

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

ИНФРАСТРУКТУРА 2025

ВЫЗОВЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ



ВКЛЮЧАЯ

**НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ
ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТОВ 2021**

Как пандемия меняет инфраструктурную отрасль?

Какие проекты будут интересны властям и частным инвесторам?

ОГОВОРКА

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

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

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

В аналитическом обзоре InfraOne Research «Инфраструктура – 2025: вызовы и перспективы», подготовленном специально для XXIV Петербургского международного экономического форума, рассматриваются различные сценарии развития отрасли в следующие четыре года и ограничения, которые могут помешать их реализации. В нем также проанализированы ближайшие планы федеральных и региональных властей по строительству инфраструктурных объектов. Электронная версия доступна на сайте InfraOne, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, июнь 2021 г.



СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	6
Инфраструктура – 2025: что ждет сферы после пандемии	9
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	9
Автодорожная сфера	9
• Как государство вкладывает в дороги • Частный инвестор стоит в стороне • Государство ускоряет вложения • Прогнозы и вызовы сферы	
Железные дороги	16
• Железнодорожные инвестиции «пробуют» вечност • Восточный полигон идет по этапам • Комплексный план и «запасные» пути • Железнодорожные концессии – в зале ожидания? • Прогнозы и вызовы сферы	
Аэропорты	23
• Авиация ушла в крутое пике? • Приземлила ли пандемия «воздушную» инфраструктуру? • Концессии учатся «летать» • Прогнозы и вызовы сферы	
Морские порты	31
• Мощности обгоняют загрузку • Государство снижает расходы на порты • Привлечь или отпугнуть инвестора • Концессии приближаются к портам • Прогнозы и вызовы сферы	
Городской пассажирский транспорт	38
• Городской транспорт уезжает в минус • Транспорт идет под землю и обновляет парк • Прогнозы и вызовы сферы • Транспортные концессии выходят на эксплуатацию	
ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	45
• Энергетика получила «тепловой» удар • Инвестпрограммы попали в сети • Год зеленых рекордов • Государство заказывает мощности • Ставка на передачу • Усилить зеленое • Прогнозы и вызовы сферы	

СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	54
<ul style="list-style-type: none">• Чему «научил» вирус инфраструктуру образования?• Инфекция оставляет инфраструктурный след • Вложения в культуру и физкультуру • Большие цели ищут большие средства • Первичному звену прописали модернизацию • Культура и спорт идут на подъем? • Прогнозы и вызовы сферы • Социальные концессии начинают вовремя?	
КОММУНАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	66
<ul style="list-style-type: none">• Не упали, но и не взлетели • Инвестировать на износ• Прогнозы и вызовы сферы • Концессии на долгий срок	
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ И ИТ-ИНФРАСТРУКТУРА	72
<ul style="list-style-type: none">• Цифры без ограничений • Тотальная цифровизация в поисках «умных» проектов • Прогнозы и вызовы сферы	
Национальный перечень перспективных проектов 2021.	77
<ul style="list-style-type: none">• Как национальный перечень «переживает» кризис и пандемию • Перечень перспективных проектов • Как изменился национальный перечень за год • Отрасли реализации проектов топ-100 • Выбор в пользу концессий • География проектов национального перечня • Как изменился потенциал запуска проектов из-за пандемии? • Какие проекты будут актуальны в посткризисный период?	
Глоссарий	143
Об InfraOne.	144
Авторский коллектив.	145

РИСУНКИ

1. Федеральные и региональные инфраструктурные расходы по направлению «Дорожное хозяйство» в 2015–2020 годах (стр. 12)
2. Фактические и планируемые бюджетные расходы по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» в 2019–2024 годах (стр. 13)
3. Расходы на проекты железнодорожных подходов к морским портам, Центрального транспортного узла и Восточного полигона в 2021–2023 годах (стр. 9)
4. Трафик российских аэропортов в 2015–2020 годах (стр. 23)
5. Планы и исполнение федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» в 2019–2024 годах (стр. 24)
6. Трафик российских морских портов в 2011–2020 годах (стр. 31)
7. Доставка и отправление грузов в морских портах различными видами транспорта в 2020 году (стр. 32)
8. Распределение финансирования федерального проекта «Морские порты» (2019–2024 годы) (стр. 34)
9. Установленная мощность электростанций в России в 2020 году (стр. 45)
10. Динамика выработки и потребления энергии в ЭЭС России в 2019–2020 годах (стр. 46)
11. Динамика объемов генерации ВИЭ в России в 2014–2020 годах (стр. 48)
12. Динамика планируемого ввода объектов, отобранных и модернизируемых в рамках ДПМ-2 (стр. 49)
13. Динамика инфраструктурных расходов федерального и региональных бюджетов на образование в 2015–2020 годах (стр. 55)
14. Динамика инфраструктурных расходов федерального и региональных бюджетов на здравоохранение в 2015–2020 годах (стр. 56)
15. Динамика инфраструктурных расходов федерального и региональных бюджетов на ЖКХ в 2015–2020 годах (стр. 67)
16. График эксплуатационных периодов по концессионным проектам (стоимостью свыше 5 млрд руб.) (стр. 71)
17. Стоимость проектов из топ-100 (стр. 77)
18. Отрасли реализации проектов топ-100 (стр. 134)
19. Форматы реализации проектов национального перечня (стр. 136)
20. Распределение проектов национального перечня по федеральным округам (стр. 137)
21. Распределение количества и стоимости проектов по потенциалу запуска (стр. 139)
22. Потенциал запуска проектов национального перечня по отраслям (стр. 140)

ТАБЛИЦЫ

1. Топ-10 концессий, реализуемых в автодорожной сфере (стр. 11)
2. Сценарии развития автодорожной сферы до 2025 года (стр. 15)
3. Сценарии развития железнодорожной сферы до 2025 года (стр. 22)
4. Топ-25 российских аэропортов по пассажиропотоку в 2020 году и их инфраструктурные планы (стр. 25)
5. Примеры десяти наиболее крупных инвестпроектов в аэропортовой сфере и форматы их реализации (стр. 27)
6. Сценарии развития авиасферы до 2025 года (стр. 30)
7. Топ-10 российских портов в 2020 году по грузообороту (стр. 32)
8. Сценарии развития инфраструктуры морских портов до 2025 года (стр. 37)
9. Топ-10 регионов с наиболее развитым общественным транспортом (стр. 39)
10. Сценарии развития сферы городского пассажирского транспорта до 2025 года (стр. 42)
11. Когда планировали сдать в эксплуатацию крупнейшие транспортные объекты российского рынка, создаваемые по концессии (стр. 44)
12. Примеры проектов по созданию объектов возобновляемой энергетики, отобранных в 2020 году для реализации (стр. 51)
13. Сценарии развития сферы энергетики до 2025 года (стр. 53)
14. Концессионные соглашения в сфере культуры и спорта, заключенные в 2020 году (стр. 57)
15. Примеры крупных инфраструктурных закупок по национальному проекту «Здравоохранение» (стр. 60)
16. Сценарии развития социальной инфраструктуры до 2025 года (стр. 63)
17. Когда сдадут в эксплуатацию крупнейшие социальные объекты российского рынка, создаваемые по концессии (стр. 65)
18. Сценарии развития коммунальной сферы до 2025 года (стр. 69)
19. «Цифровые» федеральные проекты в рамках национальных проектов и их финансирование (стр. 73)
20. Примеры крупных проектов, реализованных в формате концессий, ГЧП и госконтрактов в сфере телекоммуникаций и ИТ (стр. 74)
21. Сценарии развития телекоммуникационной и ИТ-сферы до 2025 года (стр. 76)
22. Проекты национального перечня, запущенные с мая 2020 года (стр. 125)

РЕЗЮМЕ

Пандемия коронавируса повлияла не только на жизни и здоровье миллионов людей во всем мире, но и на экономику, а также состояние различных сфер инфраструктуры. Часть из них — например, телекоммуникации, информационные технологии, зеленая энергетика — получили импульс к развитию. Другие — например, сфера воздушных перевозок — наоборот, были вынуждены перейти в «режим ожидания», и их развитие в следующие несколько лет, вероятно, замедлится.

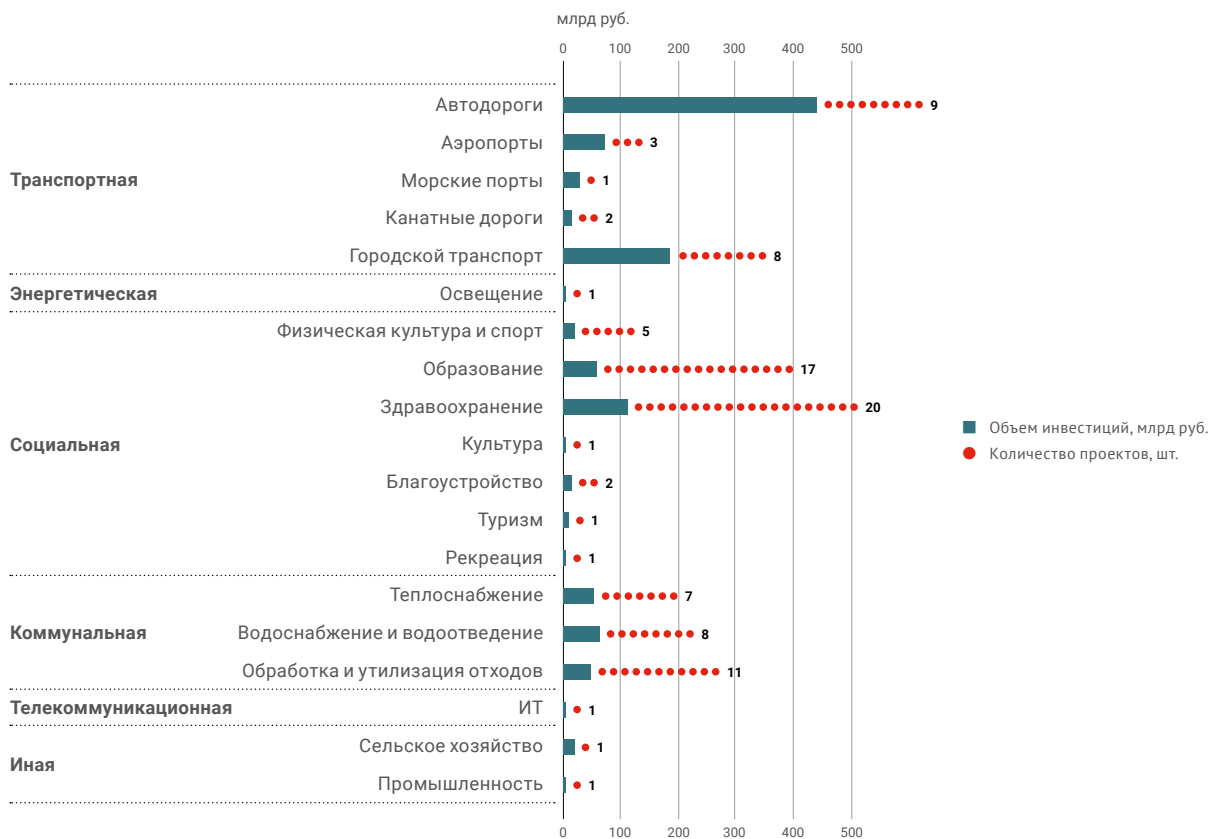
Насколько такие процессы затронули отечественную инфраструктуру и заставили ли они государство пересмотреть «допандемические» планы? Какой инфраструктура может стать к 2025 году? Как за время пандемии изменился состав национального перечня наиболее перспективных проектов отрасли?

- Из транспортных сфер в новых условиях больше других выиграла, на наш взгляд, автомобильная. Только со стороны федерального и региональных бюджетов до 2025 года в нее могут вложить от 3,75 трлн руб. до 4,15 трлн руб. Негативно кризис, вероятно, скажется на аэропортовой и портовой сферах. В первом случае уменьшится количество реконструируемых за государственный счет аэропортов (с 66 до 58), во втором — мощности хоть и расширятся до планируемых значений (1,3 млн тонн к 2023 году), но при этом остро встанет вопрос их загрузки. В железнодорожной сфере государство сфокусируется на втором этапе расширения БАМа и Транссиба, но необходимая скорость освоения средств (160–180 млрд руб. ежегодно) превышает обычную вдвое и может сдерживаться дефицитом строительных мощностей.
- Несмотря на падение энергопотребления в целом, в 2020 году в энергетике были и свои «взлеты». Год стал рекордным по вводу объектов, работающих на базе возобновляемых источников энергии (ВИЭ): общий объем новых мощностей солнечных, ветровых и малых гидроэлектростанций составил 1,2 ГВт, а генерация на них увеличилась почти вдвое — до 2,3 млрд кВт*ч. До 2025 года мощность объектов ВИЭ может вырасти до 6,5 ГВт, или до 2,5–2,6% от всех источников энергии. В отрасли наиболее сложное положение у тепловых электростанций: объемы их выработки снижаются, а сами объекты стремительно устаревают. Даже при благоприятном сценарии до 2025 года включительно удастся заменить и обновить менее 8% их мощностей (до 13 ГВт).
- Федеральные и региональные вложения в социальную инфраструктуру во время пандемии значительно выросли: например, в медицинскую — более чем на 42% (до 162 млрд руб. в 2020 году), а в образовательную — почти на 12% (до 345 млрд руб.). Планы властей на ближайшие несколько лет в этих сферах значительны: модернизировать инфраструктуру первичного медицинского звена, полностью ликвидировать дефицит мест в детских садах и создать почти 1,2 млн новых мест в школах, построить новые кампусы для университетов. Несмотря на то, что объем бюджетных вложений до 2025 года в социальную инфраструктуру может составить порядка 2,2–2,7 трлн руб., мы полагаем, что для успешной реализации проектов государству не обойтись без помощи частного капитала.

- Объем средств, вкладываемых в коммунальную инфраструктуру, хоть и не снизился за год (около 300 млрд руб. из федерального и региональных бюджетов), но по-прежнему меньше реальной потребности в инвестициях (свыше 550 млрд руб. ежегодно). Ситуацию пока не спасают заключаемые в сфере концессии – их объем даже в лучшие годы (70–75 млрд руб.) заметно меньше разницы, которую следует покрыть для достижения необходимого уровня инвестиций. Низкая прибыль коммунальных компаний пока не позволяет инвестировать средства в развитие отрасли. Мы полагаем, что без применения системных мер, изменений в тарифной политике, стимулирования модернизации инфраструктуры в отдаленных районах ситуация в отрасли до 2025 года серьезно не изменится.
- Как и социальная инфраструктура, сфера информационных технологий и телекома в 2020 году пользовалась повышенным вниманием властей. Несмотря на неоднократные пересмотры финансирования, в федеральные проекты, связанные с цифровизацией, государство в 2020 году вложило на 60% больше, чем годом ранее (около 149 млрд руб.). В ближайшие три года бюджетные расходы на «цифру» также останутся высокими – от 195 млрд руб. до почти 230 млрд руб. ежегодно – но в основном они пойдут на государственные системы, информационную безопасность и создание общей инфраструктуры. Поэтому потребность отрасли в частных инвестициях для реализации межотраслевых проектов (например, в транспорте, здравоохранении или «умном» городском благоустройстве) сохранится.
- Кризисный год изменил состав национального перечня перспективных проектов на три четверти: всего 25 инициатив остались в нем с мая 2020 года, а общий объем инвестиций в топ-100 уменьшился с 1,85 трлн руб. до 1,17 трлн руб., или почти на 37%. На рынке появилось много новых проектов, которые власти планируют реализовать с учетом ограничений, а ряд капиталоемких инициатив решено отложить «до лучших времен» или запустить не в ГЧП-формате. В целом из прошлого топ-100 наиболее перспективных проектов запущены 19 инициатив с общим объемом инвестиций 234,5 млрд руб.
- Среди проектов национального перечня по количеству инициатив преобладает социальная сфера – 47 штук на 220,9 млрд руб., причем за год доля вложений в проекты этой сферы в общем объеме инвестиций в топ-100 возросла с 10,5% до почти 19%. На 20 инициатив в здравоохранении приходится 114,3 млрд руб., или 51,7% вложений в социальные проекты. Транспортная сфера, напротив, стала менее представительной: теперь в топ-100 таких проектов 23 штуки против 34 годом ранее, а планируемый объем инвестиций в них сократился с 1,4 трлн руб. до 0,75 трлн руб., или на 45%. Однако по объему вложений в проекты национального перечня она по-прежнему лидирует: 63,8% инвестиций приходится на транспортные инициативы (в 2020 году их доля в топ-100 составляла 74%).
- Средний потенциал запуска проекта национального перечня в 2021 году мы оценили в 3,3 балла из 5 против 3,1 балла год назад (чем выше балл, тем, на наш взгляд, ближе проект к запуску). Этот рост связан главным образом с увеличением количества проектов с потенциалом запуска от 2,5 до 4,5 балла: в эту группу вошли сразу 54 проекта на 715,3 млрд руб. против 44 суммарно на 1,19 трлн руб. годом ранее.

Отрасли реализации проектов топ-100

Данные на май 2021 года.



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

- За прошедший год национальный перечень стал чуть устойчивее к негативному «коронакризисному» воздействию: влияние пандемии на проекты, входящие в топ-100, мы оцениваем в среднем в 3,2 балла (в 2020-м это значение составляло 2,9 балла; чем выше значение по данному параметру оценки, тем меньше влияние кризиса на проект). Однако риск того, что инициатива национального перечня в перспективе одного-двух лет может столкнуться с вызванными кризисом проблемами, в результате чего так и не будет запущена, на наш взгляд, существует почти для трети проектов из топ-100 с общим объемом инвестиций около 720 млрд руб. (чуть более 60% вложений в проекты перечня 2021 года).

ИНФРАСТРУКТУРА — 2025: ЧТО ЖДЕТ СФЕРЫ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

Что происходило с отраслью во время пандемии? Как вызванный последней экономической кризис сказывается на вложениях в проекты? Какие объекты из каких сфер могут построить к середине 2020-х?

Транспортная инфраструктура

Автодорожная сфера. Во время пандемии

Как государство вкладывает в дороги

Несмотря на пандемию и введенные в первой половине прошлого года ограничения, общие инфраструктурные расходы федерального и консолидированных региональных бюджетов по направлению «Дорожное хозяйство» в 2020 году составили рекордные 845,5 млрд руб.: это на 11,7% больше, чем в 2019-м.

Инфраструктурные расходы федерального и региональных бюджетов мы считали, фильтруя бюджетную роспись по кодам, относящимся к капитальному строительству, ремонту, реконструкции и т.д. Эти данные могут отличаться от тех, что озвучиваются профильными министерствами и ведомствами, поскольку последние часто учитывают в составе расходов на какую-либо сферу и неинфраструктурные траты (например, выплату зарплат, взносы в уставный капитал компаний, межбюджетные трансферты и т.д.).

Почти 69% дорожных вложений в 2020 году (или 580,5 млрд руб.) были региональными, за год их объем вырос сильнее всего — на 13,1%. Федеральные расходы на дорожное хозяйство увеличились на 8,7%, до 264,7 млрд руб. Увеличение в обоих случаях мы связываем с более интенсивным поступлением средств в сферу в рамках национальных проектов.

Профильный национальный проект «Безопасные и качественные дороги» (БКД, до 2021 года он назывался «Безопасные и качественные автомобильные дороги») власти — по крайней мере, на федеральном уровне — реализуют быстрее, чем планировали при формировании планов в рамках майского указа.

Так, например, в 2019 году государство намеревалось вложить в развитие автодорожной сети 129,7 млрд руб., но в итоге потратило на 6,5% больше — 138,2 млрд руб. А в 2020 году на эти цели потратили уже 155,4 млрд руб., почти в полтора раза больше предусмотренных в паспорте 104,8 млрд руб.

Около 89–90% федеральных средств поступало в сферу через межбюджетные трансферты регионам.

Такие опережающие расходы помогли превысить плановые показатели по состоянию автомобильных дорог. Доля федеральных трасс, соответствующих нормативным требованиям, на конец 2020 года составляла 83,9% против целевых 82,4%, а по протяженности это почти на 1045 км больше плана. Для региональных дорог показатель составил 45% вместо запланированных 44,9% (и это соответствует превышению плановых значений примерно на 510 км). Для сравнения — еще до майского указа, по итогам 2017 года, в регионах всего 43,1% автодорог соответствовали нормативам.

Еще один автодорожный федеральный проект «Европа – Западный Китай» наращивает темпы исполнения. В 2019 году оно составило менее 1% (или около 143 млн руб. из 14,7 млрд руб.). А в 2020 году при первоначально запланированных 13,3 млрд руб. к концу года в проект направили более 40 млрд руб.: на поддержку ГК «Автодор» и на трансферт Самарской области для строительства обхода Тольятти с мостом через Волгу. Бюджетное исполнение федпроекта в 2020-м в итоге составило 99,2%.

На разветвленности автодорожной сети инициативы в рамках БКД и комплексного плана (например, финансируемые через федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» или «Европу – Западный Китай») пока существенно не отразились.

По итогам 2019 года протяженность российских дорог увеличилась лишь на 0,7%, или на 10,6 тыс. км (статистические данные, позволяющие судить о развитии автодорожной сферы в 2020 году, появятся в июне). Это довольно «средний» прирост. Так, например, в 2018 году протяженность автодорог общего пользования увеличилась на 23,8 тыс. км, а в 2015-м – на 29,3 тыс. км. Впрочем, такой рост не всегда объясним только строительством. Чаще всего он означает «причисление» к дорогам общего пользования уже построенных дорог, таковыми не являющихся.

Частный инвестор стоит в стороне

Если само государство активно вкладывало в проекты автодорожной сферы, то на рынке профильных концессий в 2020 году наступило предсказуемое затишье.

Пик появления концессий в автодорожной сфере приходится на 2017–2018 годы: тогда за два года подписали 18 соглашений из 34, заключенных с момента принятия концессионного законодательства. После этого их количество заметно сократилось: в 2019 и 2020 годах заключили по два соглашения в этой сфере – на 170 млрд руб. и 165 млрд руб. соответственно. По объему запланированных вложений это, впрочем, соответствовало предыдущим годам.

Спад в 2019 году мы связываем с тем, что сократилось количество готовых к запуску проектов, а в 2020-м активность в сфере наблюдалась только в первом квартале: до введения противокоронавирусных ограничений. После этого (вплоть до мая 2021-го – времени создания обзора) в автодорожной сфере не подписали ни одного концессионного соглашения.

За это время количество проектов, дошедших до стадии эксплуатации, по нашей оценке, выросло до 24: среди сданных в конце прошлого года проектов оказались оба концессионных участка ЦКАДа (3-й и 4-й). Кроме того, на стадию строительства вышел даже, казалось бы, «замороженный» проект по созданию северного дублера Кутузовского проспекта в Москве, а его компания-концессионер разместила первые выпуски концессионных облигаций.

Усиление роли государства было характерно для отрасли в целом. В 2020 году власти предпочли запустить крупные автодорожные проекты через контрактную систему (44-ФЗ и 223-ФЗ).

Не полностью сдан лишь участок ЦКАД-1, реализуемый по долгосрочному инвестиционному соглашению (ДИСу) с 2014 года. Строительством этого отрезка дороги занимался «Стройгазконсалтинг», но в середине 2015 года обязанности по исполнению соглашения передали компании «Крокус Интернэшнл». Движение по части ЦКАД-1 (участок длиной 23,8 км) открыли в декабре 2020 года. Оставшиеся 25,7 км будут введены в эксплуатацию лишь в третьем квартале 2021 года. Задержка по вводу других участков могла быть связана со сложностью объектов и необходимостью строительства новой дороги, а не ремонта или модернизации старых участков.

Таблица 1. Топ-10 концессий, реализуемых в автодорожной сфере

№	Проект	Стоимость, млрд руб.	Регион(ы)	Срок, лет	Уровень концедента	Специальная проектная компания (СПК)	Год подписания	Статус проекта
					Концедент			
1	Строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу	121	Самарская область	20	Региональный	Хозяйственное партнерство «Концессионная компания «Обход Тольятти»	2019	Началось строительство. Из федерального бюджета в 2021 году на проект направлено 14 млрд руб.
					Правительство Самарской области			
2	Создание и эксплуатация автодороги Солнцево – Железнодорожный	86,7	Московская область	29	Региональный	«Лыткаринская платная дорога»	2020	Подготовка к строительству
					Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области			
3	Строительство и эксплуатация ЦКАД-4	85,4	Московская область	30	Федеральный	«Юго-восточная магистраль»	2017	Участок введен в эксплуатацию в конце декабря 2020 года
					ГК «Автодор»			
4	Строительство моста через Лену	83,4	Якутия	25	Региональный	Восьмая концессионная компания	2020	Концессионер в декабре 2020 года получил 10-летнюю кредитную линию от Сбербанка на 25 млрд руб., в апреле 2021 года проект прошел госэкспертизу для определения конечной стоимости строительства
					Правительство Якутии			
5	Строительство и эксплуатация ЦКАД-3	80,1	Московская область	30	Федеральный	Автодорожная строительная корпорация	2016	Участок введен в эксплуатацию в ноябре 2020 года
					ГК «Автодор»			
6	Скоростная автомобильная дорога М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург на участке с 543 по 684 км	76,8	Новгородская, Ленинградская области, Санкт-Петербург	27	Федеральный	«Магистраль двух столиц»	2014	Эксплуатация
					ГК «Автодор»			
7	Скоростная автомобильная дорога М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург на участке с 15 по 58 км	59	Московская область	31	Федеральный	Северо-Западная концессионная компания	2009	Эксплуатация
					ГК «Автодор»			
8	Северный дублер Кутузовского проспекта	55	Москва	40	Региональный	Новая концессионная компания	2014	Строительство возобновлено в 2020 году, дорогу рассчитывают сдать в 2023 году
					Правительство Москвы			
9	Создание и эксплуатация моста через Калининградский залив	44	Калининградская область	28	Региональный	Десятая концессионная компания	2019	Завершается разработка проектно-сметной документации, до конца 2021 года ее направят на экологическую и государственную экспертизу. Внебюджетные средства обеспечены концессионером и Сбербанком в рамках кредитного договора. В марте в акционерную структуру концессионера вошла ГК «Ростех»
					Правительство Калининградской области			
10	Строительство четвертого моста через Обь в Новосибирске	43,5	Новосибирская область	21	Региональный	Сибирская концессионная компания	2017	Строительство идет по плану. Мост рассчитывают сдать в эксплуатацию в конце 2022 года. В 2021-м федеральный бюджет выделил Новосибирской области 1,4 млрд руб. на реализацию проекта
					Правительство Новосибирской области			

Источник: данные torgi.gov.ru, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

За неполные 16 лет с момента принятия 115-ФЗ в автодорожной сфере заключены 34 концессии дорожно 100 млн руб. на общую сумму свыше 940 млрд руб. Это самая капиталоемкая сфера рынка, на которую приходится 65% инвестиций в транспортную инфраструктуру, или почти 45,2% вложений в весь концессионный рынок. Самое капиталоемкое соглашение по проекту строительства и эксплуатации обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу подписано в октябре 2019 года. Самое небольшое стоимостью 530 млн руб. – по строительству Кировского путепровода в Ленинградской области – заключено в июне 2018 года.

Так, были объявлены конкурсы на восемь этапов трассы Москва – Казань, общей стоимостью 537 млрд руб. Ранее проект планировали реализовать через концессии. Летом 2020 года во время объявления конкурсов по выбору подрядчиков на этапы дороги в ГК «Автодор» заявляли о планах прибегнуть к выпуску инфраструктурных облигаций для финансирования строительства. Однако назвать эти бумаги таковыми можно будет лишь условно.

В строгом смысле слова инфраструктурные облигации может эмитировать частный партнер в рамках соглашений по 115-ФЗ и 224-ФЗ. А облигации госкомпании под строительство трассы не будут отличаться от остальных «котловых» корпоративных выпусков. Для размещения вечных облигаций ГК «Автодор» также есть препятствия: необходимо, чтобы ее рейтинг не отличался от странового, но сейчас он на одну ступень ниже суверенного по методологии «Эксперт-РА» и на две – по методологии АКРА.

Автодорожная сфера. Развитие до 2025 года

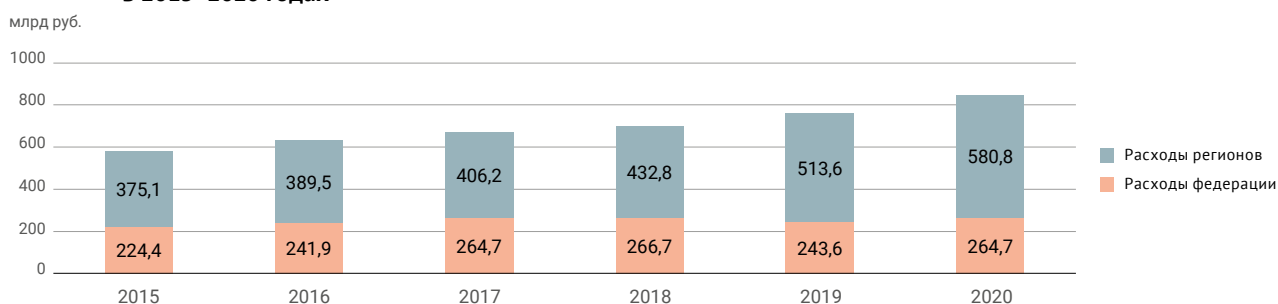
Государство ускоряет вложения

В ближайшие три года государство планирует увеличивать расходы на автодорожную сферу.

В федеральном бюджете на БКД в 2021–2023 годы запланировано суммарно почти 775 млрд руб. против 184,5 млрд руб., ранее предусмотренных паспортом национального проекта (тогда ожидалось, что самые значительные расходы будут проводиться на региональном уровне). В том числе в 2021 году на реализацию нацпроекта хотят направить 278,8 млрд руб., что почти вдвое больше «паспортных» 137,4 млрд руб. и на 79% выше фактических расходов по БКД в 2020 году.

Поскольку уровень освоения бюджетных средств в рамках нацпроекта остается высоким (97,1% в 2019-м и 98,7% в 2020 году) и власти даже в «пандемических» условиях не были склонны к урезанию расходов на него, мы полагаем, что основная часть запланированных средств дойдет до сферы.

Рисунок 1. Федеральные и региональные инфраструктурные расходы по направлению «Дорожное хозяйство» в 2015–2020 годах



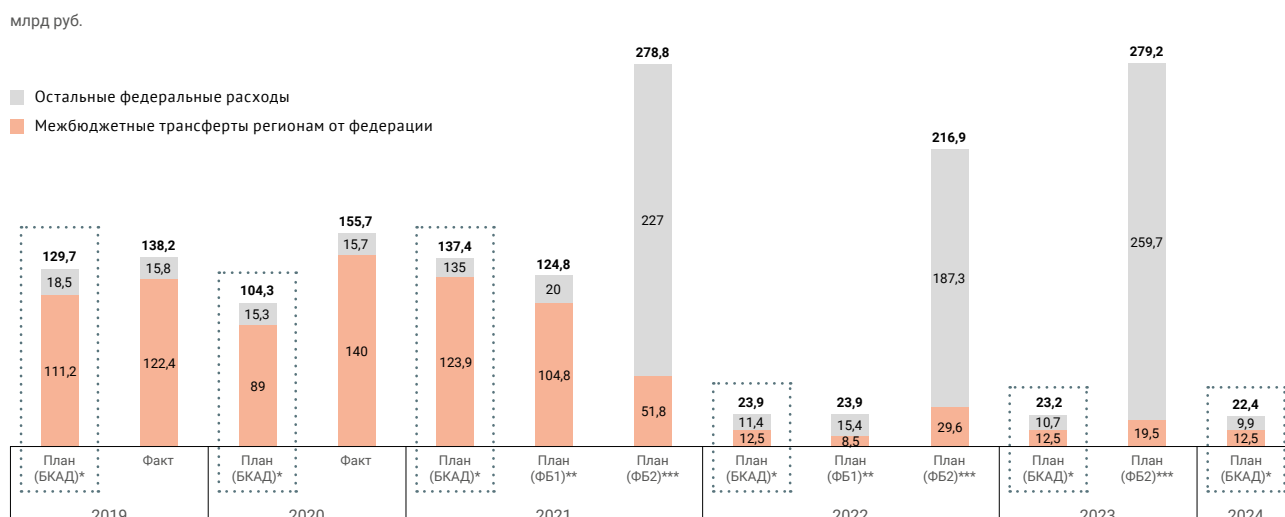
Источник: данные Казначейства, расчеты и анализ InfraOne Research

Расходы на ЕЗК за это время тоже увеличат – на 7%, до 315,7 млрд руб. В 2021–2023 годах проекту запланировано перечислить 31,1 млрд руб., 138,6 млрд руб. и 146 млрд руб. соответственно. По итогам первого квартала 2021 года федеральный проект исполнен уже на 51% (перечислено 15,8 млрд руб. из 31,1 млрд руб.), а значит, здесь государство тоже не собирается отступать от намеченных планов.

Вместе с тем концессионная активность в автодорожной сфере в ближайший год, вероятно, продолжит оставаться низкой.

Косвенное свидетельство – то, что в перечне планируемых проектов ГК «Автодор» на конец четвертого квартала 2020 года, в отличие от предыдущих лет, концессий нет.

Рисунок 2. Фактические и планируемые бюджетные расходы по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» в 2019–2024 годах



* Расходы на национальный проект в соответствии с его паспортом от 24 декабря 2018 года.

** Расходы на национальный проект в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов.

*** Расходы на национальный проект в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, паспорта нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», федерального бюджета, расчеты и анализ InfraOne Research

Мы полагаем, что в автодорожном сегменте использование инструмента на федеральном уровне пока останется на паузе: власти вернулись к запуску проектов через стандартные подряды, так как этот формат привычней и на начальном этапе требует меньше согласований. Но возможности по запуску таких проектов ограничены даже при условии наращивания госдолга и расходования резервов для их финансирования.

Поэтому на горизонте полутора-двух лет, с большой вероятностью, концессии станут вновь актуальны для федеральных дорожных проектов. Регионы, на наш взгляд, тоже продолжают пользоваться инструментом, так как у большинства из них бюджеты и возможности по привлечению финансирования по-прежнему ограничены и для запуска инфраструктурных проектов требуется участие инвесторов, а зачастую и федерации.

Вместе с тем времени запустить проекты и вывести их на стадию эксплуатации до 2025 года остается не так много. Новый «всплеск» заключения концессий, аналогичный 2017–2018 годам, возможен и в ближайшие годы, но строительство объектов будет закончено уже после 2025–2026 годов.

Что лежит в основе наших прогнозов?

Чтобы понять, какой будет инфраструктура в 2025 году, мы изучили планы властей и инвесторов, оценили нынешние темпы реализации проектов и вложения средств в них, в том числе в рамках комплексного плана, и на основе этого сделали вывод о реалистичности этих намерений.

Помимо целей, которые могут быть достигнуты к 2025 году, в каждом сценарии указываются ключевые проекты сферы, которые вероятнее всего успеют запустить или закончить к этому сроку, а в некоторых случаях (когда число проектов велико) – общий объем инвестиций в профильные инициативы, имеющиеся в перечне национальных проектов.

В пессимистичном сценарии развития инфраструктуры к 2025 году предполагается достижение заявленных государством и инвесторами целей при общей экономической ситуации хуже нынешней и низком интересе к развитию отрасли. Мы полагаем, что в таких условиях в ближайшие три-четыре года возможен запуск проектов из национального перечня с высоким потенциалом.

В базовом сценарии присутствуют наиболее реалистичные, на наш взгляд, планы властей и инвесторов при условии, что экономика в ближайшие годы будет восстанавливаться. В таком прогнозе приведены ключевые проекты и инициативы из перечня, обладающие высоким и средним потенциалом запуска в ближайшие три года.

В оптимистичном сценарии попали инициативы, которые могут быть реализованы в случае, если власти перейдут к так называемому «агрессивному развитию инфраструктуры», а также те, которые могут быть запущены при очень благоприятной экономической конъюнктуре. В этом сценарии также учтены проекты из национального перечня, шансы на реализацию которых в первой половине 2021 года считались небольшими.

Прогнозы и вызовы сферы













В рамках базового сценария развития автодорожной сферы мы полагаем, что основные цели по БКД будут достигнуты досрочно – еще в 2023 году, самый дорогой концессионный проект в сфере автодорог – мост через Волгу с обходом Тольятти – будет сдан в эксплуатацию вовремя (то есть до конца 2024 года), не возникнет проблем и со строительством четвертого моста через Обь в Новосибирске. При этом автомобильную магистраль Москва – Казань – Екатеринбург построят лишь до Казани, а до Екатеринбурга продлить не успеют.

В оптимистичном сценарии к уже имеющимся достижениям базового развития событий добавится автодорога Москва – Казань – Екатеринбург в своей полной версии, по всей вероятности, досрочно могут достроить мост через Лену в Якутии (сейчас его сдача запланирована на 2026 год).

В рамках пессимистичного сценария мы прогнозируем, что реализация национального проекта БКД и других автодорожных инициатив в рамках майского указа замедлится и их цели будут достигнуты лишь к концу 2025 года.

В этом сценарии строительство объектов по подписанным в 2019–2020 годах концессиям может затянуться за пределы 2025 года, а трасса Москва – Казань будет достроена до Казани с задержкой в сроках. Мы полагаем, что реализация такой версии событий возможна при заметном ухудшении экономической ситуации относительно нынешних условий.

Таблица 2. Сценарии развития автодорожной сферы до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям:		
	 50,9%	 52%	 54%
	Доля дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии:		
Цели	 85%	 87%	 89%
	Прирост сети скоростных автомобильных дорог до конца 2024 года:		
	 на 708 км , или 28% к уровню 2018 года	 на 986 км , или 39% к уровню 2018 года	 на 1391 км , или 55% к уровню 2018 года
Объем инвестиций государства, направленных в инфраструктуру автодорог за 2021–2025 годы*	 3,75 трлн руб. В среднем по 750 млрд руб. инфраструктурных трат ежегодно	 4,1 трлн руб. В среднем по 820 млрд руб. инфраструктурных трат ежегодно	 4,25 трлн руб. В среднем по 850 млрд руб. инфраструктурных трат ежегодно
Примеры крупных проектов в сфере		• Строительство трассы М-12 Москва – Казань	• Строительство трассы М-12 Москва – Казань – Екатеринбург • Строительство моста через Лену в Якутии
Примеры проектов из национального перечня перспективных проектов	• Строительство участка трассы Р-152 Шопша – Иваново – Нижний Новгород в обход Балахны (2-й пусковой комплекс) – 18,8 млрд руб. • Комплексное обустройство автодороги М-4 «Дон» на участке с 777 по 933 км с последующей эксплуатацией на платной основе участка с 715 по 933 км – 15,5 млрд руб. • Реконструкция Кузнечевского моста в Архангельске – 6,9 млрд руб.	• Создание широтной скоростной магистрали с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовая – Зольная в Санкт-Петербурге – 182,7 млрд руб.	• Реконструкция участка автодороги М-3 «Украина» (с 65 по 124 км) – 51,7 млрд руб. • Строительство обхода Кемерово – 43 млрд руб. • Строительство автодороги Томск – Тайга – 13 млрд руб.
Объем инвестиций в проекты перечня	Мы ожидаем, что три проекта из национального перечня на 41 млрд руб. будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.	Мы ожидаем, что четыре проекта из национального перечня на 224 млрд руб. будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.	Мы ожидаем, что семь проектов из национального перечня на 332 млрд руб. будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.

* Оценка InfraOne Research на основе данных о фактических и планируемых федеральных вложениях, а также динамике региональных расходов последних двух-трех лет.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, компаний, СМИ, анализ InfraOne Research

Также помешать реализации позитивных (базового и оптимистичного) сценариев в автодорожной сфере до 2025 года, вероятно, могут нехватка федеральных и региональных средств для запуска крупных или большого числа «мелких» проектов, излишняя ориентация на госзаказ и госконтракты, недооценка важности сложных инструментов запуска проектов (в частности, механизма концессии и ГЧП), рост дисбаланса в развитии инфраструктуры между крупными и отдаленными небольшими регионами, поскольку последние не вносят значительный вклад в достижение целевых показателей, централизация ресурсов на федеральном уровне и отсутствие средств и опыта реализации проектов в регионах.

Железные дороги. Во время пандемии

Железнодорожные инвестиции «пробуют» вечность

Инвестиционная программа РЖД в 2021 году составит 731,6 млрд руб., или на 2% больше ее фактического исполнения в 2020 году. Параметры прошлогодней инвестпрограммы несколько раз корректировали, и первоначально на нее собирались потратить 821 млрд руб. Но из-за пандемии коронавируса и введенных ограничений стало ясно, что имевшиеся на тот момент источники финансирования покрывают лишь чуть более четвертой части этих расходов.

С помощью семи выпусков бессрочных облигаций РЖД в 2020 году привлекла 313 млрд руб. В 2021-м компания продолжила подобные заимствования: в первые четыре месяца года было проведено две эмиссии суммарно на 44 млрд руб.

Поскольку кредитные возможности компании и так были ограничены (отношение чистого долга к EBITDA по итогам 2019-го составляло 2,49х при ранее считавшейся комфортной 2,50х), было принято решение о выпуске первых в российской инфраструктурной отрасли вечных бондов. Они создают меньшую нагрузку на капитал и привлекательны для инвесторов тем, что в случае отказа компании выплачивать купоны за нее это сделает государство.

Кроме того, компании в 2020-м пришлось «резать» инвестиционную программу: значительно больше всего в части обновления основных фондов и – в меньшей степени – запланированных инфраструктурных проектов. Также компания получила 60,5 млрд руб. из средств Фонда национального благосостояния.

Эти меры позволили реализовать инвестпрограмму прошлого года без 75%-го сокращения: в реальности ее объем снизился на 11%, или на 90 млрд руб. от запланированного первоначально.

