупные компании заканчивают год с убытком либо на грани прибыльности. Например, согласно нашему прошлогоднему исследованию, 170 крупнейших строительных компаний страны показали общее сальдо прибыли от чистой выручки в размере 0,8%, тогда как в других странах этот показатель заметно выше – например, для 204 крупнейших строительных компаний Японии он составляет 4,5%, а для 426 компаний Великобритании – 3,4%.

Рисунок 25. Динамика добавленной стоимости, созданной строительными компаниями России, % ВВП



Источник: данные Росстата, анализ InfraONE Research

Как следствие, число квалифицированных игроков, способных выжить, с каждым годом снижается. Между тем, по данным Росстата за 2018 год, общее число строительных компаний, напротив, увеличилось на 3% (до 280 тыс. компаний) по сравнению с прошлым годом, причем в самом крупном сегмента (не относящемся к среднему и малому предпринимательству) случился наиболее заметный рост – с 9,5 тыс. до 17 тыс. организаций. Также Росстат зафиксировал рост объемов рынка на 12% (в фактических ценах), до 8,4 трлн руб. (по нашим расчетам, в долларовом эквиваленте подъем менее значителен – 3,4%). В сопоставимых ценах, по данным Росстата, годовой оборот отрасли вырос на 5,3% к итогу 2017-го.

Мы полагаем, что подобные всплески связаны не столько с реальной ситуацией на рынке, сколько, вероятнее всего, с особенностями методики подсчета Росстата либо с очередными ее преобразованиями.

Реального роста активности компаний, по нашему мнению, пока нет, а на решение проблем строительного сектора, на наш взгляд, может уйти как минимум несколько лет. В нынешних условиях локальным выходом мы видим, например, более частое использование компаниями ЕРСМ-контрактов, которые гарантируют им стабильную загрузку, снижают финансовые и юридические риски для исполнителей, а также риски срыва сроков. Одновременно такие договоры предполагают более проактивную позицию при реализации проектов.

Подробнее об этом и других проблемах строительного рынка читайте в аналитическом обзоре «Инвестиции в инфраструктуру. Строительство».



ЕРСМ-контракт связывает север и юг Роттердама

Blankenburg connection – проект по инфраструктурному развитию Роттердама (Нидерланды). Он предполагает строительство новой автомагистрали, состоящей из серии объектов, в том числе участков автодороги длиной 4 км, 510-метрового наземного тоннеля, путепровода через автодорогу и железнодорожные пути, плотины, а также почти километровой подводного тоннеля.

Для страны это третий масштабный транспортный проект, который связывает северную и южную части города. Первые два включают строительство автомобильного моста Van Brienenoord и туннеля Venelux в 1960-х годах.

Для реализации проекта выбран формат ЕРСМ-контракта. По нему консорциум компаний Masquarie Capital (70%), Ballast Nedam (15%) и DEME (15%) должен спроектировать и построить комплекс объектов и обслуживать его на протяжении 20 лет. Masquarie Capital – австралийская инвестиционная компания, Ballast Nedam – голландская строительная компания, а DEME (Dredging, Environmental and Marine Engineering) – международная группа компаний, специализирующихся на работе с водной инфраструктурой (дноуглублении, мелиорации, строительстве гидротехнических сооружений и других направлениях).

Контракт с Rijkswaterstaat (орган, подведомственный министерству инфраструктуры и управления водными ресурсами Нидерландов) подписали в декабре 2017 года, а в октябре 2018 года прошло финансовое закрытие. Инвестиции составили €1 млрд, из них €660 млн – заемные средства, половину которых предоставил European Investment Bank в рамках European Fund for Strategic Investments.

Строительство начато в 2018 году и продлится 5,5 лет. Планируется, что трасса будет открыта в 2024 году.

Инструменты проектного финансирования: как стимулировать инвестиции?

В этом разделе мы привели наиболее интересные и распространенные инструменты и форматы проектного финансирования в инфраструктуре – в основном применительно к концессиям и ГЧП. В раздел вошли и те практики, которые могут использоваться в инфраструктурных сделках, но до сих пор «пылятся на полке» или точечно применяются в корпоративном секторе. Также мы рассмотрели некоторые инструменты, характерные для проектного финансирования за рубежом, но в России до сих пор являющиеся лишь предметом дискуссий.

Практика использования разных механизмов и форм проектного финансирования на российском инфраструктурном рынке расширяется, но многие подобные инструменты остаются маловостребованными и не понятными как государством, так и бизнесом. Это существенно ограничивает поток проектов.

Для инвестиций в инфраструктуру, по нашей оценке, доступно порядка 2,2-2,7 трлн руб. Эти деньги способны закрыть минимальную дополнительную потребность отрасли в инвестициях (2,6 трлн руб.). Тем не менее, из-за недостатка проектов на рынке публичная инфраструктура страны получает совсем небольшую долю от возможных частных инвестиций. А вложения государства в отрасль до сих пор были направлены в основном на поддержание имеющихся мощностей.

Часто на законодательном уровне ограничений по применению сложных финансовых инструментов нет, но опыт их использования отсутствует как у финансирующих институтов, так и у авторов проектов. Это приводит к тому, что средства привлекают в проект в основном за счет традиционных кредитов. Но многие проекты для экономической устойчивости требуют более сложных конструкций внутри своей финансовой схемы. Это позволяет распределить риски между финансирующими организациями, снизить стоимость денег и повысить привлекательность проекта для частных игроков.

Сдерживающие факторы, перечисленные в этой главе ранее, приводят к тому, что, хотя деньги в финансовой системе страны есть, они не достигают реальных инфраструктурных строек. По нашей оценке, наиболее эффективными и реально применимыми для реализации и запуска инфраструктурных проектов национального перечня могут быть приведенные в таблице 6 инструменты проектного финансирования.

Хоть распространенность традиционного кредитования в российском финансировании инфраструктуры, по нашему мнению, и будет доминировать на рынке в перспективе как минимум ближайших трех лет, на наш взгляд, у концессионных облигаций есть шанс увеличить рыночный объем в более, чем три раза. Возможно, часть этого потенциала придется на бумаги, выпущенные СОПФ, которые не менее привлекательны, но до сих пор не поняты инвесторами.

Мы также ожидаем, что в течение двух-трех лет зеленые облигации будут законодательно закреплены и выделены в отдельный сектор на финансовом рынке. Возможный объем выпусков в первые годы существования инструмента, по нашей оценке, может достигнуть 140-160 млрд руб.

Также мы полагаем, что существенно вырасти может рынок синдицированного кредитования. При этом в таких займах могут участвовать международные инвесторы, наднациональные и местные банки развития. Их вложения в инфраструктуру с помощью этого инструмента могут составить более 1/3 от доступных для нее средств.

Таблица 6. Проектное финансирование в инфраструктуре: как привлечь средства в проект?

Инструмент	Примерные условия	Преимущества и ограничения	Практика использования в России
ДОЛГОВОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ			
Кредит	Максимальный срок до 15 лет. Ключевая ставка ЦБ + 2,5-3% (госбанки) Ключевая ставка ЦБ + 5-7% (частные банки и госбанки 2-го круга)	<ul style="list-style-type: none"> + Доступны наибольшие объемы. – Банковские резервы могут достигать 100% под кредитование СПК. + Концессии, а с 19 октября 2018 года ГЧП проекты и госзакупки – исключение (резервы – менее 20%). – Ограничение по лимиту риска на одного заемщика. 	Стандартный и наиболее регламентированный инструмент финансирования. Могут быть сложности с привлечением займа под проектное финансирование, так как обычно кредитование имеет более короткий срок, чем необходимо для долгосрочных инфраструктурных проектов. <i>Пока у ЦБ нет четкого регулирования для «длинных» кредитов (для инфраструктурных проектов). В России долгосрочными кредитами считаются все займы со сроком от года, но преференций они не получают. В рамках проектного финансирования долгосрочным считается кредит на срок больше пяти-семи лет, и, как правило, в мире существует более глубокая система классификации займов.</i>
Синдицированный кредит (как правило, \$10 млн и более)	Срок – 3-5 лет у частных банков. До 10-12 лет у крупных госбанков и институтов развития. Ключевая ставка ЦБ + 2,5-3% (госбанки) Ключевая ставка ЦБ + 4-5% (частные банки и госбанки 2-го круга) LIBOR/EURIBOR + ~1-4,5% (синдикаты в валюте с участием иностранных банков)	<ul style="list-style-type: none"> + Нет ограничения по объему кредита (без нарушения лимита на одного заемщика), при этом риски распределяются между всеми участниками синдиката. + Сокращаются транзакционные издержки (по комиссиям/косвенным платежам). + Предоставляется траншами, что отвечает ритму инвестиций при инфраструктурном строительстве. – Снижается гибкость по изменению параметров кредита из-за большого количества участников. – Недостаток практики применения инструмента в инфраструктуре и опытных игроков на рынке. 	В России по итогу 2018 года топ-30 банков выдал синдицированные кредиты на \$9,42 млрд. крупным промышленным предприятиям и холдингам. Инфраструктурных компаний среди них не было. <i>Один из крупнейших синдицированных кредитов в России – 52 млрд руб. (почти \$1,6 млрд по средневзвешенному курсу за 2012 год) – привлекли на строительство центрального участка автодороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге. Проект структурирован по региональному закону о ГЧП и стоил 128 млрд руб., из них 51 млрд руб. составили бюджетные средства, 52 млрд руб. – синдицированный кредит. В рамках пула финансовых инвесторов ВЭБ предоставил 25 млрд руб., ЕАБР – 10 млрд руб., а «ВТБ Капитал» и Газпромбанк – по 8,5 млрд руб.</i> <i>ЕБРР создал под проект резервный фонд на €200 млн (8 млрд руб.), который предназначался для непредвиденных расходов. Такая «подушка безопасности» позволяла снизить финансовые риски в проекте.</i>
Концессионные облигации (аналог в мире – project bonds)	ИПЦ + 2,7-4%; Ключевая ставка ЦБ + 1-3%	<ul style="list-style-type: none"> + Формируют отдельный класс облигаций, автоматически попадают в котировальные листы высокого уровня на Московской бирже. + Доходность выше ОФЗ. + Потенциально интересны долгосрочным институциональным инвесторам (пенсионные фонды и страховые компании). – Не являются ликвидными в каждый конкретный момент времени. 	Выпусков в обращении по-прежнему недостаточно. С этими бумагами умеют работать пока только несколько групп игроков на рынке. На 1 января 2019 года в обращении находилось 29 выпусков концессионных облигаций на сумму 87 млрд руб. За год рынок вырос на 11,3%. Для России пока типичны связанные (клубные) выпуски облигаций. Рыночных бумаг пока недостаточно. Доходность по многим выпускам в обращении определяется общей стратегией организатора: какую назначат, такая и будет. То есть инструмент работает как способ вывода дохода из проекта (ставки достигают 12-16%). Опыт дефолтов минимален, что может осложнить рейтингование.
Облигации СОПФ	Вероятно, будут похожи на условия концессионных облигаций.	<ul style="list-style-type: none"> + Формируют отдельный класс облигаций, автоматически попадают в котировальные листы высокого уровня на Московской бирже. + Привлекательны для институциональных инвесторов. + Могут быть выпущены как на этапе стройки, так и на эксплуатационной стадии. 	Ни одного выпуска облигаций СОПФ пока нет. Практика применения инструмента не сложилась за четыре года его существования в России. <i>Центральный банк зарегистрировал программу облигаций «СОПФ Фабрика проектного финансирования» в объеме до 294 млрд руб. с максимальным сроком погашения до середины 2040 года при максимальном сроке размещения – 20 лет.</i>