Объем инвестпрограммы в 2021 году почти на 1,8%, или на 13 млрд руб., меньше предусмотренного на этот год в базовом сценарии долгосрочной программы развития РЖД (около 745 млрд руб.). В целом за три года на мероприятия инвестпрограммы планировали выделить 2,2 трлн руб., при этом дефицит составляет около 0,9 трлн руб.

Помимо выпуска новых бессрочных облигаций, в 2022 году частично проблему хотят решить за счет дополнительной эмиссии акций компании на 82 млрд руб., которые может выкупить ВЭБ.РФ. Среди вариантов пополнения средств также рассматриваются очередные взносы со стороны государства в уставный капитал компании (до 2025 года – на сумму порядка 500 млрд руб.) и продажа ее зарубежной собственности.

Подробнее о бессрочных облигациях, их особенностях и потенциальных эмитентах читайте в [InfraOne Research Weekly #15 2020](#).

Пассажиры привезли к убыткам

Пандемия предсказуемо негативно сказалась на финансовом состоянии железнодорожных компаний, в особенности связанных с пассажирскими перевозками. Так, согласно отчетности МСФО, холдинг РЖД закончил 2020 год с выручкой на 9% меньше прошлогодней (2,28 трлн руб.), а чистый убыток составил 52,9 млрд руб. против 155,7 млрд руб. прибыли в прошлом году. Доходы от грузов снизились на 4,2%, а наибольшее влияние на итоговый результат группы оказало падение выручки сегмента пассажирских перевозок на 41,7%.

В свою очередь, по данным РСБУ, 25 пригородных пассажирских компаний за 2020 год получили 67,6 млрд руб. выручки, или на 18% меньше, чем годом ранее. Сальдо прибылей и убытков получилось отрицательным (-11,7 млрд руб.), а еще годом ранее оно было положительным, хоть и небольшим (1,7 млрд руб.).

Четыре компании дальнего следования (без учета ОАО «РЖД» в лице филиала – Дирекции скоростного сообщения) за 2020 год получили 135,7 млрд руб. выручки, которая упала почти наполовину (на 44,5%). Совокупное сальдо чистой прибыли и убытков в 2020 году составило -34 млрд руб. В 2019 году этот показатель был в плюсе и равнялся 7,8 млрд руб.

Железные дороги. Развитие до 2025 года

Восточный полигон идет по этапам

Основной объем средств в рамках инвестиционной программы РЖД идет на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Стоимость первого этапа этого проекта оценивается в 520,5 млрд руб. Завершить этап планируют в 2021 году, хотя ранее планировали в 2020-м – сдвиг сроков утвердили еще во время пандемии. В этом году компания приступит к реализации второго этапа, который будет дороже: в ближайшие четыре года в него планируют вложить 780 млрд руб.

В рамках первого этапа запланировано довести пропускную способность Восточного полигона до 144 млн тонн, для этого построят 670 км путей. В рамках второго – увеличить ее до 180 млн тонн в 2024 году, а скорость доставки контейнерных грузов по направлению «Запад – Восток» должна быть не более семи суток. Это предполагает строительство еще 1,3 тыс. км железных дорог.

Но столь большие объемы инвестиций могут стать и проблемой, поскольку темпы освоения должны возрасти почти втрое по сравнению с предыдущими годами. Вместе с тем уже сейчас на местах строительства не хватает рабочей силы и профильных подрядчиков: на ряд объектов направили железнодорожные войска Минобороны, а весной этого года с Федеральной службой исполнения наказаний обсуждалась возможность привлечь к строительству заключенных.

По нашей оценке, подрядчики на территории шести основных регионов, по которым проходят БАМ и Транссиб, способны ежегодно осваивать порядка 580–600 млрд руб., однако заметная часть этих средств приходится на промышленное строительство. Даже если предположить, что к инфраструктуре относится половина средств – 290–300 млрд руб., дополнительная нагрузка в 120–130 млрд руб., которую может добавить второй этап модернизации к уже имеющейся, довольно ощутима. Кроме того, во всех этих регионах в основном работают средние и небольшие строительные организации, а крупных практически нет, то есть будет остро стоять вопрос способности подрядчиков реализовать крупные проекты.

После 2024–2025 годов ожидается еще и третий этап модернизации БАМа и Транссиба. Он предполагает улучшение пропускной способности железных дорог в «якутском кластере», в частности, строительство второй ветки между Тындой (Амурская область) и Ванино (Хабаровский край). Стоимость этого этапа оценена в 350 млрд руб., если дорога будет не электрифицирована, и 700 млрд руб. при ее электрификации. Предполагается, что этот этап будет претендовать на деньги Фонда национального благосостояния – в этом случае работы могут начаться и завершиться раньше.

Одним из вызовов к 2024–2025 годам могут стать изменение рыночной конъюнктуры (например, меньшая востребованность угля на мировом рынке) и необходимость загрузки имеющихся мощностей как собственными, так и транзитными грузами. Представители железнодорожной отрасли уже заявляют о необходимости синхронизации планов добывающих компаний с развитием инфраструктуры.

Комплексный план и «запасные» пути

В новой версии комплексного плана, которая на начало мая 2021 года еще не была окончательно утверждена, федеральных проектов, посвященных железным дорогам, станет больше. В 2019 и 2020 годах сферу представляли «Железнодорожный транспорт и транзит» и «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» (еще часть средств могла поступать в отрасль через «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Морские порты»).

Но финансирование через них было не очень велико: так, на мероприятия «Железнодорожного транспорта» за это время направили лишь 8,9 млрд руб. федеральных средств (из 11,2 млрд руб. запланированных), а по «Высокоскоростному железнодорожному сообщению» вообще не освоили средств, хотя предусмотренные в проект вложения были минимальны: 88 млн руб. ежегодно.

Теперь, согласно закону о федеральном бюджете, проектов с железнодорожной тематикой в комплексном плане стало пять.

Из «Железнодорожного транспорта и транзита» (который пока тоже остается) «выделились» федеральные проекты с географической спецификой – «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна». Кроме того, в комплексном плане появятся федпроекты «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» (ранее мероприятия по этому направлению финансировались в рамках «Коммуникаций между центрами экономического роста») и «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог». Правда, несмотря на выделение БАМа и Транссиба в отдельный федеральный проект, в бюджете на ближайшие три года средства на него не предусмотрены.

На остальные четыре федеральных проекта в 2021 году собираются выделить порядка 47,5 млрд руб. Большая часть этой суммы – около 30,2 млрд руб. – пойдет на развитие Центрального транспортного узла. До железнодорожного проекта, связанного с Северо-Западным бассейном, планируют довести

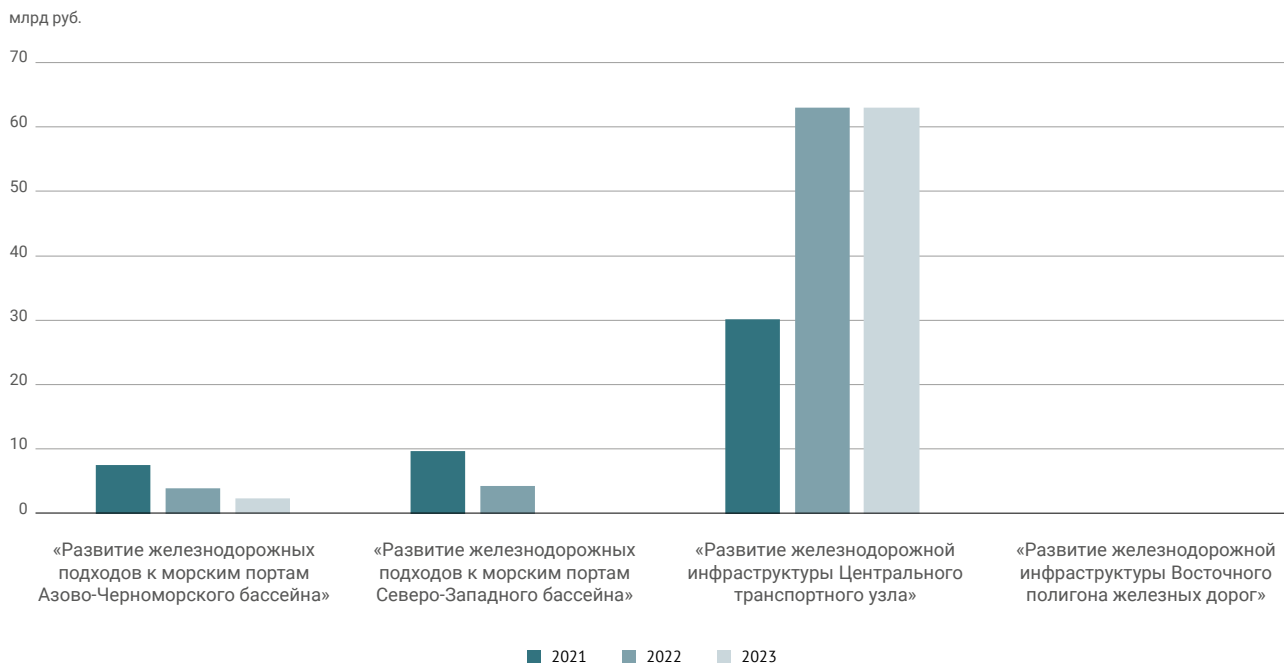
В рамках развития Центрального транспортного узла предполагается развитие Московских центральных диаметров, интеграция железнодорожного транспорта в систему городского пассажирского транспорта, создание транспортных хабов.

9,8 млрд руб., а с Азово-Черноморским – 7,9 млрд руб. Меньше всех (за исключением Восточного полигона) – пока 45 млн руб. – ожидает «Железнодорожный транспорт и транзит», но сумма еще может быть пересмотрена.

В следующие два года преобладание Центрального транспортного узла в федеральных проектах лишь усилится: государство запланировало вложить в него 126 млрд руб., а в оставшиеся проекты – суммарно 10,6 млрд руб. При этом относительно первоначальной версии комплексного плана федеральные расходы на Московский транспортный узел заметно возросли. Например, в 2021–2023 годах государство планировало выделить 97 млрд руб., а не 156,2 млрд руб., как сейчас.

Впрочем, это не означает, что Центральный узел «перетянул» на себя средства: проекты по строительству железнодорожных подходов в целом РЖД должна была реализовать за собственный счет. Мы полагаем, что более серьезное увеличение финансирования со стороны государства частично связано с ограниченными финансовыми и инвестиционными возможностями компании в ближайшие годы.

Рисунок 3. Расходы на проекты железнодорожных подходов к морским портам, Центрального транспортного узла и Восточного полигона в 2021–2023 годах



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

Железнодорожные концессии — в зале ожидания?

Самую крупную концессию российского рынка – по созданию и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры между угольным месторождением Элегест, столицей Тувы Кызылом и станцией Курагино (Красноярский край) – в 2021 году решили поставить «на паузу».

Правительство в конце марта выпустило распоряжение о необходимости подготовки и заключения дополнительного концессионного соглашения. В его рамках работы над проектом будут приостановлены на срок не более пяти лет, при этом частная и публичная стороны откажутся от штрафных санкций в отношении друг друга.

Другая железнодорожная концессия, относящаяся к созданию Северного широтного хода, по-прежнему остается приоритетной для реализации в ближайшие несколько лет.

Общая стоимость всего проекта СШХ оценивается в 260 млрд руб., а его концессионного участка – 113 млрд руб. Наиболее дорогая часть проекта – строительство моста через Обь (порядка 60 млрд руб.), разработку проектной документации по которому планируется завершить до конца 2021-го. Также развитию проекта (уже не только в концессионной части) может помочь инструмент инфраструктурных кредитов регионам, упомянутый в президентском послании.

Поскольку средства железнодорожной монополии ограничены, а инвесторы предпочитают запускать проекты в более спокойное время, новых крупных железнодорожных инициатив в формате концессии мы пока не ждем.

Вероятнее всего, они в ближайшие год-два будут появляться в небольшом региональном формате – например, на строительство железнодорожной инфраструктуры необщего пользования до особых экономических зон или крупных промышленных объектов, в которых РЖД выступает в качестве концессионера.

Не разогнались до высоких скоростей

Пандемия сдвинула реализацию проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) еще на несколько лет – к 2025 году в эксплуатацию их ввести уже не успеют.

Первую ВСМ построят между Москвой и Санкт-Петербургом. Она будет проходить недалеко от Великого Новгорода, и, вероятнее всего, строительство начнут в 2022 году. Закончить его собираются к 2027-му, а к 2024 году рассчитывают построить заходы к ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Проект может быть реализован поэтапно: подходы к обеим столицам построят РЖД, а участок вне городов могут отдать в концессию.

Стоимость создания ВСМ оценивается в 1,7 трлн руб., причем почти 77% (1,3 трлн руб.) должны составить внебюджетные средства. Часть из них (427 млрд руб.) намеревались привлечь через облигации, обеспеченные в том числе государственными гарантиями.

Что касается ВСМ Москва – Казань, то несмотря на то, что ее создание отложено, вся проектная документация уже разработана. В 2021 году положительное заключение Главгосэкспертизы должен получить последний участок магистрали. В РЖД считают, что, если к проекту вернуться через несколько лет, наличие документации ускорит его реализацию.

«Замороженной» из-за пандемии на неопределенный срок оказалась реализация проекта строительства магистрали от Екатеринбурга до Челябинска стоимостью 400 млрд руб. Кроме того, позже 2025 года может быть создана скоростная магистраль между Москвой и Тулой (стоимостью примерно 100 млрд руб.), которая открыла бы путь ВСМ в сторону Адлера.

Прогнозы и вызовы сферы

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

В рамках *пессимистичного сценария* мы предполагаем, что реализация второго этапа модернизации БАМа и Транссиба сдвинется за горизонт 2025–2026 годов – показатель пропускной способности в 180 млн тонн грузов к этой дате достигнут также не будет. Строительство ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом начнется только в 2025 году, а концессионное соглашение по этому проекту подпишут еще позже. Московские центральные диаметры сдадут с небольшим опозданием из-за снижения финансирования со стороны федерации, самой РЖД и Москвы. Этот вариант сценария предполагает, что финансовое состояние железнодорожной монополии будет оставаться сложным почти всю пятилетку, а экономические возможности государства помочь ей будут сильно ограничены.

В *базовом сценарии* мы ожидаем, что до 2025 года будет реализована большая часть второго этапа модернизации БАМа и Транссиба, вовремя запустят три участка Московских центральных диаметров, удастся заключить концессионное соглашение на строительство ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом и в 2024 году начать строительство подходов к городам. Проект Северного широтного хода будет реализован, но с отставанием в один-два года от запланированной на 2023 год сдачи в эксплуатацию.

В случае наиболее *оптимистичного развития событий* второй этап реконструкции и модернизации Восточного полигона удастся закончить в 2025 году и тогда же приступить к реализации третьего. Помимо подписания соглашения и начала строительства первой ВСМ, вероятно, будет «разморожена» и вторая – между Москвой и Казанью. Северный широтный ход по этому сценарию может быть сдан вовремя, то есть не позднее 2023 года. Не исключено принятие решения о реализации проекта по второму Северомуйскому тоннелю или строительству обхода этого участка, который, впрочем, может обойтись существенно дороже.

Препятствиями для развития железнодорожной сферы будут оставаться необходимость регулярной докапитализации РЖД для исполнения правительственных и президентских планов, дефицит рабочей силы и свободных строительных мощностей на Восточном полигоне. Не исключены риски, связанные с затягиванием сроков строительства и удорожанием материалов, а также с постепенным технологическим отставанием от реализованных за рубежом решений. Для уже созданной инфраструктуры остается значимым риск недозагрузки новых мощностей и необходимости синхронизации создания железнодорожной инфраструктуры с пользователями.

Таблица 3. Сценарии развития железнодорожной сферы до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	Увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба:		
	в 1,4 раза, до 170 млн тонн к 2024 году	в 1,5 раза, до 182 млн тонн к 2024 году	до 210 млн тонн в 2025 году
	Пассажиропоток в пригородном сообщении Московского железнодорожного узла, млн пассажиров в год:		
	800	820	850
Цели	Сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом (в частности, с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации):		
	до 8 дней	до 7,5 дней	до 7 дней
	Протяженность построенных высокоскоростных магистралей:		
	0 км	около 20 км (подходы к городам)	свыше 40 км (подходы к городам и строительство основной магистрали)
Объем инвестиций государства и РЖД в инфраструктуру железных дорог за 2021–2025 годы*	До 2,35 трлн руб. 	До 2,7 трлн руб. 	Свыше 3 трлн руб.
	При среднегодовом уровне финансирования в размере 460–470 млрд руб.	При среднегодовом уровне финансирования в размере 540–550 млрд руб.	При среднегодовом уровне финансирования в размере около 600 млрд руб.
Примеры крупных проектов в сфере	<ul style="list-style-type: none"> Начало второго этапа модернизации БАМа и Транссиба Окончание строительства и запуск Московских центральных диаметров Начало работ по строительству СШХ 	<ul style="list-style-type: none"> Сделана основная часть работ в рамках второго этапа модернизации БАМа и Транссиба Начало строительства подходов к ВСМ Москва-Санкт-Петербург Строительство основной части СШХ 	<ul style="list-style-type: none"> Завершен второй этап модернизации БАМа и Транссиба, начало реализации третьего этапа Решение о строительстве ВСМ Москва – Казань Окончание строительства СШХ, ввод в эксплуатацию

* Оценка InfraOne Research на основе данных о фактических и планируемых федеральных вложениях и долгосрочной инвестиционной программы РЖД.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, анализ InfraOne Research

Аэропорты. Во время пандемии

Авиация ушла в крутое пике?

Сфера воздушных перевозок оказалась одной из наиболее пострадавших из-за пандемии. По данным Росавиации, в 2020 году пассажиропоток отечественных аэропортов составил 129,6 млн человек, упав за год на 41%.

Наиболее серьезное падение предсказуемо было на международных линиях: из-за закрытых перелетов в большинство стран мира ими было перевезено лишь 17,2 млн пассажиров, что в 4,3 раза меньше, чем в 2019-м. Внутренние линии обслужили 112,4 млн человек, или на 23% меньше уровня предыдущего года.

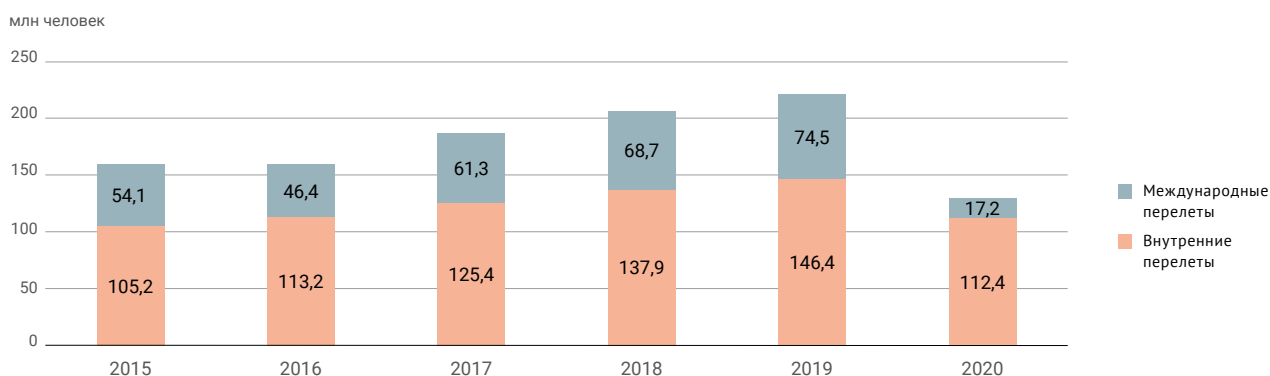
Проблема затронула почти все российские аэропорты, поэтому топ-25 наиболее крупных по пассажиропотоку за год не претерпел изменений по составу участников. Но их доля в общем объеме перевезенных пассажиров снизилась на 2,9 п. п., до 83,7%, то есть позиции небольших авиагаваней в условиях пандемии пошатнулись меньше, чем крупных.

Наиболее серьезное падение из топ-25 в 2020 году было зафиксировано у аэропорта Шереметьево (на 60,4%, до 19,6 млн человек), что, впрочем, не поколебало его позиции как самого крупного в стране, а также у аэропорта Кневичи во Владивостоке (на 58%, до 1,3 млн человек).

Самыми устойчивыми к падению пассажиропотоков оказались аэропорты южных регионов (Ростовской области, Краснодарского края, Крыма, Дагестана): из-за роста интереса к внутреннему туризму снижение там было менее чем на 10%. Исключением стал аэропорт Анапы – ему, единственному из топ-25, удалось нарастить пассажиропоток на 10,5%, почти до 1,8 млн человек.

За пределами топ-25 наиболее значительный рост среди разрешивших публиковать данные по пассажиропотоку показали аэропорты Горно-Алтайска (рост на 45%, до 148,4 тыс. человек, что было связано с ростом туристической привлекательности направления), Ярославля (Туношна, рост на 65,5%, до 64,7 тыс. человек, как место пересадки на южные направления, а также рейсы в крупнейшие города страны) и Курска (Восточный, рост на 47%, до 56,3 тыс. человек, из-за субсидирования маршрутов и снижения цен на билеты).

Рисунок 4. Трафик российских аэропортов в 2015–2020 годах



Источник: данные Росавиации, расчеты InfraOne Research

По данным Росавиации, за первый квартал 2021 года пассажиропоток был на 20% меньше, чем за аналогичный период предыдущего года, а всего перевезено 32,7 млн пассажиров. Во втором квартале ситуация относительно 2020-го, вероятно, начнет улучшаться из-за того, что год назад на это время пришлось самые строгие ограничения, но показатели 2019 года достигнуть в ближайшие месяцы, на наш взгляд, все равно не удастся.

Приземлила ли пандемия «воздушную» инфраструктуру?

Переход аэропортов из федеральной или региональной собственности в частную продолжается. В конце 2020 года аэропорт Оренбурга был преобразован из ГУП в акционерное общество для дальнейшей приватизации. Объектом с пассажиропотоком 783,7 тыс. человек в 2019 году уже заинтересовался холдинг «Аэропорты регионов». Также запланированы приватизация аэропортов Магнитогорска и Элисты и продажа оператора аэропорта в Грозном – «Вайнахавиа». Впрочем, пока конкурсы не состоялись, аэропорты Оренбурга и Грозного модернизируют за федеральные средства.

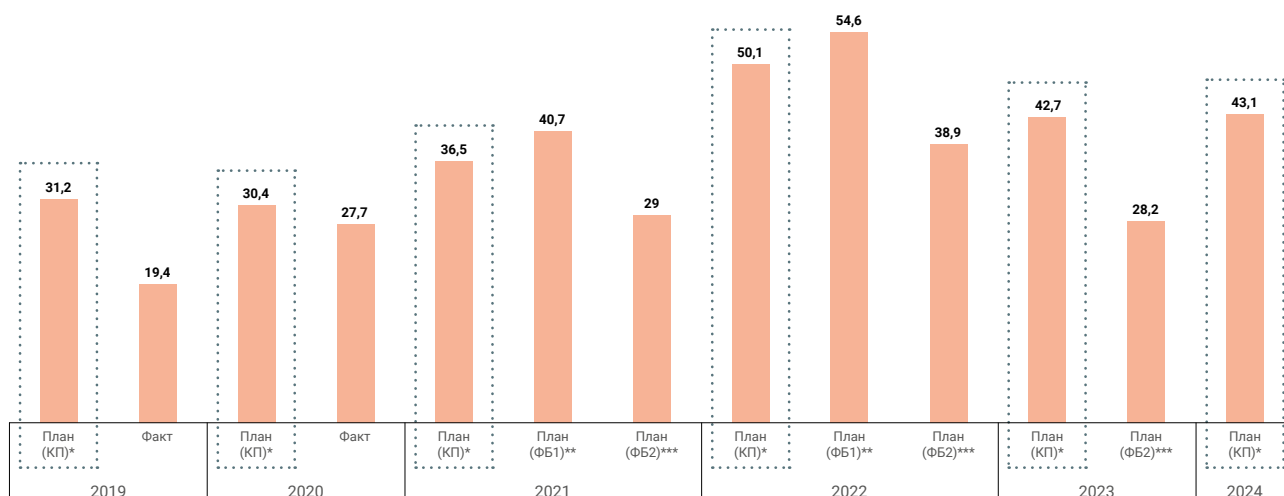
Пандемия, с одной стороны, заставила пересмотреть некоторые планы по развитию крупных аэропортов и перенести проекты (например, такое случилось в Шереметьево, Домодедово и Пулково), с другой – дала возможность проводить строительство в условиях ограниченного потока, чтобы, когда рост в отрасли возобновится, инфраструктура уже была готова. В том же Шереметьево за 10 месяцев реконструировали и в конце 2020 года ввели в эксплуатацию взлетно-посадочную полосу №1.

Из топ-25 по крайней мере у девяти аэропортов инфраструктурные планы не стали подвергать корректировке, еще у десяти они либо не были заявлены, либо аэропорты сами недавно провели реконструкцию.

Федеральные расходы по входящему в комплексный план профильному проекту «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в 2020 году значительно не пересматривали, а бюджетное исполнение проекта в новых условиях было выше.

Рисунок 5. Планы и исполнение федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» в 2019–2024 годах

млрд руб.



* Федеральные расходы на проект в соответствии с распоряжением правительства от 30 сентября 2018 года.

** Федеральные расходы на проект в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов.

*** Федеральные расходы на проект в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

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

Таблица 4. Топ-25 российских аэропортов по пассажиропотоку в 2020 году и их инфраструктурные планы

№	Аэропорт	Обслужено пассажиров в 2020 году, млн человек	Динамика пассажиропотока к 2019 году	Планы развития аэропортовой и/или прилегающей инфраструктуры
1	Шереметьево	19,57	-60,42%	За 10 месяцев в 2020 году реконструирована и сдана в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса №1. Перенесено строительство терминала С-2 стоимостью \$ 414 млн на 2030-е годы (планировалось, что терминал откроется в 2023 году). Отложена реконструкция терминала F (\$ 120 млн)
2	Домодедово	16,39	-41,99%	Достройка ВПП откладывается до 2024 года. Стоимость – 38 млрд руб.
3	Внуково	12,57	-47,65%	Запланировано строительство станции метро «Внуково», которая будет интегрирована в инфраструктуру аэропорта
4	Пулково	10,94	-44,11%	Мастер-план развития аэропорта на фоне кризиса в отрасли решили пересмотреть. При этом в 2022 году может начаться строительство второй очереди аэропорта
5	Сочи	6,51	-3,78%	Новый аэропорт. Не нуждается в существенной модернизации
6 ¹²	Симферополь	4,63	-9,92%	Одобрены планы создания ж/д ветки к аэропорту Симферополя. Сорвано строительство ВПП стоимостью 3 млрд руб. (не было освоено 2 млрд руб.). К концу 2021 года рассчитывают построить три рулежные дорожки (новый исполнитель – «Мостотрест», стоимость контракта – 3,1 млрд руб.)
7 ¹¹	Новосибирск (Толмачево)	4,53	-31,05%	Строительство нового терминала. Первый этап планируется завершить в третьем квартале 2022 года. Полностью закончить проект хотят к 2025 году. Стоимость терминала – 20 млрд руб.
8 ¹¹	Екатеринбург (Кольцово)	3,49	-44,01%	Авиакомпания Red Wings планирует открыть в екатеринбургском аэропорту Кольцово межрегиональный транзитный хаб для самолетов SSJ100
9	Краснодар (Пашковский)	3,08	-33,57%	Аэропорт Краснодар планирует создать около нового терминала индустриальный парк и логоцентр, их стоимость может составить 20 млрд руб.
10 ¹³	Ростов-на-Дону (Платов)	2,86	-6,54%	Новый аэропорт. Не нуждается в реконструкции
11 ¹¹	Уфа	2,37	-33,40%	В Уфе открыли новое здание внутреннего терминала аэропорта. Строительство обошлось в 3 млрд руб. Реконструкция аэродромного комплекса запланирована до 2024 года.
12 ¹¹	Казань	2,17	-37,43%	Ведется реконструкция подъезда к аэропорту Казани от трассы Р-239 Казань – Оренбург. Ввести объект в эксплуатацию планируют к 2023 году
13 ¹⁵	Калининград (Храброво)	2,12	-10,64%	Планируется запуск скоростной электрички в аэропорт
14 ¹⁰	Анапа (Витязево)	1,81	+10,46%	
15	Минеральные Воды	1,80	-28,83%	«Новпорт Холдинг» объявлял о планах начала строительства пассажирского терминала в 2021 году
16 ¹²	Самара (Курумоч)	1,68	-44,15%	
17 ¹¹	Красноярск	1,66	-33,27%	Модернизация проведена несколько лет назад. Рассматривается проект строительства железной дороги из центра города к аэропорту
18 ¹⁷	Махачкала (Уйташ)	1,40	-6,74%	Идет подготовка к реконструкции международного аэропорта
19 ¹¹	Тюмень (Рощино)	1,37	-32,58%	Начато строительство нового терминала. Работы планируется завершить до 2025 года
20 ¹³	Иркутск	1,34	-44,76%	Идет поиск консультанта для определения сроков и объемов ремонта, реконструкции, строительства инфраструктуры аэропортового комплекса до 2035 года
21	Сургут	1,30	-30,48%	Аэропорт нуждается в реконструкции, однако решение по этому поводу еще не принято
22 ¹⁰	Владивосток (Кневиши)	1,29	-58,02%	Аэропорт претендует на средства комплексного плана для реконструкции ВПП
23 ¹⁴	Хабаровск (Новый)	1,27	-41,87%	Утвержден проект строительства нового международного терминала
24 ¹²	Челябинск (Баландино)	1,15	-32,61%	Ведется строительство нового аэровокзального комплекса – пассажирского терминала внутренних авиалиний. Первая очередь должна быть завершена к 2022 году. Планируют построить здание терминала, диспетчерский пункт и прочее. Второй этап – к 2025 году
25 ¹²	Пермь (Большое Савино)	1,12	-32,11%	В январе 2021 года были введены в эксплуатацию телетрапы. Весной 2021 года должен был закончиться первый этап работ. Второй этап этой реконструкции включает укрепление взлетно-посадочной полосы (в рамках задач комплексного плана ведется подготовка экспертизы и подача документов). Общая сумма инвестиций на втором этапе – 4,6 млрд руб. Реализация проекта запланирована на 2021–2023 годы

Так, первоначально в бюджетной росписи предусмотрели федеральные расходы на проект в 2019 году на уровне 31,4 млрд руб., и несмотря на то, что к концу года планку снизили до 26 млрд руб., освоение в итоге составило лишь 74,7% (или 19,4 млрд руб.). Тогда это было связано с поздним доведением лимитов финансирования и необходимостью сдвинуть ремонт инфраструктуры на следующий год.

В 2020 году на федеральный проект рассчитывали потратить 28,3 млрд руб. К концу года планка поднялась до 28,5 млрд руб., а бюджетное исполнение достигло 97,4% (или 27,8 млрд руб.). Впрочем, высокий уровень исполнения был характерен почти для всех проектов комплексного плана, а предусмотренные на федеральный проект суммы малозаметны в масштабах отрасли.

Указанные расходы на федеральный проект включают в себя и весомую неинфраструктурную часть – например, субсидии авиакомпаниям за перевозку пассажиров по специальным тарифам. В 2019 и 2020 году они составили по 7 млрд руб. соответственно.

Среди наиболее крупных инициатив, реализуемых в рамках федерального проекта, строительство аэропорта Мирный (9,6 млрд руб.), реконструкция аэропорта Нерюнгри (7,4 млрд руб.) в Якутии, реконструкция благовещенского аэропорта Игнатьево (4,6 млрд руб.) и новосибирского аэропорта Толмачево (3,6 млрд руб.).

В ближайшие три года расходы на региональные аэропорты будут на 30% меньше, чем предполагалась «допандемическими» планами. Так, в федеральном бюджете на региональные аэропорты в 2021–2023 годах предусматривается 96,2 млрд руб. федеральных средств, тогда как в предыдущие годы в это же время собирались вложить 138 млрд руб. Также в нынешнем бюджете предполагается потратить 29 млрд руб. в 2021 году вместо 40,7 млрд руб., фигурировавших в бюджете на 2020–2022 годы.

Мы полагаем, что это не позволит реализовывать проекты по реконструкции авиаинфраструктуры темпами, обозначенными в майском указе 2018 года. Однако целевые параметры обновленного федерального проекта, который будет носить более короткое название «Развитие региональных аэропортов», также, вероятно, изменятся: например, там будет меньше объектов – 60 вместо ранее предполагавшихся 68.

Аэропорты. Развитие до 2025 года

Концессии учатся «летать»

Список аэропортовых концессий в 2021 году впервые за последние два года пополнился новыми проектами. Так, в начале года было подписано соглашение между Минобороны и авиапредприятием «Газпромавиа» о строительстве новых объектов на территории аэродрома Левашово в Санкт-Петербурге. Стоимость проекта составит порядка 11–12 млрд руб., соглашение рассчитано на 49 лет.

Концессия стала второй федеральной в аэропортовой сфере. Первым, заключенным с Росавиацией в 2018 году, является соглашение по реконструкции аэропорта Шереметьево.

Таблица 5. Примеры десяти наиболее крупных инвестпроектов в аэропортовой сфере и форматы их реализации

№	Проект	Формат соглашения	Объем инвестиций, млрд руб.	Компания-частный партнер/СПК	Подписант-публичная сторона/Концедент	Годы реализации*	Регион	Уровень заключения соглашения/договора
1	Строительство и реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Шереметьево	Концессия	61	«Аэропорт Шереметьево»	Росавиация	2018-2067	Московская область	Федеральный
2	Реконструкция аэровокзального комплекса международного аэропорта Новосибирск (Толмачево)	СЗПК	60	«Аэропорт Толмачево»	Минэкономразвития России и Минэкономразвития Новосибирской области	2021-2036	Новосибирская область	Федеральный
3	Строительство, реконструкция и эксплуатация зданий и сооружений на территории аэродрома Левашово	Концессия	11-12	Авиапредприятие «Газпром Авиа»	Минобороны России	2021-2070	Санкт-Петербург	Федеральный
4	Строительство аэропортового комплекса «Мирный»	Госзаказ	9,8	Представительство «Ант Япы Санайи Ве Тиджарет Аноним Ширкети» (Турция)	Росавиация	2020-2023	Якутия	Федеральный
5	Реконструкция аэропорта Нерюнгри	Госзаказ	7,4	«Стройдорсервис»	Росавиация	2019-2022	Якутия	Федеральный
6	Модернизация аэропорта в Новом Уренгое	Концессия	7,2	«Уренгойаэроинвест» (входит в «Аэропорты регионов»)	Правительство ЯНАО	2018-2048	ЯНАО	Региональный
7	Строительство и эксплуатация нового международного пассажирского терминала и сопутствующей инфраструктуры аэропорта Благовещенска	Концессия	7	«АБС» («Аэропорты Большой Страны»)	Правительство Амурской области	2021-2051	Амурская область	Региональный
8	Строительство нового аэровокзального комплекса аэропорта Геленджика	СЗПК	5,4	«Аэропорт Геленджик»	Минэкономразвития России и Департамент инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края	2021-2036	Краснодарский край	Федеральный
9	Выполнение строительно-монтажных работ по реконструкции аэропортового комплекса «Игнатьево» в Благовещенске	Госзаказ	4,3	«Гидроэлектромонтаж»	Росавиация	2019-2022	Амурская область	Федеральный
10	Выполнение строительно-монтажных работ по реконструкции аэропортового комплекса «Толмачево»	Госзаказ	3,6	«Новосибирскавтодор»	Росавиация	2019-2021	Новосибирская область	Федеральный

* Для концессионных соглашений – срок их действия, для госконтрактов – срок выполнения работ, для соглашений о защите и поощрении капиталовложений – срок действия стабилизационной оговорки.

Источник: данные torgi.gov.ru, zakupki.gov.ru, единого портала бюджетной системы России, Минэкономразвития, компаний, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

А в конце апреля правительство Амурской области заключило концессионное соглашение с компанией «АБС» (совместное предприятие «Аэропортов регионов» и «Новапорта») на строительство и эксплуатацию международного терминала в аэропорту Благовещенска стоимостью 7 млрд руб. Срок действия соглашения составляет 30 лет, из них 3,5 года займет инвестиционная фаза. В роли финансового консультанта и организатора финансирования выступил Газпромбанк.

Путь к заключению соглашения был непрост. Несмотря на то, что «АБС» выиграло конкурс еще осенью 2020 года, одна из конкурирующих компаний направила жалобу в Федеральную антимонопольную службу, и та отменила его итоги. Региональному министерству транспорта было предписано провести новый конкурс, но оно обратилось в Арбитражный суд, требуя признать решение ФАС незаконным, причем в качестве третьих лиц были привлечены участвовавшие в конкурсе компании.

В марте суд утвердил мировое соглашение между Минтрансом Амурской области и регулятором. Решение предполагало не проведение нового конкурса, а пересмотр итогов старого с исключением ряда критериев (объема инвестиций, архитектурных решений для нового терминала и т.д.). Но победителем в итоге все равно признали «АБС».

Концессии по аэропортам Внуково и Домодедово, вероятно, отложили на неопределенный срок. В конце 2019 года власти сообщали, что их подпишут в 2020-м, но в условиях пандемии было уже не до этого.

Инвесторы пробуют и иные варианты участия в профильных инфраструктурных проектах. Например, власти Сахалинской области в ходе конкурса весной 2021 года выбрали инвестора для окончания строительства пассажирского терминала в аэропорту Южно-Сахалинска. Победителем стал «Красинвест», ранее модернизировавший аэропорт Красноярска. Теперь вместе с ним создадут предприятие, где 51% акций будет принадлежать частной стороне, а 49% – субъекту федерации. Это позволит закончить работы за счет инвестора, планирующего вложить 12,5 млрд руб., и оставить под контролем

Аэропорты берут курс на 2035-й

В марте 2021 года Росавиация представила проект концепции развития аэродромной сети страны, рассчитанный до 2035 года.

Согласно концепции, до 2024 года должны быть реконструированы 62 аэропорта и построен один новый – под названием Утренний на полуострове Гыдан в Ямало-Ненецком автономном округе. С 2025 по 2030 годы запланированы модернизация еще 64 воздушных гаваней, а также строительство новых аэропортов в Омске, Сыктывкаре и на Южных Курилах. И, наконец, в оставшуюся пятилетку – с 2031 по 2035 годы – должна быть проведена реконструкция еще 53 аэропортов.

Кроме того, 15-летняя модернизация затронет 69% работающих сейчас аэропортов и аэродромов, а общий объем инвестиций на реализацию всей концепции превысит 834 млрд руб. Причем до 2025 года на эти цели планируется потратить 182,5 млрд руб. (источники не уточняются, но в основном это федеральный бюджет), что больше, чем предусмотренные на этот срок в комплексном плане федеральные средства (146,8 млрд руб.). Поэтому реализация такой программы, на наш взгляд, потребует большей активности со стороны государства и привлечения внебюджетных инвестиций.

В самом проекте рассматриваются несколько сценариев развития: в наиболее оптимистичном удастся реконструировать все аэродромы гражданской авиации в стране (а не только 69%), в базовом – планируется исполнить все планы по 69%, а в самом пессимистичном – упор сделают на развитие арктических и дальневосточных аэропортов.

региона сам терминал.

Частные аэропорты также, по всей видимости, будут прибегать к инструменту соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК). В марте 2021 года их с Минэкономразвития уже заключили компании, владеющие аэропортами Новосибирск (Толмачево) и Геленджика: на 60 млрд руб. и 5,4 млрд руб. соответственно. Срок, на который рассчитана стабилизационная оговорка и льготы, в обоих случаях составляет 15 лет. Однако новым соглашениям в этой сфере могут помешать «нормативные» проблемы самого инструмента, связанные с окончанием действия регулирующих его временных постановлений.

Прогнозы и вызовы сферы

В *пессимистичном сценарии* развития воздушной сферы до 2025 года мы предполагаем, что восстановление авиаперевозок до «допандемического» уровня затянется более чем на два-три года. Основные инвестиции будут идти в развитие аэропортов с положительной динамикой пассажиропотока (то есть в основном в объекты, обслуживающие туристически привлекательные направления – юг России, Калининградская область, Горный Алтай), а также стратегически важных регионов – Арктики и Дальнего Востока. До отрасли будут доведены суммы меньшие, чем запланированы в последнем бюджете и концепции развития аэродромной сети, а сама реконструкция затронет менее 50 объектов воздушной инфраструктуры.

В случае реализации *базового сценария* восстановление сферы до «допандемических» значений займет год-два. К 2025 году удастся достроить и запустить в эксплуатацию новый аэропорт Утренний в ЯНАО и в соответствии с новыми целями федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» реконструировать свыше 50 объектов воздушной инфраструктуры. В этом же сценарии мы полагаем, что будут заключены ранее отложенные концессионные соглашения по развитию аэропортов Домодедово и Внуково, а также подписаны новые по более мелким объектам воздушной инфраструктуры.

При *оптимистичном сценарии* мы полагаем, что возвращение к показателям 2019 года будет достигнуто уже в 2022-м и отрасль ожидает быстрое восстановление, связанное в том числе со срабатыванием отложенного спроса на международные перелеты. Помимо ввода в эксплуатацию аэропорта Утренний, мы считаем, что будут реконструированы до 65 объектов авиационной инфраструктуры (в соответствии с концепцией развития аэродромной сети), а концессии по Домодедово и Внуково будут заключены до конца 2023 года. Решение по строительству аэропорта Омск (Федоровка) в этом сценарии может быть принято до конца 2025 года.