Инструмент	Примерные условия	Преимущества и ограничения	Практика использования в России
Остальные облигации, обеспеченные будущими потоками от проекта (asset backed securitization, future-flow securitization)	Возможна привязка к ключевой ставке и ИПЦ + маржа в зависимости от того, к чему именно привязана бумага (например, к трафику, офтейкам и т.п.)	<ul style="list-style-type: none"> + Привлекательны для НПФов, но при наличии у облигации высокого рейтинга. + Могут обладать более высокой, чем у корпоративных бумаг, доходностью. 	<p>В мировой практике у таких бумаг традиционно высокий рейтинг. Часто эти бонды выпускают для привлечения зарубежного финансирования.</p> <p>В России практика применения еще не сложилась.</p> <p>Бумаги могут выпускаться под проекты, у которых есть активы (браунфилды), а также на этапе эксплуатации, реже на новые проекты (гринфилды).</p> <p><i>В середине 2017 года «ТМХ-Сервис» инициировал выпуск облигаций, обеспеченные залогом выплат РЖД по 40-летнему контракту на сервисное обслуживание локомотивов.</i></p> <p><i>Эмитентом выступила проектная компания «СФО Локосервис финанс». Размещение на 4,373 млрд руб. провели по открытой подписке. Инвесторы выкупили весь заявленный при размещении объем. Но полная сумма эмиссии, заявленная в проспекте – 9 млрд руб., то есть спустя какое-то время компания может выпустить еще облигации с аналогичными параметрами. Срок обращения бумаг – 10 лет, с купоном, который определяется по формуле ставка 10-летних ОФЗ+1%. Купон выплачивается один раз – в конце периода размещения вместе с номиналом.</i></p> <p><i>Облигации торгуются на третьем уровне листинга Московской биржи, но в отличие от бумаг Газпромбанка получили довольно высокий рейтинг – гИАА (Эксперт РА).</i></p> <p><i>Бумаги обеспечены платежами РЖД, кредитный рейтинг которой совпадает с суверенным рейтингом России, а иногда превышает его. Поэтому рейтинговые агентства оценивают такие облигации как высоконадежные и устойчивые.</i></p>
Зеленые облигации	ИПЦ+ 4,5%; ключевая ставка ЦБ + 1,5% Похожи на условия концессионных облигаций, но закладывают дополнительную доходность для инвестора.	<ul style="list-style-type: none"> – В России пока нет нормативной базы для выпуска зеленых облигаций. – Требуют дополнительных затрат на организацию и внешнюю оценку выпуска (аудит организациями, имеющими квалификацию именно в сфере зеленого финансирования) + Обеспечивают эмитенту дополнительные репутационные выгоды (в том числе среди кредиторов для дальнейших займов). + Доходность выше ОФЗ. 	<p>В международной практике такие облигации пользуются спросом у институциональных и глобальных инвесторов. Спрос на зеленые бонды в мире превышает предложение.</p> <p><i>В России на первый выпуск зеленых облигаций претендует эмиссия «Ресурсосбережения ХМАО» объемом 1,1 млрд руб., осуществленная в соответствии с Green Bond Principle ICMA. Это 13-летний выпуск с ежегодным купоном. Эмитент получил заключение третьей стороны – европейского рейтингового агентства, которое определило, что привлеченные средства будут использоваться в рамках принципов зеленых облигаций. Бумаги входят в первый уровень листинга на Московской бирже.</i></p> <p><i>Вместе с тем, есть более строгие процедуры признания облигаций зелеными (в частности, от Climate Bonds Initiative), которым этот выпуск не вполне соответствует – например, он не верифицирован уполномоченным на это агентством из специального списка.</i></p> <p><i>На наш взгляд, применение термина «зеленые облигации» к бумагам «Ресурсосбережение ХМАО» скорее отражает маркетинговые цели концессионера, который хотел привлечь внимание инвесторов к выпуску, нежели появление нового класса бондов в России.</i></p> <p><i>В середине мая 2019 года стало известно о размещении выпуска восьмилетних зеленых облигаций РЖД в евро на сумму € 500 млн. Госкомпания собирается вложить средства от этого выпуска в рефинансирование покупки «Ласточек», которые попадают в категорию транспортных средств чистых перевозок, что отвечает принципам финансирования green bonds. По словам представителей РЖД, европейские инвесторы выкупили 49% бумаг, российские – 26%, британские – 18%, азиатские – 6% и 1% пришелся на инвесторов из США. По институциональной структуре покупателей выпуска на фонды пришлось 46% выпуска, на банки – 37%, еще 3% – на частные банки, а 14% пришлось на другие типы инвесторов.</i></p>

Инструмент	Примерные условия	Преимущества и ограничения	Практика использования в России
Секьюритизация	Ключевая ставка ЦБ + 2-2,5%, либо ставка по ОФЗ+1%	<ul style="list-style-type: none"> + Возможность повторно привлечь деньги в проект за счет продажи предыдущих займов и обязательств. — Более высокий риск по сравнению с первичными займами. — Сложно структурировать заем, необходим опыт и квалифицированные игроки. 	<p><i>Первую на российском финансовом рынке секьюритизацию в инфраструктурном секторе организовал в декабре 2017 года Газпромбанк. Под пул кредитов, выданных на социальные ГЧП-проекты в регионах, банк выпустил семилетние облигации со ставкой купона 9%. Привлечь удалось 1,8 млрд руб., а изначально планировали 2,2 млрд руб.</i></p> <p><i>Так Газпромбанк рефинансировал кредиты, которые ранее выдал на шесть образовательных объектов, автомобильную дорогу в Санкт-Петербурге и 14 детских садов в Томской области (на стадии эксплуатации). Эмитент этих бумаг – специализированное общество (СФО) «Социальная инфраструктура 1».</i></p>
СМЕШАННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ			
Субординированный кредит	Срок – не менее 5 лет. Ключевая ставка ЦБ +5-10% (на практике до 17-25%) LIBOR + 6%	<ul style="list-style-type: none"> + Есть возможность увеличения «валового объема» акционерного финансирования. — Ограничивает возможности кредитования финансовых институтов из-за нормативов ЦБ. — В случае дефолта права кредиторов удовлетворяют во вторую очередь. — Ставка, выше, чем в традиционных кредитах (как плата за риск и возможность акционерного участия). + Процентная ставка не изменяется. 	<p>Мало практикуется, как и любое акционерное участие, прежде всего в связи с ограничениями по зачету при расчете нормативов ЦБ.</p>
АКЦИОНЕРНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ			
Equity	Ожидаемая доходность 13-18% и более в зависимости от типа инвестора.	<ul style="list-style-type: none"> — Чаще может участвовать только один из финансовых институтов, чтобы избежать конфликтов. — Финансовые институты чаще вступают в «клубные» проекты (проекты «родственных» компаний). + Могут участвовать профильные строительные компании, поставщики оборудования и операторы (в том числе иностранные компании). Такие игроки могут привнести в проект экспертизу. ± Крупные инвесторы стремятся играть активную роль. ± Разделение рисков с инициатором проекта в равной степени. Но в случае успеха доходность значительно выше. + Долговая нагрузка проектной компании ниже, если высок процент акционерного участия. + При росте капитализации проекта растет и стоимость доли. 	<p>Для инвестора в акционерный капитал не интересны проекты с доходностью (IRR) менее 10%.</p> <p>На российском рынке такой инструмент используется финансовыми инвесторами реже, чем за рубежом, поскольку большинство из них привыкли к кредитованию.</p>

Таблица 7. Потенциал инструментов проектного финансирования с учетом доступных для инфраструктуры средств на горизонте 2019-2021 годов, млрд руб.

Степень заинтересованности участника в использовании инструмента

Низкая  Высокая

Инструмент Участник рынка	Кредит	Синдицированный кредит	Концессионные облигации	Облигации СОПФ	Green Bonds	Облигации, обеспеченные будущими потоками от проекта	Секьюритизация	Содействие проекту (посевная стадия)	Смешанное (субординированный кредит) и акционерное финансирование
Наиболее активные игроки	Крупнейшие банки с госучастием	~600	~300					~5-10	Возможны дополнительные лимиты
	НПФ, которые уже инвестируют в инфраструктуру			100-110	~50				
	Частные банки	30-35	65-70					~1	Возможны дополнительные лимиты
	Госбанки 2-го круга, государственные и межгосударственные институты развития (исключая ВЭБ.РФ, АИВ, BRICS)	~30	60-65						
	Частные инвесторы, включая фонды и репатрированный капитал		40-45	70-80		10-15		~3	
	ВЭБ.РФ	~7	15-20		~7	5-7		~1-3	Возможно
	РФПИ								300-370
	Новый банк развития (BRICS)		70-80						
	Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (Asian Infrastructure Investment Bank, АИВ/АБИИ)		~150					~1-3	
	НПФ, которые готовятся выйти на инфраструктурный рынок			50-60		25-30			
Подрядчики								~25	
Страховые компании			85-90		40-45				
ИТОГО	667-672	700-730	305-340 (+7 по СОПФ)	130-147	Возможны секьюритизированные выпуски на этапе выхода проектов на стадию эксплуатации (что скорее всего произойдет за горизонтом 2021 года)	Возможно финансирование уже существующих кредитных продуктов. Объем потенциала может составить до 500-600 млрд руб.	11-20	В зависимости от заинтересованности участника рынка иметь конвертируемый долг в SPV.	325-395

Источники: данные ClimateBonds, FinamBonds, CBonds, расчеты InfraONE Research на основе данных компаний, регуляторов, отраслевых ассоциаций, опросов участников рынка

ГЛОССАРИЙ

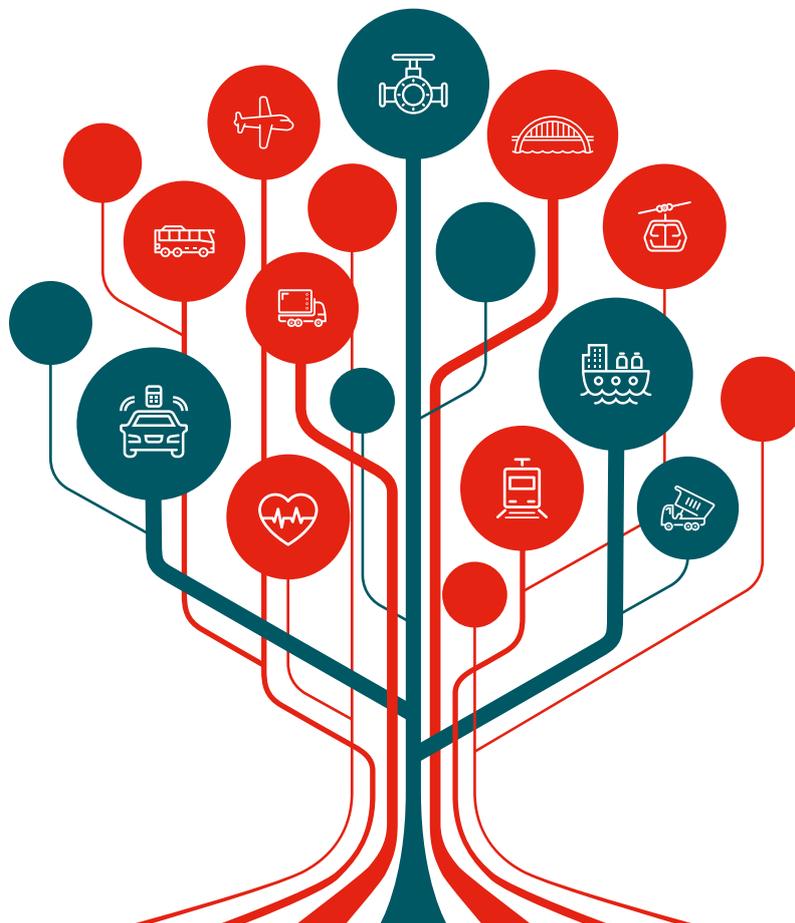
Asian Development Bank (ADB)	Азиатский банк развития
Brownfield/Браунфилд	Проект, создаваемый на основе уже имеющихся объектов
European Investment Bank (EIB)	Европейский инвестиционный банк
ЕPCM-контракт	Контракт на строительство объекта «под ключ», в который входят проектирование, поставки и управление строительством (Engineering, procurement, construction management)
Future flow securitization (FFS)	Секьюритизация активов под будущие потоки
Greenfield/Гринфилд	Проект, создаваемый «с нуля»
SPV/СПК	Специальная проектная компания (Special-Purpose Vehicle)
АСВГК	Автоматизированная система весогабаритного контроля
ВСМ	Высокоскоростная магистраль
ГЧП	Государственно-частное партнерство
ДИС	Долгосрочное инвестиционное соглашение
ЕАБР	Евразийский банк развития
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ИПЦ	Индекс потребительских цен
КЖЦ	Контракт жизненного цикла
МЧП	Муниципально-частное партнерство
ОФЗ	Облигации федерального займа
Офтейк-контракт	Проектная компания заключает договор с покупателем (офтейкером), по которому тот обязуется покупать весь объем произведенных ресурсов/услуг на протяжении определенного срока
ПЛК	Промышленно-логистический комплекс
ПСД	Проектно-сметная документация
РФПИ	Российский фонд прямых инвестиций
Секьюритизация	Привлечение финансирования путем выпуска ценных бумаг, обеспеченных активами, генерирующими стабильные денежные потоки (например, пул ипотечных кредитов)
СОПФ	Специализированное общество проектного финансирования
ТБО / ТКО	Твердые бытовые / коммунальные отходы
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
ТЭПК	Тувинская энергетическая промышленная корпорация
ЧКИ	Частная концессионная инициатива

ANALYTICAL REVIEW

NATIONAL INFRASTRUCTURE PROJECTS PIPELINE

Which infrastructure projects are ready to break
into the market in the coming years?