«Сдвиг» событий в негативный сценарий возможен при еще более сильном, чем наблюдается сейчас, сокращении федеральных вложений в модернизацию инфраструктуры воздушных перевозок. Также на развитии отрасли будут сказываться ограничения на международные перелеты и не окупающая вложения тарифная политика некоторых аэропортов. Препятствием к реализации проектов в выбранном формате в некоторых случаях могут оказаться действия регулирующих органов. А государство снизит активность по привлечению в сферу частного капитала.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

Таблица 6. Сценарии развития авиасферы до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Количество реконструированных и построенных объектов воздушной инфраструктуры:		
	 менее 50 к 2024 году	 более 50 к 2024 году	 более 65
	Авиационная подвижность населения к 2024 году (полетов на 1 человека в год):		
Цели	 <0,85	 0,9	 >0,95
	Доля пассажиропотока по маршрутам, минуя Москву, в объеме внутренних перевозок к 2024 году:		
	 <46,5%	 48,9%	 >51,4%
	Суммарные расходы государства на развитие аэропортов в 2021–2025 годы*		
	до 150 млрд руб.  В среднем до 30 млрд руб. в год	около 175 млрд руб.  В среднем до 35 млрд руб. в год	более 225 млрд руб.  В среднем более 45 млрд руб. в год
	Примеры крупных проектов в сфере		
	• Реконструкция аэропортов Арктики и Дальнего Востока	• Сдача в эксплуатацию нового аэропорта Утренний в ЯНАО	• Заключены концессионные соглашения по развитию аэропортов Домодедово и Внуково и подписаны соглашения по менее крупным аэропортам
	Примеры перспективных проектов		
	• Реконструкция аэропорта Оренбурга – 4,8 млрд руб.	• Строительство, реконструкция и эксплуатация зданий и сооружений на территории аэродрома Сиверский – 17 млрд руб.	• Вероятно принятие решения о строительстве аэропорта Омск-Федоровка (перенос Омск-Центральный) – 25,2 млрд руб. • Вероятно принятие решения о переносе аэропорта Иркутска – 52 млрд руб.
	Объем инвестиций в проекты перечня		
	Мы ожидаем, что ни один аэропортовый проект из национального перечня не будет запущен до 2025 года.	Мы ожидаем, что один аэропортовый проект из расширенной версии национального перечня на 17 млрд руб. будет запущен до 2025 года.	Мы ожидаем, что четыре аэропортовых проекта из национального перечня на 126,5 млрд руб. будут запущены до 2025 года.

* Оценка InfraOne Research на основе данных о фактических и планируемых федеральных вложениях в рамках комплексного плана.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, компаний, СМИ, анализ InfraOne Research

Морские порты. Во время пандемии

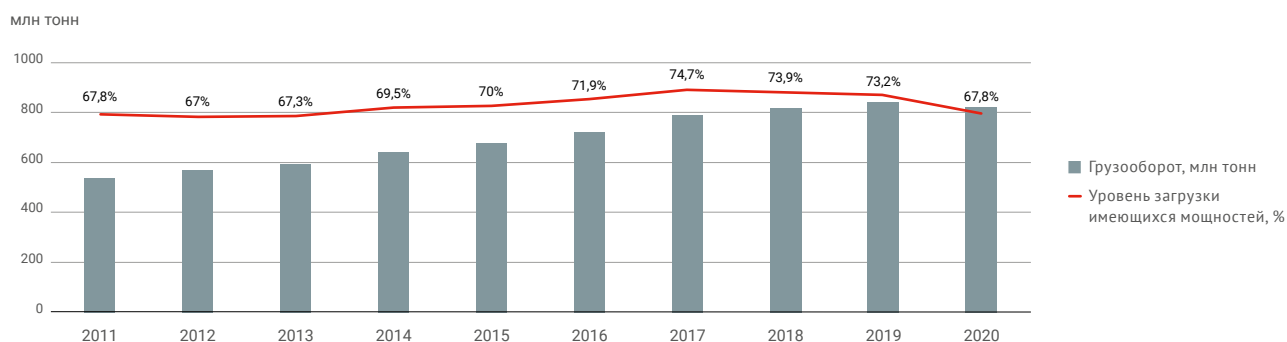
Мощности обгоняют загрузку

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

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

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

Рисунок 6. Трафик российских морских портов в 2011-2020 годах



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

В 2020-м снизились также объемы перевалки леса, цветных металлов и грузов на парамах, однако их общая доля составляет лишь 1,7% от всего грузопотока. Более серьезное падение компенсировалось ростом погрузки угля (на 7,2%, до 188,6 млн тонн), зерна (на 30,3%, до 50,3 млн тонн) и минеральных удобрений (на 1,6%, до 19,2 млн тонн), а также руды и черных металлов. Рост перевалки в 2020 году наблюдался лишь у портов Дальневосточного (на 4,5%, до 223,2 млн тонн) и Каспийского бассейнов (на 9,5%, до 8,1 млн тонн), но на них приходится меньше трети всех грузов (28%), проходящих через этот вид инфраструктуры.

На топ-10 морских портов России в 2020 году приходилось 73% погрузки (см. таблицу 7), и динамика грузооборота в них сильно зависела от состава основных грузов.

Отечественные морские порты продолжают оставаться в основном площадками для экспорта, на который приходится 78,8% грузооборота, или 646,5 млн тонн. При этом главными путями доставки экспортных грузов остаются железнодорожный (49,7%, рост за год на 2,5 п. п.) и трубопроводный транспорт (33,1%, падение за год на 4,1 п. п.). Доля автомобильного

транспорта хоть и выросла за год с 9,7% до 11,1%, но остается по-прежнему не очень значительной. Впрочем, в доставке импортных и привезенных в порты грузов автомобильный транспорт заметно опережает железнодорожный: в 2020 году ими было перевезено 29,1 млн тонн (38,6%) и 12,7 млн тонн (16,8%) прибывших с моря грузов соответственно.

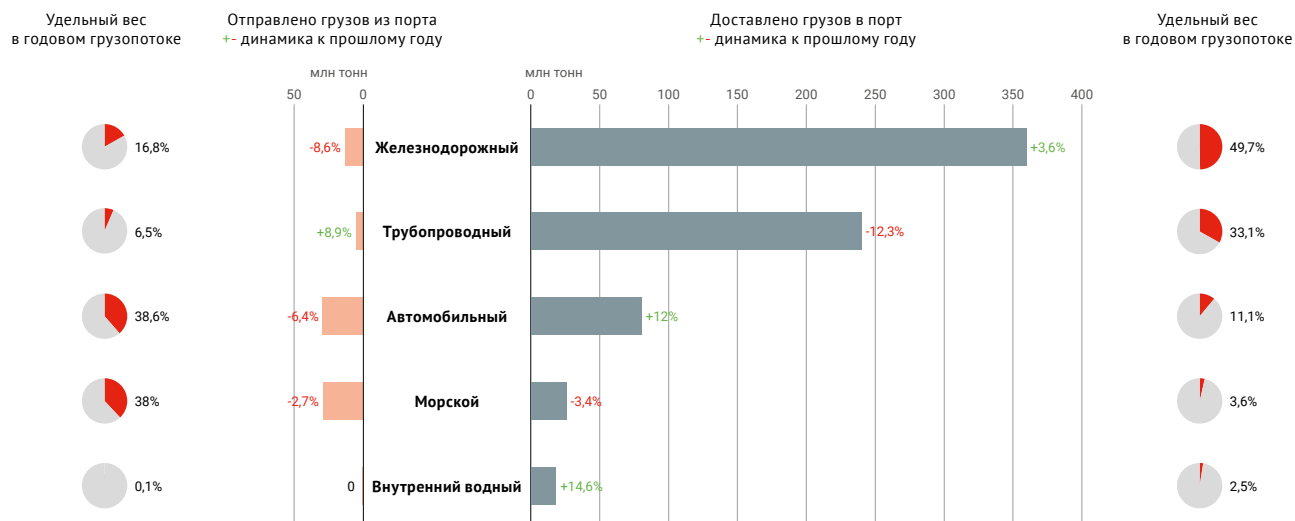
Таблица 7. Топ-10 российских портов в 2020 году по грузообороту

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

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

Рисунок 7. Доставка и отправление грузов в морских портах различными видами транспорта в 2020 году

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



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

Государство снижает расходы на порты

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

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

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

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

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

Морские порты. Развитие до 2025 года

Привлечь или отпугнуть инвестора

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

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

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

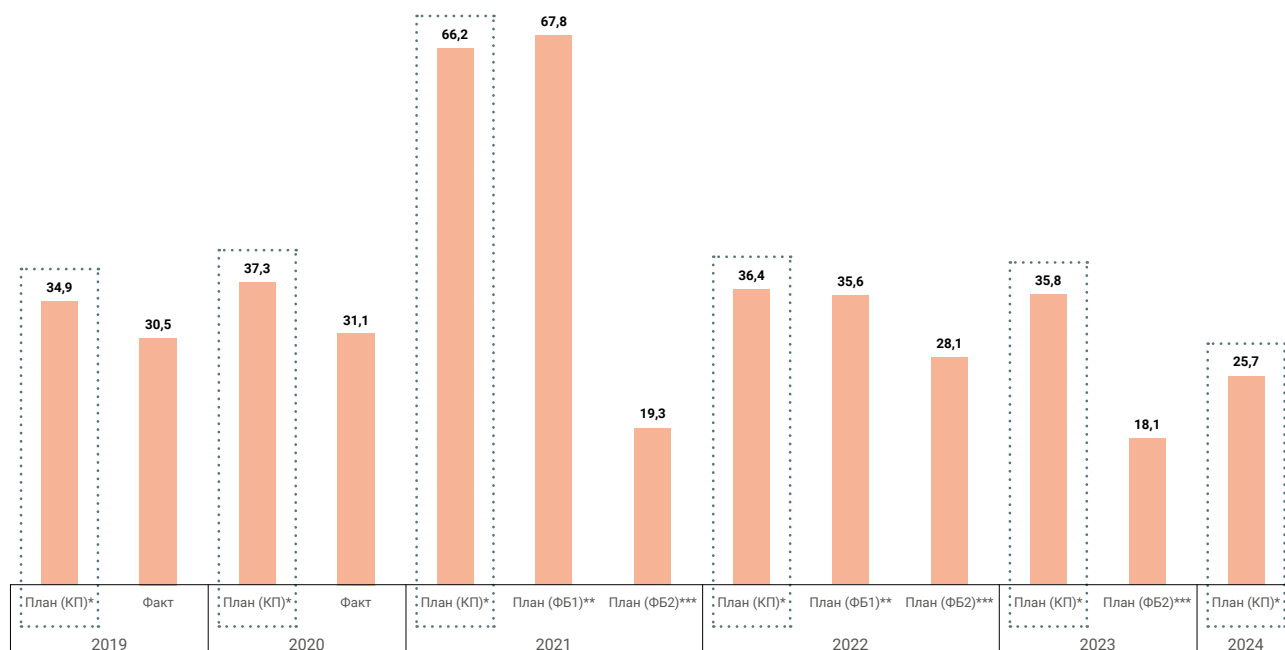
Но федеральные вложения в сферу, вероятно, будут уменьшаться.

В 2019–2024 годах на реализацию федерального проекта «Морские порты России» предполагалось направить 927 млрд руб., из которых 236 млрд руб. должны были быть бюджетными средствами, а остальные – внебюджетными и из инвестпрограммы ФГУП «Росморпорт». Но уже ясно, что эти результаты, вероятнее всего, не будут достигнуты ни государством, ни инвесторами. В случае шести проектов государство отмечало отсутствие у инвесторов возможностей финансировать дальнейшую реализацию проекта, из-за чего они были приостановлены на неопределенный срок. Инвестиционная декларация, которую обычно подписывает владелец будущей инфраструктуры, с информацией об объемах вложений, местоположении и характеристиках объектов носит в основном рекомендательный характер.

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

Рисунок 8. Распределение финансирования федерального проекта «Морские порты» (2019–2024 годы)

млрд руб.



* Федеральные расходы на проект в соответствии с распоряжением правительства от 30 сентября 2018 года.

** Федеральные расходы на проект в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов.

*** Федеральные расходы на проект в соответствии с законом о федеральном бюджете на 2021 год и плановый период 2022–2023 годов.

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

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

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

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

Концессии приближаются к портам

До весны 2021 года в портовой сфере было заключено лишь одно концессионное соглашение – по строительству и эксплуатации угольного терминала «Лавна» в Мурманске стоимостью 26 млрд руб. Подписание состоялось осенью 2018 года, а летом 2019 года было заявлено о финансовом закрытии с участием Газпромбанка.

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

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

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

Мощность угольного терминала – до 5 млн тонн в год, нефтеналивного – до 5,5 млн тонн в год, терминала газового конденсата – до 2,8 млн тонн. Также в рамках проекта намерены построить базу снабжения и заправочный комплекс.

В свою очередь, концессия по сухогрузному морскому порту Тамань, которую активно обсуждали в 2019 году, так и не смогла дойти до стадии коммерческого закрытия. Круг заинтересованных инвесторов, в который первоначально вошли четыре компании, в итоге сократился до одного, для которого проект оказался «неподъемным». Мы полагаем, что потенциал концессий в этой сфере еще не исчерпан и в ближайшие годы могут быть заключены еще по меньшей мере одно-два соглашения, а в случае законодательных изменений интерес инвесторов к ним станет еще выше.

Поможет ли портам защита инвестиций?

В отношении портовой инфраструктуры заключено одно из 36 соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК).

Его подписали в конце 2020 года для проекта строительства в Ленинградской области универсального торгового терминала «Усть-Луга» с «Новотранс Активом». Стоимость проекта составляет 46 млрд руб. Стабилизационный период зафиксирован на 20 лет и допускает льготы в налоговой сфере, сфере земельных отношений, технологическом подключении к энергосетям, строительных процедурах, экологии и прочем.

Такое соглашение может обязывать инвестора построить объект для получения преференций, но ответственность государства за создание своей части инфраструктуры в СЗПК будет, скорее, декларироваться (либо частной стороне могут впоследствии компенсировать часть расходов на нее). Впрочем, инвестор, подписавший СЗПК, также может отказаться от своих планов без штрафных санкций.

Прогнозы и вызовы сферы

Пессимистичный сценарий развития портовой сферы предполагает, что мощности в 1,3 млрд тонн будут созданы в срок в соответствии с комплексным планом – к 2024 году, но построенные объекты столкнутся со сложностями в загрузке. Это вновь поставит под вопрос реализацию большинства новых проектов, а ранее заключенные соглашения могут сдвинуться по сроку.













В *базовом сценарии* мы ожидаем, что мощности объектов в 1,3 млрд тонн будут достигнуты досрочно – к концу 2023 года, в рамках концессионного соглашения построят терминал «Лавна», будет своевременно введен в эксплуатацию порт Индига и начнется активное строительство мультигрузового комплекса в порту Поронайск, но ставим под сомнение запуск и реализацию к этому сроку проекта сухогрузного порта Тамань, глубоководного порта в Архангельске и портового хаба Лагань в Калмыкии.

В *оптимистичном сценарии* развития сферы мы ждем, что суммарная мощность российских портов составит 1,3 млрд тонн еще раньше – в 2022–2023 годах, помимо уже заключенных концессий по «Лавне» и Поронайску в отрасли могут запуститься еще несколько портовых проектов по этому механизму, например, порт Тамань.

Ограничивать развитие сферы до 2025 года могут несоответствие построенных мощностей имеющейся загрузке, отсутствие синхронизации между созданием объектов и железнодорожной или автодорожной инфраструктуры к ним, законодательные риски, которые могут ужесточить ответственность инвесторов за объемы погрузки и сумму заявленных вложений в проект, изменение спроса на перевозимые грузы.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

Таблица 8. Сценарии развития инфраструктуры морских портов до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Объем грузопотока по Северному морскому пути к 2024 году, млн тонн:		
	 60	 70	 80
	Увеличение мощностей российских морских портов до 1,3 млрд тонн:		
Цели	 к концу 2024 года	 к концу 2023 года	 в 2022-2023 годах
	Строительство четырех ледоколов на сжиженном природном газе для оказания услуг ледокольного флота:		
	 позднее 2025 года	 к 2025 году	 к 2024 году
Объем инвестиций государства в морскую портовую инфраструктуру за 2021–2025 годы*	до 325 млрд руб.  В среднем до 65 млрд руб. в год	до 360 млрд руб.  В среднем до 72 млрд руб. в год	до 400 млрд руб.  В среднем до 78 млрд руб. в год
Примеры крупных уже реализуемых проектов	<ul style="list-style-type: none"> Сдача к 2023 году специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (Хабаровский край) Строительство морского международного грузопассажирского района в Пионерском (Калининградская область) 	<ul style="list-style-type: none"> Развитие транспортного узла «Восточный-Находка» Ввод в эксплуатацию терминала «Лавна» Начало строительства объектов инфраструктуры многофункционального грузового района морского порта Поронайск – 35,9 млрд руб. 	<ul style="list-style-type: none"> Строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры в морском порту Диксон (угольный терминал Чайка), Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождения (нефтяной терминал Таналау) Решение по запуску проекта строительства сухогрузного порта Тамань
Примеры крупных перспективных проектов			<ul style="list-style-type: none"> Решение о строительстве морского порта Лагань – 28,8 млрд руб. Начало строительства глубоководного района морского порта Архангельск – 166 млрд руб.

* Оценка InfraOne Research на основе данных о фактических и планируемых федеральных вложениях.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, анализ InfraOne Research

Городской пассажирский транспорт. Во время пандемии

Городской транспорт уезжает в минус

По нашей оценке, объемы перевозки общественным транспортом в городах в 2020 году упали на 25% по сравнению с 2019-м. Во время наиболее строгих ограничений по передвижению населения – в апреле и мае прошлого года – пассажиропотоки были минимальными: почти на 70% и 60% меньше, чем в аналогичные месяцы 2019-го.

Несмотря на то, что трафик в городском транспорте обычно восстанавливается быстрее, чем в других отраслевых сферах, пока полного возвращения к «допандемическим» показателям не случилось (исключение – туристически привлекательные центры). Во многом это связано с тем, что крупные компании не спешат выводить 100% сотрудников в офисы.

Это продолжает сказываться на экономическом положении перевозчиков, которое в пандемию только усугубилось.

Общая выручка топ-50 компаний, работающих в сфере городского общественного транспорта, в 2020 году выросла на 2,8%, до 279,6 млрд руб. Впрочем, у большинства компаний она все же падала, а рост был вызван в основном увеличением выручки у трех организаций из топ-10 – Московского метрополитена, «Мострансавто» (Московская область) и Транспортной концессионной компании (Санкт-Петербург). Если в первых двух случаях это, по всей видимости, было связано с получением господдержки, то в последнем – мы полагаем, с успешно достигнутыми целевыми показателями (по количеству рейсов и сокращению времени ожидания) и обеспечением со стороны города минимального гарантированного дохода концессионеру.

Сальдо прибылей и убытков 50 крупнейших компаний сферы упало до минус 31,2 млрд руб. против минус 9,5 млрд руб. в 2019-м. На этом фоне одновременно помогать компаниям выжить и инвестировать в развитие общественного транспорта стало еще сложнее.

Одним из перспективных инструментов развития сферы в таких условиях остаются концессии. Но таковых в предыдущие годы было запущено всего четыре: две «трамвайных» концессии в Санкт-Петербурге с общим объемом капитальных вложений более 41,2 млрд руб., одна по созданию и эксплуатации канатной дороги в Москве (3,3 млрд руб.) и одна по строительству депо для ремонта вагонов метрополитена в Нижнем Новгороде (почти 1 млрд руб.).

В 2020 году «пауза» в запуске транспортных концессий затронула и общественный транспорт. Но мы полагаем, что уже в 2021–2022 годах ситуация начнет меняться благодаря наличию большого числа относительно готовых проектов в крупных агломерациях.

Таблица 9. Топ-10 регионов с наиболее развитым общественным транспортом

№	Регион/ агломерация	Население города и агломерация, млн человек	Планируемые или реализуемые проекты
1	Москва	12,7-20,4	Реализуются: – создание и эксплуатация Московских центральных диаметров; – строительство новых станций и новых линий метрополитена; – строительство канатной дороги между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал» по концессии (3,3 млрд руб.).
2	Московская область	7,7-20,4	Реализуется: – создание и эксплуатация Московских центральных диаметров.
3	Санкт-Петербург и Ленинградская область	5,4-7,3	Реализуются: – два концессионных проекта по созданию и эксплуатации трамвайных путей в Красногвардейском районе (15,3 млрд руб.) и от станции метро «Купчино» до Славянки (25,9 млрд руб.); – строительство новых станций метрополитена. Планируются: – создание линий скоростного трамвая от станции метро «Южная» («Шушары») до Колпино (15,7 млрд руб.); – продление трамвайной линии из Красногвардейского района Санкт-Петербурга до Всеволожска (20 млрд руб.).
4	Новосибирск и Новосибирская область	1,6-2,8	Планируется: – развитие трамвайной сети в Новосибирске (7 млрд руб.).
5	Екатеринбург и Свердловская область	1,5-4,3	Реализуется: – создание и модернизация трамвайной сети между Екатеринбургом и Верхней Пышмой в рамках концессионного соглашения (1,9 млрд руб.). Планируется: – модернизация системы городского электротранспорта в Екатеринбурге (58 млрд руб.).
6	Казань и Татарстан	1,3-3,9	Планируются: – обсуждение проекта создания беспилотного городского электротранспорта (трамваев и троллейбусов) в Казани; – возможный запуск беспилотного метро до 2025 года.
7	Нижний Новгород и Нижегородская область	1,2-3,2	Реализуются: – реконструкция здания диспетчерской и остановочных пунктов в Нижнем Новгороде (1,6 млрд руб.); – строительство электродепо для ремонта вагонов нижегородского метрополитена (1 млрд руб.). Планируется: – развитие метрополитена Нижнего Новгорода (23 млрд руб.).
8	Челябинск и Челябинская область	1,2-3,5	Планируется: – модернизация системы электротранспорта в Челябинске (22 млрд руб.).
9	Самара, Тольятти и Самарская область	1,1-3,2	Планируется: – строительство канатной дороги через Волгу в Самаре.
10	Омск и Омская область	1,1-1,9	Планируется: – строительство общественно-транспортных комплексов в Омске (8,8 млрд руб.).

Источник: данные Росстата, компаний, СМИ, анализ InfraOne Research

Городской пассажирский транспорт. Развитие до 2025 года

Транспорт идет под землю и обновляет парк

Наиболее крупным и уже реализуемым проектом в сфере городского общественного транспорта в ближайшие годы будет оставаться строительство метрополитена в Москве.

В ближайшие четыре года столичные власти рассчитывают построить 58 км линий и открыть 25 новых станций метрополитена. До конца 2022-го планируют замкнуть Большую кольцевую линию, которая соединит 31 станцию. На эти цели в адресной инвестиционной программе столицы

заложили свыше 705 млрд руб., или 54% от всех средств, запланированных для транспортной инфраструктуры города. Несмотря на то, что в ближайшие три года столицу ожидает дефицит бюджета (в 2021 году рекордный – 510 млрд руб.), бороться с этим будут не сокращением расходов, а ростом заимствований.

Количество российских городов, в которых есть метрополитен, до 2025 года может увеличиться до восьми. В апреле 2021-го власти заявили о необходимости развития метрополитена в Челябинске. Проект реализуется еще с начала 1990-х годов, в 2010 году даже рассматривался вопрос консервации уже построенных объектов, но выяснилось, что это будет заметно дороже, чем поддержание созданной инфраструктуры. Сейчас власти региона тратят на такие цели около 300 млн руб. ежегодно. При федеральной поддержке метрополитен в Челябинске могут достроить к 2025–2026 годам, на это потребуется порядка 25–30 млрд руб. Вероятнее всего, проект будет реализован через госзаказ. Кроме того, рассматривается вариант интеграции метро с трамвайной сетью.

Между тем для большинства регионов наиболее значимой остается проблема обновления подвижного парка городского транспорта (наиболее проблемными в этом смысле остаются трамваи, возраст 59% которых на конец 2019 года превышал 25 лет).

Летом 2020-го обсуждалась комплексная программа модернизации общественного транспорта, разработанная Минтрансом совместно с ВЭБ.РФ. Для ее реализации до 2030 года необходимы инвестиции в объеме 5,1 трлн руб., из которых 2,9 трлн руб. вернулись бы в виде платы за проезд. Модернизация транспорта коснулась бы свыше 100 агломераций, но первоначально ее хотели опробовать на десяти городах. Такая программа могла бы стимулировать и отечественное машиностроение, обеспечив его предприятия долгосрочными заказами.

Федеральные средства в этой программе до 2030 года должны составить более 360 млрд руб. Часть из них может пойти и в будущие концессионные проекты в качестве платы концедента или капитального гранта.

Впрочем, пока государство идет к обновлению парка более медленно. Осенью 2020 года в правительстве сообщали о планах создания федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». В Минтрансе тогда же заявляли, что на его реализацию до 2024 года потребуется 203,3 млрд рублей. Почти 16 млрд рублей федеральных вложений, 63 млрд рублей – региональных и 124,3 млрд рублей должны быть привлечены из внебюджетных источников.

В законе о федеральном бюджете на ближайшую трехлетку этот проект находится в составе «Безопасных и качественных дорог». Но его паспорт на начало мая так и не был официально опубликован. Вместе с тем, согласно бюджетной росписи, в 2021 году на «Модернизацию транспорта» планируют потратить 3,5 млрд руб., в 2022-м – 2,6 млрд руб. и в 2023-м – 4 млрд руб.

Эти федеральные средства пойдут ГТЛК на возмещение потерь в доходах от предоставления региональным компаниям подвижного состава в лизинг со скидкой.

Предполагается, что в рамках проекта регионам помогут закупать и обновлять трамвайные, троллейбусные и автобусные парки, а также реализовывать

Среди других агломераций, в которых следует комплексно развивать городской общественный транспорт в ближайшие годы, также называют Санкт-Петербург, Самару (с Тольятти), Краснодар, Уфу и Новосибирск.

проекты в сфере беспилотного общественного транспорта. К числу пилотных городов, где он может быть опробован в ближайшие годы, относят Волгоград, Саратов, Казань, Екатеринбург, Тверь, а также Нижний Новгород.

Мы полагаем, что пока таких значительных вложений в сферу (свыше 40–50 млрд руб. в год) от государства ждать не стоит. Вероятнее всего, до 2025 года ситуацию с транспортом удастся улучшить лишь на пилотных территориях. При этом наиболее жизнеспособными

выглядят проекты, среди участников которых, помимо региональных властей, наблюдаются крупные производители подвижного состава (например, в Екатеринбурге, Уфе и Волгограде). Общий ожидаемый объем вложений в комплексные проекты с их участием – свыше 120 млрд руб., причем, вероятнее всего, проекты будут реализованы по концессионному механизму.

Прогнозы и вызовы сферы

В рамках *пессимистичного сценария* мы считаем, что до 2025 года в основном будут реализованы проекты в самых крупных агломерациях (Москве и Санкт-Петербурге), а также менее капиталоемкие проекты по развитию электротранспорта – например, Барнауле.












Согласно *базовому сценарию*, средства на развитие общественного транспорта, в том числе через механизмы проектного финансирования, могут получить от пяти до десяти проектов в примерно таком же количестве агломераций, включая, к примеру, проекты в Новосибирске, Уфе и Екатеринбурге. Это поможет привлечь в отрасль суммарно свыше 140 млрд руб. В таком сценарии уже появляются комплексные проекты, объединяющие развитие сразу несколько видов транспорта, а также проекты в «экзотических» сферах (например, создание канатных дорог).

И в *оптимистичном сценарии* мы полагаем, что количество агломераций, которым государство может помочь в развитии общественного транспорта, к 2025 году будет больше десяти. Но его реализация сильно зависит от возможностей государства по софинансированию проектов или их государственной поддержке.

Реализации позитивных сценариев в сфере городского транспорта могут помешать дальнейшее ухудшение экономического состояния отраслевых компаний, падение спроса со стороны пассажиров из-за выбора других видов транспорта, рост дефицита городских и региональных бюджетов, неопытность региональных или муниципальных властей в применении инструментов проектного финансирования либо нежелание принимать на себя ответственность в этих вопросах.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

Таблица 10. Сценарии развития сферы городского пассажирского транспорта до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Доля транспортных средств, обновленных в рамках федерального проекта и имеющих срок эксплуатации не старше нормативного, к 2024 году:		
	 <7%	 9%	 >11%
Цели	Доля линейной инфраструктуры (контактная сеть, пути) городского наземного электрического транспорта, приведенной в нормативное состояние к 2024 году:		
	 <3%	 5%	 >7%
Объем федеральных вложений в обновление транспорта за 2021–2025 годы*	до 15 млрд руб.  В среднем до 3 млрд руб. в год	до 18 млрд руб.  В среднем до 3,6 млрд руб. в год	более 20 млрд руб.  В среднем более 4 млрд руб. в год
Объем вложений в развитие инфраструктуры транспорта за 2021–2025 годы	до 700 млрд руб.  Средний объем инвестиций: 120–140 млрд руб. в год	до 750 млрд руб.  Средний объем инвестиций: 130–150 млрд руб. в год	более 800 млрд руб.  Средний объем инвестиций: 140–160 млрд руб. в год
Примеры крупных проектов в сфере	Строительство 25 новых станций московского метрополитена и 58 км новых линий – свыше 700 млрд руб. (реализуется за счет адресной инвестиционной программы столицы)		
	Развитие и интеграция МЦД в транспортную систему Москвы и Подмосквья – свыше 600 млрд руб.		
Примеры проектов из национального перечня перспективных проектов	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация системы электротранспорта в Барнауле – 5 млрд руб. • Строительство всепогодного канатного аэроста «Транслиман» между Анадырем и поселком Угольные Копи – 2,7 млрд руб. 	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация системы городского электротранспорта в Екатеринбурге – 58 млрд руб. • Развитие трамвайной сети в Уфе – 27,6 млрд руб. • Модернизация системы электротранспорта в Челябинске – 22 млрд руб. 	<ul style="list-style-type: none"> • Создание линий скоростного трамвая от станции метро «Южная» («Шушары») до Колпино в Санкт-Петербурге – 15,7 млрд руб. • Развитие городского общественного транспорта в Волгограде – 37 млрд руб. • Строительство канатного метро в Краснодаре – 11 млрд руб.
Объем инвестиций в проекты перечня	Мы ожидаем, что два проекта на 7,7 млрд руб. из топ-100 национального перечня будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.	Мы ожидаем, что шесть проектов на 119,3 млрд руб. из топ-100 национального перечня будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.	Мы ожидаем, что десять проектов на 203 млрд руб. из топ-100 национального перечня будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.

* Оценка InfraOne Research на основе данных о фактических и планируемых федеральных вложениях. Не учитывает денежные средства, доведенные через региональные программы и через пока не утвержденную комплексную программу развития общественного транспорта до 2030 года, разработанную при участии ВЭБ. РФ. Если эту программу примут, то суммарные инвестиции могут составить 5,1 трлн руб. за девять лет.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, анализ InfraOne Research

Транспортные концессии выходят на эксплуатацию

Для дополнительного понимания и представления, как будет выглядеть транспортная инфраструктура к 2025 году, мы проанализировали, когда начнут эксплуатацию ключевых отраслевых объектов, создаваемых в рамках уже подписанных концессионных соглашений (см. таблицу 11).

В периметр исследования попали 15 проектов транспортной отрасли с общим планируемым объемом инвестиций 736 млрд руб., что составляет 33% от объема рынка всех концессионных соглашений дороже 100 млн руб. Для сравнения на стадии эксплуатации находятся уже 24 транспортных проекта на сумму 471,3 млрд руб.

Проект с минимальным объемом инвестиций, попавший в таймлайн, – создание канатной дороги в Москве стоимостью 3,3 млрд руб.

На начало мая 2021 года все эти проекты находились на стадии строительства или подготовки к нему. В анализ не попали объекты, эксплуатация которых может происходить одновременно с модернизацией, реконструкцией или строительством (например, аэропорт Шереметьево).

Исходя из темпов реализации проектов и информации о них, мы также предположили, насколько раньше или позже заявленных первоначально сроков могут быть сданы транспортные объекты. Получилось, что из 15 вовремя или досрочно, вероятно, будут сданы восемь, а с опозданием – семь объектов.

К проектам, которые, по нашей оценке, удастся сдать досрочно или вовремя, чаще относятся проекты в автодорожной сфере (но не все) или городском транспорте. Риски более долгой реализации чаще возникают у комплексных проектов с большими капиталовложениями и у инициатив из сфер со сравнительно небольшим опытом заключения соглашений (например, портовой и железнодорожной).

Иногда по мере реализации проекта сроки могут двигаться в обе стороны. Так, например, при заключении концессионного соглашения в 2017 году мост через Обь в Новосибирске планировали сдать в эксплуатацию к концу 2022-го. Позднее, в начале строительства, региональные власти вынуждены были официально перенести сдачу моста на 2023 год. Но строительство шло быстрыми темпами, и оказалось, что можно вернуться к прежней дате. При этом формально ввод моста в эксплуатацию будет досрочным.

Таблица 11. Когда планировали сдать в эксплуатацию крупнейшие транспортные объекты российского рынка, создаваемые по концессии

- раньше срока
 - вовремя
 - позже срока

№	Проект	Стоимость, млрд руб.	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026							
			I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV				
1	Обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу	121																																
2	Концессионный участок Северного широтного хода в ЯНАО	113																																
3	Автодорога Солнцево – Железнодорожный в Московской области	86,7																																
4	Автомобильный мост через Лену в Якутии	83,4																																
5	Северный дублер Кутузовского проспекта в Москве	55																																
6	Мост через Калининградский залив	44																																
7	Четвертый мост через Обь в Новосибирске	43,5													*																			
8	Обход Хабаровска (13–42-й км)	40,9																																
9	Угольный терминал «Лавна» в Мурманске	36,2																																
10	Восточный выезд из Уфы	33,6																																
11	Автодорога Виноградово – Болтино – Тарасовка в Московской области	30,8																																
12	Трамвайная сеть по маршруту метро «Купчино» – пос. Шушары – Славянка	25,9																																
13	Мост через реку Чусовая в Пермском крае	18,7																																
14	Два платных путепровода Правдинский и Востряково в Московской области	3,6																																
15	Канатная дорога от станции метро «Сходненская» до «Речного вокзала» в Москве	3,3																																

* Относительно планов при заключении концессионного соглашения.

Энергетическая инфраструктура

Во время пандемии

Энергетика получила «тепловой» удар

Пандемия хоть и не стала критичной для энергетической отрасли, но сказалась на динамике спроса на электроэнергию – впервые с 2013 года его объем упал. По итогам 2020 года потребление электроэнергии в России снизилось на 2,3%, до 1,034 трлн кВт*ч.

Впрочем, падение оказалось даже меньше, чем ожидало Минэнерго в оптимистичном сценарии стрессового развития событий, разработанном в апреле прошлого года – там оно прогнозировалось на уровне 3,6%. Для сравнения при реализации шокового сценария спад составил бы 10,1% – так, например, было в других странах во время наиболее строгого карантина.

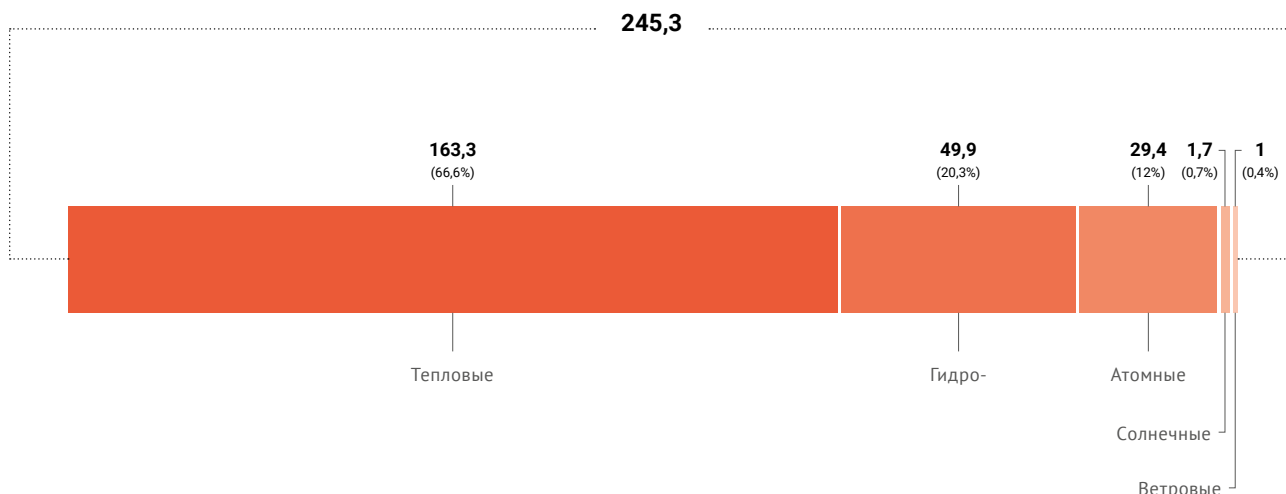
На уменьшение энергопотребления внутри страны повлияли не только ограничения на работу предприятий весной 2020 года, но и падение спроса со стороны нефтяных компаний из-за уменьшения объемов добычи сырья.

*Падение потребления электроэнергии в 2020 году было также меньше, чем в другой сопоставимый по масштабам кризиса год – 2009-й. Тогда оно сократилось на 4,5%, до 977 млрд кВт*ч.*

Генерация электроэнергии по итогам года снизилась еще больше – на 3,1%, до 1,047 трлн кВт*ч. Сильнее всех уменьшили выработку электроэнергии ее основные производители – тепловые электростанции (ТЭС): почти на 8,7%. Это было связано не только со снижением спроса, но и с более теплой зимой. Выработка ТЭС стала минимальной за последние годы. Напротив, у атомных, гидроэлектростанций и объектов альтернативной энергетики генерация за год увеличилась и достигла исторических максимумов.

Рисунок 9. Установленная мощность электростанций в России в 2020 году

ГВт



Источник: данные Системного оператора Единой энергетической системы, анализ и расчеты InfraOne Research

Пандемия также не сорвала ремонтную программу производителей энергии, хотя отставание было рекордным за последние пять лет: по данным Минэнерго, на 4,5% от запланированных темпов (всего в 2020-м было отремонтировано 67,1 МВт мощностей). До этого самые серьезные отставания наблюдались в 2017 году: на 3,7%.

В целом инвестпрограммы компаний, работающих в единой энергетической системе, в 2020 году оказались перевыполнены относительно программы развития ЕЭС на 2020–2026 годы, утвержденной прошлым летом. Тогда предполагалось, что в 2020-м на мероприятия в системе потратят 435,3 млрд руб., но, по данным Минэнерго, в отрасль вложили 460,5 млрд руб., то есть на 5,8% больше. Превышение наблюдалось в основном у распределительных компаний (подробнее см. «Инвестпрограммы попали в сети»).

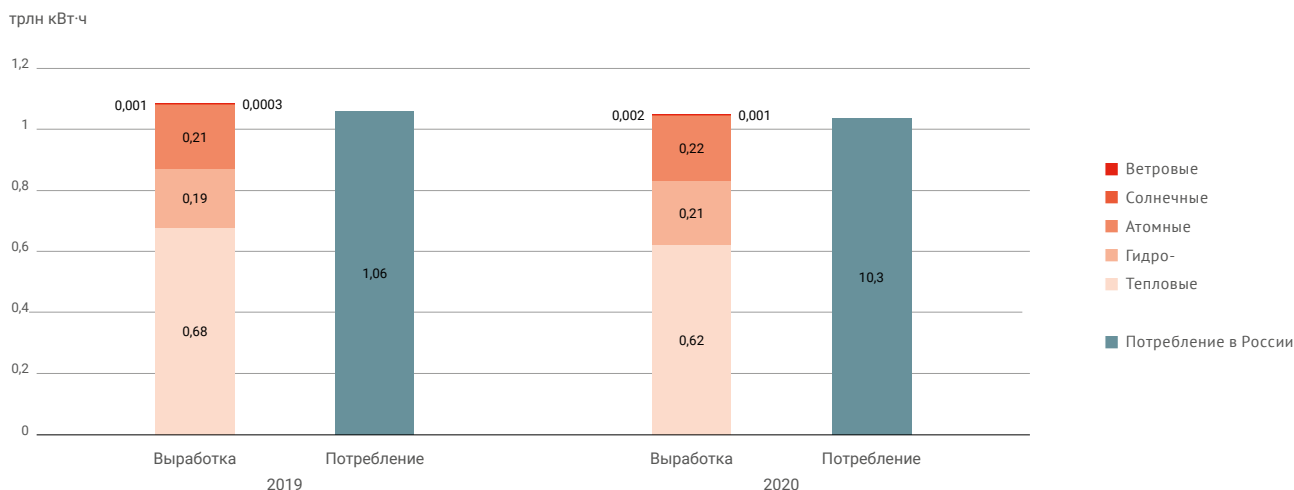
Наиболее отстающими по исполнению инвестпрограмм стали генерирующие компании, владеющие тепловыми электростанциями (они реализовали план в среднем на 73%), а также организации, входящие в группу «Русгидро». Исполнение инвестпрограмм у них составило 64%, при том что у самой «Русгидро» оно было на уровне 92%.

Самым «дисциплинированным» из производителей энергии стал концерн «Росэнергоатом» (структура «Росатома», оператор российских АЭС), чья инвестпрограмма оказалась исполнена на 98%, или на 101,2 млрд руб.

Что касается знаковых для отрасли проектов, то «Росэнергоатом» в мае 2020 года ввел в промышленную эксплуатацию 11-ю российскую АЭС – первую в нашей стране плавучую атомную электростанцию «Академик Ломоносов». Она начала снабжать электроэнергией потребителей изолированного от единой энергосистемы Чаун-Билибинского энергоузла на Чукотке. Стоимость такого объекта общей мощностью 76 МВт составила почти 22 млрд руб., а готовился проект с 2007 года.

В свою очередь «Русгидро» в феврале 2020 года открыла новую Зарамагскую ГЭС-1 в Северной Осетии. Проект разрабатывался еще со второй половины 1970-х годов. По своей мощности (346 МВт) эта ГЭС сразу вошла в топ-25 крупнейших гидроэлектростанций страны.

Рисунок 10. Динамика выработки и потребления энергии в ЕЭС России в 2019–2020 годах



Источник: данные Системного оператора Единой энергетической системы, анализ и расчеты InfraOne Research

Что касается тепловых электростанций, то по ним уже в третий раз был проведен отбор для реализации в рамках проекта ДПМ-2 – теперь уже «с прицелом» на сдачу в 2026 году. Впрочем, первые эффекты от этой новой программы будут заметны не раньше 2023–2024 годов, когда сдадут первые объекты.

Пока существующие мощности, особенно в европейской части страны, на наш взгляд, практически полностью покрывают потребности экономики даже с учетом роста последних. Однако мощностей традиционно не хватает для реализации крупных проектов в отдаленных районах Дальнего Востока и Арктики. Кроме того, имеющиеся объекты продолжают устаревать – в особенности это касается оборудования теплоэлектростанций (почти треть этого фонда уже старше 45 лет). Такие проблемы и придется решать энергетикам и государству в ближайшие годы.

Инвестпрограммы попали в сети

Пандемия не сильно сказалась на реализации инвестпрограмм распределительных компаний, хотя первоначально рассматривалось их значительное сокращение с переносом на другие годы.

В целом, по данным Минэнерго, в рамках реализации инвестиционных программ крупнейших электросетевых компаний в 2020 году ввели 9,9 тыс. МВА и трансформаторных мощностей (96% от плана года) и более 27,1 тыс. км распределительных сетей (126% от плана года). Доля введенных в 2020 году сетей в общей их протяженности составила около 1,1%.

В 2021 году технологическое присоединение будет, вероятно, на низких уровнях, а восстановление интереса к сфере благодаря общему экономическому подъему возможно с 2022 года.

Сетевые компании оказались одними из наиболее стойких к кризису – согласно данным Минэнерго, исполнение инвестпрограммы ФСК ЕЭС составило 96%, а группы ПАО «Россети» – 110%. В среднем ежегодно в сетевое хозяйство до пандемии вкладывали примерно около 250 млрд руб. В «пандемический» год расходы составили даже больше – порядка 280 млрд руб.

Год зеленых рекордов

Для альтернативной энергетики пандемический год оказался во многом рекордным.

Мощность введенных в 2020 году возобновляемых источников энергии, по данным Ассоциации развития возобновляемой энергетики, в России достигла почти 1,2 ГВт. Для сравнения за 2019-й удалось ввести около 0,6 ГВт мощности, то есть вдвое меньше.

Прошедший год стал годом развития ветровой энергетики – на нее пришлось порядка 70% новой мощности, при том что в предыдущие годы по вводу лидировали солнечные электростанции.

Самым крупным объектом в ветровой энергетике, сданным в 2020 году, была Адыгейская ветроэлектростанция мощностью 150 МВт. Инвестором выступила компания «Новавинд», стоимость проекта составила около 20 млрд руб.

В солнечной энергетике самый крупный проект года реализовали в Оренбургской области. Компания «Т Плюс» ввела в эксплуатацию Светлинскую солнечную электростанцию мощностью 30 МВт. Регион стал лидером по развитию этого вида энергии. По данным ассоциации развития ВИЭ, сейчас там создано 16 станций суммарной мощностью 330 МВт.

Доля солнечных электростанций в общей мощности возобновляемых источников энергии на конец 2020 года – 60%. На ветровые электростанции приходится 35%. Оставшиеся около 5% мощностей объектов ВИЭ приходятся на био-, геотермальные и малые гидроэлектростанции.

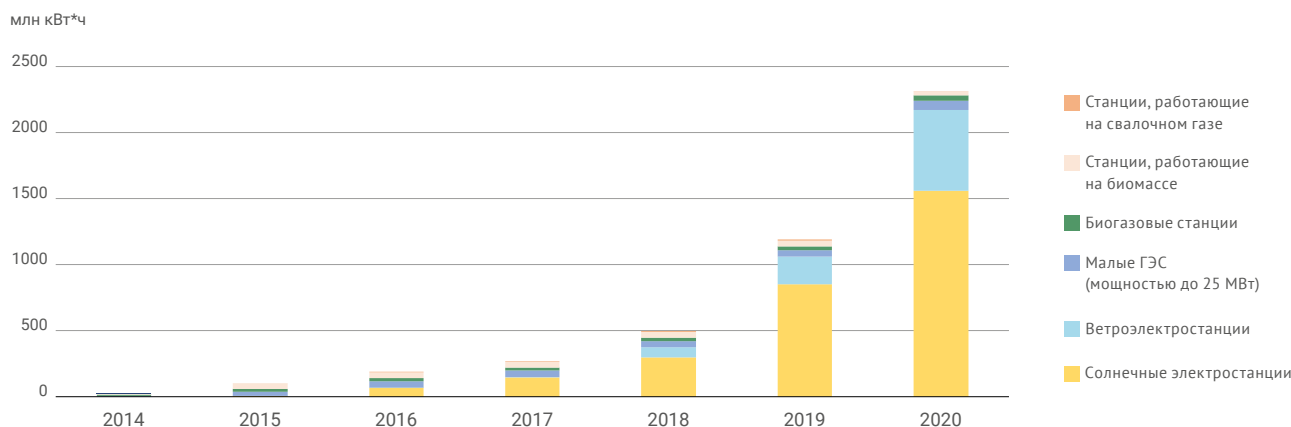
Перемены происходили и в малой гидроэнергетике. В 2020-м ввели в эксплуатацию малые гидроэлектростанции, построенные «Русгидро» в рамках договоров о предоставлении мощности (ДПМ) возобновляемых источников энергии: Верхнебалкарская (5,6 МВт) в Кабардино-Балкарии, Усть-Джегутинская (5 МВт) в Карачаево-Черкесии и Барсучковская в Ставропольском крае (5,6 МВт). Их общая стоимость составила 3 млрд руб.

Совокупная мощность введенных объектов ВИЭ на конец года превысила 2,9 ГВт, что составляет уже более 1,2% от мощности объектов всех остальных источников энергии.

Производство электроэнергии с помощью введенных в эксплуатацию и квалифицированных источников возобновляемой энергии в 2020 году увеличилось почти в два раза, до 2,3 млрд кВт*ч. Но пока доля зеленой энергии в общей генерации по-прежнему низка: 0,2%. Впрочем, мы полагаем, что эффект от появления новых мощностей (в том числе и экономический) будет заметен уже в течение ближайших двух-трех лет.

Рисунок 11. Динамика объемов генерации ВИЭ в России в 2014–2020 годах

Представлены данные об объемах выработки на квалифицированных объектах возобновляемой энергетики, подтвержденных сертификатами.



Источник: данные Минэнерго, «НП Совет рынка»

Развитие до 2025 года

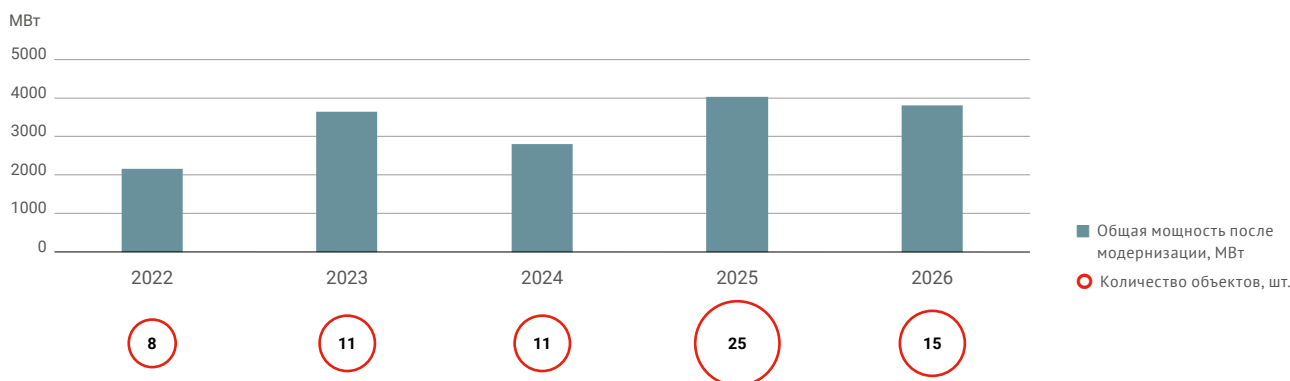
Государство заказывает мощности

До 2026 года, согласно программе развития единой энергетической системы, спрос на электроэнергию в России будет расти в среднем на 1,1% в год. Быстрее прочих будут увеличиваться потребности компаний на Дальнем Востоке (рост в среднем на 2,8% год), в Сибири (около 1,4%) и на Юге (1,4%).

Среди регионов, чьи потребности в электроэнергии будут в ближайшие пять лет обгонять средние по стране, – Амурская область, Тува, Якутия, Крым и Севастополь, Иркутская, Калужская и Тульская области, Краснодарский край и Адыгея. Во многом это связано с реализацией в этих субъектах федерации масштабных промышленных или сельскохозяйственных (в случае южных регионов) проектов.

Недалеко от этих районов планируется ввод крупных мощностей: в 2025 году ожидается ввод в эксплуатацию первого из четырех энергоблоков строящейся сейчас Курской АЭС-2. Кроме того, до 2025 года в Амурской области может быть построена Граматухинская ГЭС мощностью 400 МВт. Что касается изолированных энергосистем, то в Магаданской области к 2023 году намерены закончить строительство Усть-Среднеканской ГЭС мощностью 470 МВт.

Рисунок 12. Динамика планируемого ввода объектов, отобранных и модернизируемых в рамках ДПМ-2



Источник: данные Системного оператора единой энергетической системы

С помощью программы модернизации генерирующих объектов тепловых электростанций (так называемой ДПМ-2) в 2022–2025 годах должны капитально отремонтировать и улучшить 55 объектов общей мощностью 12,6 ГВт. Совокупный объем вложений в них составляет почти 208,5 млрд руб. Еще 15 объектов отобраны для ввода в 2026 году – их модернизация обойдется в 40,1 млрд руб. Восточной части страны (Сибири) достанутся примерно 20% инвестиций в модернизацию, там расположено 25 из 70 одобренных проектов.

В целом программой запланирована модернизация 41 ГВт мощностей до 2035 года, или порядка 25% мощности всех теплоэлектростанций.

Развитие энергетики в ближайшие годы частично определяется и профильной частью комплексного плана, в которой ранее отсутствовали данные о финансировании. После изменений в феврале 2021 года определенности стало чуть больше. Впрочем, основная часть финансирования, похоже, по-прежнему остается «за скобками»: в плане предусмотрели лишь 813 млн руб. на мероприятия федерального проекта «Гарантированное обеспечение доступной электроэнергией» в 2021–2023 годах.

Некоторые формулировки в комплексном плане, касающиеся энергетики, стали еще размытее. Так, например, вместо реализации 15 мероприятий по обеспечению устойчивого энергоснабжения на территории Крыма, Севастополя, Калининградской области и субъектов Дальнего Востока теперь просто упоминается реализация мероприятий без уточнения их количества.

Но в плане появились и новые мероприятия: например, касающиеся обеспечения внешнего электроснабжения Баимского месторождения на Чукотке. Ответственной за это будет компания «Русгидро», а реализовать их необходимо в 2020–2025 годах.

В новой версии комплексного плана большее внимание уделено обеспечению энергоснабжения тяговых подстанций на Восточном полигоне. Этому посвящен специальный раздел, включающий в себя мероприятия по развитию дополнительной генерации в Иркутской области, Приморском и Хабаровском краях, а также Якутии.

Поскольку интерес государства к реализации проектов остается высоким, а объем вводимых мощностей до 2024–2025 годов будет превышать количество выведенных (примерно на 4,2 ГВт), мы полагаем, что вложения в сферу в ближайшей перспективе существенно не сократятся. Но проекты будут реализовывать с помощью уже отработанных в отрасли механизмов (тех же договоров о предоставлении мощности).

Проектное финансирование (концессии, государственно-частное партнерство) по-прежнему может быть использовано для запуска проектов на изолированных от единой системы территориях (например, на Сахалине), а также локальных инициатив по созданию распределительных сетей и малой альтернативной генерации.

Ставка на передачу

Расходы в рамках инвестиционных программ «Россетей» с учетом дочерних объединений (включая ФСК ЕЭС) в ближайшие годы будут превышать допандемические планы.

Так, в конце 2019 года предполагалось, что в 2020–2024 годах инвестпрограмма «Россетей» составит 1,1 трлн руб., из которых на модернизацию пойдет около 550 млрд руб.

Сейчас показатели пересмотрены – ожидается, что за эти пять лет финансирование инвестпрограммы составит 1,42 трлн руб., включая 658 млрд руб. на модернизацию (пойдут через инвестпрограмму ФСК ЕЭС).

Уже в 2021 году инвестпрограмма «Россетей» должна составить 300,2 млрд руб. против ранее ожидавшихся 238 млрд руб.

На увеличение расходов во многом повлияли потребности в рамках комплексного плана, включая развитие электроснабжения Восточного полигона, а также газопровода «Сила Сибири», пропускной способности Приморской энергосистемы и др.

Вместе с тем из самого комплексного плана убрали данные о конкретном количестве мероприятий по развитию магистральной электросети для присоединения крупных потребителей. Ранее предполагалось, что таких мероприятий будет восемь. Теперь их планируют просто реализовать, как и в случае с генерацией, не уточняя количество.

Некоторые проекты сдвинуты или время их реализации стало менее точным. Так, например, первый этап строительства воздушных линий Певек – Билибино в Чукотском автономном округе должен закончиться в целом в 2023 году, а не в сентябре 2023-го, а второй – в 2025-м, а не в 2024-м.

Впрочем, при росте расходов на сферу распределения и передачи мы полагаем, что такие «подвижки» в расписании не сильно повлияют на своевременность реализации инвестиционных программ в целом. А планируемые показатели по снижению потерь до 9,8% к 2024 году при усиленных вложениях в сферу могут быть достигнуты несколько раньше.

Усилить зеленое

Для возобновляемых источников энергии также действует специальная программа договоров о предоставлении мощности, которая рассчитана до 2024 года включительно. Объем инвестиций в нее в 2014–2024 годах должен составить 660 млрд руб. Однако в правительстве планируют продлить ее вплоть до 2035 года с соответствующим ростом вложений почти до 1 трлн руб.

Заключение ДПМ ВИЭ гарантирует в течение 15 лет оплату установленной мощности, возврат капитала инвестору и норму доходности на уровне 12%. При этом инвестор должен соблюдать оговоренную степень локализации оборудования (для ветровых станций и малых ГЭС она составляет 65%, для солнечных – 70%), иначе его ожидают штрафные коэффициенты.

По данным Минэнерго, в рамках действующей программы предполагается ввести около 5,8 ГВт «альтернативных» мощностей до конца 2024 года. С учетом аналогичных электростанций, построенных еще до начала реализации программы (2014-й год) в Крыму и других регионах, общая мощность объектов возобновляемой энергетики на территории России к 2025 году может достичь 6,5 ГВт.

Несмотря на рекордный 2020-й, реализация этих планов пока отстает: на конец года должно было быть введено 3,2 ГВт мощностей, а не 2,9 ГВт, как получилось в итоге.

Впрочем, если тренд на ускоренный ввод мощностей сохранится, сфера может сократить отставание от планов уже по итогам 2021 года. В частности, в этом году плановый ввод новых мощностей может превысить 1,5 ГВт, почти на четверть больше, чем в 2020-м.

До конца 2024 года ожидается еще более значительное развитие ветровых электростанций – их доля в общем объеме отечественных объектов ВИЭ превысит 54%.

Таблица 12. Примеры проектов по созданию объектов возобновляемой энергетики, отобранных в 2020 году для реализации

Объект	Вид энергетики	Мощность объекта, МВт	Регион	Инвестор	Объем инвестиций, млрд руб.	Год сдачи
Башенная МГЭС	Гидроэнергетика	10	Чечня	«Русгидро»	1,9	2024
МГЭС-1_1	Гидроэнергетика	16,5	Мурманская область	«ТГК-1»	3,2	2024
МГЭС Псыгансу	Гидроэнергетика	19,1	Кабардино-Балкария	«Русгидро»	3,7	2024
Пилотная ВЭС-129	Ветроэнергетика	40	Краснодарский край	«ВетроОГК-2»	2,6	2024
Пилотная ВЭС-130	Ветроэнергетика	40	Краснодарский край	«ВетроОГК-2»	2,6	2024
Пилотная ВЭС-131	Ветроэнергетика	35	Краснодарский край	«ВетроОГК-2»	2,3	2023

Источник: данные Администратора торговой системы оптового рынка электроэнергии

В перспективе к 2035 году совокупную мощность объектов ВИЭ планируют увеличить еще на 6,5–7 ГВт, то есть она может достичь 5% от общего объема генерации в стране. Вероятно, привлечению средств в сферу будет способствовать и более активное применение принципов зеленого финансирования.

Несмотря на распространение в этой сфере ДПМ, развитие зеленой энергетики возможно и через концессионные механизмы и государственно-частное партнерство. Так, например, планируют развивать генерацию на одном из Курильских островов – Итурупе. Но мы полагаем, что количество подобных проектов может быть и больше, поскольку стоимость зеленой энергии со временем будет снижаться.

Прогнозы и вызовы сферы

Согласно *оптимистичному сценарию*, экономическая ситуация будет способствовать росту потребления и генерации электроэнергии, а модернизируемые (в случае ТЭС) или создаваемые (в случае ВИЭ) объекты будут сдавать в эксплуатацию с минимальной задержкой. Инвестиционные программы компаний не «урежут», в том числе в сфере распределения энергии, что приведет к значительному сокращению потерь в сетях.

В *базовом сценарии* мы предполагаем, что сдача части мощностей (около 0,6 ГВт) в 2024–2025 годах все же отложится на незначительный срок, но в целом отрасль будет двигаться близко к намеченным в компаниях планам. В частности, удастся реализовать проекты, фигурирующие в комплексном плане, в том числе относящиеся к БАМу и Транссибу.

В *пессимистичном сценарии* мы полагаем, что экономические трудности могут заметно сдержать развитие сферы электроэнергетики, снизить объемы вводимых и модернизируемых мощностей и уменьшить количество технологических присоединений новых потребителей. Также вероятен еще больший уход крупных компаний в собственную генерацию с одновременным ростом стоимости электроэнергии для оставшихся в системе потребителей. Сложности и задержки с вводом новых объектов ВИЭ в таком сценарии могут быть связаны с недостаточной локализацией оборудования и неготовностью местных компаний. Также в этом сценарии будут начаты, но не закончены работы по улучшению электроснабжения Восточного полигона железных дорог.

Сложности с реализацией сценариев будут связаны с возможностями потребителей оплачивать модернизацию оборудования, экономическим положением генерирующих и распределительных компаний, востребованностью созданных мощностей, синхронизацией создания энергетической инфраструктуры и обслуживаемых ею промышленных объектов.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

Таблица 13. Сценарии развития сферы энергетики до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ 	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ 	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ 
Цели	Поддержание установленной мощности электростанций в энергосистемах в период до 2024 года на уровне:		
	<250 ГВт	254 ГВт	>259 ГВт
	Объем модернизированных тепловых мощностей с применением механизма ДПМ с 2022-го до конца 2025 года:		
	<11 ГВт	12 ГВт	>13 ГВт
	Количество регионов, управление электросетевым хозяйством в которых осуществляется с применением интеллектуальных систем управления, к концу 2024 года:		
	<70	75	>80
Цели	Уровень потерь электрической энергии в электрических сетях к 2024 году не более:		
	10,3%	9,8%	9,3%
	Мощность рынка возобновляемых источников энергии:		
	<6 ГВт	6,5 ГВт	>7 ГВт
Объем вложений в отрасль со стороны компаний Единой энергосистемы страны в 2021–2025 годах*	<2 трлн руб. 	2 трлн руб. 	>2,2 трлн руб. 
	В среднем до 380 млрд руб. в год	В среднем до 400 млрд руб. в год	В среднем до 450 млрд руб. в год
Примеры крупных проектов в сфере	• Строительство Хабаровской ТЭЦ-4 мощностью 328 МВт (замещение Хабаровской ТЭЦ-1)	• Модернизация Владивостокской ТЭЦ-2 (замещение выбывающих мощностей)	• Создание и ввод внешнего электроснабжения Баимского горно-обогатительного комбината
	• Запуск мероприятий по энергоснабжению тяговых подстанций Восточного полигона железных дорог	• Созданы основные объекты для энергоснабжения тяговых подстанций Восточного полигона железных дорог	• Строительство Артемовской ТЭЦ-2 мощностью 420 МВт (замещение Артемовской ТЭЦ)
		• Строительство и сдача в эксплуатацию первого энергоблока Курской АЭС-2	• Строительство новой электростанции НЛМК мощностью 300 МВт с комплексом сбора и утилизации попутного газа сталеплавильного производства (36 млрд руб.)
Примеры перспективных проектов**		• Модернизация объектов электроснабжения в поселке Светлая в Приморском крае (0,1 млрд руб.)	• Строительство тепловой электростанции в поселке Ноглики в Сахалинской области (5,5 млрд руб.)
		• Строительство линий электропередач и подстанций на территории горно-рекреационного комплекса «Мамисон» в Северной Осетии (0,1 млрд руб.)	• Строительство геотермальной электростанции «Океанская-2» на острове Итуруп в Сахалинской области (2 млрд руб.)

* Оценка InfraOne Research на основе данных стратегии развития энергетики на 2020–2026 годы.

** В новый топ-100 перспективных проектов из-за низкого потенциала запуска или небольшой капиталоемкости не вошли, но могут в нем оказаться в будущем.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, анализ InfraOne Research

Социальная инфраструктура

Во время пандемии

Чему «научил» вирус инфраструктуру образования?

За создание дошкольной инфраструктуры отвечает национальный проект «Демография» (758 млрд руб.), за развитие школьной и вузовской инфраструктуры – национальный проект «Образование» (152,3 млрд руб.). Финансирование обоих в 2021 году увеличили. Но в этих проектах велика доля социальных выплат, и отследить, какая часть средств идет именно на инфраструктуру, крайне сложно.

В 2020 году на образовательную инфраструктуру из федерального и региональных бюджетов потратили 344,6 млрд руб. Это на 11,7% больше, чем в 2019 году. До утверждения и начала финансирования национальных проектов государственные вложения в подсферу были, как правило, меньше 200 млрд руб.

Только 6,4% трат на направление, или 22,2 млрд руб., пришли в 2020 году из федерального бюджета. За счет него обычно финансируют создание вузовской инфраструктуры и объектов, относящихся к дополнительному образованию.

На регионах лежит основная нагрузка по строительству и капитальному ремонту школ, детских садов и учреждений среднего профессионального образования – из бюджетов субъектов на эти цели в 2020 году потратили рекордные 322,4 млрд руб.

Наибольший объем вложений из бюджетов всех уровней традиционно направили на развитие школьной и дошкольной инфраструктуры: 185,8 млрд руб. и 104 млрд руб. соответственно. Причем если расходы на школы за год выросли на 20%, то на детские сады они снизились на 7,2%. Мы связываем это с тем, что в майском указе была поставлена задача обеспечить всех детей местами в детских садах к 2021 году и по мере частичного приближения к цели расходы постепенно замедлялись. Для школ уже во время пандемии поставлена другая задача – создание 1,2 млн новых мест к 2025 году, – и, вероятно, пик строительства объектов еще не достигнут.

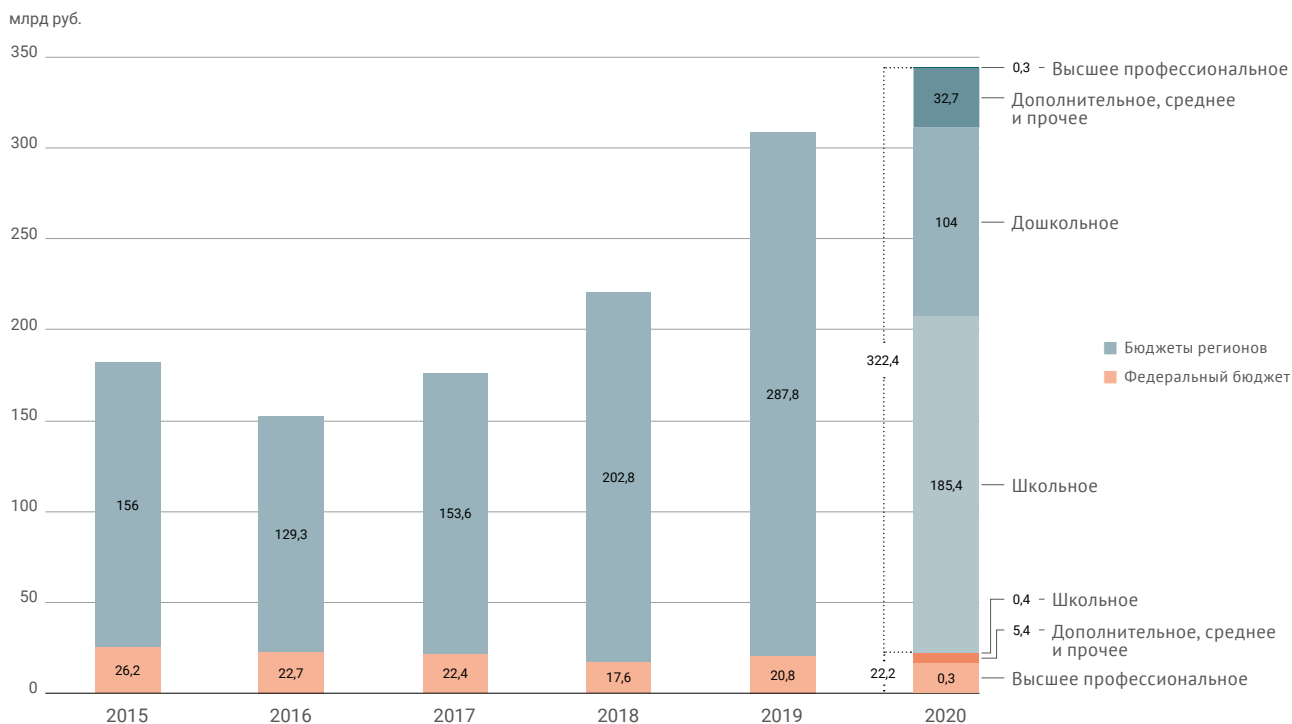
Пандемия не сорвала сроки по вводу новых школьных и дошкольных объектов (хотя в отдельных регионах переносы сроков окончания строительства были), а в целом даже ускорила их создание.

В Минпросвещения отчитались о создании в 2020 году более 828 детских садов на 122 тыс. мест, при том что до пандемии планировали ввести 737 дошкольных организаций почти на 104 тыс. новых мест.

Но показатели майского указа уже не будут достигнуты своевременно из-за накопленного в предыдущие годы отставания. Пока, по заявлениям главы государства в начале апреля, обеспеченность детскими садами составляет 92,1%, а к концу 2021 года она вырастет до 98,4%. Проблемой федеральные власти считают существенные различия в стоимости строительства детских садов в расчете на одно и то же количество детей в близких друг к другу регионах.

Ускоренный рост вложений в 2020 году коснулся и общеобразовательной инфраструктуры. По данным Минпросвещения, в прошлом году сдали в эксплуатацию более 270 школ на 169 тыс. школьников, хотя еще до введения весеннего локдауна в министерстве заявляли о планах по строительству 183 школ на 109 тыс. мест.

Рисунок 13. Динамика инфраструктурных расходов федерального и региональных бюджетов на образование в 2015–2020 годах



Источник: данные Казначейства, анализ InfraOne Research

За год почти на 11%, до 16 млрд руб., выросли вложения государства в инфраструктурное развитие высших учебных заведений. Но в отличие от школ, этот объем не перекрыл максимумы вложений прошлых лет. Так, например, в 2015 году на строительство и капитальный ремонт вузов направили, по нашей оценке, свыше 22 млрд руб.

Поскольку количество детских садов уже скоро (по крайней мере в рамках официальной статистики) может достичь уровня, обеспечивающего всех детей местами, а потребность в строительстве школ останется высокой, мы полагаем, что интерес частных инвесторов будет по-прежнему фокусироваться на общеобразовательной инфраструктуре, а не на вузовской или дошкольной.

Инфекция оставляет инфраструктурный след

Медицинские объекты в пандемический год ожидаемо были в приоритете у государства. Суммарно на инфраструктурные расходы по направлению «Здравоохранение» в 2020 году из бюджетов всех уровней потратили 161,6 млрд руб., что на 42,4% превысило расходы предыдущего года. До 2018 года бюджетные траты на строительство и ремонт в этой сфере составляли менее 110 млрд руб. в год.

Почти 87% вложений (140,1 млрд руб.) в 2020 году пришлось на региональные бюджеты, и через них же наиболее интенсивно шли расходы: если за год объем федеральных вложений вырос на 13,8%, то региональных – на 48%.

Развитие медицинской инфраструктуры «упаковано» в национальный проект «Здравоохранение», на который в 2021 году хотят потратить 254,7 млрд руб. против фактических 295,7 млрд руб. по итогам 2020-го. Но, как и в случае с образованием, выделить расходы, идущие на строительство и ремонт, а не на социальные выплаты, здесь очень сложно.

Указанные в этой главе данные относятся к инфраструктуре: строительству или капитальному ремонту учреждений здравоохранения. Сюда не входят поставка оборудования или обновление парка машин. А выплаты медицинским работникам от государства лежат вне периметра нашего исследования.

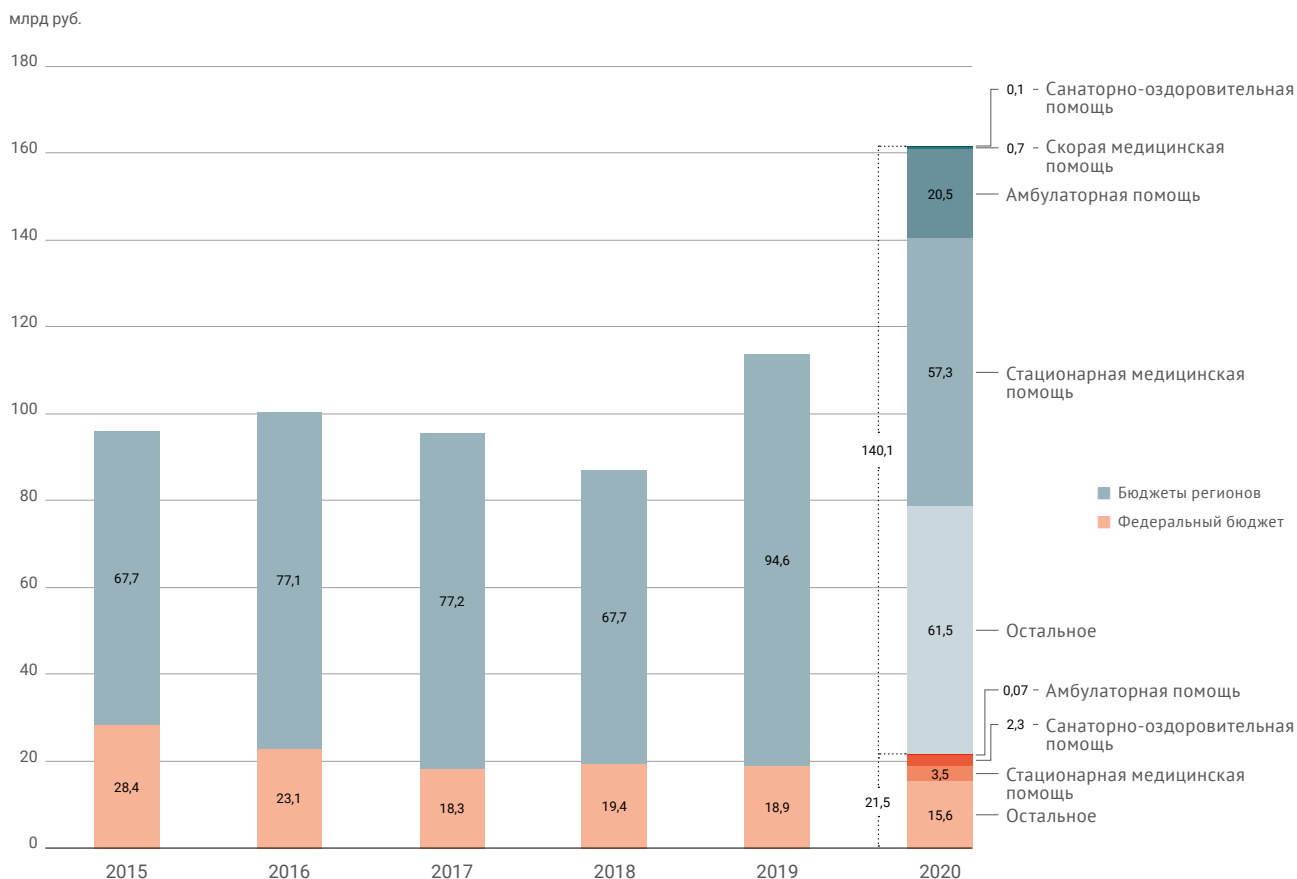
На развитие стационарной и амбулаторной помощи в 2020-м направили более половины всех средств (81,4 млрд руб.), на скорую медпомощь пошло лишь 0,1% инфраструктурных расходов (0,7 млрд руб.).

Из-за того, что усиленные вложения начались только в прошлом году, и с учетом длительности строительного цикла мы полагаем, что рост количества построенных медицинских объектов и новых койко-мест можно будет зафиксировать лишь в 2022–2023 годах. Сверхбыстрое строительство – такое как, например, комплекса новой инфекционной больницы в Коммунарке (Москва) – будет, скорее, исключением, чем общим правилом.

Кроме того, большая часть дополнительных вложений в медицинскую инфраструктуру пошла непосредственно на борьбу с COVID-19. Превышение инфраструктурных расходов 2020 года над 2019-м по сфере составило 48,1 млрд руб. При этом на строительство и капитальный ремонт инфекционных стационаров, по данным итогового отчета Минздрава, регионы суммарно потратили 35 млрд руб.

Так, в 2020 году в 31 регионе ввели 40 инфекционных стационаров на 4 тыс. мест. Из них в 23 регионах было построено 30 госпиталей на 3 тыс. коек силами Минобороны из быстровозводимых конструкций.

Рисунок 14. Динамика инфраструктурных расходов федерального и региональных бюджетов на здравоохранение в 2015–2020 годах



Источник: данные Казначейства, анализ InfraOne Research

Поскольку пандемия все еще не завершилась, регионы продолжают строить и ремонтировать профильные инфекционные больницы. В 2021 году на это потратят уже меньше – 3 млрд руб. А объявленная правительством модернизация инфекционной службы потребует вложений в размере 18 млрд руб. только в этом году.

Мы полагаем, что необходимость расходовать средства сразу по нескольким важным направлениям может дать импульс более частому использованию в сфере здравоохранения частных вложений и инструментов государственно-частного партнерства.

Вложения в культуру и физкультуру

Наиболее пострадавшими от ограничений, введенных из-за пандемии, в 2020 году оказались компании, эксплуатирующие объекты культурной и спортивной инфраструктуры. По нашей оценке, работающие с первой недосчитались в среднем порядка 64% от годовой выручки, а вторые – 59%.

Ситуация с инфраструктурными вложениями в эти две сферы выглядела лучше: по крайней мере расходы на строительство и ремонт уменьшать не стали. На создание и поддержку спортивной инфраструктуры в 2020 году из бюджетов федерации и регионов выделили 88,3 млрд руб. против 78,5 млрд руб. годом ранее. На развитие «культурной» инфраструктуры, в свою очередь, направили 66,6 млрд руб., что было на 17,5% больше аналогичных расходов в 2019-м.

Примечательно, что росту вложений в культурные объекты в большей степени способствовали вливания из федерального бюджета: за год они выросли в полтора раза, до 27 млрд руб. При этом региональные траты на те же цели почти «замерли»: 39,7 млрд руб. против 39 млрд руб. в 2019-м.

Подробнее о том, какие сферы столкнулись с наибольшими трудностями в период ограничений, читайте в аналитическом обзоре «Инфраструктура и пандемия: потери отрасли в 2020 году».

Таблица 14. Концессионные соглашения в сфере культуры и спорта, заключенные в 2020 году

Не включен проект реконструкции и эксплуатации спортивно-концертного комплекса «Петербургский», так как подписание соглашения по нему произошло до объявления пандемии – в середине января 2020 года.

Проект	Стоимость, млрд руб.	Срок, лет	Регион	Специальная проектная компания (СПК)
			Уровень концедента	
Строительство и эксплуатация спортивного комплекса «Арена Омск»	10	99	Омская область	«Арена»
			Региональный	
Реконструкция и эксплуатация объекта социально-культурного назначения – оранжерей Таврического сада	0,7	49	Санкт-Петербург	Фонд поддержки социальных инициатив «Газпрома»
			Региональный	
Создание и эксплуатация физкультурно-оздоровительного комплекса в Певеке	0,57	6	Чукотский автономный округ	«Чукотская торговая компания»
			Муниципальный	
Строительство и эксплуатация ледового катка «Вулкан» в Петропавловске-Камчатском	0,57	2	Камчатский край	«Т.К. Логистик»
			Региональный	
Реконструкция и эксплуатация исторического объекта – дома фабриканта Злоказова в Екатеринбурге	0,15	49	Свердловская область	«Брусника» (строительство и девелопмент)
			Региональный	
Создание и эксплуатация водного центра в Новороссийске	0,11	27	Краснодарский край	«СпортСтройСервис»
			Муниципальный	

Противоположная ситуация была в спортивной инфраструктуре. Федерация, напротив, резко – в 13,5 раза – уменьшила свои расходы на эти объекты (до 1,3 млрд руб.), в то время как регионы компенсировали такое падение увеличением вложений на 43%, до 87 млрд руб. От пандемии выиграла инфраструктура массового спорта, в которую пришло на 20 млрд руб. больше через общие расходы федерации и регионов (58 млрд руб.), в то время как вложения в объекты спорта высших достижений сократились почти вдвое (до 7 млрд руб.).

Из-за традиционной в кризис «заморозки» капиталоемких транспортных проектов относительно недорогие концессии в социальной сфере и конкретно культуре и спорте в 2020 году, наоборот, пользовались спросом (см. таблицу 14). По нашей оценке, в сегменте проектов дорожке 100 млн руб. с марта 2020 года заключили шесть концессионных соглашений на 12,1 млрд руб., однако пять из них предполагают инвестиции меньше 1 млрд руб.

В 2021 году интерес инвесторов и властей регионов к инструменту, скорее всего, сохранится, поскольку объем государственных вложений в обе эти сферы значительно расти не будет.

Развитие до 2025 года

Большие цели ищут большие средства

В ближайшие три года федеральные расходы по национальному проекту «Образование» будут выше, чем предусматривалось в допандемических планах (120–150 млрд руб. против 120–136 млрд руб.), и заметно больше, чем было потрачено в его рамках по итогам 2020 года (115 млрд руб.).

Инфраструктурные вложения – как федерального, так и региональных бюджетов – мы прогнозируем тоже чуть меньшими, чем в 2020-м: до 300 млрд руб. против 340 млрд руб.

Озвученные Минпросвещением планы по строительству более чем 1,9 тыс. школ на 1,2 млн учеников к 2025 году, по нашей оценке, могут потребовать вложений в объеме не менее 1,2 трлн руб. При этом общие вложения в нацпроект «Образование», который не исчерпывается расходами на одну лишь школьную инфраструктуру, не превысят в ближайшие три года 500–560 млрд руб. Даже если переложить заботу о новых школах на «плечи» региональных властей, с учетом нынешнего темпа расходов они будут построены только через шесть-семь лет.

Именно поэтому, на наш взгляд, государство будет вынуждено чаще прибегать к помощи инвесторов. В начале года власти сообщили, что в строительстве школ могут принять участие Сбербанк и ВЭБ. РФ, а общая сумма привлеченных ими средств составит 300 млрд руб. Работа над проектами будет происходить в том числе на условиях ГЧП, и для этого может быть использована компания «Просвещение», в состав акционеров которой в июне 2021-го войдут обе этих организации, а также Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ).

В мае 2021 года стало известно, что правительство определило на 100% принадлежащую ГК «Просвещение» компанию «ПроШкола» возможным концессионером для региональных и муниципальных соглашений по объектам образования без проведения конкурсов в рамках госпрограммы «Развитие образования».

По данным на начало мая 2021 года, в образовательной сфере было заключено 18 соглашений дорожке 100 млн руб. с общим объемом инвестиций в размере почти 29 млрд руб. Большинство из них предполагают создание школ и только два – детских садов.

Впрочем, реализация таких проектов в концессионном или ГЧП-формате будет зависеть еще и от готовности региональных властей. Проекты по строительству школ в формате концессий уже запущены в Ханты-Мансийском автономном округе и планируются в Пермском и Приморском краях, Нижегородской, Челябинской и Иркутской областях.

Ближе всего к достижению целей, поставленных властями, находится дошкольная инфраструктура. Несмотря на рост обеспеченности детскими садами, близкой к 100%, потребность в них в ближайшие годы не исчезнет –

в крупных регионах будут реализовывать проекты по модернизации старых объектов и созданию новых. Кроме того, темпы создания дошкольной инфраструктуры не всегда успевают за темпами жилой застройки.

Вузовская инфраструктура тоже могла бы пойти по пути частных вложений в рамках концессий, но такие учреждения чаще всего находятся в федеральной собственности и предполагают федеральный уровень реализации проектов. А пока у профильного министерства (Минобрнауки) нет ни соответствующих полномочий, ни, как следствие, опыта.

Вложения в эту сферу до 2025 года планируются более скромные: 36 млрд руб. пойдут на создание 36 объектов – новых университетских кампусов вместимостью свыше 23,6 тыс. человек. В частности, первые кампусы планируют построить на территории Новосибирского академгородка, студгородка в Пучково Калужской области и МГТУ им. Баумана в Москве.