How to speed up these projects' launch
and avoid problems afterwards?



EXECUTIVE SUMMARY

ABSTRACT

The review has been prepared by the analytical subdivision of InfraONE and is intended to familiarize market participants and other persons concerned with the most pressing issues of the infrastructure investments.

Unless otherwise stated, all opinions, judgements and forecasts herein represent solely the opinion of InfraONE Research analysts' and should not be regarded as position of the investment company InfraONE operating units. This review cannot be regarded as complete analysis of any given industry sector, project or financial instrument and is relevant as of the publication date.

The authors will not be liable for the accuracy and timeliness of the data, judgements and forecasts. The review should not serve as the basis for taking any investment decisions, is not an advertisement or an offer, and is published for information purposes only.

The InfraONE analytical review 'National Infrastructure Projects Pipeline', prepared exclusively for XXIII St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF'2019), analyzes federal and regional authorities' plans of infrastructure facilities construction in the coming years, estimates the potential of projects' launches and defines major obstacles for their implementation. The electronic version of the review is available at InfraONE's website, and is also provided to partners and clients.

Moscow, June 2019

INFRAONE first
infrastructure
company

OASIS BC, 5, Koroviy Val
Moscow, Russia
119 049
Tel.: +7 495 231 3218
www.infraone.ru
research@infraone.ru



CONTENT

Summary	110
I. Russia’s infrastructure requirements and the project market	112
• National projects are counting on private investors	
• Concessions in Russia: Major projects are shaping the market	
II. National Infrastructure Projects Pipeline	118
• National Infrastructure Projects Pipeline is a snapshot of the infrastructure market	
• How we selected the infrastructure projects for the National Infrastructure Projects Pipeline	
• The market after the launch of perspective projects	
III. Project Market Constraints and Incentives	129
• Project Finance: How to Stimulate Investment?	
Glossary	133

FIGURES

1. Distribution of public and private investments in the comprehensive plan and national projects (p. 113)
2. Infrastructure investment trends and infrastructural needs in Russia (p. 114)
3. Scenarios of comprehensive plan projects financing (p. 115)
4. Concessions' distribution over types of infrastructure (p. 116)
5. Distribution of concessions by the level of the concession grantor and types of infrastructure (p. 116)
6. Concentration of the investment volume and number of projects depending on their value (p. 118)
7. State of PPP market after the launch of national pipeline projects (p. 130)

TABLES

1. Pipeline of pre-selected PPP Infrastructure Projects worth over RUB 1 billion (p. 120)
2. The project finance instruments' potential considering the funds available for infrastructure over 2019-2021 (p. 132)

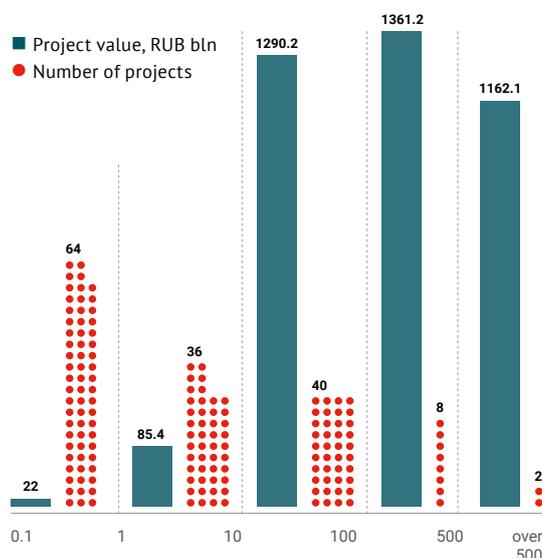
SUMMARY

The problem of the lack of ready-to-launch and well-structured projects in the infrastructure investment market is becoming more acute every year. So far, it has been impossible to overcome, despite the authorities wishing to develop infrastructure at an accelerated pace in the next six years. Besides, it is precisely this factor that hinders the ambitious plans.

Nevertheless, a significant number of projects in different public-private partnership formats have been discussed and developed for years, while others are ready for launch despite appearing not long ago. Out of the total number of such initiatives, we have identified 160 projects which, in our opinion, have a higher chance to be launched in the next three years. They comprise the National Infrastructure Projects Pipeline

- The total investment in 160 projects in the list is RUB 4 trillion. RUB 3.98 trillion, i. e., 99.5% will be spent on projects over RUB 1 billion, out of which about 10 projects (each costing over RUB 100 billion) will account for RUB 2.5 trillion (or 63% of the entire pipeline cost) of investments (more exact statistics is impossible because of the uncertainty over the Europe – Western China corridor sections – for more details, please, refer to project's passport). We do not expect that all these megaprojects would be able to be launched in the next three years. Most likely, the authorities will choose three or four of them, as all the initiatives will require the state budget participation.
- The segment of projects valued at RUB 10 billion – 100 billion includes 40 projects with a total investment of RUB 1.29 trillion. In our view, these projects will be the most attractive for financial investors, as the project volume in this case more frequently provides return on investment within a reasonable time.
- Less than a quarter of the projects in the national pipeline – only 18.1% – are ready for launch according to our estimates: these are 29 projects amounting to RUB 1.2 trillion. But even among those, over half of the money is accounted for by two megaprojects: construction of the Moscow – Kazan high-speed highway section and transfer of Domodedovo airport under concession.

Concentration of the investment volume and number of pipeline projects depending on their value



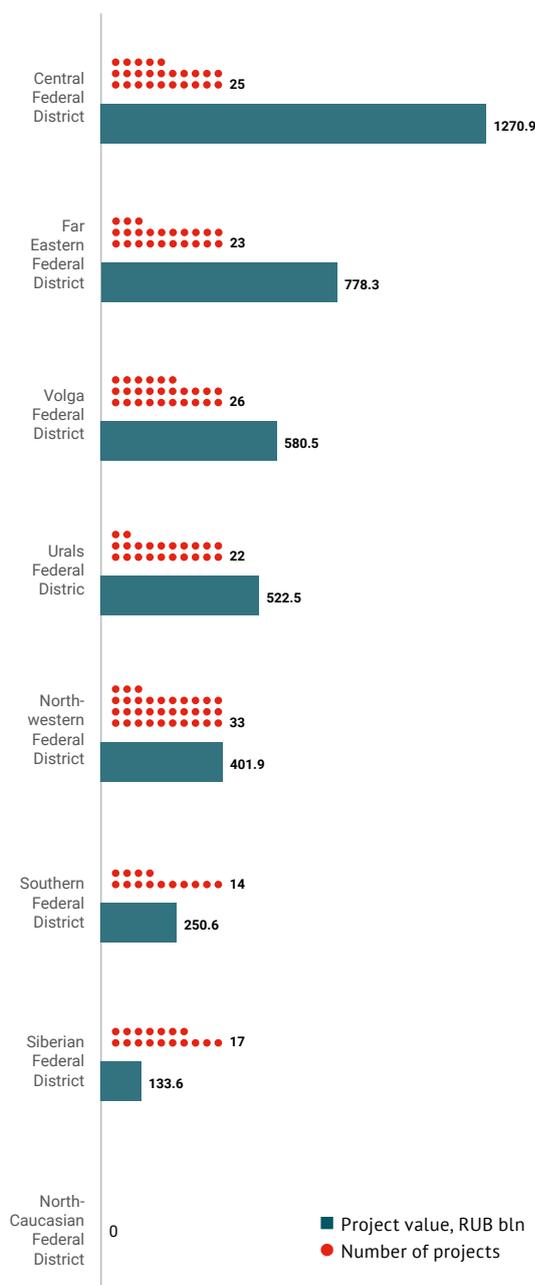
Source: InfraONE Research analysis and calculations

- If the situation develops according to the conservative scenario, the current concession and PPP market volume will increase by only RUB 131.6 billion, or by 9.2%. Provided that only 13 projects will be launched.
- The pipeline includes more projects worth over RUB 1 billion – 96 projects, and there are only 64 initiatives in segment of medium-size projects (worth RUB 100 million to 1 billion). Projects from the latter one are prepared mainly by the regions and municipalities, but in the end, these initiatives hold no interest for major

financial participants and other qualified players; thus their development quality remains mediocre. We believe that this trend will predominate for at least two to three years.

- The national list of promising projects is traditionally led by the transport industry – 55 projects require 93.4% of investments (RUB 3.7 trillion), and most of the investments are planned in railways and roads: RUB 1.53 trillion and RUB 1.52 trillion, respectively. There are three promising projects in railways, while in roads – there are 35. It is our opinion that the transport preponderance will remain due to the high project cost and the special attention of the authorities to the industry because of the goals set by the Presidential May Decree.
- Most of the relatively developed projects are scheduled for launch in the North-Western Federal District – 33 projects over RUB 400 billion. However the Central Federal District is traditionally the leader in the investment volume: 25 of its projects involve investments of about RUB 1.3 trillion. In the remaining districts, 14 to 26 projects have passed the selection and are included in the pipeline, and only in the North Caucasus Federal District we do not expect any projects to be ready for launch.
- 64 regions have experience in implementing concessions and PPPs over RUB 100 million, but for 25 of them, it is still sporadic (1 to 2 concessions). Moreover, the better the infrastructure is developed in the region and the broader the market of construction companies, the more frequent the public-private partnership scheme is used. The exception is Moscow which often has enough its own funds for infrastructure construction. This trend is likely to intensify: the experienced and developed regions will be more motivated to approach project financing in the next two to three years.
- According to our assessment, RUB 2.2-2.7 trillion are available in the financial market for infrastructure. However, the lack of projects hinders the funds to reach the construction site. Implementation of a systematic approach to strategic territory development, transparent tender procedure, development of seed funds, dealing with problems of construction market and competency building in construction management are the steps that, in our opinion, will address the challenges in the long term (five-six years horizon, if get moving right now). However, to increase the number of the ready-to-launch projects is possible even in the coming years – in this regard projects' authors may pay their attention to underestimated financial instruments at the market, in order to make the project bankable, while authorities may hasten the emergence of alternative state aid and new investment mechanisms.

**National Infrastructure Projects Pipeline
Investments broken down by Federal Districts***



* One project (creation of the federal automatic weight and dimension control system for heavy vehicles) has no territorial linking and is not indicated on the graph.

Source: InfraONE Research analysis and calculations

I. RUSSIA'S INFRASTRUCTURE REQUIREMENTS AND THE PROJECT MARKET

For decades, public infrastructure development has been mostly state financed. Project financing and public – private partnerships (PPP) instruments are available, but thus far not even a quarter of their potential has been realised.

Taking into account the large-scale infrastructure investment programme till 2024 which provides more than half of funding from extra-budgetary sources, the implementation of different types of PPP arrangements and project financing is more relevant than ever.

How did the state and private investors launch infrastructure projects in the past? What are they focusing on in the next five and a half years? What are the leading industries in terms of PPP instrument use?