Поскольку планы государства по развитию университетской инфраструктуры не исчерпываются 2024 годом – до 2030 года оно рассчитывает создать несколько студенческих городков мирового уровня – мы полагаем, что эта сфера могла бы со временем эффективно использовать возможности концессий и ГЧП.

Первичному звену прописали модернизацию

Расходы на национальный проект «Здравоохранение» в ближайшие три года, по нашим данным, будут на 3–4% ниже, чем планировалось на эти же годы до пандемии. Вместе с тем, не исключено, что часть средств после окончательной победы над COVID-19 могут перенаправить на «слабые участки» мединфраструктуры.

Среди крупных программ, которые власти хотят реализовать до конца 2025 года, – модернизация первичного звена, стоимость которой оценивается в 550 млрд руб. Основным источником для нее будут федеральные вложения (495 млрд руб.). По данным Минздрава, в рамках федеральной целевой программы планируют, в частности, построить 111 районных больниц (включая центральные районные), 386 поликлиник, 1 тыс. врачебных амбулаторий и около 5,9 тыс. фельдшерско-акушерских пунктов.

В 2021 году на строительство и ремонт медицинских объектов из федерального бюджета намерены выделить 88,8 млрд руб. трансфертов, еще 10 млрд руб. ожидается со стороны консолидированных бюджетов регионов.

Таблица 15. Примеры крупных инфраструктурных закупок по национальному проекту «Здравоохранение»

№	Проект	Объем инвестиций, млрд руб.	Исполнитель	Заказчик	Годы выполнения работ	Регион
1	Строительство областного клинического онкологического диспансера в Саратове	6,3	«Ромекс-Кубань»	Управление капитального строительства Саратовской области	2020–2022	Саратовская область
2	Строительство Тульского областного онкологического диспансера	4,9	Военно-строительная компания	Государственное учреждение капитального строительства «ТулоблУКС»	2020–2022	Тульская область
3	Строительство лечебно-диагностического корпуса детской краевой клинической больницы в Краснодаре	3,5	Группа компаний «ЕКС»	Главное управление строительства Краснодарского края	2019–2022	Краснодарский край
4	Строительство хирургического корпуса Воронежского областного клинического онкологического диспансера	3	Специализированный застройщик «Домостроительный комбинат»	Департамент строительной политики Воронежской области	2020–2023	Воронежская область
5	Строительство лечебно-диагностического корпуса Архангельской областной детской клинической больницы	2,6	«Промстройсервис»	Главное управление капитального строительства Архангельской области	2020–2023	Архангельская область
6	Строительство Рязанского областного клинического онкологического диспансера	2,4	Производственный кооператив «Квант»	Управление капитального строительства Рязанской области	2020–2022	Рязанская область
7	Строительство комплекса зданий Национального медицинского исследовательского центра онкологии им. Н. Н. Петрова (клинический корпус с пищеблоком)	2,3	«Дина Интернешнл»	Единый заказчик в сфере строительства	2020–2023	Москва
8	Строительство здания онкологического центра для размещения линейных ускорителей в Костромском онкологическом диспансере	2,1	«Пэтруско»	Государственное казенное учреждение «Облстройзаказчик»	2019–2021	Костромская область
9	Строительство нового корпуса краевой детской клинической больницы в Ставрополе	1,8	«Магистраль»	Министерство строительства и архитектуры Ставропольского края	2020–2022	Ставропольский край
10	Реконструкция структурных подразделений областной детской клинической больницы в Тамбове (1-й этап)	1,7	«Листпромстрой»	Управление градостроительства и архитектуры Тамбовской области	2020–2022	Тамбовская область

Источник: данные zakupki.gov.ru, анализ и расчеты InfraOne Research

Программу собирались запустить с середины 2020 года, но из-за пандемии перенесли на полгода позже.

В случае успешной реализации этой и подобных программ на уровне субъектов мы не ждем снижения федеральных и региональных вложений в строительство и ремонт профильных объектов. Поэтому в 2021–2022 годах общие бюджетные расходы, вероятно, будут на уровне 150–170 млрд руб., а затем продолжат расти. Риск неисполнения ФЦП есть, однако он, на наш взгляд, ниже, чем был до пандемии.

Более крупные проекты (дороже 3–5 млрд руб.) государству порой будет удобнее реализовывать в формате концессии или ГЧП. Рынок компаний, готовых заниматься этими инициативами, уже сформировался: среди его

участников, например, медицинская «дочка» «ВИС» в Новосибирске (Седьмая концессионная компания), структура АФК «Система» («Системные решения»), ГК «Мединвестгрупп» и другие. Есть и сами проекты, интересные крупным компаниям: у 16 инициатив в здравоохранении из топ-100 перспективных проектов объем инвестиций начинается от 3 млрд руб.

Пока опыт заключения медицинских и близких по профилю концессий есть, по нашей оценке, лишь у 15 регионов из 85. Но в ближайшие два-три года этот список могут пополнить по меньшей мере еще десять новых субъектов.

Культура и спорт идут на подъем?

Расходы на национальный проект «Культура» в ближайшие три года, по нашей оценке, будут расти. В частности, в проекте федерального бюджета на 2021 год на подсферу заложили 22,7 млрд руб. против «допандемических» 20,3 млрд руб., а затем в бюджетной росписи еще раз увеличили объем средств до 22,9 млрд руб. За четыре месяца 2021 года федеральный проект показал достаточно высокий уровень бюджетного исполнения (21,6%), впрочем, как и по итогам 2020 года (98,5%).

И хотя к инфраструктуре можно отнести лишь часть этих средств (не более 75–80%), мы полагаем, что общий уровень вложений в сферу в 2021 году как минимум сохранится на уровне предыдущего года.

В рамках нацпроекта, в частности, до 2024 года, профинансируют создание 420 новых виртуальных концертных залов, отремонтируют еще 440 сельских культурно-досуговых объектов, создадут 39 центров культурного развития и реконструируют 40 региональных и муниципальных детских театров, создадут и наполнят цифровую «среду» для библиотек.

Но за периметром остаются, например, культурно-исторические объекты, часто нуждающиеся в реконструкции. Их необязательно держать на балансе муниципалитета или региона – порой можно передать их в концессию частному инвестору. Так, например, в конце прошлого года фонду социальных инициатив «Газпрома» на 49 лет передали оранжереи Таврического сада в Санкт-Петербурге. В рамках соглашения с властями города концессионер преобразует заброшенные территории в новое культурно-досуговое пространство.

Пока такие концессии не распространены повсеместно: в сегменте дороже 100 млн руб. их заключено всего лишь шесть, но мы полагаем, что в ближайшие годы муниципалитеты «распробуют» этот инструмент и количество новых проектов вырастет по меньшей мере вдвое.

В случае со спортивной инфраструктурой отдельного национального проекта, посвященного ей, нет. Но это направление обозначено в федеральном проекте «Спорт – норма жизни», который входит в «Демографию». В 2021 году на его мероприятия планируют потратить 29,6 млрд руб. из федерального бюджета – на 19% больше, чем предусматривалось паспортом проекта. В целом на ближайшие четыре года там было заложено 82,9 млрд руб. федеральных вложений.

По данным Минспорта, в рамках проекта в 2021–2023 годах построят 191 спортивный объект, в том числе шесть региональных центров по хоккею, 25 крытых футбольных манежей, 26 крытых хоккейных катков и 134

физкультурно-оздоровительных комплекса. В 2020 году уже был сдан региональный центр по хоккею в Чебоксарах и начато строительство аналогичного объекта в Челябинске.

Мы полагаем, что даже если федеральные средства по этому направлению вновь начнут сокращать, «потери» могут быть компенсированы активностью регионов и муниципалитетов в сфере государственно-частного партнерства. Запущенные в сфере физкультуры и спорта проекты есть уже почти в двух десятках регионов, и даже кризис не становится помехой для подписания соответствующих соглашений.

Прогнозы и вызовы сферы

В нашем *пессимистичном сценарии* мы предполагаем, что федерации и регионам не удастся вовремя реализовать проекты по обеспечению детей местами в дошкольных учреждениях, количество построенных к 2025 году школ, вероятно, будет меньше 1,3 тыс. Муниципалитеты из-за отсутствия желания и опыта будут с трудом идти на заключение концессионных соглашений в социальной сфере, а достижение цели по строительству 1,9 тыс. общеобразовательных учреждений сдвинется на 2027–2028 годы. В этом сценарии также вероятно достижение целей по созданию медицинской, культурной и спортивной инфраструктуры только на 75% – из-за сложных экономических условий и дефицита региональных бюджетов. В целом в сферу за четыре года может поступить менее 2,2 трлн руб.




В *базовый сценарий* мы заложили возникновение небольших задержек с реализацией планов по дошкольной инфраструктуре и то, что количество построенных школ будет меньше запланированного из-за отсутствия достаточного объема бюджетных средств. Частично это сможет компенсировать активное заключение концессионных соглашений, но все равно целевой показатель в 1,9 тыс. школ будет достигнут уже после 2025 года. Мы считаем, что исполнение планов по медицинским, спортивным и культурным объектам будет на уровне 80–85%. Всего в социальную инфраструктуру поступит порядка 2,5 трлн руб. из федерального и региональных бюджетов.

В *оптимистичном сценарии* практически все планы, озвученные государством, будут реализованы к обозначенным в них срокам. В проекты будут бесперебойно поступать не только федеральные и региональные средства (объем которых превысит 2,7 трлн руб.), но и частные – за счет инструментов концессии и ГЧП. Последние начнут заключать даже для университетской инфраструктуры.

Препятствиями для реализации позитивных сценариев могут стать неблагоприятная экономическая ситуация в российских регионах, проблемы с вакцинацией и затяжной выход из пандемии (хотя вероятность повторных локдаунов остается по-прежнему низкой), слабая мотивация муниципалитетов и властей субъектов к использованию сложных инструментов, задержки финансирования со стороны федерального центра.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

Таблица 16. Сценарии развития социальной инфраструктуры до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Обеспеченность детей до семи лет местами в детских садах:		
	на 100% к 2025 году	на 100% к 2023 году	на 100% к 2022 году
	Количество новых школ, построенных до 2025 года:		
	менее 1,3 тыс.	1,6 тыс.	более 1,9 тыс.
	Количество построенных к 2025 году новых районных больниц/поликлиник/фельдшерско-акушерских пунктов:		
Цели	менее 90/менее 300/менее 4,8 тыс.	около 100/более 330/более 5,2 тыс.	110/более 375/более 5,7 тыс.
	Количество новых построенных спортивных объектов к 2024 году:		
	менее 150	около 170	свыше 190
	Количество новых центров культурного развития к 2025 году:		
	менее 30	35	около 40
Объем федеральных и региональных бюджетных вложений в сферу в 2021–2024 годах	<2,2 трлн руб. 	~2,5 трлн руб. 	>2,7 трлн руб. 
	Менее 540 млрд руб. в год	Около 615 млрд руб. в год	Более 675 млрд руб. в год
Образование	Менее 260 млрд руб. в год	Около 300 млрд руб. в год	Более 330 млрд руб. в год
Здравоохранение	Менее 150 млрд руб. в год	Около 160 млрд руб. в год	Более 170 млрд руб. в год
Культура	Менее 55 млрд руб. в год	Около 65 млрд руб. в год	Более 75 млрд руб. в год
Спорт	Менее 75 млрд руб. в год	Около 90 млрд руб. в год	Около 100 млрд руб. в год
Примеры перспективных проектов из национального перечня	• Строительство онкологического диспансера в Перми (10,7 млрд руб.)	• Строительство междууниверситетского кампуса в Томске (35 млрд руб.)	• Строительство хирургического корпуса Красноярской краевой клинической больницы (7,6 млрд руб.)
	• Строительство многофункционального спортивного комплекса в Мурино (1,6 млрд руб.)	• Строительство ледового дворца в Нижнем Новгороде (10,9 млрд руб.)	• Создание культурно-образовательного квартала в Южно-Сахалинске (4,2 млрд руб.)
	• Строительство школы в поселке Зима Южная Надеждинского района Приморского края (1,1 млрд руб.)	• Строительство нового корпуса районной больницы в Советской Гавани Хабаровского края (3 млрд руб.)	• Строительство консультационно-диагностического центра в Славянке, Санкт-Петербург (3,1 млрд руб.)

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, анализ InfraOne Research

Социальные концессии начинают вовремя?

Как и в случае с транспортом, чтобы представить, как будет выглядеть социальная инфраструктура к 2025 году, мы отследили, когда должны закончить строительство и запустить в эксплуатацию наиболее крупные и значимые объекты сферы, создаваемые в рамках концессионных соглашений (см. таблицу 17).

Мы рассмотрели 22 проекта дороже 1 млрд руб. в социальной сфере с общим запланированным объемом инвестиций 78,1 млрд руб. При этом эксплуатируются пока лишь шесть таких объектов на 13 млрд руб., а если брать более широкий сегмент – с проектами дороже 100 млн руб., то 40 штук на 25 млрд руб.

Мы не учитывали объекты, реконструкция или модернизация которых может происходить одновременно с эксплуатацией.

Из 22 проектов, по нашей оценке, 19 будут сданы вовремя относительно первоначальных планов или даже чуть раньше. Этот показатель заметно лучше, чем у транспортной инфраструктуры (подробнее см. [«Транспортные концессии выходят на эксплуатацию»](#)).

Большинство «социальных» проектов, которые могут быть сданы своевременно, относятся к подсфере образования (школы). Они не очень капиталоемки, проектирование и строительство объектов занимают два-три года, процесс уже отработан, а сроки в концессионных соглашениях, как правило, прописываются с некоторым запасом.

Из четырех проектов, претендующих на более раннюю сдачу, три относятся к спортивной инфраструктуре. Ускоренную сдачу мы связываем с тем, что ряд из них строится к конкретным событиям: например, СКК «Петербургский» к чемпионату мира по хоккею 2023 года, а «Арена Омск» – к его молодежному аналогу. Такие объекты обычно стараются достроить чуть раньше, чтобы при возникновении форс-мажора успеть вовремя.

Три проекта, запуск которых заметно задерживается, относятся к подсфере здравоохранения. Мы полагаем, что подобные объекты могут быть сложнее для проектирования, строительства и последующего обустройства специальным оборудованием, требуют большего количества согласований и синхронизации с другими процессами. Впрочем, иногда причинами затягивания могут быть изначально неправильная постановка сроков или задержки со стороны публичного партнера.

Коммунальная инфраструктура

Во время пандемии

Не упали, но и не взлетели

Объем вложений федерального и региональных бюджетов в коммунальную инфраструктуру в 2020 году составил 292,8 млрд руб., увеличившись за год на 7,7%. Несмотря на то что показатель рос второй год подряд, расходы на сферу по-прежнему ниже показателей 2015 и 2016 годов, когда они составили 298,6 и 305,8 млрд руб. соответственно.

Из направляемых в сферу бюджетных средств порядка 40–45% идет на улучшение состояния жилого фонда, в том числе ремонт и реконструкцию жилья, еще около 40% – на собственно коммунальные объекты, а оставшиеся 10–15% – на благоустройство и другие нужды.

Поскольку износ коммунальной инфраструктуры в среднем по стране остается высоким – в Минстрое, например, говорят о 60% – подобных вложений недостаточно даже для поддержания сферы на хорошем уровне, не говоря уже о ее развитии.

У коммунальных компаний, в особенности небольших, возможности для инвестирования ограничены. Пандемия радикально не ухудшила их экономическое состояние, но внесла коррективы в работу некоторых.

Например, в прошлом году в список системообразующих предприятий попало 25 организаций жилищно-коммунальной сферы (данные на конец 2020 года). Правительство отслеживало финансовое положение таких компаний и делало вывод, что происходит со сферой в целом.

По данным СПАРК, в 2020 году системообразующие жилищно-коммунальные предприятия заработали 277,3 млрд руб., что на 4,6% больше результата прошлого года. Сальдо чистой прибыли и убытков этих 25 организаций составило 22,7 млрд руб., или почти на 22% меньше, чем в 2019-м. Но значительная часть прибыли – порядка 13 млрд руб. – приходилась на «Мосводоканал», одновременно он стал основной причиной понижения показателя за год. Если исключить его из подсчетов, то сальдо по оставшимся компаниям в 2020 году хоть и не сильно, но выросло: с 7,1 млрд руб. до 9,2 млрд руб.

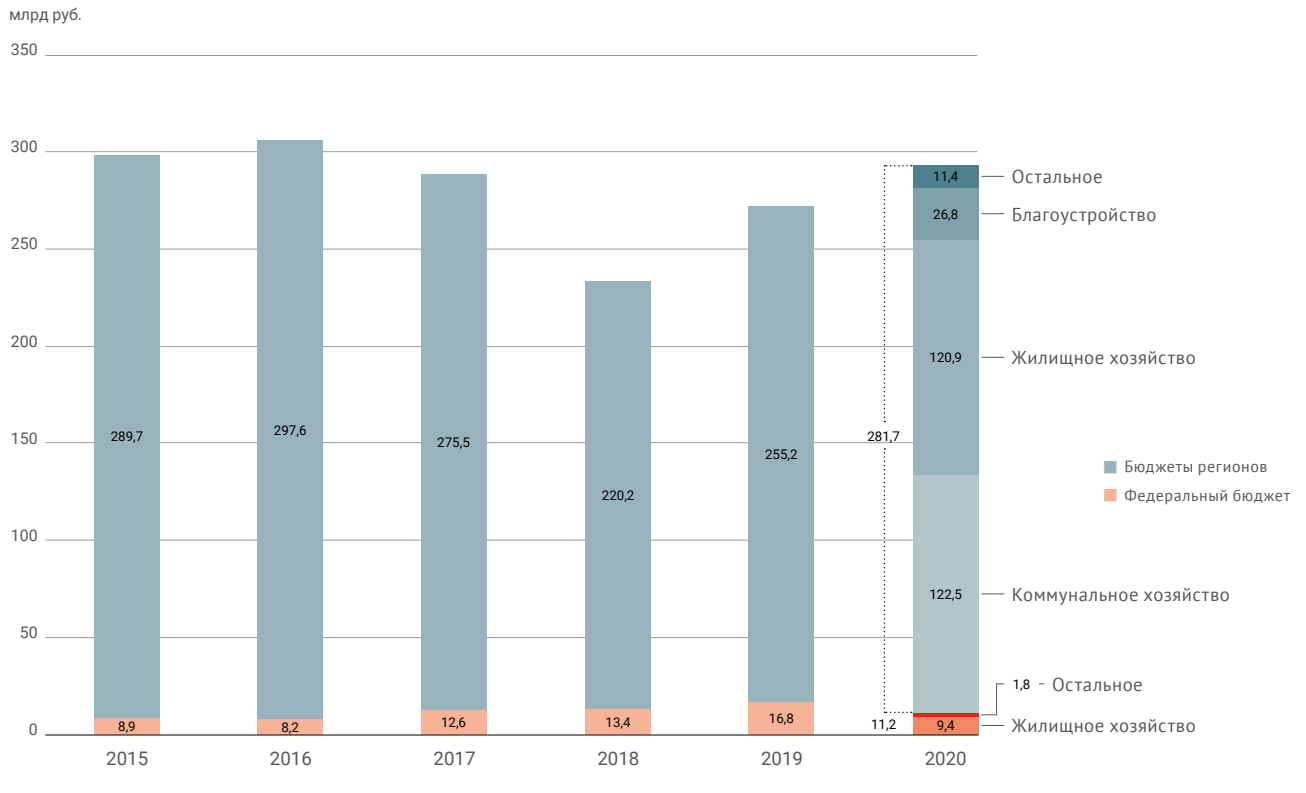
То, что по коммунальной сфере не так сильно, как по другим отраслям, ударил кризис, можно увидеть и из большей выборки. Суммарная выручка 8 тыс. организаций сферы, по которым имеются ретроспективные данные, в 2020 году достигла 2,15 трлн руб., увеличившись на 9,7%, а общее сальдо прибылей и убытков составило 61,2 млрд руб., снизившись за год на 5,6%.

Вопреки пессимистичным ожиданиям общий чистый убыток системообразующих компаний за год даже снизился: с 2,5 млрд руб. до 0,4 млрд руб. По итогам 2020-го его продемонстрировали три компании («Русатом Инфраструктурные решения», «Коммунальные системы Московской области» и «Леноблводоканал») – годом ранее таких компаний тоже было три (из них стабильно негативный результат лишь у «Леноблводоканала»).

Как следует из этих данных, большинство компаний хоть и закончили год с прибылью, но размер последней обычно невелик и чаще всего не может служить источником инвестиций в профильную инфраструктуру.

Несмотря на то что коммунальная сфера даже в кризисное время «застрахована» от полной заморозки проектов, 2020 год двояко сказался на концессионной активности: количество запущенных проектов увеличилось с 35 до 41, однако их капиталоемкость снизилась почти вдвое – в среднем до 1,1 млрд руб. (данные приведены для концессионных проектов дороже 100 млн руб.).

Рисунок 15. Динамика инфраструктурных расходов федерального и региональных бюджетов на ЖКХ в 2015–2020 годах



Источник: данные Казначейства, анализ InfraOne Research

Развитие до 2025 года

Инвестировать на износ

В Минстрое заявляют, что общий объем инвестиций в сферу ЖКХ через концессии за все время их существования превысил 500 млрд руб. Вместе с тем ежегодные потребности сектора составляют, по нашей оценке, по меньшей мере 550 млрд руб., из них порядка 220 млрд руб. необходимы теплоснабжению и еще примерно по 105–110 млрд руб. – водоснабжению и водоотведению.

Пока эти суммы не покрываются инфраструктурными вложениями регионов, коммунальных компаний и помощью со стороны федерации. А заключаемые концессии последние несколько лет обеспечивали лишь до 14–16% необходимых средств за год, фактически не более 75–80 млрд руб. Вероятно, в ближайшие годы возможно возвращение к этому же уровню инвестиций, но для их значительного роста – в полтора-два раза – предпосылок пока нет.

Вместе с тем нынешнее состояние коммунальной инфраструктуры требует ее ускоренной модернизации. Например, по данным проекта стратегии развития сферы до 2035 года, темпы замены теплосетей, изношенных более чем на 58%, в последние годы находятся на уровне 2% от их общего объема. То есть фактически их полностью переложат более чем за 50 лет, тогда как в развитых странах аналогичная инфраструктура обычно заменяется через 25–30 лет после начала эксплуатации. Для таких же темпов замен вложения в теплоснабжение необходимо по меньшей мере удвоить.

По данным Минстроя, суммарная протяженность сетей теплоснабжения в России составляет 175 тыс. км, водоснабжения – 580 тыс. км, а водоотведения – почти 200 тыс. км.

Сложная ситуация складывается и в водоснабжении, где у порядка 46% сетей срок эксплуатации был превышен и они не соответствовали нормативам. Минимально необходимые темпы замены сетей составляют 3%, но в реальности у водоснабжения они немногим больше 1%, а с водоотведением не дотягивают и до 0,5%.

Отрасль также находится под сильным экологическим давлением: если в теплоснабжении значительный ущерб окружающей среде может наносить угольная генерация, то в водоснабжении – недостаточная очистка сточных вод при сбросе в водоемы, необходимость утилизации илового осадка и т.д.

Впрочем, такие вопросы можно решать и с помощью концессий. В апреле 2021 года власти Москвы заключили соглашение на строительство двух заводов по переработке илового осадка (их стоимость 27 млрд руб.). Проект по реконструкции очистных сооружений (5,6 млрд руб.) в формате концессии рассматривают также в Архангельске.

Поскольку со стороны государства пока нет системных мер по улучшению инвестиционной привлекательности коммунальной отрасли (переход к более рыночным тарифам, повсеместная автоматизация учета ресурсов, субсидирование модернизации инфраструктуры в отдаленных районах), мы полагаем, что до 2025 года ситуация в ней заметно не улучшится. Решение проблемы с износом возможно лишь в более долгосрочной перспективе. Но это не исключает локальных улучшений на отдельных территориях.
















Прогнозы и вызовы сферы

В *пессимистичном сценарии* развития коммунальной сферы до 2025 года ежегодные объемы бюджетных вложений в нее окажутся на уровне минимума за последние пять лет (в 2018 году он составлял около 234 млрд руб.). Компании будут страдать от кризиса неплатежей и более медленного, чем необходимо, роста тарифов. Спрос на профильные концессии будет ниже из-за неготовности регионов их заключать, усиливающегося износа оборудования, кроме того, государство может ужесточить контроль за реализацией проектов. В этом сценарии состояние инфраструктуры будет ухудшаться по сравнению, например, с 2020 годом.

В *базовом сценарии* мы исходим из того, что вложения в сферу сохранятся на уровне 2019–2020 годов. Интерес к концессиям будет относительно высоким, но не рекордным из-за ограниченности рынка проектов, интересных крупным инвесторам и готовых к реализации. Проблемы замены сетей теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения удастся решить лишь частично, но доля сетей, соответствующих нормативам, будет расти.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в «[Что лежит в основе наших прогнозов?](#)»

Таблица 18. Сценарии развития коммунальной сферы до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Скорость замены сетей теплоснабжения в 2024 году:		
	 <2% в год	 2,6% в год	 >3,2% в год
	Уровень потерь при передаче тепла в 2024 году:		
Цели	 30%	 28%	 <26%
	Скорость замены сетей водоснабжения и водоотведения в 2024 году:		
	 <0,7% в год	 1,2% в год	 >1,6% в год
Объем инфраструктурных расходов федерации и регионов в 2021–2025 годах	<1,25 трлн руб.  Менее 250 млрд руб. в год	1,5 трлн руб.  300 млрд руб. в год	>1,75 трлн руб.  Более 350 млрд руб. в год
Объем заключенных концессионных соглашений в 2021–2025 годах	<300 млрд руб.  Менее 60 млрд руб. в год	375 млрд руб.  75 млрд руб. в год	>450 млрд руб.  Более 90 млрд руб. в год
Примеры проектов из национального перечня перспективных проектов	<ul style="list-style-type: none"> • Создание мусоросортировочного комплекса и полигона ТКО под Екатеринбургом (14,1 млрд руб.) • Реконструкция теплосетей в Новосибирске (6,6 млрд руб.) • Реконструкция очистных сооружений в Архангельске (5,6 млрд руб.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация объектов системы водоснабжения и водоотведения в Таганроге (23,9 млрд руб.) • Создание и реконструкция объектов системы теплоснабжения в Чебоксарах (12 млрд руб.) • Строительство мусоросортировочного комплекса и полигона ТКО в Омском районе (5,1 млрд руб.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация объектов теплоснабжения в Сургуте (27 млрд руб.) • Строительство мусоросортировочного комплекса в Томске (3,2 млрд руб.) • Строительство мусоросортировочного комплекса с полигоном в Арзамасском районе (1,7 млрд руб.)
Объем инвестиций в проекты перечня	Мы ожидаем, что семь проектов из национального перечня на 42,4 млрд руб. будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.	Мы ожидаем, что 13 проектов из национального перечня на 103,6 млрд руб. будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.	Мы ожидаем, что 18 проектов из национального перечня на 141,4 млрд руб. будут сданы в эксплуатацию до 2025 года.

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, компаний, СМИ, анализ InfraOne Research

В *оптимистичном сценарии*, на наш взгляд, объем как государственных, так и частных вложений в коммунальную инфраструктуру будет рекордным: порядка 440–450 млрд руб. ежегодно. В целом это позволит «заккрыть» около 75–80% ежегодной потребности отрасли, но аналогичные европейским темпы обновления сетей (25–30 лет) к 2025 году достигнуты не будут. Согласно этому сценарию, гораздо больше внимания уделят цифровизации отрасли и автоматизации процессов, а также повышению ее энергоэффективности.

Пока сдерживать развитие коммунальной сферы могут низкая прибыль большинства обслуживающих ее компаний, несоответствие установленных тарифов реальным потребностям в инвестициях, сложности с окупаемостью проектов в отдаленных регионах, отсутствие оптимизированных территориальных схем размещения сетей, ограниченное финансовое участие федерации в проектах, избыточная осторожность властей субъектов.

Концессии на долгий срок

Большинство коммунальных концессий реализуются в необычном для остальных проектов формате – одновременного строительства (ремонта, реконструкции) и эксплуатации. Поэтому для таких проектов не всегда можно определить дату сдачи объектов.

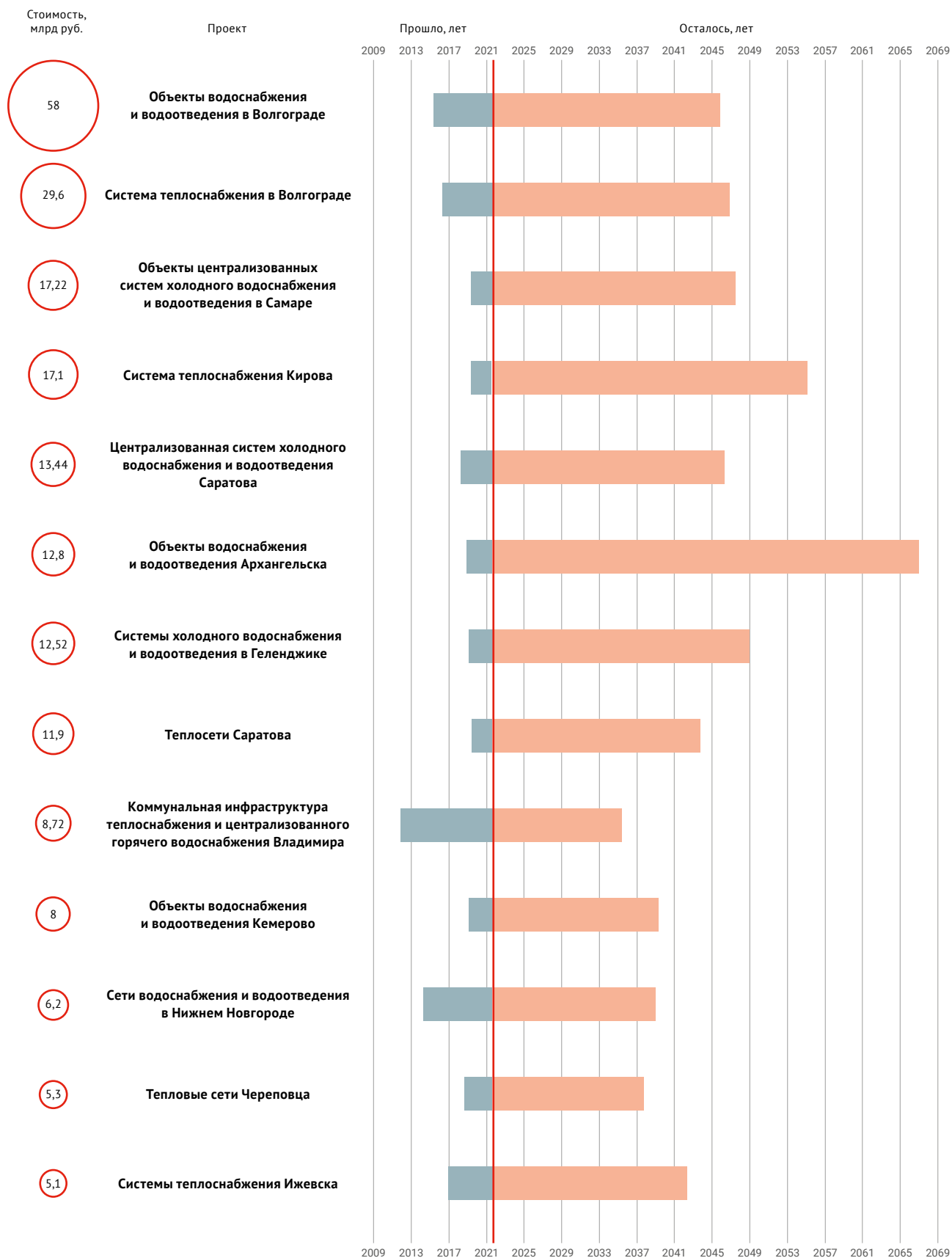
Чтобы представить, на сколько уже реализованы знаковые для сферы концессии, мы проанализировали срок действия соглашений, объем инвестиций и годы заключения. Установить, обгоняют или отстают они от графика реализации, не всегда представляется возможным, поскольку стороны не склонны публиковать такую информацию. Поэтому степень исполнения проектов показана условно – с математической точки зрения – как время, прошедшее от подписания до конца мая 2021 года, по отношению ко всему сроку действия соглашения.

В круг нашего исследования попали 13 коммунальных концессий дороже 5 млрд руб. с общим запланированным объемом вложений свыше 205,9 млрд руб. В среднем срок соглашения для них составлял 28 лет, причем с момента подписания и до начала июня 2021-го концессии были выполнены почти на 14%.

Наименьшее выполнение от запланированного пока у концессий по теплоснабжению Кирова (5,5%) и по водоснабжению и водоотведению Архангельска (5,4%). Самая высокая степень исполнения по концессиям из выборки – у проекта модернизации и развития теплоснабжения и горячего водоснабжения во Владимире (39%).

Наиболее «короткая» коммунальная концессия из тех, что дороже 5 млрд руб., продлится 19 лет и истечет в 2037 году (реконструкция тепловых сетей Череповца). Наиболее долгой из подписанных является концессия по объектам водоснабжения и водоотведения в Архангельске – 49 лет, она окончится в 2067 году.

Рисунок 16. График эксплуатационных периодов по концессионным проектам (стоимостью свыше 5 млрд руб.)



Источник: данные компаний, СМИ, анализ и оценка InfraOne Research

Телекоммуникационная и IT-инфраструктура

Во время пандемии

Цифры без ограничений

Подробнее о том, какие компании получили наибольший «выигрыш» от пандемии, читайте в [InfraOne Research Weekly #5 2021](#).

Телекоммуникационная и IT-отрасль стали одними из «выгодоприобретателей» пандемии. Спрос на такие объекты и связанную с ними продукцию не только рос в период ограничений, но и сохранялся на высоком уровне далее.

По нашей оценке, объем дополнительной выручки сферы в 2020 году составил 379 млрд руб., или порядка 10,4% от ее годового объема. Больше остальных выиграли компании, занимающиеся IT-сферой, телекоммуникациями и разработкой программного обеспечения.

В своих расчетах мы учитывали федеральные проекты с высокой IT- и телеком составляющей, входящие в нацпроекты «Цифровая экономика» (семь федпроектов), а также в «Культуру», «Образование», «Малое и среднее предпринимательство» и «Здравоохранение».

Наряду с этим по отношению к 2019 году росли вложения государства в «цифровую» сферу, даже несмотря на существенный пересмотр финансирования национальных проектов.

По нашей оценке, в рамках десяти федеральных проектов, связанных с IT- и телеком сферой, в 2020-м было вложено чуть менее 149 млрд руб. — почти на 60% больше, чем в предыдущем году.

Бюджетное исполнение этих проектов в 2020 году составило 95%, годом ранее оно было около 77%.

Любопытно, что из-за антикризисных перераспределений средств фактические расходы на нацпроект «Цифровая экономика» в течение года все же снизились: со 100,7 млрд руб. на конец 2019-го до 89 млрд руб. на конец 2020-го. Но это снижение было компенсировано значительным увеличением «цифровых» расходов внутри других нацпроектов — в частности, «Образования» (с 2,7 млрд руб. до 15 млрд руб.) и «Здравоохранения» (с 13,8 млрд руб. до 43,3 млрд руб.).

Такие итоги, на наш взгляд, создают неплохую почву для дальнейшего развития сферы и возможности привлечения в нее новых инвесторов.

Мероприятия в рамках цифровых нацпроектов опровергают предположения о том, что эти инициативы не очень капиталоемки. Например, контракт, заключенный в 2019 году на двухлетнюю эксплуатацию инфраструктуры электронного правительства, которую реализует «Ростелеком», обошелся в 12 млрд руб.

Это вполне сравнимо по масштабам с заключенной в 2021 году концессией на развитие системы «Цифровое Приморье» (подразумевает объем инвестиций в размере 5 млрд руб.). Главное ГЧП-соглашение — по цифровой маркировке и отслеживанию товаров — предполагает инвестиции в размере свыше 220 млрд руб.

Таблица 19. «Цифровые» федеральные проекты в рамках национальных проектов и их финансирование

Наименование федерального проекта	Национальный проект	План расходов федерального бюджета, млрд руб.	Уровень исполнения	План расходов федерального бюджета, млрд руб.	Уровень исполнения	План расходов федерального бюджета, млрд руб.
		по итогам 2019 года		по итогам 2020 года		на 1 мая 2021 года
«Нормативное регулирование цифровой среды»	«Цифровая экономика Российской Федерации»	0,2	49%	0,1	65%	0,1
«Информационная инфраструктура»		39,1	83,9%	40,1	99%	50,5
«Кадры для цифровой экономики»		8,8	41,9%	6,3	94%	13,6
«Информационная безопасность»		4,1	39,8%	4,5	98%	3,9
«Цифровые технологии»		19,9	58,3%	12,8	100%	19,8
«Цифровое государственное управление»		28,6	84,1%	25,3	94%	63,1
«Искусственный интеллект»		отсутствовал до 2021 года				6,2
«Цифровая культура»	«Культура»	1,2	100%	3,3	100%	4,0
«Цифровая образовательная среда»	«Образование»	2,8	95,2%	16,6	90,2%	16,8
«Цифровая платформа МСП»*	«Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы»	2,7	68,4%	1,0	98,5%	0,4
«Создание единого цифрового контура в здравоохранении на основе единой государственной информационной системы здравоохранения (ЕГИСЗ)»	«Здравоохранение»	14,2	97,3%	46,7	92,6%	16,4

* Ранее федеральный проект назывался «Популяризация предпринимательства».

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, паспортов национальных проектов, федерального бюджета, расчеты и анализ InfraOne Research

Развитие до 2025 года

Тотальная цифровизация в поисках «умных» проектов

Мы полагаем, что повышенный спрос на услуги телекоммуникационного и IT-секторов сохранится в 2021-м и последующие годы.

Федеральные расходы на цифровизацию в это время продолжают расти, как и количество профильных федеральных проектов. С 2021 года к шести проектам в «Цифровой экономике» добавился еще один – «Искусственный интеллект». На мероприятия в рамках него в этом году собираются потратить 6,2 млрд руб. и еще 12,4 млрд руб. в 2022–2023 годах.

В целом в 11 «цифровых» федпроектов в 2021 году планируют вложить 194,8 млрд руб., включая 157 млрд руб. в рамках «Цифровой экономики». Это на 30% больше фактических расходов на эти цели в 2020-м.

В рамках обновленного нацпроекта «Цифровая экономика» запланировано создание ГИС «Капиталовложения», через которую должны были заключать соглашения о защите и поощрении капиталовложений. Но первые расходы на систему запланированы только в этом году в объеме 600 млн руб., а всего до 2024 года в нее могут вложить почти 5,6 млрд руб.

Повышенные бюджетные вложения в отрасль ожидаются и в последующие годы: в 2022 и 2023 годах они должны достичь 228 млрд руб. и 208 млрд руб. соответственно. Почти половина этих средств – 111 млрд руб. и 96,5 млрд руб. – запланирована на федпроект «Цифровое государственное управление». Также в предстоящие два года заметными будут расходы на «Информационную инфраструктуру» (суммарно 80,7 млрд руб.) и «Цифровые технологии» (суммарно 58,7 млрд руб.).

Значительные расходы в рамках «Цифровой экономики» идут на подключение домохозяйств к широкополосному интернету. На эти цели в 2021 году планируют потратить 32,8 млрд руб. из почти 76 млрд руб. на все время, а затем сократить расходы до 4–5 млрд руб. в год.

Таблица 20. Примеры крупных проектов, реализованных в формате концессий, ГЧП и госконтрактов в сфере телекоммуникаций и ИТ

№	Проект	Формат соглашения	Стоимость, млрд руб.	Концедент или заказчик	Исполнитель/частный партнер/Специальная проектная компания (СПК)	Год подписания
1	Создание системы цифровой маркировки и мониторинга оборота товаров	Соглашение о ГЧП	220,3	Минпромторг России	«Оператор-ЦРПТ»	2019
2	Создание и эксплуатация системы взимания платы «Платон»	Концессия	28,9	Росавтодор	«РТ-Инвест Транспортные Системы»	2014
3	Эксплуатация инфраструктуры электронного правительства	Госзаказ	12	Минцифры России	«Ростелеком»	2019
4	Создание информационной системы «Цифровое Приморье» с элементами «умного» города	Концессия	5	Правительство Приморского края	«Цифровое Приморье» (принадлежит группе компаний VessoLink и Дальневосточному фонду высоких технологий)	2021
5	Создание и эксплуатация системы контроля безопасности дорожного движения в Московской области	Концессия	4,9	Правительство Московской области	«МВС ГРУП»	2016
6	Создание информационной системы Единого сплошного многослойного динамического покрытия территории России данными дистанционного развития Земли различного пространственного разрешения	Госзаказ	3,1	Роскосмос	Научно-исследовательский институт точных приборов	2019
7	Создание космического комплекса дистанционного зондирования Земли стереоскопической съемки	Госзаказ	2,2	Роскосмос	Ракетно-космический центр «Прогресс»	2019
8	Создание единого информационного ресурса регистрационного и миграционного учетов	Госзаказ	1,6	Научно-производственное объединение «Специальная техника и связь» МВД России	«Эдвансед трансформейшн консалтинг»	2020
9	Создание системы фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения и весогабаритного контроля в Оренбургской области	Концессия	1,4	Правительство Оренбургской области	УГМК «Телеком»	2017
10	Развитие Единого портала государственных и муниципальных услуг	Госзаказ	1,2	Минцифры России	«Ростелеком»	2020

Источник: данные компаний, zakupki.gov.ru, СМИ, анализ InfraOne Research

Столь серьезное увеличение расходов на цифровизацию, на наш взгляд, не означает, что государство будет справляться с развитием сферы собственными силами: в большинстве случаев оно просто готовит инфраструктуру для роста и будущих решений, а также занимается развитием информационной безопасности. Поэтому актуальными и выгодными для инвесторов продолжают оставаться проекты, лежащие на стыке отраслей: например, в сфере IT и транспорта, медицины, образования, коммунальной и энергетической сферы.