National projects are counting on private investors

In May 2018, the Russian President signed an Executive Order announcing new goals of the national development till 2024, which were later presented as 12 national projects and a comprehensive plan for the development of backbone infrastructure. The total volume of investments for activities provided by the Executive Order is estimated at RUB 25.8 trillion, of which 7.5 trillion are expected to come from private investments.

While the comprehensive plan is designed around transport and energy infrastructure, the 12 national projects reflect the intentions of authorities in certain other areas that do not always involve significant infrastructure spending (including science, entrepreneurship, the social sphere, demography, and others). These national projects include 67 federal projects with investments totalling RUB 19.4 trillion, of which 22% should come from extra-budgetary funds.

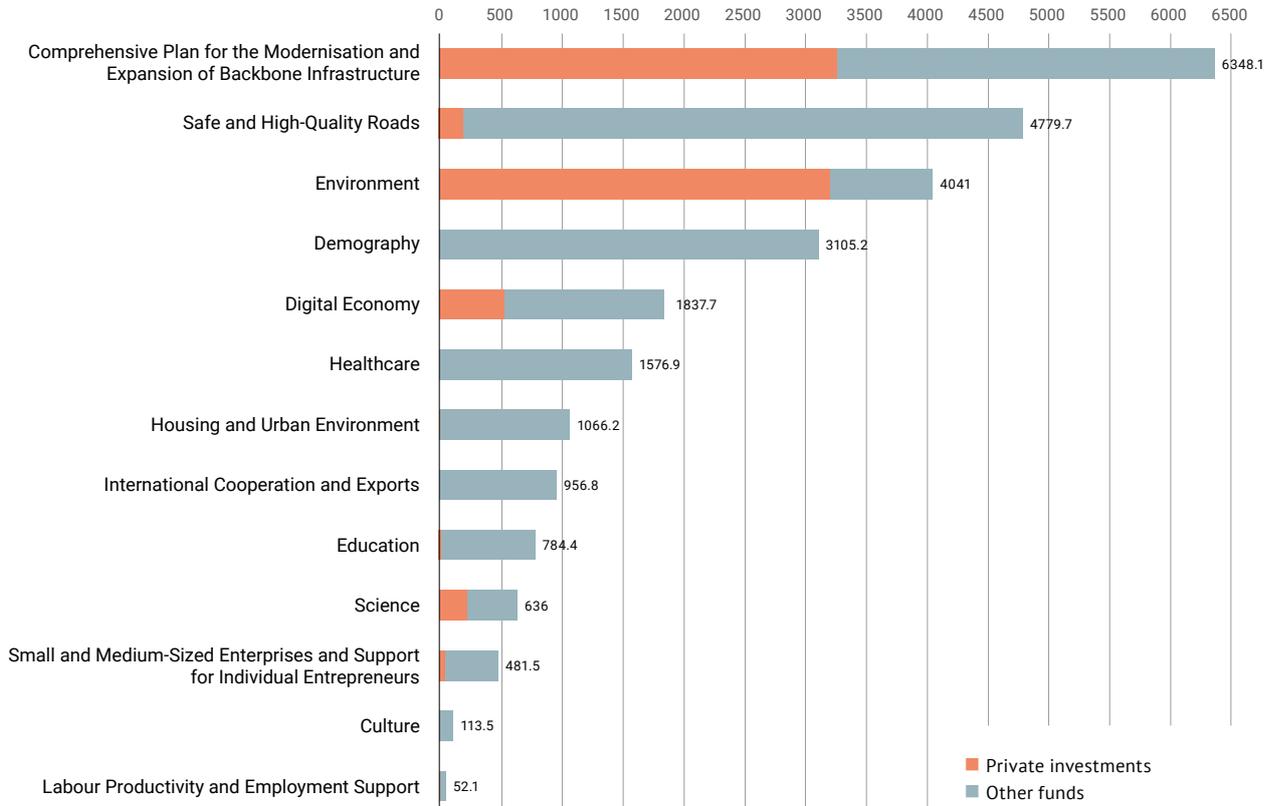
The most capital-intensive national projects include the comprehensive backbone infrastructure plan and two national projects: Safe and High-Quality Roads; Environment (see Figure 1). The spending on these three is expected to reach about RUB 15.2 trillion, or 59% of all allocated funds. Moreover, the state expects the highest activity of private investors for the comprehensive plan and Environment project, with their share reaching 52% and 79%, respectively.

In our view, these areas will require the most intense use of such instruments as project finance, which is capable of reducing the financial burden on the state.

Concessions in Russia: Major projects are shaping the market

The most developed type of project financing in the Russian market of infrastructure investments is concession. According to various estimates, from 2007 to 2018, the number of concession agreements entered into in Russia ranged from 2.500 to 2.900 for a total amount of RUB 1.44 trillion. However, only over 300 of them had a value exceeding RUB 100 million.

Figure 1. Distribution of public and private investments in the comprehensive plan and national projects, RUB billion



Source: Russian government, InfraONE Research

According to our estimates, most concessions over RUB 100 million relate to transport infrastructure (72% in terms of investment). The utility sector is on top by number of signed agreements (59%), furthermore, approximately one fifth of all projects (18.5%) relate to social infrastructure. The least number of concession is concluded in energy and “special” (ex., defence) areas.

We estimate that only about 100 concession agreements relate to projects over RUB 1 billion, however they cover almost 94% of investments on the market. This segment is led by transport infrastructure, at the same time other areas account for less than 23% of total investment volumes (see Figure 4).

For major companies, the most interesting market segment is concessions valued over RUB 1 billion. Projects ranging from RUB 100 million to 1 billion are of interest primarily to smaller players, who often even forego establishing special purpose vehicles in this area and act on their own behalf. Even more localised investors, sometimes including individual entrepreneurs, bid for concessions worth less than RUB 100 million.

We believe that so far, only the first type of projects can be viewed as a qualified market segment.

The statistics provided hereinafter are for projects valued at more than RUB 100 million and entered into under Federal Law 115 before 31 December 2018. There is still no complete public database of concession projects in Russia, as those available are incomplete, sometimes contain errors and often differ significantly from one another. Therefore, we cannot guarantee that our data are exhaustive, but they reflect the market situation in general.

What the state spends on infrastructure

We estimate that in 2018, public and private sectors invested about RUB 5.7 trillion in infrastructure, or RUB 200 billion (or 3.6%) more than in 2017. The ratio of budgetary to extra-budgetary funds has shifted even further in the direction of the latter, reaching 1:1.85. But this is still not enough to develop infrastructure, and the major portion of funds is spent on the maintenance of existing facilities.

According to the Russian Treasury, as of December 2018, the budgetary spending on infrastructure decreased to RUB 1.9 trillion, or 1.8% of GDP in 2018, compared to RUB 2 trillion, or 2.2%, in 2017. In terms of GDP share, the investments fell to a seven-year record low (see Figure 2). This can be explained by the fact that in 2018, Rosstat reported GDP growth of RUB 11 trillion.

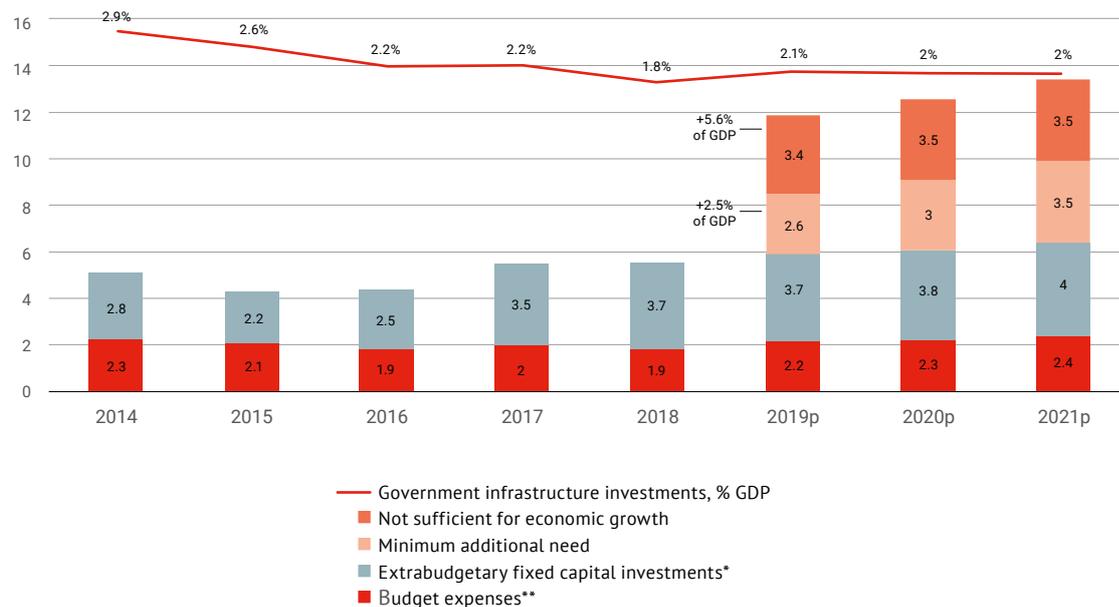
In 2018, federal budget expenditures declined by 12% to RUB 0.58 trillion, compared to RUB 0.66 trillion a year earlier. For regional budgets, the decrease was 3% (from RUB 1.37 trillion to RUB 1.33 trillion).

We expect that in 2019, the budgetary system will recover from this decline. For example, infrastructure expenditures will exceed RUB 2 trillion and reach 2.1% of GDP unless the Ministry of Finance (in line with Rosstat) adjusts its GDP forecast upwards.

We also believe that 2019 will not bring about any radical change in regional spending on infrastructure. First and foremost, this is due to the fact that under the comprehensive plan, initial large-scale investments will be made later (in 2020-2021), and secondly, they will come mostly from the federal budget.

We believe that in the next two or three years, the regions will mainly spend on maintaining their existing infrastructure, rather than expansion. Today, according to our assessment, it is difficult to utilise even the available budget and extra-budgetary funds in projects, as the money on the market exceeds the number of initiatives ready for launch.

Figure 2. Infrastructure investment trends and infrastructural needs in Russia, RUB trillion



* Extrabudgetary investments in infrastructure were calculated according to the data on fixed capital investments structure by economic activity. The figure was adjusted of expenditures for real estate construction, investments made by industrial enterprises, manufacturing industries, the agricultural sector, financial transactions and trade. This category includes investments of state-owned banks and state-owned companies, private businesses and foreign investors.

** When calculating the forecast of spending on infrastructure in 2019-2021, the aggregate codes of federal expenditure types were taken as a basis, because there is no detailed breakdown of codes in the budget for the planning period. But the total figure does not reflect the real situation (as it includes, for example, subsidies for air and rail transportation), so we also took into account the proportion of budget execution of specific types of expenditures in previous years and the growth of total budget expenditures over the years.

Source: data of Federal Treasury, Fedstat, the World Bank, InfraONE Research calculations

How much money does Russian infrastructure need?

We estimate that in 2019, the minimum additional requirements of Russian infrastructure are RUB 2.6 trillion (or 2.4% of GDP). By 2024, this figure is likely to reach RUB 4.8 trillion. However, under the conservative economic growth forecast scenario from the Ministry of Economic Development and Trade, it may reach RUB 5.85 trillion; under the base forecast scenario, it may reach RUB 6.1 trillion.

Transport infrastructure is the most underfunded, with our calculations showing that it receives about 90% of its minimum requirements. Investments are most needed for roads (about 42% of total transport infrastructure needs). Another 40% are required for railroads. However, this estimate does not include high-speed lines, as they are considered requirements for economic growth. For the same reason, the minimum additional requirement does not include the cost of expanding the capacity of ports, as they are mostly within the area of private investors interest.