Прогнозы и вызовы сферы

Мы полагаем, что вектор развития отрасли на ближайшие годы задан настолько ясно, что даже *пессимистичный сценарий* развития сферы будет лишь на несколько процентных пунктов отличаться от базового. Более серьезные отставания возможны на уровне регионов и запуска конкретных проектов. Так, например, в *пессимистичном сценарии* мы не ждем широкого распространения проектов «умных» городов (или их элементов) в российских регионах. Вероятно, их количество к этому моменту будет не больше 3–5 в самых крупных агломерациях.
















При реализации *базового сценария* развития отрасли до 2025 года, вероятно, будут достигнуты основные целевые показатели, которые обозначает правительство – по доле домохозяйств, получивших широкополосный доступ в интернет (около 97%), и доле социально значимых услуг, получаемых в электронном виде (95%). Мы полагаем, что в сфере «умных» городов к этому моменту может быть запущено не менее десяти проектов.

Согласно *оптимистичному сценарию*, многие целевые показатели удастся достичь еще до 2024 года, а к 2025-му при соответствующем уровне вложений широкополосный доступ в интернет и электронные услуги могут охватить почти 100% населения. Проекты «умных» городов могут затронуть свыше 15 наиболее активных агломераций и стимулировать развитие и появление крупных межрегиональных инициатив.

Ограничениями при переходе от одного сценария к другому могут стать высокая нестабильность бюджетных вложений (готовность быстро как уменьшить, так и увеличить их), вероятность запуска проектов в сфере безопасности и криптографии в ущерб социальным и другим прикладным IT-инициативам, отсутствие средств в бюджетах регионов для реализации проектов на своем уровне, недооценка возможностей сложных финансовых инструментов для запуска проектов, в том числе со стороны властей, отсутствие нужного уровня компетенций в региональных органах власти.

Подробнее о предпосылках реализации сценариев развития сферы можно узнать в [«Что лежит в основе наших прогнозов?»](#)

Таблица 21. Сценарии развития телекоммуникационной и ИТ-сферы до 2025 года

	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ	БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ	ОПТИМИСТИЧНЫЙ СЦЕНАРИЙ
	○	○	○
	Доля домохозяйств, обеспеченных широкополосным доступом в интернет:		
	 Менее 95%	 97%	 99%
	Увеличение доли массовых социально значимых услуг в электронном виде до:		
	 Менее 90%	 95%	 Более 97%
Цели	Увеличение вложений в отечественные решения в сфере информационных технологий:		
	 В 3 раза	 В 4 раза	 Более чем в 5 раз
	Реализовано проектов «умных» городов к 2024 году:		
	 Менее 5	 Около 10	 Более 15
Объем федеральных вложений в отрасль в 2021–2025 годах	<750 млрд руб.  Менее 150 млрд руб. в год	>875 млрд руб.  Более 175 млрд руб. в год	>1 трлн руб.  Более 200 млрд руб. в год
Примеры крупных проектов в сфере	• Развитие системы сбора биометрических данных граждан (6,6 млрд руб.)	• Создание и внедрение информационных и коммуникационных систем «умного» города в Сахалинской области (4,2 млрд руб.) • Модернизация ГИС «Распределенная архитектура предоставления клиентоцентричных цифровых услуг» в Татарстане (0,3 млрд руб.)	• Создание центра обработки данных в Омской области (0,7 млрд руб.) • Создание цифровой платформы для обеспечения безопасности граждан в Тамбовской области (в рамках проекта «Умный город»)

Источник: данные паспортов национальных проектов, правительства, компаний, СМИ, анализ InfraOne Research

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТОВ 2021

Как национальный перечень «переживает» кризис и пандемию

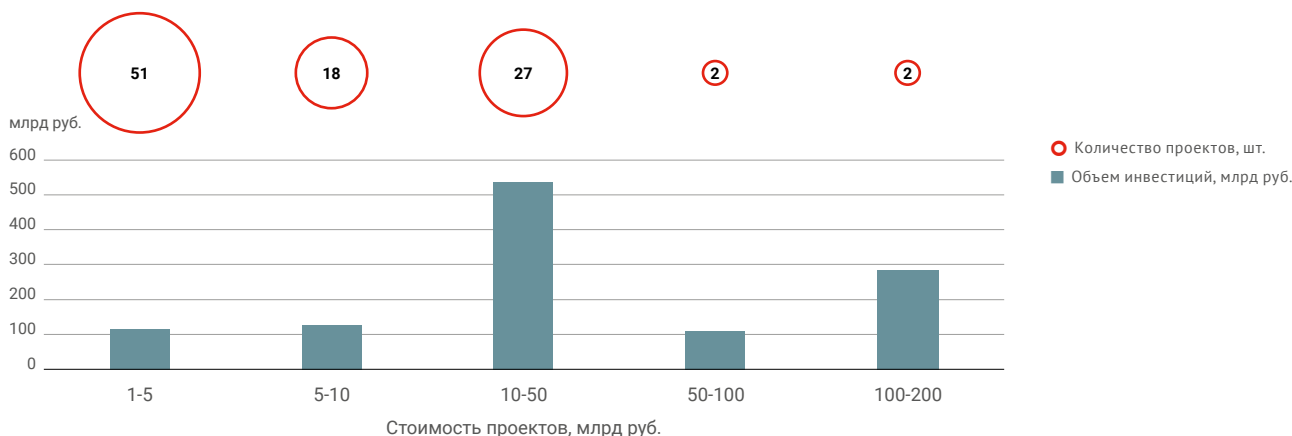
Топ-100 перспективных инфраструктурных проектов за год обновился на три четверти: лишь 25 инициатив национального перечня остались в нем с мая 2020 года. Это произошло, с одной стороны, благодаря появлению на рынке новых инициатив, которые регионы готовы запустить несмотря на сложности кризисного периода, а с другой — из-за пересмотра планов по реализации целого ряда крупных проектов, которые теперь отложены «до лучших времен».

Общий объем инвестиций в топ-100 перспективных проектов за год уменьшился до 1,17 трлн руб., или на 36,5%. В нынешней версии национального перечня наиболее «представительным» стал сегмент проектов с объемом инвестиций 1–5 млрд руб.: таких инициатив в нынешнем году насчитывается 51 штука против 38 в 2020-м (см. рисунок 17). В условиях кризиса, вызванного пандемией COVID-19, на первый план ожидаемо стали выходить менее капиталоемкие инициативы, которые имеют более высокие шансы на запуск в ближайшие один-три года.

Большая часть проектов по-прежнему планируется к запуску на региональном уровне: мы включили в состав национального перечня 63 региональных инициативы в сумме на 811,5 млрд руб. против 59 на 772,2 млрд руб. в 2020 году. На фоне уменьшения количества и капиталоемкости инициатив федерального уровня и снижения общего объема вложений в топ-100 доля инвестиций в проекты регионального уровня за год возросла с 41,7% до 69,2%.

Традиционно больше всего проектов запланировано в социальной и транспортной отраслях: 47 и 23 штуки соответственно. Однако за год количество автодорожных инициатив в топ-100 заметно сократилось: с 20 штук суммарно на 1,37 трлн руб. до девяти проектов на 442,7 млрд руб. А вот инициативы в здравоохранении по-прежнему занимают пятую часть в топ-100 перспективных проектов. В нынешнем году их насчитывается 20 штук в сумме на 114,3 млрд руб., что, впрочем, составляет лишь 9,7% от общего объема инвестиций.

Рисунок 17. Стоимость проектов из топ-100



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Перечень перспективных проектов

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

Как мы отбирали проекты. При подготовке перечня мы использовали данные, предоставленные федеральными и региональными органами власти, публичную информацию порталов органов власти, региональных инвестиционных порталов, портала о проведении торгов (torgi.gov.ru), материалы ГК «Автодор», данные СМИ, а также информацию из других открытых источников.

Потенциал запуска. Мы усложнили методику оценки потенциала запуска проектов. Теперь итоговая оценка, указанная для каждой инициативы, учитывает шесть параметров: текущий интерес потенциальных инвесторов к проекту, его коммерческую привлекательность, степень проработки ГЧП-составляющей, текущий этап работ, а также возможное влияние различных факторов на его запуск, в том числе кризисных – пандемии COVID-19 и снижения цен на нефть. Коммерческая привлекательность инициативы и внешнее воздействие на нее оценивались экспертно, остальные параметры – на основе имевшейся информации о проекте.

Потенциал запуска

ПАРАМЕТРЫ ОЦЕНКИ		1,0	5,0
Текущий интерес инвесторов к проекту	Инвесторов нет, либо о них неизвестно	По проекту подана частная инициатива, либо инвесторы подали свои заявки на конкурс	
Коммерческая привлекательность	Проект имеет относительно низкую инвестиционную привлекательность: возможность его самокупаемости отсутствует либо невелика	Проект имеет коммерческую составляющую и может быть интересен инвесторам	
Проработка ГЧП-составляющей	Информация о планах властей и бизнеса запустить проект в одном из форматов ГЧП минимальная либо отсутствует	У органов власти и/или инвесторов есть намерение запустить проект в одном из форматов ГЧП, разработан проект соглашения	
Этап работ	Проект находится на уровне концепции	Подана частная инициатива или объявлен конкурс, либо уже подведены их итоги	
Влияние на запуск пандемии COVID-19 и снижения цен на нефть	Ограничения, связанные с пандемией коронавируса, их последствия, а также снижение цен на нефть могут привести или уже привели к переносу сроков проекта, снижению интереса к нему инвесторов, к невозможности органов власти финансово участвовать в проекте	Негативные эффекты от пандемии и снижения цен на нефть минимально затрагивают проект	
Влияние прочих обстоятельств	Проект может повлечь возникновение социальной напряженности, стороны соглашения не могут договориться о деталях сделки, велика вероятность запуска проекта полностью за счет бюджетных средств и т.д.	Препятствий для запуска нет, либо они минимальны	

Сфера проекта

 Автодороги	 Здравоохранение	 Рекреация
 Аэропорты	 Промышленность	 Туризм
 Морские порты	 Информационные технологии	 ЖКХ
 Городской транспорт	 Физическая культура и спорт	 Обработка и утилизация отходов
 Канатные дороги	 Культура	 Сельское хозяйство
 Энергетика	 Образование	 Благоустройство

Уровень проекта

- Федеральный
- Региональный
- Муниципальный

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

1



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

Проект строительства широтной скоростной магистрали предполагает создание трассы на шести участках (от ЗСД до КАД и далее до Всеволожска) общей протяженностью 27,4 км, включая новый мост через Неву в створе Фаянсовой и Зольной улиц, а также 11 транспортных развязок. Трасса пройдет через Красногвардейский, Невский, Фрунзенский и Московский районы Санкт-Петербурга, а также Всеволожский район Ленинградской области. На магистрали будет от четырех до шести полос с расчетной скоростью движения до 100–120 км/ч. После запуска она сможет обслуживать около 150 тыс. автомобилей в сутки. Планируется, что вся магистраль будет введена в эксплуатацию к 2030 году.

Стоимость проекта, млрд руб.

182,7*

* Итоговая стоимость строительства пока не определена и зависит от этапов прохождения магистрали. Указан объем инвестиций по информации из открытых источников. По данным инвестпортала Санкт-Петербурга, он составит 156 млрд руб.

Потенциал запуска



Реализация проекта строительства первого участка трассы длиной 2,6 км – от Западного скоростного диаметра до Витебского проспекта – началась в марте 2021 года в рамках дополнительного соглашения к соглашению о ГЧП по строительству ЗСД. Остальные этапы создания Широтной магистрали планируется реализовать по концессии. Конкурс могут объявить в 2022 году. В марте 2021 года проект второго этапа трассы получил положительное заключение Главгосэкспертизы.

Регион(ы)

Санкт-Петербург, Ленинградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Магистраль Северной столицы»

2



Строительство Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД)

В рамках концепции первого этапа строительства ВКАД, разработанной в конце 2020 года, предлагается проложить четырехполосную трассу длиной около 10 км от транспортной развязки с Университетским проспектом на острове Русском до транспортной развязки в районе пересечения улиц Казанская и Верхнепортовая во Владивостоке. Предусмотрено сооружение двух мостов: через Морской канал (соединит остров Елены с островом Русским) и через пролив Босфор Восточный протяженностью 2 км (соединит остров Елены и полуостров Шкота материковой части Владивостока). Рассматривается возможность введения платы за проезд по некоторым участкам трассы (в зависимости от формата реализации проекта).

Стоимость проекта, млрд руб.

100*

* Первый этап строительства трассы оценивается в 58,9 млрд руб.

Потенциал запуска



Ведется обсуждение концепции строительства первого этапа трассы. Концессия – возможный формат реализации проекта.

Регион(ы)

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

3



Модернизация системы городского электротранспорта в Екатеринбурге

В рамках проекта планируется строительство новой трамвайной линии между Академическим и Визовским районами Екатеринбурга протяженностью 10,7 км. Также будут реконструированы депо, усовершенствована маршрутная сеть и обновлен подвижной состав городского электротранспорта.

Стоимость проекта, млрд руб.

58

Регион(ы)

Свердловская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Группа «Синара», «Трансмашхолдинг», «Мовиста Регионы»

Потенциал запуска



В 2020 году проект строительства трамвайной линии получил положительное заключение Главгосэкспертизы. В 2020 году между Минэкономразвития РФ, правительством Свердловской области и компанией «Мовиста Регионы» подписано СЗПК по проекту комплексного развития общественного транспорта в Екатеринбурге. Объявление концессионного конкурса и подписание соглашения запланированы на 2021 год.

4



Реконструкция участка автодороги М-3 «Украина» (с 65 по 124 км)

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 – со 107-го по 124-й км – будет четырехполосной. Расчетная скорость движения – 120 км/ч. Проект предполагает установку дорожных знаков и светодиодного освещения, нанесение разметки и строительство многофункциональных зон сервиса.

Стоимость проекта, млрд руб.

51,7

Доля внебюджетных средств



Регион(ы)

Москва, Московская и Калужская области



Формат соглашения

Долгосрочное инвестиционное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



По проекту получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Начало работ запланировано на 2021 год.

5



Строительство обхода Кемерово

Проект строительства автомобильной дороги в обход города Кемерово протяженностью около 48 км. Предполагается, что трасса будет четырехполосной. В рамках проекта возведут четыре развязки и мост через реку Томь. В настоящее время транзитный транспорт на федеральной трассе Р-255 «Сибирь» проходит по центральным районам Кемерово. Проезд для такого транспорта планируют сделать платным.

Стоимость проекта, млрд руб.

43

Доля внебюджетных средств



Регион(ы)

Кемеровская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Есть положительное заключение Главгосэкспертизы по проекту строительства первого участка трассы. По данным властей региона, планируется проведение конкурса.

6



Развитие городского общественного транспорта в Волгограде

В рамках проекта по развитию общественного транспорта в Волгограде планируется модернизировать маршрутную сеть города, реконструировать трамвайные пути и обновить подвижной состав.

Стоимость проекта, млрд руб.

37

Регион(ы)

Волгоградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Мовиста Регионы»

Потенциал запуска



В 2020 году между Минэкономразвития России, администрацией Волгоградской области и компанией «Мовиста Регионы» подписано СЗПК по проекту комплексного развития городского общественного транспорта в Волгограде. Концессия – возможный формат реализации проекта.

7



Строительство межуниверситетского кампуса в Томске

В рамках проекта планируется создание межуниверситетского кампуса, в состав которого войдут общежития для студентов, общественные пространства, спортивные и рекреационные зоны. Кампус будет рассчитан на 20 тыс. человек. Его разместят на левом берегу реки Томь, вблизи микрорайона Северный Парк, на участке площадью около 40 га.

Стоимость проекта, млрд руб.

35

Регион(ы)

Томская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «ГК «Гранит»

Потенциал запуска



По данным властей региона, проведение конкурса и подписание соглашения запланированы на 2021 год, начало строительства – на 2022-й.

8



Развитие аэропорта Внуково

Развитие аэропорта Внуково предполагает строительство и реконструкцию перрона с местом стоянки воздушных судов, участка периметровой дороги, рулежных дорожек и дополнительных мест стоянки воздушных судов типа Boeing 777-300 и Airbus A380. Ожидается, что пассажиропоток аэропорта к 2030 году увеличится до 19,7 млн человек.

Стоимость проекта, млрд руб.

32,3

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Москва



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

48

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

АО «Международный аэропорт «Внуково»

Потенциал запуска



Проект на стадии согласования деталей соглашения. Ранее ожидалось, что соглашение между Росавиацией и «Международным аэропортом «Внуково» будет заключено в 2020 году, но из-за кризиса подписание отложили.

9



Строительство морского порта Лагань

В рамках первого этапа строительства морского порта Лагань мощностью 12,5 млн тонн планируется создать терминал наливных грузов (мощность – 500 тыс. тонн в год), контейнерный терминал (до 5 млн тонн в год) и терминал генеральных грузов (до 2 млн тонн в год). Планируемая совокупная мощность порта – 22,5 млн тонн грузов в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

28,8

Регион(ы)

Калмыкия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Есть потенциальные инвесторы

Потенциал запуска



В 2020 году разрабатывалось финансово-экономическое обоснование проекта. Интерес к нему проявляют иностранные инвесторы.

10



Развитие трамвайной сети в Уфе

Проект предполагает реконструкцию северной и южной частей трамвайной сети Уфы, строительство новых трамвайных линий, соединяющих северную и южную части города, модернизацию тяговых подстанций и приобретение нового подвижного состава.

Стоимость проекта, млрд руб.

27,6

Регион(ы)

Башкирия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «Синара – Городские Транспортные Решения» («Синара – ГТР»)

Потенциал запуска



Проект прорабатывается властями региона и потенциальным инвестором. В 2021 году между Минэкономразвития России, правительством Башкирии и компанией «Синара – Городские Транспортные Решения Уфа» подписано СЗПК по проекту модернизации трамвайной сети в Уфе. Концессия – возможный формат реализации проекта.

11



Модернизация объектов теплоснабжения в Сургуте

Проект реконструкции и ремонта теплосетей Сургута, включающий строительство нового тепловывода от Сургутской ГРЭС. Модернизация позволит сократить продолжительность сезонного отключения горячей воды и повысить надежность системы отопления города.

Стоимость проекта, млрд руб.

27

Регион(ы)

Ханты-Мансийский автономный округ



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

26

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ХК «Вектор»

Потенциал запуска



Летом 2020 года инвестор направил предложение властям города. Об итогах переговоров, которые должны были завершиться в феврале 2021 года, не сообщается.

12



Создание аэропорта Омск-Федоровка (перенос Омск-Центральный)

В рамках проекта завершат работы по строительству аэропорта Омск-Федоровка, которые не были закончены в 90-е годы. Пропускная способность аэропорта составит 1,2 млн пассажиров в год (с потенциалом роста до 2–3 млн), он будет находиться в 15 км от границы города. Действующий аэропорт Омск-Центральный, расположенный в черте города, закроют и тем самым освободят 650 га для застройки. Перенос аэропорта также улучшит экологическую ситуацию в Омске.

Стоимость проекта, млрд руб.

25,2

Доля внебюджетных средств

35%

Регион(ы)

Омская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

49

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

«Новпорт Холдинг», УК «Аэропорты регионов»

Потенциал запуска



Разработаны концепция проекта, финансовая, организационно-правовая модели, проект соглашения. Прорабатываются вопросы привлечения федерального финансирования. Строительство запланировано на 2025–2030 годы.

13



Модернизация объектов системы водоснабжения и водоотведения в Таганроге

Проект модернизации объектов централизованной системы водоснабжения и водоотведения в Таганроге предполагает проектирование и строительство новых сетей и производственных мощностей, а также их автоматизацию.

Стоимость проекта, млрд руб.

23,9

Регион(ы)

Ростовская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

49

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «РВК-Таганрог»
(входит в ГК «Росводоканал»)

Потенциал запуска



В апреле 2021 года инвестор направил ЧКИ.

14



Модернизация системы электротранспорта в Челябинске

Проект предусматривает капитальный ремонт и реконструкцию трамвайного (на 165 трамваев) и троллейбусного (на 140 троллейбусов) депо, а также 136 км путей, износ которых составляет от 80 до 90%.

Стоимость проекта, млрд руб.

22

Регион(ы)

Челябинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«Трансмашхолдинг», группа «Синара»

Потенциал запуска



Проект прорабатывается властями региона и потенциальными инвесторами.

15



Строительство комплекса по производству и переработке мяса птицы «Сергиевская птицефабрика»

Проект создания комплекса по производству и переработке мяса птицы мощностью 75 тыс. тонн в год в Сергиевском районе Самарской области. Строительные работы были начаты 2013 году. Оператором проекта выступала Корпорация развития Самарской области. Так как инвесторов привлечь не удалось, часть работ провели за бюджетный счет. Затем строительство приостановили.

Стоимость проекта, млрд руб.

20,6

Доля внебюджетных средств

70%

Регион(ы)

Самарская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

21

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Ведется поиск инвесторов.

16



Продление трамвайной линии из Красногвардейского района Санкт-Петербурга до Всеволожска

Проект предполагает продление трамвайной ветки из Красногвардейского района Санкт-Петербурга, построенной в рамках заключенной в 2016 году концессии между городом и ООО «Транспортная концессионная компания», до Всеволожска в Ленинградской области. Протяженность ветки может составить 13,5 км. Предполагается, что 3,2 км из них пройдут по территории Санкт-Петербурга, 10,3 км — по территории Ленинградской области.

Стоимость проекта, млрд руб.

20

Регион(ы)

Санкт-Петербург, Ленинградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3,5

Претенденты на проект

ПАО «Группа ЛСР»

Потенциал запуска



Проект обсуждается с 2016 года. Переговоры, проводившиеся в 2020 году, были приостановлены из-за кризиса. Проект может быть реализован к 2024–2025 годам.

17



Строительство участка трассы Р-152 Шопша – Иваново – Нижний Новгород в обход Балахны (2-й пусковой комплекс)

Протяженность автомобильной дороги в обход Балахны составит 24,3 км. Проектом предусмотрено строительство трех транспортных развязок, четырех мостов и трех путепроводов. Реализация проекта строительства трассы позволит вывести транзитный грузопоток за пределы Балахны, а также увеличить транспортную доступность нескольких районов Нижегородской области.

Стоимость проекта, млрд руб.

18,8

Регион(ы)

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «Центральная концессионная компания»

Потенциал запуска



В 2020 году проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы. В 2021-м одобрено выделение земельных участков под строительство. Региональные власти ведут переговоры с потенциальным инвестором.

18



Развитие аэропорта Иркутска*

В рамках проекта развития аэропорта Иркутска планируется возвести новый аэровокзальный комплекс международных и внутренних авиалиний, провести реконструкцию рулежных дорожек и светосигнального оборудования, построить площадку для обработки судов противобледенительной жидкостью, привокзальную площадку и подъездные дороги, перрон и очистные сооружения.

Стоимость проекта, млрд руб.

16,3

Регион(ы)

Иркутская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

АО «Рампорт аэро» (изначально планировал инвестировать в 2018 году, входит в структуру «Ростеха»), «Новпорт», «Аэродинамика» (бывш. «Базэл Аэро»)

Потенциал запуска



Запуск проекта в 2018 и 2019 годах не состоялся. В апреле 2021 года власти региона объявили конкурс по выбору подрядчика для разработки технико-экономического обоснования объемов и сроков реконструкции инфраструктуры действующего аэропорта. Федеральные и региональные власти вернулись к обсуждению проекта строительства нового аэропорта за пределами Иркутска.

19



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

Регион(ы)

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

3

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

China Railway Construction Corporation (CRCC), ООО «Синара – Городские Транспортные Решения» («Синара – ГТР»)

Потенциал запуска



Осенью 2020 года власти региона прорабатывали проект для реализации по концессии. Ожидается объявление конкурса.

20



Комплексное обустройство автодороги М-4 «Дон» на участке с 777 по 933 км с последующей эксплуатацией на платной основе участка с 715 по 933 км*

Проект комплексного обустройства участка трассы М-4 «Дон» с 777 по 933 км от границы Воронежской и Ростовской областей до города Каменск-Шахтинский в Ростовской области, а также эксплуатации участка с 715 по 933 км.

Стоимость проекта, млрд руб.

15,5

Доля внебюджетных средств

90%

Регион(ы)

Воронежская и Ростовская области



Формат соглашения

Операторское соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

н/д

* Договор на реконструкцию участка трассы с 715 по 777 км подписан ГК «Автодор» в сентябре 2020 года. Завершить работы должны в июле 2023 года.

Потенциал запуска



21



Модернизация объектов системы водоснабжения и водоотведения в Азове

Проект модернизации объектов централизованной системы водоснабжения и водоотведения в Азове предполагает проектирование и строительство новых сетей и производственных мощностей, а также их автоматизацию.

Стоимость проекта, млрд руб.

14,4

Регион(ы)

Ростовская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

49

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «РВК-Азов»
(входит в ГК «Росводоканал»)

Потенциал запуска



В апреле 2021 года инвестор направил ЧКИ.

22



Создание мусоросортировочного комплекса и полигона ТКО под Екатеринбургом

Проект создания объекта по обращению с отходами, включающего мусоросортировочный комплекс мощностью не менее 700 тыс. тонн в год с площадкой накопления ТКО и полигон мощностью не менее 660 тыс. тонн в год. Также в рамках проекта планируется оборудование специального участка по подготовке RDF-топлива мощностью не менее 210 тыс. тонн в год. Объект будет обслуживать Екатеринбург и Екатеринбургскую агломерацию.

Стоимость проекта, млрд руб.

14,1

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Свердловская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Конкурс объявлен в декабре 2020 года. Подведение итогов запланировано на июль 2021 года.

23



Строительство нового корпуса инфекционной больницы им. С. П. Боткина в Санкт-Петербурге

Проект строительства корпуса клинической инфекционной больницы им. С. П. Боткина на 770 мест. Здание планируют разместить в поселке Шушары в районе Московского шоссе. В рамках проекта также может быть проведена реконструкция исторических зданий больницы на Миргородской улице.

Стоимость проекта, млрд руб.

14

Регион(ы)

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ВТБ

Потенциал запуска



В конце 2020 года велись предварительные переговоры с потенциальным инвестором, обсуждалась финансовая модель реализации проекта.

24



Строительство автодороги Томск – Тайга

Автодорога протяженностью 68 км свяжет Томскую и Кемеровскую области через ж/д станцию Тайга в обход федеральной трассы Р-255 «Сибирь». Реализация проекта позволит сократить маршрут от Томска до Кемерово примерно на 40 км. Рассматривается возможность введения платы за проезд по будущей автодороге.

Стоимость проекта, млрд руб.

13*

Регион(ы)

Кемеровская и Томская области



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

13

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

Газпромбанк

* Объем инвестиций, указанный в перечне инвестиционных проектов Кемеровской области, возможных к реализации с использованием механизмов ГЧП, МЧП (концессии) на 2021 и последующие годы. По данным из открытых источников, стоимость строительства составит около 18 млрд руб.

Потенциал запуска



По проекту получено положительное заключение Главгосэкспертизы. В 2020 году регионы планировали провести совместный конкурс. Ведется обсуждение финансового плана строительства.

25



Создание и реконструкция объектов системы теплоснабжения в Чебоксарах

Проект модернизации теплосетей в Чебоксарах предполагает обновление 664 км труб, автоматизацию 41 котельной и 39 центральных тепловых подстанций (ЦТП). Также планируется строительство пяти газовых котельных в Заволжье.

Стоимость проекта, млрд руб.

12

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Чувашия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ПАО «Т Плюс», ООО «ИнтегралИнвест»

Потенциал запуска



В апреле 2021 года подведены итоги ЧКИ. Поступила еще одна заявка. В мае 2021 года объявлен конкурс.

26



Реконструкция мусоросжигательного завода на ул. Бородинская во Владивостоке

В рамках проекта проведут реконструкцию мусоросжигательного завода по ул. Бородинская, 28 во Владивостоке. Объект был закрыт в 2018 году. Предполагается, что после проведения работ по реконструкции на заводе будет осуществляться термическая утилизация до 200 тыс. тонн ТКО в год. При сжигании мусора планируется использовать современное японское и швейцарское оборудование, благодаря которому будет достигнуто полное уничтожение отходов, чистота золы и снижение объема вредных выбросов в атмосферу.

Стоимость проекта, млрд руб.

12

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «УК Эколайф ДВ» (при участии компаний Welle Environmental Group из Китая и Euwelle GmbH из Германии)

Потенциал запуска



В конце 2020 года власти региона и потенциальный инвестор дорабатывали соглашение.

27



Строительство канатного метро в Краснодаре

Проект создания кольцевого маршрута канатного метро в Краснодаре. Линия протяженностью 32 км с девятью остановками свяжет исторический центр города, основные туристические объекты, торговые центры и спальные районы Краснодара.

Стоимость проекта, млрд руб.

11

Регион(ы)

Краснодарский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



2,5

Подготовлен проект строительства объекта, планируется разработка финансово-экономического обоснования.

28



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 вблизи жилого района «Юнтолово» и производственной зоны «Конная Лахта». Трасса должна улучшить транспортную связность Выборгского и Приморского районов. Проект предполагает в том числе строительство путепроводов через железнодорожные пути Сестрорецкого и Выборгского направлений.

Стоимость проекта, млрд руб.

11

Регион(ы)

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

11

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

Консорциум ЕАБР и ООО «Первая евразийская концессионная компания»

Потенциал запуска



1,8

В 2020 году региональные власти возобновили проработку проекта. Ожидается актуализация проектной документации и формирование земельных участков под строительство. Финансовая модель реализации проекта пока не определена.

29



Строительство ледового дворца в Нижнем Новгороде

Проект строительства ледового дворца на Стрелке Оки и Волги в Нижнем Новгороде. В состав пятиэтажного спортивного комплекса общей площадью 66 тыс. кв. метров войдут основная ледовая арена на 12 тыс. зрителей, тренировочная арена на 250 зрителей, зал для игры в керлинг с четырьмя дорожками и трибуной на 250 мест. Также в спорткомплексе разместят универсальный спортивный зал и зал акробатики. Помимо хоккейных матчей на арене планируется проводить соревнования по баскетболу, волейболу, мини-футболу, боксу, фигурному катанию, следж-хоккею, гимнастике, спортивным танцам и единоборствам.

Стоимость проекта, млрд руб.

10,9

Регион(ы)

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Правительство региона прорабатывает вопрос реализации проекта по концессии в связи с подачей ЧКИ. Инвестор не называется.

30



Строительство онкологического диспансера в Перми

Проект создания онкологического диспансера мощностью не менее 570 коек. Предполагается, что объект будет состоять из 4–5 корпусов. Также в рамках проекта онкодиспансер будет оснащен высокотехнологичным оборудованием.

Стоимость проекта, млрд руб.

10,7

Регион(ы)

Пермский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

35

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ГК «МедИнвестГрупп»

Потенциал запуска



По данным региональных властей, потенциальный инвестор направил ЧКИ в марте 2021 года.

31



Создание перинатального центра на базе роддома №17 в Калининском районе Санкт-Петербурга

Реконструкция здания роддома №17 в Санкт-Петербурге с последующей эксплуатацией в качестве перинатального центра. В медицинском учреждении будут располагаться женская консультация, родильное отделение на 260 коек, неонатологический стационар и поликлиника для детей, отделение лучевой и магнитно-резонансной диагностики, медико-генетическая консультация с лабораторией.

Стоимость проекта, млрд руб.

10

Регион(ы)

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП Частная инициатива

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

АО «Группа компаний «ЕКС»

Потенциал запуска



В марте 2020 года ГК «ЕКС» направила в правительство Санкт-Петербурга проект соглашения о ГЧП. Регион рассматривает предложение. Завершить создание объекта планируется в 2024 году.

32



Строительство областного онкологического центра в поселке Новинки

Строительство и эксплуатация онкологического центра для взрослых в поселке Новинки Богородского района. Центр будет состоять из шести объединенных между собой блоков. Стационар будет вмещать 260 хирургических и 160 терапевтических коек в 8 отделениях. В состав операционного блока войдут 12 операционных, а также реанимационное отделение на 20 коек. Лабораторный блок будет включать цитологическую, клиническую, морфологическую и молекулярно-генетическую лаборатории; административно-поликлинический блок – более 25 кабинетов приема врачей-онкологов, диагностические кабинеты. Общая площадь объекта – около 65 тыс. кв. метров.

Стоимость проекта, млрд руб.

9,5

Доля внебюджетных средств



Не менее 30%

Регион(ы)

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



По проекту получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Реализация запланирована в два этапа: в 2021–2024-м и 2024–2025 годах.

33



Строительство нового корпуса областного онкологического диспансера в Тюмени

Проект строительства нового корпуса Тюменского областного онкологического диспансера предполагает создание клиничко-диагностической поликлиники на 360 посещений в день, открытие современного стационара на 210 коек, отделения лучевой терапии на 40 коек. Общая площадь объекта – более 69 тыс. кв. метров.

Стоимость проекта, млрд руб.

9,4

Регион(ы)

Тюменская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



По проектной документации имеется положительное заключение Главгосэкспертизы. Начать строительство планировалось в 2020 году.

34



Строительство хирургического корпуса Сахалинской областной клинической больницы

Проект создания современного хирургического комплекса Сахалинской областной клинической больницы. Планируется возведение восьмизэтажного здания на 300 коек с возможностью проведения около 30 тыс. операций в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

9,3

Регион(ы)

Сахалинская область



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП Частная инициатива

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ГК «МедИнвестГрупп» и Газпромбанк

Потенциал запуска



Инвестор направил частную инициативу. По данным властей региона, подписание соглашения запланировано на 2021 год.

35



Развитие всесезонного семейного курорта «Мраткино» в Белорецком районе

Проект создания всесезонного семейного курорта «Мраткино» на территории горнолыжного центра. Предполагается, что будет увеличено количество горнолыжных трасс, построены гостиницы с концертным и конференц-залами, санаторный корпус и иная необходимая инфраструктура. Общая площадь территории застройки – около 65 га. Курорт сможет принимать до 500 тыс. туристов в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

9

Регион(ы)

Башкирия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ГК «Садовое кольцо»

Потенциал запуска



Власти региона планируют подписать соглашение в 2021 году.

36



Строительство и реконструкция сети ливневых канализаций в Нижнем Новгороде

Проект создания единой сети ливневых канализаций в Нижнем Новгороде. Планируется провести ремонт 369 км сетей и проложить 650 км новых.

Стоимость проекта, млрд руб.

8,8

Регион(ы)

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

20

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Городские инженерные системы»
(принадлежит АО «Нижегородский
водоканал»)

Потенциал запуска



Проект обсуждается с 2019 года. В конце 2020 года власти города и потенциальный инвестор обсуждали условия концессии.

37



Строительство хирургического корпуса Красноярской краевой клинической больницы

Проект строительства хирургического корпуса общей площадью более 38 тыс. кв. метров, в состав которого войдут два операционных блока на 15 залов. Новый корпус будет рассчитан на 240 хирургических коек и 48 реанимационных.

Стоимость проекта, млрд руб.

7,6

Регион(ы)

Красноярский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ГК «МедИнвестГрупп»

Потенциал запуска



Интерес к проекту проявляет ГК «МедИнвестГрупп», с которой в марте 2021 года власти региона подписали соглашение о сотрудничестве.

38



Реконструкция берегоукрепительных сооружений Окской (Черниговской) набережной в Нижнем Новгороде

Проект реконструкции берегоукрепительных сооружений в районе ул. Черниговской в Нижнем Новгороде на участке от Канавинского до Молитовского моста на правом берегу Оки, а также противооползневых сооружений на участке от Метромоста до Молитовского моста.

Стоимость проекта, млрд руб.

7,4

Регион(ы)

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

5

Претенденты на проект

ООО «Черниговская набережная»
(принадлежит ПАО «Сбербанк»)

Потенциал запуска



В марте 2021 года инвестор направил ЧКИ. Подведение итогов запланировано на июль 2021 года.

39



Реконструкция набережной Иртыша в Омске

Проект реконструкции и благоустройства набережной реки Иртыш в Омске от Советского парка до речного порта протяженностью около 15 км. Планируется, что на правом берегу реки разместят самую длинную велосипедную дорожку в Евразии.

Стоимость проекта, млрд руб.

7,3

Регион(ы)

Омская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Разработана предварительная концепция проекта.

40



Реконструкция Кузнечевского моста в Архангельске

Проект реконструкции Кузнечевского моста предполагает ремонт проезжей части моста и ее расширение до четырех полос, а также расширение участка улицы Советской со строительством круговой развязки в районе улицы Валявкина. Также в районе Талажского шоссе планируется построить новый мостовой переход. Рассматривается возможность введения платного проезда для коммерческого транспорта и большегрузов.

Стоимость проекта, млрд руб.

6,9

Регион(ы)

Архангельская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Российские объединенные капиталы»

Потенциал запуска



Прорабатываются параметры проекта. В начале 2021 года проводились переговоры с потенциальным инвестором.

41



Реконструкция теплосетей в Новосибирске

В рамках проекта реконструкции объектов теплосетевого хозяйства в Новосибирске планируется провести техническое перевооружение и реконструкцию внутриквартальных и магистральных сетей, 129 центральных тепловых пунктов, а также построить восемь газовых блочно-модульных котельных. В 2017 году мэрия Новосибирска и АО «Сибэко» (с начала 2018 года входит в ООО «СГК») заключили две концессии сроком на шесть лет. После смены собственника их реализация была приостановлена. В январе 2021 года утверждено мировое соглашение между властями города и СГК. Соглашения, подписанные в 2017 году, будут считаться расторгнутыми с 1 июля 2021 года.

Стоимость проекта, млрд руб.

6,6

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Новосибирская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

10

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Сибирская генерирующая компания» (СГК)

Потенциал запуска



В апреле 2020 года подана ЧКИ. Подписание соглашения запланировано на 2021 год.

42



Развитие системы сбора биометрических данных граждан

Проект предполагает развитие созданной в 2018 году Единой биометрической системы (ЕБС). Она представляет собой платформу, предназначенную для сбора биометрических данных граждан (слепки лица и голоса), которые оператор системы за плату будет предоставлять компаниям по их запросу. С помощью ЕБС появится возможность дистанционного подписания договоров с мобильными операторами, оплаты товаров в магазинах и вендинговых аппаратах, получения услуг банков и нотариусов, биометрического прохода на спортивные соревнования, оплаты проезда в общественном транспорте и т.д. Сдача данных для граждан будет бесплатной. Планируется, что ЕБС получит статус государственной информационной системы (ГИС).

Стоимость проекта, млрд руб.

6,6

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Проект не имеет территориальной привязки



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ПАО «Ростелеком»

Потенциал запуска



В апреле 2021 года власти и потенциальный инвестор обсуждали условия соглашения.

43



Строительство краевой клинической инфекционной больницы во Владивостоке

Проект строительства краевой клинической инфекционной больницы во Владивостоке предполагает создание медицинского учреждения на 400 мест общей площадью 30 тыс. кв. метров. В состав больницы войдут круглосуточный стационар на 380 коек (в том числе три инфекционных отделения для детей на 180 мест) и дневной стационар на 20 коек, а также амбулаторно-поликлиническое отделение на 100 посещений в смену. Разместить объект планируется на ул. Русская, д. 100.

Стоимость проекта, млрд руб.

6

Регион(ы)

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

Группа «ВИС» (АО)

Потенциал запуска



Весной 2021 года потенциальный инвестор направил властям региона предложение о реализации проекта по концессии. Ведется обсуждение условий соглашения. Летом 2021 года ожидается подача ЧКИ.

44



Реконструкция очистных сооружений в Архангельске

Проект предполагает реконструкцию производственного комплекса очистных сооружений Соломбальского ЦБК, модернизацию оборудования и создание комплекса возобновляемой энергетики. Планируется, что проведенные мероприятия обеспечат снижение объема выбросов, не соответствующих нормативам, до нуля к 2035 году.

Стоимость проекта, млрд руб.

5,6

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Архангельская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

46

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «РВК-Архангельск»
(входит в УК «Росводоканал»)

Потенциал запуска



В марте 2020 года инвестор направил ЧКИ. Принято решение о заключении соглашения с инициатором.

45



Создание комплексного межмуниципального полигона ТКО в районе Сургута

Строительство и эксплуатация комплексного межмуниципального полигона для захоронения ТКО для Сургута, Когалыма и населенных пунктов Сургутского района. Планируемая мощность объекта – не менее 235 тыс. тонн мусора в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

5,3

Доля внебюджетных средств

87%



Регион(ы)

Ханты-Мансийский автономный округ



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

26

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «Экосервис», ООО «Сургутское экологическое объединение»

Потенциал запуска



На конкурс, объявленный в декабре 2020 года, поступило две заявки. Подведение итогов запланировано на июль 2021 года.

46



Модернизация объектов водоснабжения и водоотведения Тамбова

Проектом реконструкции водоканала Тамбова предусмотрены ремонт и модернизация всех коллекторов, насосных станций, трубопроводов и скважин.

Стоимость проекта, млрд руб.

5,2

Доля внебюджетных средств

100%



Регион(ы)

Тамбовская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

30

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Концессионные коммунальные системы» (входит в «РКС-Холдинг»)

Потенциал запуска



После подведения итогов ЧКИ в ноябре 2020 года власти города обсуждали условия концессии с инициатором проекта. В марте 2021 года принято решение о заключении соглашения.

47



Строительство мусоросортировочного комплекса и полигона ТКО в Омском районе

Проект создания комплекса по обращению с ТКО, в состав которого войдут мусоросортировочный завод мощностью 510 тыс. тонн в год, полигон для захоронения отходов мощностью до 300 тыс. тонн в год и площадка для компостирования органических отходов на 200 тыс. тонн в год. За счет обезвреживания органической фракции и отбора вторичных материальных ресурсов на захоронение планируется направлять не более 50% отходов.

Стоимость проекта, млрд руб.

5,1

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Омская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Мелиор Групп»

Потенциал запуска



В 2020 году подана ЧКИ. Проект прорабатывается властями региона и потенциальным инвестором. Планируется проведение конкурса.