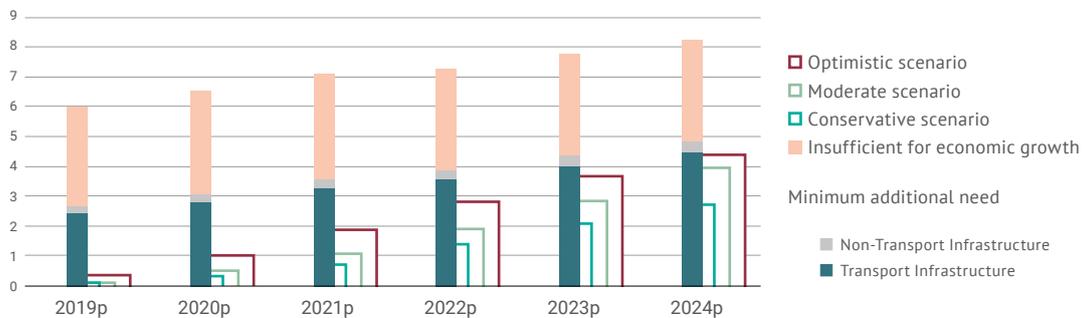
According to our estimates, investments in projects under the comprehensive plan for backbone infrastructure can cover the minimum additional requirements of national infrastructure through 2022-2023. By the end of the five-year period, investments in infrastructure will be used for economic growth. However, this is an optimistic scenario that does not consider any systemic constraints.

If we assume the budget funds allocated for infrastructure will be disbursed on time, and the projects involving extra-budgetary funding will become available at a somewhat slower pace than the government plan (two to three years later than on schedule), then the additional minimum requirement will not be met by 2024, and the underfunded share will be about 10% (see the moderate scenario in Figure 3).

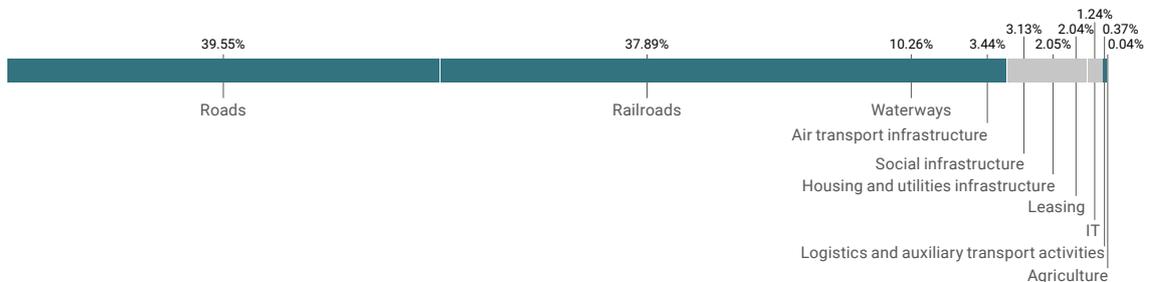
However, in our view, the third scenario, which takes into account a significant part of constraints, is most probable. If the lack of projects can be overcome only in 2021 (which will lead to a significant but realistic investment spurt), the minimum additional requirements of national infrastructure will be met by almost two thirds by 2024. The actually invested amount will also be RUB 3.8 trillion instead of the RUB 6.35 trillion earmarked in the comprehensive plan (see the conservative scenario in Figure 3).

Figure 3. Scenarios of comprehensive plan projects financing, RUB trillion*

For actual budget spending on infrastructure and the forecast till 2021, see Figure 2



DISTRIBUTION OF MINIMUM ADDITIONAL NEED BY INFRASTRUCTURE AREAS (2019-2024)

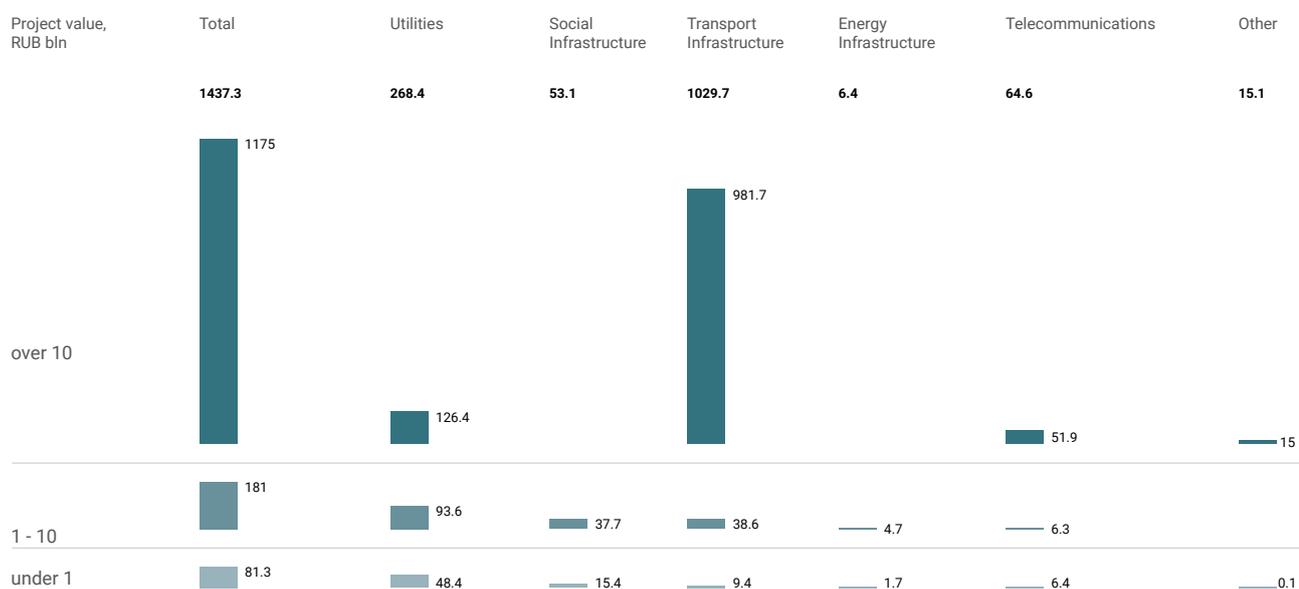


* To calculate the budget capacity for spending on infrastructure after 2021, we used the average growth rate for the previous three years.

Source: The Ministry of Finance, Explanatory Note to the draft federal budget for 2019-2021, calculations, analysis and forecasts by InfraONE Research

Figure 4. Concessions' distribution over types of infrastructure*

by cost, RUB billion



* This includes projects worth more than RUB 100 million and entered into under Federal Law 115 before 31 December 2018.

Source: data from the government authorities, media, calculations and analysis by InfraONE Research

Figure 5. Distribution of concessions by the level of the concession grantor and types of infrastructure*

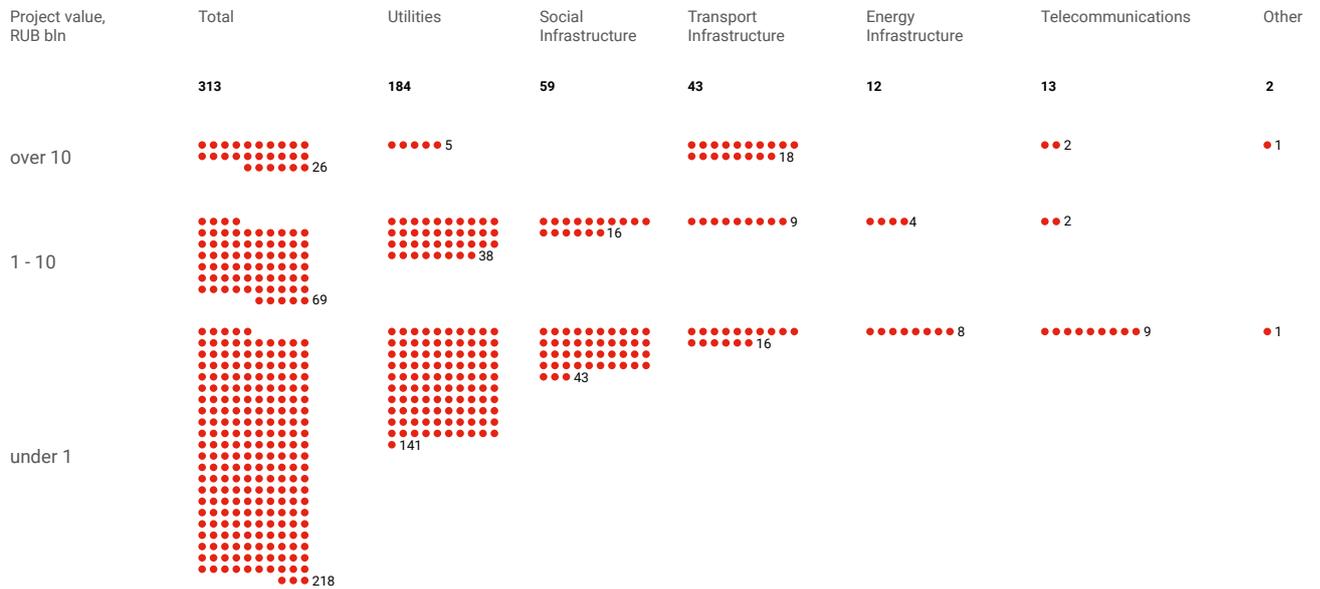
by cost, RUB billion

	MUNICIPAL	REGIONAL	FEDERAL	TOTAL
TRANSPORT INFRASTRUCTURE	3.6	305.9	720.2	1029.7
UTILITIES	238.7	29.7		268.4
SOCIAL INFRASTRUCTURE	11.3	39.3	2.5	53.1
ENERGY INFRASTRUCTURE	4.7	1.7		6.4
TELECOMMUNICATIONS	0.9	34.8	28.9	64.6
OTHER	0.1		15	15.1
TOTAL	259.3	411.4	766.6	1437.3

* This includes projects worth more than RUB 100 million and entered into under Federal Law 115 before 31 December 2018.

Source: data from the government authorities, media, calculations and analysis by InfraONE Research

by number of projects



by number of projects

TOTAL	MUNICIPAL	REGIONAL	FEDERAL	
43	10	26	7	TRANSPORT INFRASTRUCTURE
184		21	163	UTILITIES
59	2	34	23	SOCIAL INFRASTRUCTURE
12		3	9	ENERGY INFRASTRUCTURE
13	1	11	1	TELECOMMUNICATIONS
2	1		1	OTHER
313	14	95	204	TOTAL

II. NATIONAL INFRASTRUCTURE PROJECTS PIPELINE

Although infrastructure investment market in Russia has been developing for several decades, nevertheless there is still no consistent source that would give clear answers to the following questions: what projects are being discussed, whether they will be implemented in the public-private partnership format, and how much investment is expected.

We have attempted to capture the market state and compiled the National Infrastructure Projects Pipeline – the largest planned infrastructure projects in different PPP formats as of March-April 2019. How many of them have a high chance of launch?

National Infrastructure Projects Pipeline is a snapshot of the infrastructure market

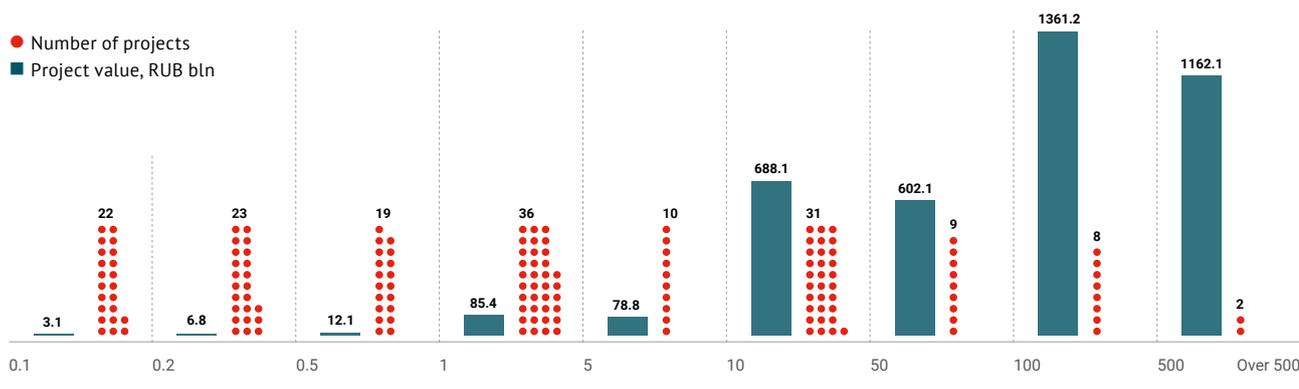
The National Infrastructure Projects Pipeline is a list of infrastructure projects that are being developed in Russia and are expected to be launched in the next 1 to 3 years in one of the public-private partnership formats. The list is based on the plans of the federal, regional and municipal authorities to implement these projects.

Table 1 represents the projects valued over RUB 1 billion.

The list includes 160 projects with a total cost of about RUB 4 trillion. We believe that, they have strong potential for launch in the coming years. Three quarters of them, i. e. 120 projects, are planned for implementation under a concession agreement with average duration of about 21 years, including the investment stage of about 3.5 years. Most projects are planned at the regional level based on a public initiative in the classical tender format. The ‘average’ investment into a project is RUB 25 billion, and the expected investors – with rare exceptions – have not been determined yet.

The ratio of the number of medium (from RUB 100 million to RUB 1 billion) and large (over RUB 1 billion) projects planned for launch is unequal: 64 vs. 96, respectively. Almost all investments (99.5%) will be made into the projects over RUB 1 billion while the main share of investments, i. e. RUB 2.5 trillion (63.1%), is represented by 6% (in terms of number of projects) of the largest projects over RUB 100 billion (see Figure 6).

Figure 6. Concentration of the investment volume and number of projects depending on their value



Source: InfraONE Research analysis and calculations

Housing and communal services, roads, public health, education and sports are sectors with the most number of projects (62.5%), while geographically 52.5% of all the projects are going to be launched in the European part of Russia: Central, North-Western and Volga Federal Districts.

According to our estimate, the average project readiness for launch is 2.3 points on a scale from '1' to '5', with '5' being the highest score. 18.1% of the projects have a better chance for launching: they are scored 4 and 5. It means that the concession agreement can be signed once a tender is held and the investment document package is finalised.

How we selected the infrastructure projects for the National Infrastructure Projects Pipeline

When developing the national promising project list, we used data provided by the federal (Ministry of Economic Development and Trade, Ministry of Transport, Ministry for Development of the Russian Far East, Ministry of Sports, Ministry of Culture, Ministry of Construction, Ministry of Education, Ministry of Health) and regional authorities, data from the portals of the authorities, regional investment portals, public procurement portal (torgi.gov.ru), the Transport Strategy of Russia up to 2030, the Development of Transport System of the Russian Federation federal program, the list of major projects with public involvement, the explanatory note to the budget for 2019 to 2021, public materials of the Russian Highways State Company (Avtodor) (data from www.russianhighways.ru, the state company long-term program up to 2021, quarterly reports), and data from the media sources.

We have reviewed over 1.000 projects. Of over 350 pre-selected projects, only 160 were rated as the most realistic and likely to be launched in the coming years (see Table 1 with the list of those over RUB 1 billion). According to our assessment, 141 more could be included in the pipeline, but they have not been finalised yet, and the return on investment in their current form is doubtful. On the contrary, 16 projects have good prospects for launch, but only in the long

In order to verify publicly available data or obtain missing data, we approached the authorities and development institutes of all 85 regions. In 16 cases, we obtained the required data on the projects; in two of them, we found out that the regions do not expect the projects to be launched. In several regions, it was discovered that none of the projects in the lists planned for implementation could actually be considered ready for launch.

Not all regions were able to answer our questions (14 subjects did not respond to our requests), and some of them only sent formal uninformative answers (two regions).

A phone survey and correspondence with the regional executive authorities, as well as development corporations supervising the PPP project development, demonstrated that there is often no coordination between the organisations during investment project development: one party may not be informed about the specific objects of the concession and the stage of project development, or even about the industries which the objects belong to.

We deliberately did not study municipal resources, as we considered it impossible to reliably aggregate the disparate and diverse data on all of the country's municipalities. Municipal projects were included in the pipeline if the data on them was presented on regional resources or if such projects were widely covered by the media.

term perspective – beyond the next three years. 42 projects failed further screening upon all the parameters. This group includes mainly ‘unrealistic’ projects that have been discussed for a long time in the regional market, but they have been repeatedly postponed for various reasons. As a rule, they are unattractive for investors and too costly for the regional and municipal budgets.

‘Long term outlook’ projects are more likely to be included in the national pipeline rather than the ones defined as ‘unattractive’. In the first group, 2/3 of projects are in public health and almost 1/3 are in urban transport (mostly concerning tram lines). These are relatively large-scale projects for the regional and municipal levels (valued over RUB 2-3 billion) which can be implemented within the framework of Federal Law 115. But for further concession launch conditions update for facilities transferring and additional funds from the grantor are required. We believe that these problems might be solved in the long term perspective.

The group defined as “unattractive projects” consists of small-scale projects from various fields (32% are in housing and utilities, 21% in sports, 9% in public improvements, 6% are represented by culture and roads categories each). We suppose that they have little chances to be implemented under a concession due to low traffic, and hence, a poor ROI. Thereby, most of them will be rather financed from the budget, and others will be forced to withdraw.

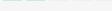
Table 1. Pipeline of pre-selected PPP Infrastructure Projects worth over RUB 1 billion

For a more detailed description of the methodology, see the ‘How we selected the infrastructure projects for the National Infrastructure Projects Pipeline’ section.