48



Создание многопрофильного медицинского центра на территории Орловской областной клинической больницы

В рамках проекта планируется создать многопрофильный центр высокотехнологичной и специализированной медицинской помощи. В 2006–2015 годах на территории Орловской областной клинической больницы велось строительство объектов для создания медицинского центра, но работы завершены не были. На базе объектов общей площадью около 45 тыс. кв. метров предполагается создание медицинского учреждения, приоритетными направлениями работы которого станут сердечно-сосудистая хирургия, нейрохирургия, травматология, ортопедия, высокотехнологичная общая хирургия и онкология.

Стоимость проекта, млрд руб.

5

Доля внебюджетных средств

30%

Регион(ы)

Орловская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



В 2020 году планировались работы по актуализации проектно-сметной документации. Концессия – возможный формат реализации проекта.

49



Модернизация системы электротранспорта в Барнауле

В рамках проекта планируется модернизировать подвижной состав электротранспорта Барнаула, трамвайных путей и тяговых подстанций, а также внедрить единую систему управления городскими маршрутами.

Стоимость проекта, млрд руб.

5

Регион(ы)

Алтайский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

35

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «БФ Капитал»

Потенциал запуска



В декабре 2020 года инвестор направил ЧКИ. О ходе переговоров информации нет.

50



Модернизация объектов теплоснабжения и строительство газовых котельных в Корсаковском городском округе

Проект технического перевооружения тепловых сетей на территории Корсаковского городского округа. Планируется провести реконструкцию существующих объектов теплосетевого хозяйства и построить газовые котельные.

Стоимость проекта, млрд руб.

4,8

Доля внебюджетных средств



Регион(ы)

Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «ИКС-Корсаков»

Потенциал запуска



С марта 2020 года власти региона, муниципалитета и потенциальный инвестор обсуждали условия концессии. Подготовлен проект соглашения.

51



Строительство инфекционной больницы в Новосибирске

Проект предполагает строительство модульной инфекционной больницы на 500 мест в Новосибирске. Ее планируют разместить в районе Северного объезда города.

Стоимость проекта, млрд руб.

4,5

Регион(ы)

Новосибирская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

1

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Ведется проектирование объекта, определен земельный участок под строительство. В случае выделения средств из федерального бюджета работы по проекту могут начаться в 2021 году.

52



Создание культурно-образовательного квартала в Южно-Сахалинске

Строительство культурно-образовательного квартала на участке площадью 4,3 га. На его территории планируется разместить общеобразовательную школу по ул. Больничной на 1260 мест, детский сад на 300 мест, школу искусств на 230 мест, спортивную площадку. В рамках проекта также благоустроят набережную реки Еланьки.

Стоимость проекта, млрд руб.

4,2

Регион(ы)

Сахалинская область



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет

20

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

Есть потенциальные инвесторы

Потенциал запуска



Ведутся переговоры с потенциальными инвесторами. По данным властей региона, подписание соглашения возможно в 2021 году.

53



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 лечения онкологических заболеваний пучками протонов.

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Доля внебюджетных средств

До 60% (оценочно)

Регион(ы)

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Строительство центра планировалось начать в 2019 году, а завершить — в 2023-м. В начале 2021 года Минвостокразвития отнесло проект к числу перспективных инициатив макрорегиона.

54



Строительство лечебно-диагностического корпуса на базе Ульяновского областного клинического онкологического диспансера

В рамках проекта будет построен лечебно-диагностический корпус площадью более 30 тыс. кв. метров, в котором разместят приемный покой, службу крови, операционный блок на 12 операционных, отделение реанимации и интенсивной терапии на 12 коек, отделение медицинской визуализации, три отделения хирургии на 40, 50 и 24 койки, отделение гинекологии на 50 коек, отделение онкогематологии на 30 коек, отделение торакальной хирургии на 28 коек, урологическое отделение на 28 коек, молекулярно-генетическую и патоморфологическую лаборатории, центральное стерилизационное отделение, хозблок, аптеку, дезинфекционное отделение и другие подразделения.

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Регион(ы)

Ульяновская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



В 2020 году разработана проектно-сметная документация и направлена на экспертизу. Сроки реализации не уточняются.

55



Развитие общественного транспорта в Копейске

н/д

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Регион(ы)

Челябинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Группа «Синара»

Потенциал запуска



В декабре 2020 года инвестор направил ЧКИ. Ведутся переговоры.

56



Модернизация объектов теплоснабжения Балаковского района

В рамках работ по модернизации теплосетей Балаковского района предусмотрены техническое перевооружение распределительных внутриквартальных сетей, реконструкция и автоматизация 129-ти центральных тепловых пунктов и групповых бойлеров.

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Регион(ы)

Саратовская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ПАО «Т Плюс»

Потенциал запуска



В мае 2020 года инвестор направил ЧКИ. Подписание соглашения может состояться в 2021 году.

57



Создание и модернизация объектов теплоснабжения и централизованной системы горячего водоснабжения в Перми

Проект создания и модернизации объектов системы теплоснабжения и горячего водоснабжения в Перми предполагает ремонт теплотрасс, а также реконструкцию сетей горячего водоснабжения на центральных тепловых пунктах в разных районах города.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,8

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Пермский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

25 лет и 6 месяцев

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

**ООО «Пермская сетевая компания»
(дочерняя компания ПАО «Т Плюс»)**

Потенциал запуска



В декабре 2020 года инвестор направил ЧКИ. Проводились переговоры. Подведение итогов ЧКИ запланировано на июнь 2021 года.

58



Строительство регионального центра по хоккею на острове Русском во Владивостоке

В рамках проекта планируется построить региональный центр по хоккею общей площадью около 10 тыс. кв. метров. В состав центра войдут два ледовых поля, зал для игровых видов спорта, зона общей физической подготовки и зона технической подготовки с пластиковым льдом, а также трибуны на более чем на 800 мест. Спортивный объект разместят на острове Русском во Владивостоке.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,4

Регион(ы)

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Группа «ВИС» (АО)

Потенциал запуска



Проект прорабатывается властями региона и потенциальным инвестором. Подача ЧКИ ожидается летом 2021 года.

59



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

Новый хирургический корпус будет включать приемное отделение, родильное отделение на 20 индивидуальных родовых залов, отделение реанимации-анестезиологии на шесть коек, отделение реанимации и 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 другую перинатальную инфраструктуру.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,3

Регион(ы)

Иркутская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Есть потенциальный инвестор

Потенциал запуска



В октябре 2020 года потенциальный инвестор направил проект соглашения в правительство региона.

60



Реконструкция Конюшенного ведомства в Санкт-Петербурге

Реконструкция Конюшенного ведомства – объекта культурного наследия федерального значения, куда входят два здания, расположенные на Конюшенной площади (д. 1 и д. 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, создание общественного пространства, подземной парковки, коммерческих площадей, офисных помещений.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,2

Регион(ы)

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

30

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

УК «Старт Девелопмент», «Кираса инвест» (ГК «Ярд»), «Тандем-Истейт», «Центр выставочных и музейных проектов» и Государственный музей истории Санкт-Петербурга

Потенциал запуска



Планирование проекта обновления бывших императорских конюшен ведется с 2010 года. Концессия рассматривается городом как один из возможных вариантов запуска. До конца 2020 года ожидалось объявление конкурса.

61



Строительство мусоросортировочного комплекса в Томске

Проект создания автоматизированного мусоросортировочного комплекса мощностью 320 тыс. тонн в год в Томске. Объект планируется разместить в районе предприятия «Томскнефтехим». Комплекс будет принимать отходы с территории 18-ти муниципальных образований Томской области.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,2

Регион(ы)

Томская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Сбербанк и ООО «Региональный логистический центр»

Потенциал запуска



Проект обсуждается с начала 2020 года. Проведение конкурса запланировано на 2021 год.

62



Строительство экотехнопарка «Рязанский»

Строительство комплекса (экотехнопарка) по обработке, утилизации и обезвреживанию бытовых отходов мощностью 260 тыс. тонн в год. Объект планируется разместить между селами Ивкино и Поленское Рязанского района. Продукты переработки отходов будут использоваться для производства промышленной продукции, топлива и энергии.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,1

Доля внебюджетных средств



93%

Регион(ы)

Рязанская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



По данным властей региона, по проекту найден потенциальный инвестор. Объект намерены построить в 2023 году.

63



Строительство консультационно-диагностического центра в Славянке

Создание медицинского центра в районе Славянка (поселок Шушары) Санкт-Петербурга. Планируется, что в состав центра общей площадью более 8 тыс. кв. метров войдут дневной стационар, взрослая и детская поликлиники, стоматологическое отделение, женская консультация и круглосуточный травмпункт. Услугами нового медицинского центра смогут воспользоваться в том числе жители Славянки, поселков Детскосельский и Ленсоветовский.

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Регион(ы)

Санкт-Петербург



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

30

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «Русская Балтика»
(связана с Euromed Group)

Потенциал запуска



В 2016 году ООО «Русская Балтика» стало единственным участником конкурса, однако соглашение подписано не было. В 2017-м компания выступила с ЧКИ. Изначально подписать соглашение планировали в 2019 году. В 2020-м обсуждение условий соглашения и сроки реализации проекта сдвинулись из-за пандемии.

64



Строительство нового и реконструкция старого корпусов роддома № 3 в Уфе

В рамках проекта планируется реконструировать здание роддома площадью 5,5 тыс. кв. метров, а также возвести новый многоэтажный корпус площадью 11 тыс. кв. метров и оснастить его медицинским оборудованием.

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Регион(ы)

Башкирия



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«СМК Стройинвест» и Сбербанк

Потенциал запуска



Подписание концессии планировалось на первый квартал 2020 года, сдача объекта – в 2022 году. Регион прорабатывает условия соглашения с потенциальным инвестором.

65



Строительство нового корпуса районной больницы в Советской Гавани

В рамках проекта планируется построить новый корпус центральной районной больницы в Советской Гавани. В настоящее время больница располагается в 28 зданиях, которые построены около 70 лет назад и находятся как в самом городе, так и в соседних поселках.

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Регион(ы)

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ВЭБ.РФ

Потенциал запуска



По данным властей региона, подписание соглашения и начало строительства запланированы на 2021 год.

66



Создание центра специализированных видов медицинской помощи на базе Ульяновского областного клинического центра специализированных видов медицинской помощи им. Е. М. Чучкалова

Проект создания центра специализированных видов медицинской помощи в Ульяновске предполагает строительство пятиэтажного здания общей площадью не менее 22 тыс. кв. метров, в котором планируется разместить операционное отделение на 10 операционных, четыре стационарных отделения в сумме на 200 койко-мест, отделение амбулаторно-поликлинического приема, а также отделение реанимации и интенсивной терапии. Медицинское учреждение построят по ул. Рылеева, д. 30/30.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,9*

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Ульяновская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

15 лет и 7 месяцев

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «Эн Би Групп Ульяновск»

* Указан объем инвестиций в строительство объекта. Расходы на этапе эксплуатации составят 2,2 млрд руб.

Потенциал запуска



В апреле 2021 года инвестор направил ЧКИ. Подведение итогов запланировано на июнь 2021 года.

67



Строительство всепогодного канатного аэромоста «Транслиман» между Анадырем и поселком Угольные Копи

Проект строительства канатного аэромоста протяженностью 7,6 км, который свяжет Анадырь, аэропорт города и поселок Угольные Копи. Также в рамках работ по проекту будет создана необходимая инфраструктура: парковки, зоны отдыха, зоны приема грузов и пассажиров. Планируемая скорость движения — 5 м/с, что позволит провозить до 280 человек или до 20 тонн грузов в час. Строительство аэромоста даст возможность организовать стабильное круглогодичное сообщение между городом и поселком.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,7

Регион(ы)

Чукотский автономный округ



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Транслиман»
(принадлежит АО «Канатные аэромосты»)

Потенциал запуска



Летом 2020 года потенциальный инвестор выступил с предложением. Завершены все предпроектные работы. В мае 2021 года велась подготовка ЧКИ. Подписание соглашения может состояться в 2021 году.

68



Реконструкция систем водоотведения и водоснабжения в Корсаковском городском округе

н/д

Стоимость проекта, млрд руб.

2,7

Регион(ы)

Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение или соглашение о ГЧП

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



69



Строительство горнолыжного комплекса «Валутино» под Смоленском

Проект создания спортивно-оздоровительного горнолыжного комплекса «Валутино» под Смоленском предполагает строительство горнолыжных трасс для занятий различными видами лыжного спорта (горные лыжи, сноуборд, фристайл и др.) общей протяженностью более 2 км, канатных подъемников, сервисной зоны, системы искусственного оснежения, освещения площадок и склонов. Комплекс разместится на территории площадью 87 га (с возможностью увеличения до 130 га). На базе комплекса «Валутино» планируется открытие кафедры горнолыжных видов спорта Смоленской государственной академии физической культуры, спорта и туризма.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,4

Регион(ы)

Смоленская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

29

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект прорабатывается с 2019 года. Разработаны мастер-план и концепция проекта, планируется разработка проектно-сметной документации. Концессия – возможный формат реализации.

70



Модернизация объектов централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения в Обнинске

н/д

Стоимость проекта, млрд руб.

2

Регион(ы)

Калужская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Русатом Инфраструктурные решения»

Потенциал запуска



Проект обсуждался местными властями и потенциальным инвестором с 2019 года. Начало реализации было запланировано на 2020 год.

71



Строительство экотехнопарка в Псковской области

На территории экотехнопарка в Псковской области планируется разместить полигон, сортировочный и перерабатывающий заводы. В специальных сухих бассейнах будет проходить захоронение не более половины поступающего мусора. Органические отходы пройдут процедуру ферментации, в результате чего их можно будет использовать в качестве удобрений для сельхозпредприятий. Экотехнопарк планируется разместить в Палкинском районе области.

Стоимость проекта, млрд руб.

2

Регион(ы)

Псковская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Экопром», АО «Группа компаний «Террикон»

Потенциал запуска



В 2020 году выбран участок для размещения объекта. Региональные власти ведут переговоры с потенциальными инвесторами. В связи с увеличением стоимости строительства ввод объекта в эксплуатацию перенесен на конец 2023 года.

72



Создание центра реабилитации и абилитации людей с ограниченными возможностями здоровья во Владивостоке

В состав центра комплексной реабилитации и абилитации инвалидов войдут отделения медико-социальной реабилитации, физиотерапии, термогидротерапии, лечебной физкультуры, психолого-педагогической реабилитации, эрготерапии, а также жилой блок на 100 мест. Планируется, что центр сможет принять 100 человек стационарно (в том числе 30 детей-инвалидов) и 35 человек амбулаторно (в том числе 15 детей-инвалидов). Для строительства объекта выделен земельный участок на ул. Коммуны во Владивостоке.

Стоимость проекта, млрд руб.

2

Регион(ы)

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Проект прорабатывается властями региона для реализации по концессии.

73



Строительство здания стационара межрайонной больницы № 3 в Козельске

В рамках проекта планируется строительство модульного здания стационара межрайонной больницы № 3 в Козельске на 70 коек круглосуточного пребывания и 26 коек дневного пребывания с приемным отделением, операционным блоком и стоматологическим отделением поликлиники общей площадью 3,4 тыс. кв. метров. Износ действующего здания стационара больницы превышает 85%.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,9

Регион(ы)

Калужская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



2,5

Ведется поиск инвестора.

74



Создание комплекса по обработке и обезвреживанию ТКО в Кемеровском районе

В рамках проекта планируется создание комплекса по обработке коммунальных отходов и органо-минеральной фракции ТКО мощностью до 350 тыс. тонн в год и комплекса по обезвреживанию ТКО мощностью до 180 тыс. тонн в год. Объект будет обслуживать города Кемерово, Березовский, Анжеро-Судженск, Тайга, Юрга, а также Кемеровский, Топкинский, Мариинский и другие муниципальные округа.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,7

Доля внебюджетных средств



100%

Регион(ы)

Кемеровская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «РИИР Кемерово»

Потенциал запуска



5

В апреле 2021 года компания «РИИР Кемерово» выступила с ЧКИ. Подведение итогов запланировано на июнь 2021 года.

75



Модернизация объектов централизованных систем теплоснабжения в Обнинске

н/д

Стоимость проекта, млрд руб.

1,7

Регион(ы)

Калужская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Русатом Инфраструктурные решения»

Потенциал запуска



Проект обсуждался местными властями и потенциальным инвестором с 2019 года. Начало реализации было запланировано на 2020 год.

76



Строительство мусоросортировочного комплекса с полигоном в Арзамасском районе

Проект по созданию и эксплуатации мусоросортировочного комплекса с межмуниципальным полигоном для размещения непригодных для переработки твердых коммунальных отходов в Арзамасском районе. Объект планируется разместить вблизи села Волчиха.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,7

Регион(ы)

Нижегородская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

1

Претенденты на проект

ООО «Арзамасский МПК», ООО «ВейстТек»

Потенциал запуска



В декабре 2020 года власти региона проводили переговоры с потенциальными инвесторами. Строительство объекта планируют завершить к 2023 году.

77



Строительство многофункционального спортивного комплекса в Мурино

Проект создания многофункционального спортивного комплекса в городе Мурино Всеволожского района общей площадью не менее 15 тыс. кв. метров. В состав комплекса войдут две ледовые площадки (для хоккея и фигурного катания), универсальный спортивный зал для игровых видов спорта, тренажерный зал, бассейн, зал для подготовительных и физкультурно-оздоровительных занятий, а также площадки для воркаута, волейбола, футбола и баскетбола.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,6

Доля внебюджетных средств

67%



Регион(ы)

Ленинградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

20

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

ООО «Аврора», ООО «ИнфраструктураСтрой»,
ООО «ГрадиентСтрой»

Потенциал запуска



В октябре 2020 года инвестор направил ЧКИ. Поступили заявки от иных инвесторов. В мае 2021 года объявлен конкурс. Подведение итогов запланировано на ноябрь 2021 года.

78



Создание полигона и мусороперерабатывающего комплекса в деревне Чишма Сосновского района

Проект предполагает создание объекта по обращению с ТКО, в состав которого войдут полигон для захоронения отходов мощностью 200 тыс. тонн мусора в год, мусороперерабатывающий комплекс мощностью 250 тыс. тонн в год, а также участок компостирования, рассчитанный на 80 тыс. тонн мусора в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,6

Регион(ы)

Челябинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



В конце 2020 года власти региона разрабатывали проект соглашения. Объявление конкурса запланировано на 2021 год, начало строительства объекта — на 2022-й.

79



Реконструкция полигона и создание мусоросортировочного комплекса вблизи Комсомольска-на-Амуре

Проект включает строительство мусоросортировочного комплекса мощностью 160 тыс. тонн и реконструкцию полигона ТКО в районе поселка Старт в Комсомольске-на-Амуре. Полигон площадью 31,5 га рассчитан на прием 10 млн куб. метров отходов, однако сейчас на нем размещено более 12 млн куб. метров. В рамках работ по его реконструкции планируется задействовать два дополнительных участка земли общей площадью 34,8 га.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,6

Регион(ы)

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



По проекту реконструкции полигона имеется положительное заключение Главгосэкспертизы. В 2020 году планировалась разработка проектно-сметной документации на строительство мусоросортировочного комплекса.

80



Строительство школы в районе СУ-967 Ханты-Мансийска

Проект строительства средней школы на 1125 учащихся в районе СУ-967 Ханты-Мансийска. В составе образовательного учреждения планируется создать два учебных блока, административные помещения, медицинский блок, библиотеку, актовый зал на 400 человек, спортивный блок с тремя спортзалами, бассейн и столовую. Общая площадь школы составит почти 14 тыс. кв. метров.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Доля внебюджетных средств



Регион(ы)

Ханты-Мансийский автономный округ



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

8

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

ООО «РКап Концессионная компания № 8»

Потенциал запуска



В мае 2020 года инвестор направил ЧКИ. Поступили заявки от иных инвесторов. Ожидается объявление конкурса.

81



Строительство школы на ул. Холмогорской в Перми

Проект создания школы на 1050 мест на ул. Холмогорской в Перми. Планируется, что образовательное учреждение разместят на участке площадью 21,6 тыс. кв. метров в микрорайоне Юбилейный.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Регион(ы)

Пермский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Школа на Холмогорской» (входит в ООО «Сберинфра»), ООО «Первая концессионная компания «Просвещение»

Потенциал запуска



В апреле 2021 года потенциальный инвестор направил предложение властям региона.

82-90



Строительство девяти школ в Челябинской области

Строительство зданий школ:

- в микрорайоне №20 в Центральном районе Челябинска;
- в составе детского спортивно-образовательного центра «Ледовый кванториум» в Челябинске;
- в микрорайоне №5 «Академ Riverside» в Калининском районе Челябинска;
- в микрорайоне №48 в Курчатовском районе Челябинска;
- по ул. Татищева в Центральном районе Челябинска;
- в микрорайоне №34 в Центральном районе Челябинска;
- в микрорайоне №33 в Центральном районе Челябинска;
- в микрорайоне «Магнитный» в Магнитогорске;
- в микрорайоне №147 в Магнитогорске.

Стоимость проектов, млрд руб.

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

Регион(ы)

Челябинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Все проекты вошли в перечень объектов региона, в отношении которых в 2021 году планируется заключение концессионных соглашений. По четырем школам в Центральном микрорайоне Челябинска и школе в микрорайоне «Магнитный» в Магнитогорске в 2020 году разработана проектно-сметная документация и направлена на экспертизу.

91



Строительство Дальневосточного центра детского отдыха и оздоровления

Дальневосточный центр детского отдыха и оздоровления планируется создать в районе села Бычиха в Хабаровском районе. В состав центра войдут образовательный блок с онлайн-центром для обучения детей, видеостудией, предметными лабораториями, центром профессиональных компетенций, спортивный блок с футбольным полем, теннисным кортом, скалодромом, роллердромом и медицинский блок. Центр смогут посещать около 5 тыс. детей в год. На его базе будет создан центр для системной работы с одаренными детьми.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Регион(ы)

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Власти региона прорабатывают проект. Выбран земельный участок под строительство. Реализация проекта запланирована на 2021–2023 годы.

92



Строительство техно-школы им. В. П. Савиных в микрорайоне Новые Ляды в Перми

Проект создания техно-школы им. В. П. Савиных на 1050 мест в Перми. Планируется, что образовательное учреждение разместят на участке площадью 25,7 тыс. кв. метров в микрорайоне Новые Ляды.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,4

Регион(ы)

Пермский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ООО «Школа Новые Ляды» (входит в ООО «Сберинфра»), ООО «Первая концессионная компания «Просвещение»

Потенциал запуска



В апреле 2021 года потенциальный инвестор направил предложение властям региона.

93



Строительство физкультурно-оздоровительного комплекса с плавательным бассейном в Петропавловске-Камчатском

Проект создания физкультурно-оздоровительного комплекса с плавательным бассейном, который планируется разместить по ул. Ленинградской, д. 120 А в Петропавловске-Камчатском. Общая площадь спортивного объекта составит 5,6 тыс. кв. метров, а пропускная способность – 278 человек в смену.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,3

Регион(ы)

Камчатский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



В 2020 году разработана проектно-сметная документация и направлена на экспертизу. Концессия – возможный формат реализации проекта.

94



Строительство школы в 26 микрорайоне Братска

Проект строительства общеобразовательной школы в 26 микрорайоне Братска, в рамках которого планируется создать современное образовательное учреждение на 1275 мест с бассейном, иными спортивными объектами, зрительным залом и залом-форумом.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,2

Регион(ы)

Иркутская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



По проекту имеется положительное заключение Главгосэкспертизы. Власти региона планируют провести конкурс и построить объект к концу 2022 года.

95



Модернизация объектов наружного освещения в Благовещенске

В рамках проекта в городе установят 10,5 тыс. энергоэффективных осветительных приборов, заменят 3 495 опор освещения, проложат подземную кабельную канализацию, смонтируют архитектурно-художественную подсветку 15-ти зданий, а также модернизируют систему мониторинга и управления наружным освещением.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,2

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Амурская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

10

Претенденты на проект

ООО «СЛС Благовещенск» (входит в АО «ИК «Регион»)

Потенциал запуска



В сентябре 2020 года принято решение о заключении концессии с инициатором проекта. Подписание соглашения запланировано на 2021 год.

96



Строительство лабораторного корпуса для работы с патогенными биологическими агентами 1–4 группы в Калуге

н/д

Стоимость проекта, млрд руб.

1,1

Регион(ы)

Калужская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



97



Строительство школы в Березовском

Проект создания общеобразовательной школы на 825 мест в жилом микрорайоне «Уют-Сити» города Березовский. При строительстве объекта планируется взять за основу проект повторного применения, по которому построена школа в Каменске-Уральском.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,1

Доля внебюджетных средств

100%

Регион(ы)

Свердловская область



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП Частная инициатива

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

ГК Brozex

Потенциал запуска



В марте 2021 года инвестор направил предложение по проекту властям региона. Строительство объекта рассчитывают начать до конца 2021 года.

98



Строительство школы в поселке Зима Южная Надеждинского района

Проект строительства общеобразовательной школы на 450 учащихся в поселке Зима Южная Надеждинского района. В четырехэтажном здании площадью 8 тыс. кв. метров планируют разместить четыре учебных блока, актовый зал, столовую, библиотеку, спортзал, медицинский блок и административные помещения. Школа будет располагаться в новом жилом микрорайоне «Формат», который возводит компания-инициатор проекта.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,1

Доля внебюджетных средств

72%

Регион(ы)

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение ЧКИ

Срок соглашения, лет

7

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

ООО «Академия детства ДНС»
(входит в ГК «DNS Девелопмент»)

Потенциал запуска



Подана ЧКИ. Итоги планируется подвести в мае 2021 года.

99



Создание и реконструкция объектов системы водоснабжения и водоотведения в Гатчинском районе

В рамках проекта планируется строительство станций водоподготовки, модернизация скважин и водопроводных сетей общей протяженностью около 40 км в населенных пунктах Гатчинского района. Работы будут проведены, в частности, в деревнях Малое Верево, Большие Колпаны, Ивановка, поселках Вырица, Елизаветино, Дружная Горка, Новый Свет.

Стоимость проекта, млрд руб.

1

Доля внебюджетных средств

41%

Регион(ы)

Ленинградская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

18 лет и 5 месяцев

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

АО «Коммунальные системы Гатчинского района»

Потенциал запуска



В апреле 2021 года инвестор направил ЧКИ. Подведение итогов запланировано на июнь 2021 года.

100



Поставка троллейбусов в Башкирии

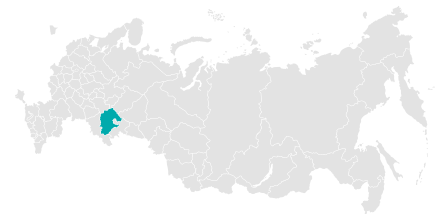
В рамках проекта предполагается закупка 45-ти низкопольных троллейбусов, которые инвестор произведет на территории Башкирии. Реализация проекта позволит частично обновить подвижной состав городского пассажирского транспорта в Уфе и Стерлитамаке.

Стоимость проекта, млрд руб.

1

Регион(ы)

Башкирия



Формат соглашения

Офсетный контракт

Срок соглашения, лет

10

Инвестиционная стадия, лет

1

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Конкурс на заключение офсетного контракта объявлен в марте 2021 года. Подведение итогов запланировано на июль 2021 года.

Как изменился национальный перечень за год

«Выпускники» перечня. Из числа инициатив, которые мы включили в топ-100 наиболее перспективных в мае 2020-го, в одном из форматов государственно-частного партнерства запущены 19 проектов с общим объемом инвестиций 234,5 млрд руб. (см. таблицу 22). Наиболее капиталоемкими из них стали два долгосрочных инвестиционных соглашения ГК «Автодор» по строительству обхода города Аксая (с 1036 по 1072 км) на трассе М-4 «Дон» за 85,93 млрд руб. и дальнего западного обхода Краснодара за 41,57 млрд руб. Еще по 17 проектам в сумме на 107 млрд руб. подписаны концессионные соглашения.

Примечательно, что проекты запущены в самых разных сферах и отраслях – даже тех, которые больше других пострадали из-за пандемии и кризиса. Так, из топ-100 инициатив национального перечня, подготовленного нами весной 2020 года, заключены сразу два крупных соглашения в авиаотрасли: по реконструкции аэродрома Левашово в Санкт-Петербурге с объемом инвестиций порядка 11–12 млрд руб. (и стоимостью всего проекта, включая строительство терминала аэропорта, 40,84 млрд руб.) и развитию аэропорта Игнатьево в Благовещенске за 7 млрд руб.

Таблица 22. Проекты национального перечня, запущенные с мая 2020 года

Проект	Отрасль	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Формат реализации	Инвестор	Уровень реализации
Строительство обхода Аксая (с 1036 по 1072 км) на трассе М-4 «Дон»	Автодороги	Ростовская область	85,93	Долгосрочное инвестиционное соглашение	«НПС Аксай» (совместное предприятие «ГК Нацпроектстрой» и «Трансстроймеханизации»)	Федеральный
Строительство дальнего западного обхода Краснодара	Автодороги	Краснодарский край	41,57	Долгосрочное инвестиционное соглашение	«Донаэродорстрой»	Федеральный
Создание объектов инфраструктуры многофункционального грузового района морского порта Поронайск	Морские порты	Сахалинская область	35,9	Концессионное соглашение	«Многофункциональный грузовой район»	Федеральный
Строительство производственно-логистического комплекса Минобороны во Владивостоке	ПЛК	Приморский край	26,1	Концессионное соглашение	«ПЛК «Владивосток»	Федеральный
Реконструкция аэродрома Левашово	Аэропорты	Санкт-Петербург	11–12	Концессионное соглашение	Авиапредприятие «Газпром авиа»	Федеральный
Реконструкция систем водоснабжения и водоотведения Нижневартовска	Водоснабжение и водоотведение	ХМАО	7,84	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«РКС-Холдинг»	Муниципальный
Развитие аэропорта Игнатьево в Благовещенске	Аэропорты	Амурская область	7	Концессионное соглашение	«АБС» (совместное предприятие УК «Аэропорты Регионов» и «Новаяпорт Холдинг»)	Региональный

Проект	Отрасль	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Формат реализации	Инвестор	Уровень реализации
Реконструкция электрических сетей в Стерлитамаке	Распределение (электроснабжение)	Башкирия	3,47	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«АСТ»	Муниципальный
Модернизация объектов теплоснабжения (горячего водоснабжения) в городе Нижняя Тура	Теплоснабжение	Свердловская область	2,58	Концессионное соглашение	«Т Плюс»	Муниципальный
Создание школы в 38-м микрорайоне Сургута	Образование	ХМАО	1,88	Концессионное соглашение	«Монолитстройцентр»	Муниципальный
Создание школы в микрорайоне 5А Сургута	Образование	ХМАО	1,88	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«Творческие технологии. Сургут»	Муниципальный
Ремонт теплосетей Курска	Теплоснабжение	Курская область	1,88	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«Квадра – Генерирующая компания»	Муниципальный
Реконструкция объектов водоснабжения и водоотведения в Сосновом Бору	Водоснабжение и водоотведение	Ленинградская область	1,8	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«Водоканал»	Муниципальный
Строительство мусоросортировочного комплекса в Хабаровске	Обработка и утилизация отходов	Хабаровский край	1,3	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«Экотехнопарк Восточный»	Региональный
Реконструкция электрических сетей в Ишимбайском районе	Распределение (электроснабжение)	Башкирия	1,12	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«АСТ»	Муниципальный
Создание комплексного межмуниципального полигона ТКО на 50 тыс. тонн в год в районе Ханты-Мансийска	Обработка и утилизация отходов	ХМАО	1,04	Концессионное соглашение	Комплекс переработки отходов «Югра Центр»	Региональный
Реконструкция электрических сетей в Салавате	Распределение (электроснабжение)	Башкирия	0,77	Концессионное соглашение (ЧКИ)	«АСТ»	Муниципальный
Создание комплексного межмуниципального полигона ТКО на 35 тыс. тонн в год в районе Нягани	Обработка и утилизация отходов	ХМАО	0,74	Концессионное соглашение	Комплекс переработки отходов «Югра»	Региональный
Реконструкция оранжерей Таврического сада Санкт-Петербурга	Культура	Санкт-Петербург	0,7	Концессионное соглашение	Фонд поддержки социальных инициатив «Газпрома»	Региональный

Выбывшие из топ-100. Некоторые инициативы мы исключили из перечня, поскольку они будут реализованы или уже реализуются не в ГЧП-формате.

Так, например, обход Балашихи и Ногинска — часть нулевого этапа трассы М-12 Москва — Казань — строят по договору на проектирование и строительство в рамках 223-ФЗ между ГК «Автодор» и «Трансстроймеханизацией» (входит в АО «Дороги и мосты», выделенное из «Мостотреста»). Обход протяженностью 66 км будет состоять из двух участков: первый этап длиной 21 км (от транспортной развязки с трассой А-113 ЦКАД до развязки с А-108 «Московское большое кольцо») построят за 21 млрд руб., второй — длиной 45 км (от МКАД до строящейся развязки на пересечении с А-113 ЦКАД) — обойдется в 45 млрд руб. Завершение работ по строительству обхода запланировано на 2024 год.

Проект строительства второго этапа северного обхода Рязани (22 млрд руб.), по данным властей региона, скорее всего, реализуют за бюджетный счет. Ранее интерес к нему проявляла группа «ВИС», но из-за недостаточного прогнозируемого трафика он оказался невыгодным для потенциального инвестора.

Инициативу по строительству инфекционного корпуса на базе Ульяновской областной детской клинической больницы им. Ю. Ф. Горячева мы исключили из перечня, поскольку объект будет построен за бюджетный счет. Объем инвестиций составит порядка за 2,6 млрд руб. Из федерального бюджета на реализацию проекта в 2021–2023 годах выделяют 1,84 млрд руб.

Также формат госзаказа был выбран для реализации проектов по строительству теплиц в совхозе «Алексеевский» в Башкирии, строительству поликлиники в поселке Волгарь Самары (в рамках программы модернизации первичного звена здравоохранения), реконструкции санатория им. Г.К. Орджоникидзе в Кисловодске и некоторых других. Экотехнопарк на базе полигона ТКО рядом с деревней Софроны в Пермском крае, вероятно, создадут за счет надбавки к тарифу на вывоз отходов.

По программе Минстроя России, в рамках которой финансирование получают муниципалитеты, где износ коммунальных сетей достигает более 60%, в городе Белово Кемеровской области проведут реконструкцию оборудования Беловской ГРЭС и системы теплоснабжения города. На эти цели из федерального бюджета направят 900 млн руб., а 1,7 млрд руб. вложит Сибирская генерирующая компания (СГК). Работы начались в декабре 2020 года.

Впрочем, некоторые инициативы национального перечня планируют запустить исключительно за счет средств частных инвесторов — без привлечения бюджетного финансирования.

Например, туристско-рекреационный комплекс «Парк «Три вулкана» в Камчатском крае с объемом инвестиций около 40 млрд руб. будет создан компанией «Васта Дискавери», а группа «Интеррос» выступит в качестве ключевого инвестора. Проект реализуется в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства», он получит поддержку в рамках ТОСЭР «Камчатка». Кроме того, инвесторы подписали соглашение с госкорпорацией «Туризм. РФ» о совместной реализации проекта.

По целому ряду проектов из перечня за прошедший год власти и инвесторы приняли решение перенести сроки реализации (и зачастую — на неопределенный период).

Подробнее о потерях инфраструктурных отраслей под влиянием пандемии и кризиса по итогам 2020 года читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research «Инфраструктура и пандемия: потери в 2020 году».

В конце 2020 года было подписано концессионное соглашение по строительству производственно-логистического комплекса Минобороны во Владивостоке между Минобороны и «ПЛК-Владивосток». Проекты по созданию аналогичных объектов в Новосибирске, Екатеринбурге, Калининграде и Хабаровском крае вышли из топ-100 национального перечня, так как Минобороны отложило запуск проектов в том числе из-за сложностей с реализацией проектов строительства ПЛК в Архангельске и Севастополе, по которым соглашения были подписаны в 2018 и 2019 годах соответственно. Мы полагаем, что к инициативам создания ПЛК власти могут вернуться в перспективе двух-трех лет.

Ввод в эксплуатацию первой очереди строящегося по концессии ПЛК в Архангельске запланирован на 2021 год, второй – на 2022-й. ПЛК в Севастополе намерены сдать в сентябре 2022 года.

Подробнее о том, как изменения в нормативном регулировании отрасли могут отразиться на проектах в портовой инфраструктуре, читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research Weekly #8 2021.

Так, инициативы по развитию и реконструкции аэропортов под влиянием кризиса были пересмотрены и во многих случаях отложены. Самый капиталоемкий проект национального перечня 2020 года – по развитию аэропорта Домодедово за 199,7 млрд руб. – выбыл в 2021-м, поскольку мы не ждем возврата к обсуждению его реализации по концессии в ближайшие год-два. Некоторые работы в Домодедово уже ведутся в рамках контрактов по 44-ФЗ, однако они были запланированы еще до кризиса и, с большой вероятностью, не входят в периметр работ, которые собирались выполнить в рамках концессионного соглашения.

Также на более поздние сроки перенесли запуск инициатив по развитию аэропорта Кречевицы в Великом Новгороде за 9,8 млрд руб. и строительству аэропорта на базе военного аэродрома Сиверский в Ленинградской области с объемом вложений 17 млрд руб. Реализацию первой теперь планируют начать не в 2022-м, а в 2025 году, а по второй перспективы запуска остаются неопределенными: с весны 2020 года, когда стало известно о планах Минобороны реализовать проект по концессии, заметных продвижений не наблюдалось.

Инициатива по строительству сухогрузного района морского порта Тамань в Краснодарском крае оказалась «заморожена» сразу по нескольким причинам. В 2020 году проект был скорректирован в сторону уменьшения мощности порта под влиянием макроэкономической ситуации и изменения конъюнктуры на рынке угля. По данным властей на конец 2020 года, интерес к развитию Тамани сохранил лишь один инвестор – компания «Металлоинвест». Неопределенности проекту добавляют и возможные изменения в законодательстве о морских портах, которые предполагают ужесточение ответственности инвесторов, реализующих проекты в портовой инфраструктуре. Если в перспективе одного-двух лет ситуация в отрасли станет более благоприятной и обсуждение строительства сухогрузного района порта Тамань возобновится, у проекта есть все шансы на возвращение в топ-100 национального перечня (подробнее о ситуации в портовой сфере см. [«Привлечь или отпугнуть инвестора»](#)).

Весной 2020 года реализация масштабного проекта по строительству второго Северомуйского тоннеля была приостановлена из-за пандемии. Из планов РЖД следует, что возобновление работ возможно не ранее 2024 года. Кроме того, в качестве альтернативы тоннелю рассматривается строительство обхода. Окончательное решение о параметрах и возможной стоимости работ на объекте пока не принято. Мы полагаем, что перспективы проекта будут зависеть в первую очередь от инвестиционных возможностей РЖД и расстановки приоритетов в рамках третьего этапа работ по увеличению пропускной способности БАМа и Транссиба.

Третья группа проектов, которые мы исключили из топ-100 национального перечня, – это инициативы, запуск которых в форматах государственно-частного партнерства в последние полгода-год не обсуждался.

К примеру, проекта по строительству соединительной автодороги от трассы М-4 «Дон» до аэропорта Домодедово (18,5 млрд руб.) с середины 2020 года нет в планах ГК «Автодор». А инициативу по строительству северного обхода Астрахани могут передать на федеральный уровень. По сообщениям Росавтодора, работы планируют начать в 2025 году и завершить в 2030-м. Точная стоимость трассы пока не называется, а ГЧП-формат больше не обсуждается.

Перспективы запуска в формате концессии неясны по таким проектам, как строительство автодороги Сатка – Миасс в Челябинской области (последний названный объем инвестиций – 57 млрд руб.), создание южных очистных сооружений в Мурманске (I и II этапы) за 7,1 млрд руб., реконструкция здания приемного покоя Мурманской областной клинической больницы им. П.А. Баяндина за 2,7 млрд руб.

Состав национального перечня за прошедший год обновился на три четверти в основном из-за кризиса. Многие инициативы поставлены «на паузу» или существенно пересмотрены, а потому выбыли из числа тех, что имеют высокие шансы на запуск в ближайшие год – два. Одновременно на отечественном инфраструктурном рынке появились новые проекты, которые прорабатывались до, а иногда и во время пандемии и смогли адаптироваться к изменившимся экономическим условиям.

Новые проекты в топ-100. Национальный перечень в 2021 году пополнился сразу 75 новыми инициативами в сумме на 628,8 млрд руб. Самая дорогая из них – по модернизации системы городского электротранспорта в Екатеринбурге с планируемым объемом инвестиций 58 млрд руб. – заняла третье место в нынешнем топ-100. Кроме него в десятку наиболее капиталоемких вошли еще пять новых проектов суммарно на 171,4 млрд руб. Это инициативы по строительству обхода Кемерово (42 млрд руб.), развитию городского общественного транспорта в Волгограде (37 млрд руб.), строительству междуниверситетского кампуса в Томске (35 млрд руб.) и морского порта Лагань в Калмыкии (28,8 млрд руб.), а также развитию трамвайной сети в Уфе (27,6 млрд руб.).

Проект по строительству линии скоростного трамвая от станции метро «Южная» («Шушары») до Колпино в Санкт-Петербурге (15,7 млрд руб.) год назад мы исключили из топ-100 перспективных инфраструктурных инициатив из-за неопределенности относительно его запуска. Однако позднее в 2020 году власти региона и потенциальные инвесторы вернулись к обсуждению реализации проекта по концессии, поэтому он вновь попал в национальный перечень.

Отрасли реализации проектов топ-100

Социальная сфера. По сравнению с маем 2020 года в национальном перечне стало еще больше инициатив в социальной сфере (см. рисунок 18). Их количество возросло с 36 до 47, а объем вложений в них – со 193,6 млрд руб. в 2020 году до 220,9 млрд руб. в 2021-м. Теперь доля инвестиций в социальные проекты составляет почти 19% общего объема вложений в инициативы топ-100 против 10,5% годом ранее.