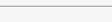
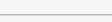
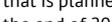
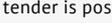
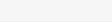
Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Construction of the Moscow – Kazan high-speed railway line (Zheleznodorozhny – Gorokhovets area)	Moscow Region and Vladimir Region	621.8	68	Concession agreement	n/a	The final resolution on the project launch will be adopted in the near future	Federal
Railways							
Construction of the Selikhin – Nysh railway with a passage over the Nevelsky Strait	Khabarovsk Territory, Sakhalin Region	540.3	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development; the design and survey are expected to be completed in the summer of 2019. Three options for the concession facility are considered	Federal
Railways							
Construction of the Moscow – Nizhny Novgorod – Kazan highway sections	Moscow Region, Vladimir Region, Nizhny Novgorod Region, Chuvashia, Tatarstan	539.6	40	Concession agreement or long-term investment agreement	n/a	Formally created sections of the Europe – Western China route have never been featured anywhere. The concept of the project might be reconsidered. We factored it in the pipeline as independent projects.	Federal
Roads							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Construction of the Chelyabinsk – Yekaterinburg high-speed railway line	Chelyabinsk Region and Sverdlovsk Region	365.9	n/a	Concession agreement	n/a	The project is at the initial development stage	Federal
Railways							
Development of Domodedovo airport	Moscow city	199.7	100	Concession agreement	54	The project is at the stage of approving the agreement details	Federal
Airports							
Construction of a dry-cargo area in Taman seaport	Krasnodar Territory	171	100	Concession agreement	n/a	A positive conclusion by Glavgosexpertiza has been obtained. The project is at the design documentation amendment stage	Federal
Seaports							
Construction of a wide highway with a bridge across the Neva river at the range of Fayansovaya and Zolnaya streets in St. Petersburg	Saint Petersburg	156	n/a	Concession agreement	15	The project is at the initiation stage. The financial model and the organisational and legal implementation models are being developed	Regional
Roads							
Construction of the Tolyatti bypass with a bridge across the Volga river	Samara Region	130	n/a	Concession agreement	n/a	Glavgosexpertiza has approved the project. The PCI presentation is expected in mid-2019	Regional
Roads						PCI	
Construction of a bridge across the Lena river in Yakutsk	Yakutia	80	n/a	Concession agreement	n/a	The project is at the discussion stage. In case of a positive decision, design and construction documentation development will be started in 2019	Regional
Roads							
Construction of the Vladivostok Ring Road (VKAD)	Primorye Territory	78	n/a	Concession agreement	n/a	The Ring Road construction project is divided into several stages. The first has passed the stage of technical development and financial model calculation for potential investors	Regional
Roads							
Construction of four icebreakers using liquefied natural gas	Yamal-Nenets Autonomous Area	66.2	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development	Federal
Seaports							
Creation of the federal automatic weight and dimension control system for heavy vehicles	Russia	63-64*	n/a	Concession agreement	11.6	The project is under development and structuring of the tender stage. Russian Ministry of Transportation expects tendering procedure to be completed by the end of Q4 2019	Federal
Transport telematics						PCI	
Modernisation of the M-1 Belarus highway (at the 33 km to 84 km section)	Moscow Region	58	10	Long-term investment agreement	30	The tender is scheduled for 2020	Federal
Roads							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Construction of the Barnaul bypass	Altai Territory	53	n/a	Concession agreement	n/a	Glavosexpertiza has issued a positive conclusion for the project	Regional
Roads							
Construction of the Satka-Miass road	Chelyabinsk Region	52.1	39	Concession agreement	29	The project is at the feasibility study stage. The agreement is scheduled for signing in Q3 2019	Regional
Roads							
Modernisation of a M-3 Ukraine highway section	Moscow city, Moscow Region and Kaluga Region	45.2	10	Long-term investment agreement	n/a	The tender is scheduled for 2020	Federal
Roads							
Construction of a tram network along the Kupchino Metro station – Shushary – Slavyanka route in St. Petersburg	Saint Petersburg	40	n/a	Concession agreement	30	The successful bidder has been determined. The agreement is expected to be signed in the coming months	Regional
Urban transport							
Construction of the far western Krasnodar bypass	Krasnodar Territory	37	50	Concession agreement	28	The project is under development. The tender is scheduled for 2019	Federal
Roads							
Construction of a bridge across the Vistula Lagoon	Kaliningrad Region	35.2	100	Concession agreement	28.25	The technical and financial project model has been developed. The results of accepting applications for tender participation will be announced in June 2019	Regional
Roads						 PCI	
Construction of a toll road connecting the M-2 Crimea and M-4 Don highway	Tula Region	33.8	n/a	Concession agreement	n/a	A feasibility study is underway for the project	Regional
Roads							
Development of Vnukovo airport	Moscow city	32.3	100	Concession agreement	48	The project is at the stage of approving the agreement details	Federal
Airports							
Modernisation of the Peterburgsky sports and concert complex in the Moscow district of St. Petersburg	Saint Petersburg	31.7	n/a	Concession agreement	60	The project is under development	Regional
Physical education and sports							
Construction of the northern Astrakhan bypass	Astrakhan Region	30	n/a	n/a	n/a	Design of the bridge over the Volga river is almost complete. Then the project will have to pass the expert review	Regional
Roads							
Construction of a light subway in Voronezh	Voronezh Region	30	40	Concession agreement	n/a	The project is at the feasibility study stage	Municipal
Urban transport							
Modernisation of Omsk-Fyodorovka airport (Omsk-Tsentralny transfer)	Omsk Region	27.2	39	Concession agreement	n/a	The project is at the stage of developing a concession agreement with a potential investor	Regional
Airports							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Development of Nizhny Novgorod Metro	Nizhny Novgorod Region	27	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development. Construction site development documentation for Sennaya Metro station construction is being prepared	Regional
Urban transport							
Construction of a new exit to the Moscow Ring Road (Balashikha and Noginsk bypass)	Moscow Region	26	30	Long-term investment agreement	n/a	The project is at the structuring stage. The tender is scheduled for 2019-2020	Federal
Roads							
Construction of a passenger railway from Vitebsk railway station to Pulkovo airport in St. Petersburg	Saint Petersburg	18.9	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under discussion at the regional government level; the choice preference for Aeroexpress is not final	Regional
Urban transport							
Construction of the Tobolsk – Tara – Tomsk road section	Omsk Region	18.5	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development	Regional
Roads							
Construction of a multifunctional cultural centre in Yuzhno-Sakhalinsk	Sakhalin Region	17.7	n/a	PPP agreement	20	The project is at the structuring stage. The agreement is expected to be signed in 2019	Regional
Culture							
Construction of a connecting road from M-4 Don highway to Domodedovo airport	Moscow Region	17.3	90	Concession agreement	30	An SPV has been established jointly with the investor; design stage is complete. The state company plans to hold the tender in 2020	Federal
Roads						 PCI	
Transfer of water supply and wastewater disposal facilities in the Belgorod Region under a concession agreement	Belgorod Region	17**	n/a	Concession agreement	15	The project is at the concession agreement development stage. The region is determining the pool of facilities that will be transferred under the concession agreement	Regional
Utilities							
Modernisation of Sivensky airport	Leningrad Region	17	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development. The Ministry of Defence is preparing an agreement to transfer the airfield to the ownership of the Leningrad Region	Regional
Airports							
Construction of a light rail line from Yuzhnaya Metro station (Shushary) to Kolpino in St. Petersburg	Saint Petersburg	15.7	n/a	Concession agreement	3	Tram line is at the design stage. The financial model of the project will be determined later	Regional
Urban transport							
Construction of Alnashi – Malaya Purga toll road	Udmurtia	15	50	Concession agreement	n/a	The project is at the transport model development stage	Regional
Roads							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Construction of a light tram line from Peterhof to Kirovsky Zavod (Putilovskaya) Metro station in St. Petersburg	Saint Petersburg	13.3	n/a	Concession agreement	27	The region is developing the qualification requirements for the tender participants; the tender will be announced after this	Regional
Urban transport							
Modernisation of the M5 Ural highway in the Ulyanino – Nepetsino section	Moscow Region	13	25	n/a	n/a	The project is under development	n/a
Roads							
Construction of the Sterlitamak – Kaga – Magnitogorsk and Uchaly – Abzakovo roads	Chelyabinsk Region, Bashkiria	12.5	n/a	Concession agreement	n/a	The project is at the concession structuring stage	Regional
Roads							
Construction of the Kamchatka Regional Hospital in the Krutoberegovo settlement, Elizovsky district	Kamchatka Territory	11.7	n/a	Concession agreement	14	In November 2018, a tender for the concession agreement was announced. Its results have not been announced yet	Regional
Public health							
Construction of a high-speed tram rail from Kirovsky Zavod Metro station to Krasnoe Selo in St. Petersburg	Saint Petersburg	11	n/a	Concession agreement	30	The project is under development	Regional
Urban transport							
Construction of the M-49 highway and the Suzdalsky Avenue section from the Kamenka to Planernaya Street road in St. Petersburg	Saint Petersburg	11	n/a	Concession agreement	11	The project is at the stage of the financial model approval and the final implementation format development	Regional
Roads						PCI	
Construction of a multidisciplinary medical centre in Magnitogorsk	Chelyabinsk Region	10.6	n/a	Concession agreement	17.5	The project is at the concept discussion stage. The agreement is scheduled for signing in Q4 2019	Regional
Public health							
Construction of a vehicle overpass over the railroad tracks in St. Petersburg***	Saint Petersburg	10.5	n/a	Concession agreement	30	The project is in the stage of finding an investor	Regional
Roads							
Construction of the bridge across the Yenisei river	Krasnoyarsk Territory	10	n/a	n/a	n/a	The project has become part of a comprehensive plan and is under development	Regional
Roads						PCI	
Construction of the Novomoskovsk bypass road	Tula Region	10	50	Concession agreement	15	The project implementation agreement in the infrastructure mortgage format has been signed. The project is at the feasibility study stage	Regional
Roads							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Development of Krechevitsy airport in Veliky Novgorod	Novgorod Region	9.8	20	Concession agreement	n/a	The project is under development	Regional
Airports							
Modernisation of the Arsenyevka – Ilyinskoye and Petropavlovskoe – Voskresenskoe – Aniva – Solovyovka roads	Sakhalin Region	9.7/7.6	n/a	Concession agreement	14	The projects are at the structuring stage. The agreements are expected to be signed in September 2019	Regional
Roads							
Construction of bridges over the Volkhov river in Kirishi and the Svir river in Podporozhye	Leningrad Region	9	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development. The construction documentation for the bridges is being updated	Regional
Roads							
Modernisation of the Talaya regional sanatorium	Magadan Region	8.6	n/a	n/a	n/a	The project is under development. Preparations for its implementation have not begun	Regional
Public health							
Construction of a new surgery unit building at the Semashko Rostov-on-Don City Hospital No. 1	Rostov Region	8	n/a	Concession agreement	29	The project is under discussion; the final decision on the implementation model has not been made	Municipal
Public health							
Construction of Karl Marx Avenue and modernisation of the Tsentralnaya highway in Samara	Samara Region	7.4	n/a	Concession agreement	n/a	The project concept has been approved by the government; the tender is planned to be held before the middle of the year	Regional
Roads							
Construction of the Tomsk – Taiga road	Kemerovo Region	7	57	Concession agreement	13	The project is at the design and construction documentation development stage	Regional
Roads							
Construction of a tram line in Novosibirsk	Novosibirsk Region	6.7	n/a	Concession agreement	30	The financial and economic model of the project is complete. The project is at the stage of preparation to a tender that is planned to be held before the end of 2019	Municipal
Urban transport							
Construction of a multifunctional entertainment complex in Bor	Nizhny Novgorod Region	5	100	Concession agreement	25	The project is supported by the Investment Council of the Governor. However, the project tender is postponed each year	Regional
Recreation							
Development of Ignatyevoye airport in Blagoveshchensk	Amur Region	4.7	n/a	Concession agreement	20	The project is at the development stage. It is expected that the tender will be announced in the fall of 2019	Regional
Airports							
Construction of a psychoneurological residential facility in the village of Klyuchischi, Shatkovsky District	Nizhny Novgorod Region	4.1	100	Concession agreement	25	Development of the design and construction documentation is planned for 2019-2020	Regional
Public health							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Construction of a proton-beam therapy centre in Khabarovsk	Khabarovsk Territory	4	n/a	Concession agreement	15	The project is at the stage of the concession agreement structuring. Construction of the centre is planned to start in 2019	Regional
Public health						 PCI	
Construction of four comprehensive intermunicipal landfills for solid municipal waste in different areas of the Khanty-Mansi Autonomous Area	Khanty-Mansi Autonomous Area	3.9/ 3.5/ 1.5/ 1.1	n/a	Concession agreement	20	The financial and legal model of the projects has been developed; land plots are being formed	Regional
Ecology and municipal solid waste disposal							
Construction of a school and educational neighbourhood in Yuzhno-Sakhalinsk, a school in Troitskoe village	Sakhalin Region	3.9/ 2.6/ 2.4	n/a	PPP agreement	20	The projects are at the structuring stage. The agreements are expected to be signed in September 2019	Regional
Education							
Construction of a surgery unit building of the Regional Perinatal Centre (the Order of Honour Irkutsk Regional Clinical Hospital)	Irkutsk Region	3.6	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development	Regional
Public health							
Construction of a ropeway between Skhodnenskaya and Rechnoi Vokzal Metro stations in Moscow	Moscow city	3.2	100	Concession agreement	25	Accepting tender bids is over; preparation for the tender will last until June 2019	Regional
Ropeways						 PCI	
Creation of an automatic weight and dimension control system for heavy vehicles in St. Petersburg	Saint Petersburg	3.2	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development	Regional
Transport telematics							
Modernisation of Konyushennoe Vedomstvo (cultural heritage site) in St. Petersburg	Saint Petersburg	3.2	n/a	Concession agreement	30	The project is under discussion	Regional
Culture							
Construction of a surgery unit building at the Bayandin Murmansk Regional Clinical Hospital	Murmansk Region	3	90	Concession agreement	9	The project is at the stage of preparing the preliminary financial and organisational models	Regional
Public health							
Construction of new sewage treatment plants with full biological treatment in Seversk	Tomsk Region	3	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development	Regional
Utilities							
Construction of the Oryol bypass	Orel Region	3	100	Lease agreement (free of charge use) with investment obligations	n/a	Registration of the land plots and the road design have been completed. Construction is expected to start in 2019	Regional
Roads							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Transition to closed-circuit heating and hot water supply system in Olenegorsk	Murmansk Region	2.8	40	Concession agreement	7	Pre-investment stage; a feasibility study is underway. The agreement is expected to be signed in 2020	Regional
Utilities							
Creation of 'Solnechny. Magadan' All-Season Sport and Tourist Complex	Magadan Region	2.7	100	PPP agreement	n/a	The project is at the preparation stage	Regional
Tourism							
Construction of seven schools in different districts of Khanty-Mansi Autonomous Area	Khanty-Mansi Autonomous Area	2.1/ 1.9/ 1.9/ 1.9/ 1.9/ 1.4/ 1.3	79	Concession agreement	8	The results of the tender for the school in Nyagan have been announced. Other projects are at the stage of Private Concession Initiative structuring and preparation for tenders	Municipal
Education						 PCI	
Construction of coal-fired boiler houses in the Kolsky District	Murmansk Region	2	100	Concession agreement	30	The project is at the financial model development and feasibility study stage	Regional
Utilities							
Modernisation of the radiodiagnosics facilities in nine medical institutions of the Chelyabinsk Region	Chelyabinsk Region	1.8	100	Concession agreement	9.25	The project is on the edge of signing the agreement. It is scheduled for Q2 2019	Regional
Public health							
Construction of a waste recycling plant in Sevastopol	Sevastopol	1.6	n/a	Concession agreement	25	A feasibility study is underway. The city authorities expect the waste recycling plant to be built before 2022	Regional
Ecology and municipal solid waste disposal							
Construction of five schools in Khabarovsk and the Khabarovsk Territory	Khabarovsk Territory	1.5	10	Concession agreement	22.3	The project is under development	Regional
Education							
Modernisation of the heat distribution network facilities for the boiler houses of the State Unitary Enterprise Fuel and Energy Complex in St. Petersburg	Saint Petersburg	1.5	n/a	Concession agreement	15	The project is under development	Regional
Utilities							
Modernisation of the Maternity and Child Protection Clinical and Diagnostics Centre in Yekaterinburg	Sverdlovsk Region	1.4	n/a	Concession agreement	n/a	The project is under development. A summary conclusion of the Main Department of the State Expert Review (Glvagosexpertiza) has been obtained	Regional
Education							

Project	Region	Investments, RUB billion	Share of extra-budgetary funds, %	Contract format	Duration of an agreement, years	Current status of the project	Project level
Construction of a school in Mys settlement in Tyumen	Tyumen Region	1.1	n/a	Concession agreement or PPP agreement	n/a	The project is at the development stage, design and construction documentation for the project has been completed	Regional
Education							
Processing of sludge sewage in Lipetsk	Lipetsk Region	1.1	100	Concession agreement	n/a	The project is at the stage of the concept discussion by the authorities	Municipal
Ecology and municipal solid waste disposal							
Modernisation of the Bolshoy Woodiavr ski complex in Kirovsk	Murmansk Region	1	90	MPP (municipal-private partnership) agreement	n/a	The project is at the design and the construction and technical expert review stage	Municipal
Tourism							
Construction of a bridge over the Upa river in Tula	Tula Region	1	100	Concession agreement	33	The project is at the tender documentation development stage	Municipal
Roads							

* Estimation of the cost of the project made by InfraONE Research based on publicly available information on the concession grantor payment amount.

** Including the capital and operational costs. For other projects, only costs at the investment stage are specified.

*** The St. Petersburg investment portal contains information about 16 overpasses planned for construction under a concession agreement. Subsequently, a resolution was adopted to create 11 overpasses under a concession agreement, with 6 more at the expense of the Russian Railways.

Source: data provided by the federal and regional authorities, public procurement portal (torgi.gov.ru), regional investment portals, and portals of the authorities, transport strategy of Russia until 2030, Development of Transport System of the Russian Federation federal programme, list of the key projects with state participation, the explanatory note to the draft budget for 2019-2021, public materials of the Russian Highways State Company (Avtodor), the comprehensive plan for the modernisation and expansion of the transport infrastructure until 2024, data from mass media, analysis by InfraONE Research

III. PROJECT MARKET CONSTRAINTS AND INCENTIVES

The National Infrastructure Projects Pipeline includes 160 initiatives but less than 20% of them are ready for launch according to our assessment. What is holding back the Russian infrastructure project market? Is there any way to overcome these limitations? How to accelerate the number of launched projects?

The market after the launch of perspective projects

Our launch readiness assessment of projects from the National Pipeline is quite conservative, nevertheless we have included the projects that – in our opinion – have a chance to be finalized in the next three years. How will the infrastructure investment market change depending on different launch scenarios for the national pipeline projects?

We have examined three project implementation scenarios and combined them with the current infrastructure investment market state (for more details, see [Concessions in Russia: Major projects are shaping the market](#)).

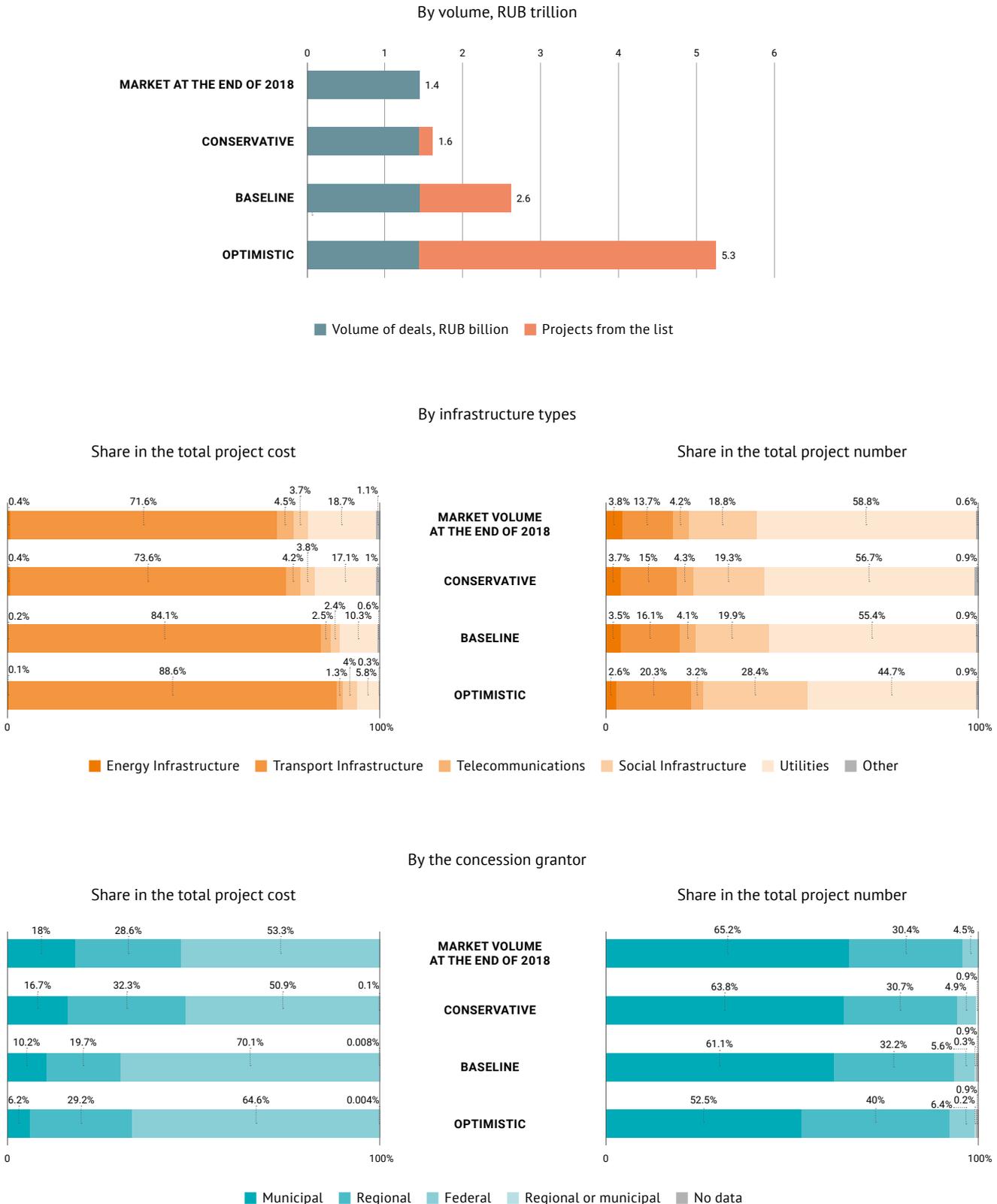
Our *conservative forecast* implies only the launch of the projects with the highest potential (rated '5') and which relate to concessions or public-private partnerships (for more details, see [National Infrastructure Projects Pipeline is a snapshot of the infrastructure market](#)). The *baseline forecast* additionally included the projects with a score of '4'. And the third – *optimistic* – forecast assumed that all the projects included in the pipeline will be implemented.

According to our assessment, implementing the most promising projects from the list under the *conservative scenario* will increase the volume of the current concession and PPP market only by RUB 131.6 billion, or 9.2%. This is significantly less than the average annual total volume of concession agreements signed over the past three years – about RUB 330 billion. (Here and below, the projects from the pipeline are compared with the concession statistics, as these agreements dominate the market and reflect its state). We believe that most projects from the pipeline with a score of '5' will be launched in the coming year, but it is likely that by the end of 2019, the total volume of signed concession agreements will be considerably less compared to that of 2018, and may be even smaller than in 2017.

Launching projects under the *baseline scenario* will expand the current market of concessions and PPP by RUB 1.2 trillion, or almost 84%. The concession market segment volume (for projects over RUB 100 million) will approach RUB 2.64 trillion under this scenario. The growth will mainly happen due to the federal-level projects in the transport sector (roads, airports and railways). These projects may frequently be suspended even being formally ready for launch, because of to the large investment volume and often the political component. This is due, among other things, to indecisiveness of the authorities and potential investors.

Finally, the *optimistic scenario* of project launch assumes the market growth by RUB 3.87 trillion or more than 3.5 times according to our estimations, i. e. its volume could exceed RUB 5.3 trillion. Here the surge is due to the strengthening role of not only federal but also regional projects. This may happen not only

Figure 7. State of PPP market after the launch of national pipeline projects*



* Data on the concession and PPP market volume at the end of 2018 reflect only the concession projects due to their predominance. The forecast takes into account all project implementation forms, including those where there is still some uncertainty. But concessions prevail in this case too.

Source: data of the government authorities, mass media; calculations, analysis and forecast by InfraONE Research

in the transport infrastructure, but also in the social sphere, where the project number may more than double (from 58 to 132), and their volume may grow fourfold from the current RUB 53 billion to 210 billion (see Figure 7).

However, the likelihood of the optimistic scenario is significantly lower than the baseline and conservative scenarios due to a number of limitations: poor project study, inexperience of almost half of the regions and some federal executive authorities, lack of local investors, the construction industry crisis and other.

Project Finance: How to Stimulate Investment?

The use of different project financing mechanisms and forms in the Russian infrastructure market is expanding, but many of these tools remain underused and not understood by either the state or the business community. This significantly limits the number of projects.

According to our estimates, about RUB 2.2 to 2.7 trillion are available for infrastructure investment. This money can cover the minimum additional infrastructure investment need of the country (RUB 2.6 trillion). But due to the lack of projects on the market, Russian public infrastructure receives only a modest share of the potential private investment. While the public investments in infrastructure have so far been mainly aimed at maintaining the existing capacities.

Often there are no legislative barriers to the use of complex financial instruments, but both the financial institutions and project authors lack experience in their implementation. This means that funds are raised for a project mainly through traditional loans. But many projects require a more complex financial structure for their economic sustainability. This allows to distribute risks between the funding organizations, reduce the cost of funds and increase the project attractiveness for private players.

The constraints (such as lack of local expertise, shortage in seed funds and etc.) mean that although there is money in the country's financial system, it does not reach the real infrastructure construction projects. Based on our assessment, the project finance tools presented in Table 2 could be most effective and actually applicable for implementation and launch of the infrastructure projects.

Although, in our opinion, traditional lending will dominate the Russian infrastructure financing at least for the next three years, we believe that concession bonds have a chance to grow their market share by more than threefold. Perhaps some of this potential will be associated with securities issued by project financing special-purpose vehicles; these are no less attractive but still not understood by investors.

We also expect that within two to three years, the legal framework for green bonds will be in place and they will form a separate sector of the financial market. According to our estimates, the potential issue volume in the early days of its existence may reach RUB 140-150 billion.

We also believe that the syndicated lending market may grow significantly. International investors, supranational and local development banks may participate in such loans. Their investments in infrastructure through this instrument may amount to more than $\frac{1}{3}$ of the available funds.

Table 2. The project finance instruments' potential considering the funds available for infrastructure over 2019-2021, RUB billion

The participant's level of interest in the instrument

Instrument Market player	Loan	Syndicated loan	Concession bonds	Bonds of project financing SPVs	Green Bonds	Bonds secured by future flows from a project	Securitization	Project's technical assistance (seed stage)	Mixed financing (subordinated loan) and equity financing
Most active participants	Largest state-owned banks	~600						~5-10	Additional limits possible
	Non-state pension funds that are already investing in infrastructure		~300	100-110	~50				
	Private banks	30-35	65-70					~1	Additional limits possible
	Second-tier state-owned banks, state and international development institutions (excluding VEB.RF, AIIB, NDB)	~30	60-65						
	Private investors, including funds and repatriated capital		40-45	70-80		10-15		~3	
	Vnesheconombank	~7	15-20		~7	5-7		~1-3	Possible 300-370
	Russian Direct Investment Fund								
	New Development Bank (BRICS)		70-80						
	Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB		~150					~1-3	
	Non-state pension funds preparing to enter the infrastructure market			50-60		25-30			
Peripheral	Contractors								~25
	Insurance companies			85-90	40-45				
	TOTAL	667-672	700-730	305-340 (RUB +7 billion for bonds of project financing SPVs)	130-147	40-45	Securitized issues at the operational stage (which is likely to happen beyond 2021) are possible	Financing of the existing lending products is possible. The potential volume may be up to RUB 500-600 billion.	11-20

Sources: information from ClimateBonds, Finambonds, CBonds, InfraONE Research calculations based on data from companies, regulators, industry associations, and market participant surveys

GLOSSARY

AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
ABS	Asset-backed securities
Federal Law 115	Federal law on concessions
FFS	Future flow securitization
MPP	Municipal-private partnership agreement
NDB	New Development Bank (BRICS)
PI	Public initiative
PCI	Private Concession Initiative
PPP	Private Public Partnership
ROI	Return on investment
SPV	Special-Purpose Vehicle
Securitization	Ability to repeatedly raise money into the project by selling previous loans and obligations
VEB.RF	Vnesheconombank (Russian government-owned development bank)

О КОМПАНИИ INFRAONE

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

Основная сфера деятельности InfraONE – прямые инвестиции в инфраструктуру. Компания в своих интересах или интересах третьих лиц осуществляет организацию проектов и сделок, управление ими, финансирование проектов, а также предоставляет сервис инвестиционного консультирования, аналитической поддержки и продвижения проектов.

В первую очередь, интерес для InfraONE представляют инвестиции в проекты через инструменты ГЧП, концессий, проектного финансирования. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

Роль InfraONE в проектах

При реализации проектов InfraONE традиционно выполняет одну из следующих ролей:

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

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

Об InfraONE Research

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

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

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

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

InfraONE Research | Исследовательская группа инвестиционной компании InfraONE

Галина Барцева

Александра Галактионова

Алексей Жундрик

Анна Левинская

Анастасия Яковлевская

Екатерина Якунина

research@infraone.ru

Над аналитикой также работали:

Карен Аракелян, Александр Волков, Анатолий Высоцкий, Самир Гусейнов, Анастасия Гуторова, Альберт Еганян, Даниил Завьялов, Александр Карпов, Александр Кижло, Анна Козлова, Олег Коваленко, Татьяна Колодина, Станислав Кочев, Валерий Ли, Алексей Савельев, Александр Сафронов, Павел Турбанов, Алексей Харламов, Александр Чернопятов, Роман Чертков.

Благодарности

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

infraone.ru



INFRAONE

ООО «Первая инфраструктурная»
119049, Россия, Москва
ул. Коровий Вал, 5, БЦ «Оазис»
Тел.: +7 495 231 32 18