Как по количеству проектов, так и по объему инвестиций в них среди отраслей социальной сферы лидирует здравоохранение. За год число

медицинских инициатив в топ-100 не изменилось (их по-прежнему 20), а вот вложения в них возросли с 88 млрд руб. до 114,3 млрд руб., или почти на 30%. На наш взгляд, медицинские проекты сохранили и даже укрепили свои позиции в национальном перечне главным образом из-за пандемии: с одной стороны, она повысила значимость таких инициатив, но с другой – притормозила запуск наиболее готовых из них. В изменившихся обстоятельствах инвесторы стремятся должным образом проработать свои проекты и минимизировать риски их реализации, чтобы шансы на запуск были как можно выше.

Заметно увеличила свое «представительство» в топ-100 сфера образования. Теперь таких проектов в перечне 17 штук в сумме на 58,6 млрд руб. против шести на 9,9 млрд руб. годом ранее. Отчасти это связано с запуском программы субсидирования строительства школ, разработанной Минпросвещения совместно с ВЭБ. РФ, а также наличием в этом сегменте крупных игроков, которые с каждым годом нарабатывают опыт реализации образовательных инициатив (Сбербанк, Газпромбанк, ГК «Просвещение»). Кроме того, строительству школ «помогает» специфика создаваемых объектов: такие инициативы в определенной степени поддаются тиражированию, а значит, один проект можно применить в нескольких регионах. Это несколько упрощает процесс подготовки проектов к запуску и повышает их привлекательность для инвесторов.

В последнее время интерес к государственно-частному партнерству в социальной инфраструктуре проявляют застройщики новых жилых комплексов. В топ-100 национального перечня попали сразу две инициативы девелоперов: ГК Brozex планирует в рамках соглашения о ГЧП построить школу на 825 мест в микрорайоне «Уют-Сити» города Березовского Свердловской области (объем инвестиций в проект – 1,1 млрд руб.), а ГК «DNS Девелопмент» – по концессии возвести школу на 450 мест в микрорайоне «Формат» поселка Зима Южная Приморского края (1,1 млрд руб.). В этом же поселке тот же застройщик намерен по концессии построить детский сад на 240 мест (593,7 млрд руб.). О планах по созданию социальных объектов на территории застраиваемых жилых комплексов в Санкт-Петербурге также заявляла крупнейшая девелоперская компания отечественного рынка ГК «ПИК».

В национальный перечень в 2021 году вошли пять спортивных проектов в сумме на 19,6 млрд руб., два проекта по благоустройству на 14,7 млрд руб. и по одной инициативе в области туризма, культуры и рекреации на 9 млрд руб., 3,2 млрд руб. и 1,5 млрд руб.

Транспорт. Количество и объем инвестиций в транспортные проекты, наоборот, снизились. Теперь в топ-100 их 23 штуки против 34 годом ранее, а планируемый объем инвестиций в них сократился с 1,4 трлн руб. до 0,75 трлн руб., или на 45,4%. Такие изменения связаны с запуском нескольких капиталоемких транспортных проектов с мая 2020 года, а также с переносом сроков реализации целой группы инициатив, которые по этой причине не вошли в нынешнюю редакцию национального перечня. По сумме вложений в проекты из топ-100 транспортная сфера по-прежнему лидирует, однако разрыв в объеме инвестиций в транспортные и социальные проекты за год сократился с 7 до 3,4 раза.

Подробнее об участии строительных компаний России в создании публичной инфраструктуры читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру. Строительство 2020».

Автодорожных инициатив в перечне перспективных проектов стало в два раза меньше: девять штук вместо 20 весной 2020 года (об активности инвесторов в отрасли читайте в [«Частный инвестор стоит в стороне»](#)). Но их капиталоемкость, как и раньше, обеспечивает проектам строительства и реконструкции автодорог лидирующие позиции: в пятерку крупнейших проектов национального перечня вошли сразу четыре инициативы этой сферы в сумме на 377,4 млрд руб.

Пандемия коронавируса повлияла не только на планы по запуску новых инициатив в аэропортовой отрасли, но и на ход реализации тех проектов, соглашения по которым были подписаны задолго до кризиса. Так, осенью 2020 года компания «Воздушные Ворота Северной Столицы» – частная сторона в соглашении о ГЧП 2009 года на создание и реконструкцию объектов инфраструктуры аэропорта Пулково – отложила рассмотрение проекта второй очереди строительства терминала. В апреле нынешнего года стало известно, что инвестор вновь перенес сроки согласования плана работ по проекту с властями Санкт-Петербурга, поскольку в нынешней ситуации прогнозировать темпы восстановления пассажиропотока оказалось гораздо сложнее, чем до кризиса.

Транспортная часть национального перечня пополнилась двумя проектами по строительству канатных дорог. В Краснодаре обсуждается инициатива создания кольцевого маршрута канатного метро протяженностью 32 км, объем инвестиций в которую оценивается в 11 млрд руб. А на Чукотке компания «Транслиман» (принадлежит АО «Канатные аэромосты») планирует построить круглогодичную канатную дорогу (7,6 км) стоимостью 2,7 млрд руб., которая свяжет Анадырь, аэропорт города и поселок Угольные Копи.

В новый топ-100 мы включили один перспективный проект по развитию морских портов. Это инициатива по строительству порта Лагань в Калмыкии с объемом вложений 28,8 млрд руб., которая интересна в том числе зарубежным инвесторам и, на наш взгляд, имеет шансы на запуск в перспективе трех-четырех лет при срабатывании благоприятного сценария развития инфраструктуры (см. [«Прогнозы и вызовы сферы»](#) в разделе [«Морские порты»](#)).

Пандемия коронавируса и вызванный ей кризис резко негативно повлияли на ситуацию в аэропортовой отрасли, что не могло не отразиться на составе топ-100 перспективных инфраструктурных проектов. Теперь в перечне всего три инициативы по развитию аэропортов с общим объемом инвестиций 73,8 млрд руб. Таким образом, за год их число уменьшилось в три раза, а вложения в эти проекты – в 4,2 раза. Средний потенциал запуска также ожидаемо снизился: с 2,6 балла в 2020 году до 2,1 балла в 2021-м. Однако стоит отметить, что на представительстве авиаотрасли в национальном перечне сказалось и то, что две инициативы из топ-100 прошлого года были запущены, а еще как минимум одна – по развитию аэропорта Домодедово – и до кризиса испытывала трудности и продвигалась довольно медленно.

Место вышедших проектов в национальном перечне заняли все чаще появляющиеся на рынке инициативы по модернизации инфраструктуры городского пассажирского транспорта. Год назад в топ-100 вошел всего один такой проект – по строительству трамвайной линии в Новосибирске с объемом инвестиций 6,7 млрд руб. По данным властей города на март 2021 года, проект «заморожен», и пока мы исключили его из национального перечня. Взамен мы добавили восемь новых инициатив на общую сумму 189,3 млрд руб.

Появление все новых проектов в этой сфере, на наш взгляд, объясняется целым рядом причин. Прежде всего, инфраструктура городского пассажирского транспорта в большинстве российских городов сильно изношена и давно требует дорогостоящей модернизации. В отрасли есть профильные игроки, готовые инвестировать в такие проекты. Это, в частности, группа «Синара», «Трансмашхолдинг», группа «Мовиста». Кроме того, в 2020 году в состав нацпроекта «Безопасные качественные дороги» включен

новый федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», в рамках которого регионы, на конкурсной основе отобранные Минтрансом, получили возможность обновлять парк городского транспорта с применением механизма лизинга (перевозчики могут приобрести автобусы, троллейбусы и трамваи с 60%-й скидкой от их стоимости).

Вместе с тем капиталоемкость инициатив этой отрасли и наличие ряда правовых проблем в ней тормозят запуск таких проектов. Практика их реализации по концессии пока есть лишь в Санкт-Петербурге: в 2016 году было подписано соглашение по строительству трамвайных путей в Красногвардейском районе с объемом инвестиций 15,3 млрд руб., а в 2019-м – по созданию трамвайной сети по маршруту метро «Купчино» – пос. Шушары – Славянка за 25,9 млрд руб.

С мая 2020 года вырос и средний объем инвестиций в один коммунальный проект. В отрасли теплоснабжения он достиг 8,6 млрд руб., водоснабжения и водоотведения – почти 8 млрд руб., обработки и утилизации отходов – 4,7 млрд руб.

Коммунальная сфера и энергетика. Проекты коммунальной сферы упрочили свои позиции в национальном перечне: их количество возросло с 17 до 26, а суммарный объем инвестиций в них увеличился более чем в три раза: с 55,6 млрд руб. до 174,9 млрд руб. Самые капиталоемкие проекты сферы в составе топ-100 – это модернизация объектов теплоснабжения в Сургуте (27 млрд руб.) и две инициативы по реконструкции объектов систем водоснабжения и водоотведения – в Таганроге (23,9 млрд руб.) и Азове (14,4 млрд руб.).

Сфера энергетике в обновленном перечне представлена лишь одним проектом – по модернизации объектов наружного освещения в Благовещенске с объемом инвестиций 1,2 млрд руб. По трем проектам в отрасли электроснабжения в Башкирии, входившим в топ-100 весной 2020 года, подписаны концессионные соглашения, поэтому инициативы выбыли из перечня, а конкурс по обновлению системы наружного освещения в Ижевске (2,6 млрд руб.) летом 2020-го отменили из-за пандемии, и теперь работы планируют провести по контракту в рамках 44-ФЗ. В целом власти и инвесторы пока довольно редко выбирают концессионные соглашения и соглашения о ГЧП в качестве форматов запуска проектов в энергетике: большей популярностью пользуются энергосервисные контракты.

Телекоммуникации. В число ста перспективных инициатив в этом году вошел всего один проект в сфере телекоммуникаций – по развитию системы сбора биометрических данных граждан с объемом инвестиций 6,6 млрд руб. В апреле 2021 года федеральные власти и «Ростелеком» обсуждали участие компании в развитии созданной в 2018 году Единой биометрической системы (ЕБС). С помощью этой платформы ведется сбор данных (слепков лица и голоса), которые затем используются для дистанционной биометрической идентификации граждан. Объем собранной с применением ЕБС информации пока небольшой: в ней есть сведения лишь о 164 тыс. граждан. Планируется, что «Ростелеком» по концессии наладит работу системы, где к 2030 году будут храниться биометрические данные 50 млн человек.

Год назад в национальный перечень мы включили три проекта в этой сфере в сумме на 90,8 млрд руб. На планы по реализации повлияла пандемия, их капиталоемкость и «неприоритетность» в кризисный период. Конкурс по созданию федеральной АСВГК с объемом инвестиций 63 млрд руб.,

объявление которого ожидается с 2019 года, пока так и не проведен (ЧКИ по проекту завершилась подачей альтернативных заявок). Обсуждение аналогичного проекта – по внедрению системы весогабаритного контроля Санкт-Петербурге за 6 млрд руб. – периодически возобновляется, но к подписанию соглашения в регионе пока не приблизились. Еще одну инициативу, которая была в топ-100, – по созданию системы мониторинга санкционных грузов – запустили летом 2020 года. Полномочиями оператора системы, который накладывает и снимает электронные навигационные пломбы, Минтранс наделил компанию «Центр развития цифровых платформ».

Иные отрасли. По сравнению с 2020 годом в топ-100 перспективных инфраструктурных проектов нет инициатив по строительству производственно-логистических комплексов Минобороны (см. «Как изменился национальный перечень за год»). Кроме того, выбыл проект создания высокотехнологичных теплиц в совхозе «Алексеевский» в Башкирии, поскольку его реализовали за бюджетный счет.

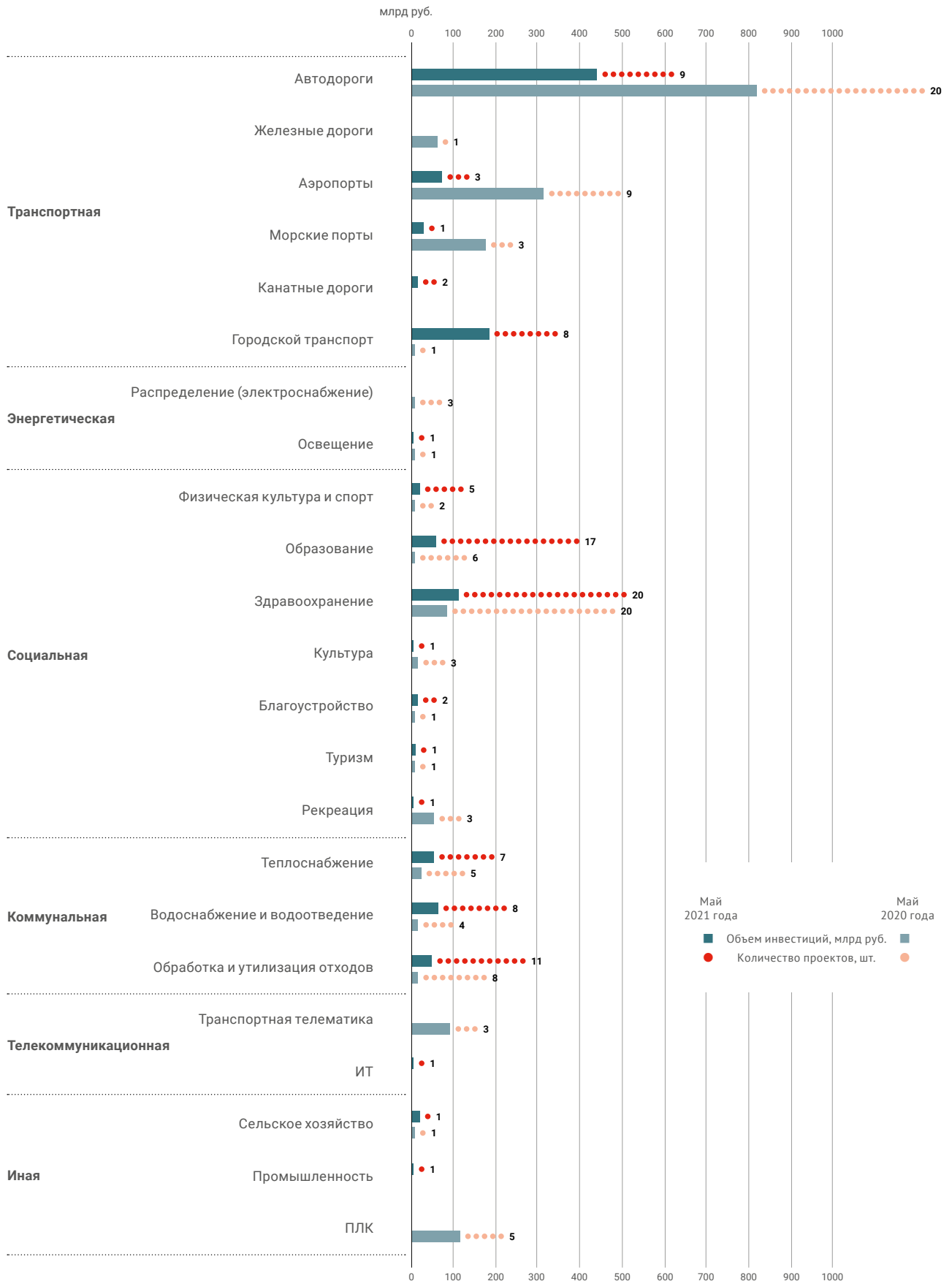
Теперь отрасль сельского хозяйства представлена в национальном перечне проектом по строительству комплекса по производству и переработке мяса птицы «Сергиевская птицефабрика» мощностью 75 тыс. тонн в год в Самарской области за 20,6 млрд руб. Еще одна редкая для топ-100 отрасль – промышленность – отметилась проектом по производству и поставке троллейбусов в Башкирии, который могут реализовать в рамках офсетного контракта на 1 млрд руб. (см. «Выбор в пользу концессий»).

Итог. Отраслевая структура национального перечня за прошедший год ожидаемо изменилась прежде всего под влиянием кризиса.

Проекты в социальной, транспортной и коммунальной сферах как наиболее востребованные независимо от ситуации в экономике укрепили свои позиции: если год назад на инициативы этих сфер в сумме приходилось 87,6% инвестиций в проекты национального перечня, то сейчас – 97,5%. Внутри социальной сферы медицинские и образовательные проекты стали занимать еще большую долю, а в транспортной наряду с автодорожными в целом ряде субъектов теперь активно обсуждают инициативы по модернизации городского пассажирского транспорта. В обновленном национальном перечне сократилось количество проектов в аэропортовой отрасли, культуре и рекреации, а инициативы в транспортной телематике, электроснабжении и железнодорожной отрасли и вовсе «ушли» из топ-100.

Мы полагаем, что сложившееся к весне 2021 года отраслевое распределение среди ста перспективных инфраструктурных проектов сохранится до тех пор, пока экономика не вернется на докризисный уровень: как минимум в ближайшие год-полтора приоритетными для властей и инвесторов останутся медицинские, образовательные, некоторые транспортные и коммунальные проекты. Инициативы этих отраслей относятся к так называемому «гигиеническому минимуму» для экономики, востребованность и актуальность которого в кризисный период не снижается (а порой даже увеличивается).

Рисунок 18. Отрасли реализации проектов топ-100



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Что мешает запуску концессий в общественном транспорте

В 2019 году Минтранс разработал законопроект о порядке заключения концессий и соглашений о ГЧП (МЧП) в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. По данным на середину апреля 2021 года обсуждение поправок к законопроекту на уровне ФОИВов завершено, в Госдуму он пока не внесен.

В документе предлагается передавать частной стороне в качестве объекта соглашения не только недвижимые объекты, но и подвижной состав, чтобы инвестор в течение срока действия соглашения занимался пассажирскими перевозками. Пока по действующему законодательству для определения перевозчика на маршруте городские власти проводят конкурс по 44-ФЗ. В результате концессионер или частная сторона соглашения о ГЧП (МЧП) сначала проходит отбор, чтобы провести работы по модернизации инфраструктуры городского транспорта, а затем вынужден участвовать в конкурсе, чтобы перевозить пассажиров с использованием этой инфраструктуры. Избыточность таких процедур и намерен устранить Минтранс.

Еще один вопрос, требующий решения, – возможность заключать трехсторонние соглашения. Сейчас публичным партнером может выступать только муниципалитет, в собственности которого находится инфраструктура городского пассажирского транспорта. Однако недостаточность средств в местных бюджетах создает сложности при структурировании финансовой модели проектов. Поэтому в законопроекте предлагается дать регионам право выступать третьей стороной соглашений в тех случаях, когда концессионер (частная сторона соглашения о ГЧП/МЧП) выполняет работы или оказывает услуги по тарифам, которые устанавливает субъект. Эта мера обеспечит инвесторам гарантии с точки зрения регулирования тарифов и «подстрахует» муниципалитеты, которые заинтересованы в обновлении пассажирского транспорта.

Эти ограничения уже повлияли на ряд проектов в отрасли. Так, инициатива по развитию трамвайной сети в Новосибирске по концессии весной 2021 года была «заморожена»: по данным городских властей, на ход переговоров с потенциальными инвесторами повлияли пандемия и отсутствие поправок в законодательстве, которая позволила бы региону выступить третьей стороной соглашения и таким образом поддержать муниципалитет во взаимоотношениях с инвестором.

Выбор в пользу концессий

Наибольшей популярностью среди ГЧП-форматов реализации проектов у инвесторов по-прежнему пользуется концессия (см. рисунок 19). За прошедший год доля концессионных соглашений в топ-100 увеличилась: по 115-ФЗ намерены запустить 90 инициатив с общим объемом инвестиций 1,03 трлн руб., что составляет почти 88% вложений в проекты национального перечня.

Еще четыре проекта могут быть запущены по 224-ФЗ. Это инициативы по созданию перинатального центра на базе роддома №17 в Калининском районе Санкт-Петербурга (10 млрд руб.), строительству школы на 825 мест в городе Березовском Свердловской области (1,1 млрд руб.), а также два проекта на Сахалине: по строительству хирургического корпуса Сахалинской областной клинической больницы (9,3 млрд руб.) и созданию культурно-образовательного квартала в Южно-Сахалинске (4,2 млрд руб.).

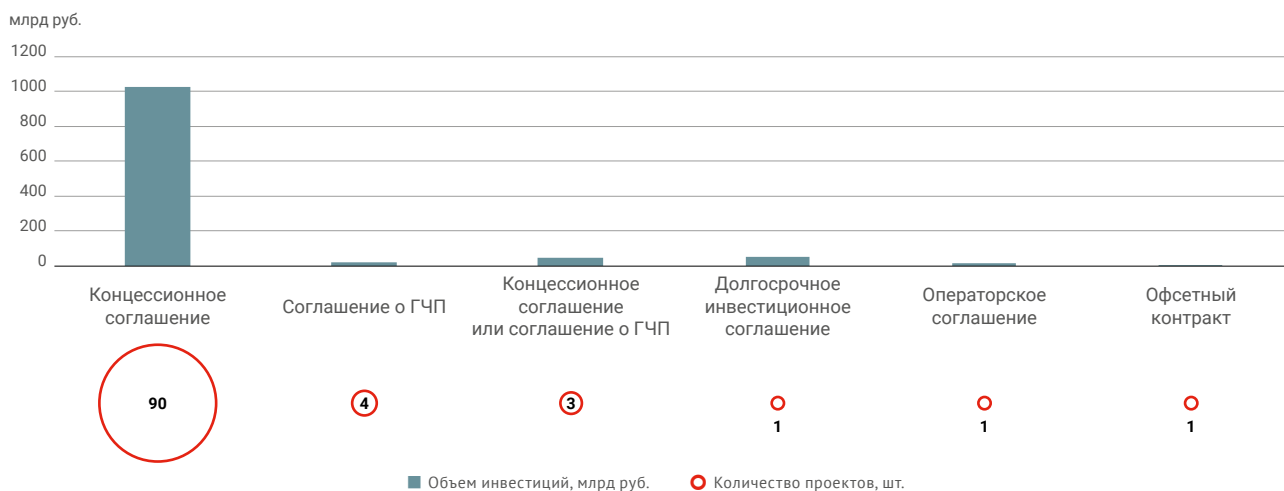
По трем проектам формат реализации пока не определен. Строительство обхода Кемерово (42 млрд руб.), создание инфекционной больницы в Новосибирске (4,5 млрд руб.) и реконструкция систем водоотведения, водоснабжения в Корсаковском городском округе Сахалинской области (2,7 млрд руб.) могут быть запущены как по 115-ФЗ, так и по 224-ФЗ.

Для реализации двух проектов, которые вошли в национальный перечень в этом году, ГК «Автодор» рассматривает форматы долгосрочного инвестиционного соглашения и операторского соглашения. Это инициативы по реконструкции участка автодороги М-3 «Украина» (с 65 по 124 км) за 51,7 млрд руб. и комплексному обустройству автодороги М-4 «Дон» на участке с 777 по 933 км с последующей эксплуатацией на платной основе участка с 715 по 933 км с объемом вложений 15,5 млрд руб.

В рамках офсетного контракта на 1 млрд руб. в Башкирии намерены закупить троллейбусы для последующего обновления части подвижного состава в Уфе и Стерлитамаке. В случае подписания он станет первым в России офсетным контрактом в области машиностроения.

Лидерство концессии как формата реализации проектов в рамках государственно-частного партнерства естественно. Опыт властей и бизнеса по запуску концессионных инициатив с каждым годом увеличивается, а возможности по распределению рисков и взаимных обязательств в этом инструменте остаются оптимальными. Доминирование этого формата, на наш взгляд, сохранится и в будущем. Кроме того, в условиях, когда бюджетные возможности сильно ограничены, а потребность в создании новых и реконструкции имеющихся инфраструктурных объектов сохраняется, мы ждем, что практика реализации проектов по концессии будет расширяться.

Рисунок 19. Форматы реализации проектов национального перечня



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

География проектов национального перечня

По сравнению с весной 2020 года проекты из топ-100 более равномерно распределены между федеральными округами по объему инвестиций (см. рисунок 20). В то же время один округ – Северо-Кавказский – за прошедший год потерял свое представительство в национальном перечне. В шести из семи оставшихся федеральных округов запланировано более десяти проектов, и лишь в ЮФО – шесть инициатив.

Лидер среди округов по объему инвестиций в проекты топ-100 – Северо-Западный федеральный округ: в нем запланировано 13 проектов в сумме на 276,8 млрд руб. В 2020 году он занимал второе место среди макрорегионов.

А вот ЦФО с примерно таким же, как год назад, количеством инициатив (11 штук против 10-ти в 2020-м) по объему вложений в них – 121,9 млрд руб. – теперь оказался на предпоследней позиции. Это связано прежде всего с тем, что из топ-100 выбыли такие капиталоемкие проекты, как развитие аэропорта Домодедово и строительство обхода Балашихи и Ногинска, а также с тем, что московская агломерация чаще запускает проекты через госзаказ, в то время как у других регионов такой возможности нет.

По количеству инициатив впереди Приволжский и Уральский федеральные округа: в каждом из них запланировано по 19 проектов с общим объемом инвестиций 158,5 млрд руб. и 155,6 млрд руб. соответственно. При этом ПФО отметился самым высоким среди всех федеральных округов средним потенциалом запуска своих инициатив – 3,7 балла из 5-ти. Дальневосточный федеральный округ за год улучшил позиции: и по количеству планируемых инициатив, и по сумме вложений в них он теперь на третьем месте. При этом средний объем инвестиций в один проект на Дальнем Востоке снизился почти в три раза: с 27,4 млрд руб. в 2020 году до 9,5 млрд руб. в 2021-м.

Еще у одного проекта национального перечня нет территориальной привязки. Это инициатива по развитию системы сбора биометрических данных граждан, в которую «Ростелеком» намерен вложить 6,6 млрд руб. до 2030 года.

Среди регионов по количеству планируемых проектов с большим отрывом от других лидирует Челябинская область – 12 инициатив в сумме на 39,1 млрд руб. Но такое положение субъекта относительно других объясняется тем, что в топ-100 национального перечня вошли сразу девять однотипных проектов – по строительству семи школ в Челябинске и двух – в Магнитогорске. По шесть проектов (без учета межрегиональных) могут запустить в Санкт-Петербурге, Приморском крае и Нижегородской области.

По объему инвестиций в проекты (без учета межрегиональных) на первом месте – Приморский край (124,5 млрд руб.). На него и следующие за ним четыре региона (Свердловскую, Нижегородскую области, Санкт-Петербург и Кемеровскую область) в сумме приходится 356,5 млрд руб., или почти треть (30,4%) всех вложений в инициативы, вошедшие в национальный перечень в 2021 году.

Рисунок 20. Распределение проектов национального перечня по федеральным округам



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Похожая ситуация с распределением инвестиций в проекты наблюдалась и год назад. В кризисный период регионы, которые ранее уже имели опыт реализации инфраструктурных ГЧП-проектов, продолжают готовить новые инициативы, хотя и в меньшем количестве и с меньшим объемом инвестиций. А те субъекты, у которых пока мало или вообще нет практики запуска инициатив в таких форматах, и вовсе вернулись к госконтрактам и поставили свои концессии и ГЧП «на паузу». Мы полагаем, что нынешняя ситуация в экономике может закрепить эту тенденцию и увеличить отставание одних регионов от других — более активных на рынке ГЧП.

Как изменился потенциал запуска проектов из-за пандемии?

Мы оценили все инициативы национального перечня по шкале от 1 до 5 баллов: чем выше балл, тем, на наш взгляд, ближе этот проект к запуску. В нынешнем топ-100 наивысшие оценки (4,5-5) получили всего 14 инициатив в сумме на 75 млрд руб. Для сравнения год назад таких инициатив было 18 штук на более чем 150 млрд руб. При этом самыми низкими оценками (1–2,5) теперь отмечены 32 проекта на 383,1 млрд руб., тогда как годом ранее их насчитывалось 38 штук с общим объемом инвестиций 502,6 млрд руб.

Средний потенциал запуска проекта национального перечня в 2021 году — 3,3 балла из 5 против 3,1 балла в 2020-м. Этот рост связан прежде всего с увеличением количества проектов с потенциалом от 2,5 до 4,5 балла: в 2021 году в эту группу вошли сразу 54 проекта на 715,3 млрд руб., а в 2020-м их было 44 штуки суммарно на 1,19 трлн руб. За время кризиса, вызванного пандемией коронавируса, власти и инвесторы подготовили целый ряд новых проектов, которые пока находятся на стадии проработки. Многим из них потребуется еще как минимум год-полтора, чтобы дойти до этапа проведения конкурса или подачи частной инициативы и последующего подписания.

По нашей оценке, отраслевая принадлежность проекта не оказывает определяющее воздействие на потенциал его запуска (см. рисунок 22).

На фоне других чуть более уверенно в кризисный период «чувствуют» себя проекты коммунальной сферы. Обширная практика заключения концессионных соглашений в этой отрасли и неизменно высокая потребность в обновлении коммунальной инфраструктуры позволяют инициативам в ЖКХ оставаться привлекательными для инвесторов.

Как и в 2020 году, наиболее высокая оценка получилась у коммерческой привлекательности вошедших в топ-100 проектов (среднее значение — 3,8 балла), а самая низкая — у текущего этапа работ по ним (2,9 балла). То есть инициативы 2021 года (в среднем менее капиталоемкие, чем те, что были год назад) имеют, на наш взгляд, больше шансов привлечь инвесторов. При этом многие проекты находятся на начальном этапе проработки, и до конкурса им еще далеко.

Состав национального перечня в нынешнем году обновился сразу на три четверти (см. [«Как изменился национальный перечень за год»](#)), а потому многие его инициативы

Как и в 2020 году, каждый проект мы оценивали по шести показателям, объединенным в три группы. Это коммерческий потенциал проекта (сюда входит оценка наличия инвесторов на текущем этапе проекта и его привлекательности для потенциальных участников), ход работ по нему (включает оценку уровня проработки ГЧП-составляющей проекта и его текущей готовности в целом) и влияние на него внешних факторов (в этой группе мы учли потенциальное влияние на запуск инициатив пандемии коронавируса и отдельно — прочих факторов).

Рисунок 21. Распределение количества и стоимости проектов по потенциалу запуска

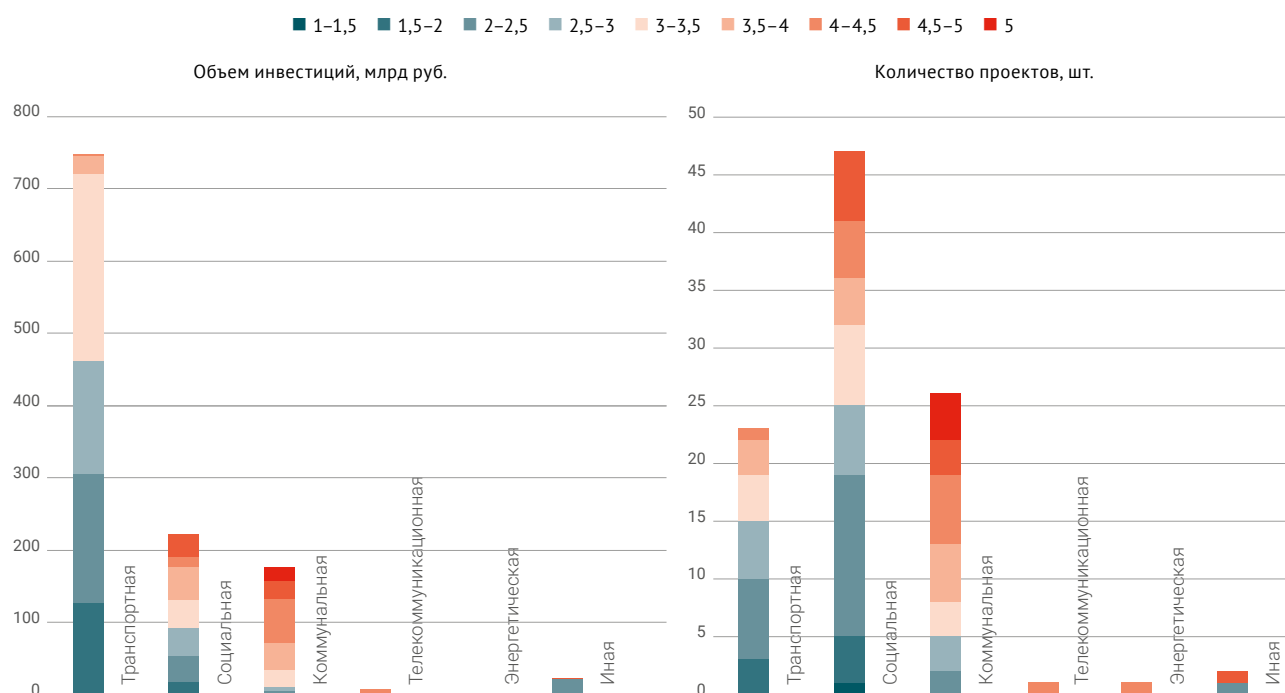


* Включительно.

Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

(как появившиеся на рынке с мая 2020 года, так и обсуждавшиеся до пандемии) теперь прорабатываются с учетом негативного влияния кризиса и тех рисков, которые могут сыграть против запуска проекта. За год среднее значение такого параметра оценки, как влияние кризиса и пандемии, увеличилось с 2,9 до 3,2 балла. Это означает, что национальный перечень стал чуть устойчивее к отрицательному «коронакризисному» воздействию. Однако риск того, что в перспективе одного-двух лет проект столкнется с вызванными кризисом проблемами, в результате чего так и не будет запущен, по нашему мнению, сохраняется почти для трети инициатив национального перечня с общим объемом инвестиций порядка 720 млрд руб., что составляет чуть более 60% вложений в топ-100 проектов нынешнего года.

Рисунок 22. Потенциал запуска проектов национального перечня по отраслям



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Какие проекты будут актуальны в посткризисный период?

Кризисный год обострил проблему нехватки **медицинских учреждений** разного профиля. И без того актуальные независимо от эпидемиологической ситуации инфраструктурные проекты в здравоохранении в нынешней ситуации становятся критически важными. Кроме них с большой вероятностью также станут более востребованы санаторно-курортные учреждения.

Пандемия коронавируса, на наш взгляд, увеличит спрос на услуги **реабилитационных центров и санаториев**. По данным Минздрава, все пациенты, перенесшие COVID-19 в тяжелой форме, и около 70% тех, у кого заболевание протекало со средней степенью тяжести, нуждаются в дополнительной медицинской помощи уже после выздоровления. Если не принять необходимые меры по восстановлению, повышается вероятность развития хронических заболеваний и получения инвалидности.

Развитие рынка медицинской реабилитации может идти сразу в двух направлениях: открытие отделений реабилитации в составе поликлиник и стационаров больниц и создание реабилитационных центров в качестве самостоятельных медучреждений. Реабилитация доступна пациентам в том числе за счет средств ОМС. По подсчетам экспертов, в этот сегмент рынка медицинских услуг может прийти около 30 млрд руб. доходов от оказания услуг по реабилитации пациентам, переболевшим COVID-19.

Инициативы по созданию медучреждений различного профиля выходили на инфраструктурный рынок и в кризисный период. Сейчас, по нашей оценке, в сфере здравоохранения в сегменте от 100 млн руб. на разной стадии готовности к запуску находится около ста ГЧП-проектов с общим объемом инвестиций не менее 230 млрд руб. Среди них наиболее популярны проекты по строительству центров борьбы с онкологическими заболеваниями (ПЭТ и КТ-центры, центры ядерной медицины), хирургических отделений больниц, реабилитационных учреждений и поликлиник.

Мы полагаем, что практика участия девелоперов в ГЧП-проектах по строительству **объектов образования** — школ и детских садов — в районах с новой застройкой будет только расширяться. Скорректированные в 2020 году параметры нацпроекта «Жилье и городская среда» предполагают увеличение темпов жилищного строительства: к 2030 году должно вводиться не менее 120 млн кв. метров жилья в год. В новых жилых кварталах потребуется развивать коммунальную, транспортную и социальную инфраструктуру. Крупные игроки строительного рынка заинтересованы в повышении привлекательности жилых комплексов для потенциальных покупателей, а региональные и местные власти — в создании необходимой инфраструктуры с привлечением частного капитала и снижении нагрузки на свои бюджеты.

Важную роль в преодолении последствий кризиса сыграют проекты по строительству и ремонту **автодорог**. Несмотря на их капиталоемкость и «кризисные» бюджетные ограничения, их необходимо запускать для стимулирования инвестиционной активности на инфраструктурном рынке. Запланированные на эти цели средства федерального и региональных бюджетов не могут покрыть все имеющиеся потребности автодорожной сферы, а потому привлечение частных инвестиций в эти проекты останется одним из приоритетов для отрасли (см. [«Государство ускоряет вложения»](#)).

На наш взгляд, продолжат набирать популярность инициативы по развитию **общественного транспорта**. Необходимость обновления инфраструктуры городского пассажирского транспорта подталкивает региональные и местные власти к разработке комплексных проектов в этой сфере. В перспективе двух-трех лет в крупнейших городских агломерациях, таких как Казань, Уфа, Самара, Краснодар, Екатеринбург, Новосибирск и других, будут появляться все новые варианты модернизации маршрутной сети. Уже сейчас на рынке обсуждается порядка 30 проектов в сумме не менее чем на 380 млрд руб. (по некоторым инициативам, которые находятся на уровне идеи, объем инвестиций пока не определен). Актуальности проектам в этой сфере добавляет экологическая составляющая: общественный транспорт способствует сокращению объема вредных выбросов в окружающую среду, и во всем мире его рассматривают как альтернативу личным автомобилям. Вместе с тем, наличие ряда проблем правового характера, капиталоемкость инициатив (участие в них должны принимать муниципалитеты, бюджетные

Подробнее о том, какие концессионные и ГЧП-проекты в экологии могут быть реализованы на отечественном инфраструктурном рынке, читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру. Экология».

По прогнозу аналитической компании Mordor Intelligence, к 2025 году мировой рынок «умных» городов увеличится в три раза по отношению к уровню 2019-го и достигнет объема 2 трлн долл. В России, по оценке компании iKS-Consulting, объем рынка решений «умного» города в 2018 году составил лишь 81 млрд руб. (всего около 0,2% мирового рынка). При этом на Москву приходится 93% рынка всей страны, на Санкт-Петербург – около 2%.

возможности которых весьма ограничены), а также отсутствие опыта структурирования и реализации подобных проектов в ГЧП-форматах почти во всех регионах страны осложняют их запуск в ближайшие один-два года.

Тренд на цифровизацию, рост востребованности дистанционных сервисов и разработок в области искусственного интеллекта, по нашему мнению, обеспечат дополнительный интерес инвесторов к **IT-инфраструктуре**, которая активно применяется в целом ряде отраслей: транспорте и логистике, здравоохранении, образовании, ЖКХ, благоустройстве и других. Цифровизация городской экономики в рамках ведомственного проекта Минстроя по созданию «умных» городов предполагает внедрение информационных систем и платформ во все сферы жизни с тем, чтобы обеспечить эффективное управление городом и предоставление качественных услуг населению.

Кроме того, реализация проектов по внедрению платформ «Безопасный регион» (под кураторством Минцифры), «Безопасный город» (МЧС), «Цифровой регион» и «Цифровой город» (инициативы «Ростелекома») требует масштабных вложений, значительный объем которых можно привлечь из внебюджетных источников. На отечественном рынке IT-инфраструктуры есть крупные игроки (сотовые операторы, IT-компании), заинтересованные в развитии цифровых сервисов и готовые к участию в проектах государственно-частного партнерства в этой сфере.

Дальневосточная IT-концессия

В апреле 2021 года в Приморском крае было подписано концессионное соглашение по созданию информационной системы «Цифровое Приморье» с объемом инвестиций 5 млрд руб. Планируется, что она обеспечит работу комплекса из 30 различных сервисов и за счет этого позволит создать на территории региона единое цифровое пространство. Пользователи таких сервисов получат доступ к услугам в сфере образования, здравоохранения, транспорта, ЖКХ, туризма, культуры и др.

В состав этой системы войдут, например, сервисы фиксации нарушений ПДД, управления парковочным пространством, весогабаритного контроля, «умных» пешеходных переходов и «умных» светофоров. Единую карту жителя Приморского края можно будет использовать для получения медицинских услуг и мер социальной поддержки, оплаты проезда в общественном транспорте, в качестве единого читательского билета и носителя электронной цифровой подписи. Для школьников внедрят единые карты учащихся, с помощью которых можно будет пройти на территорию школы, оплатить питание в столовых и поучаствовать в конкурсах. Кроме того, система сможет собирать данные о состоянии окружающей среды, прогнозировать чрезвычайные ситуации, вести мониторинг в сфере обращения с ТКО. Элементы системы «Цифровое Приморье» внедрят во Владивостоке, Находке, Артеме и Уссурийске.

ГЛОССАРИЙ

АСВГК	Автоматизированная система весогабаритного контроля
АЭС	Атомная электростанция
БАМ	Байкало-Амурская магистраль
БКД	Национальный проект «Безопасные качественные дороги»
ВИЭ	Возобновляемые источники энергии
ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ВСМ	Высокоскоростная магистраль
ВЭС	Ветряная электростанция
ГИС	Государственная информационная система
ГК	1. Государственная компания; 2. группа компаний
ГРЭС	Гидрорециркуляционная электростанция
ГТЛК	Государственная транспортная лизинговая компания
ГУП	Государственное унитарное предприятие
ГЭС	Гидроэлектростанция
ДИС	Долгосрочное инвестиционное соглашение
ДПМ	Договор о предоставлении мощности
ЕБС	Единая биометрическая система
ЕЗК	Международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай»
КТ	Компьютерная томография
МВА	Мегавольт-ампер
МСФО	Международные стандарты финансовой отчетности
НЛМК	Новолипецкий металлургический комбинат
ОМС	Обязательное медицинское страхование
ПДД	Правила дорожного движения
ПЛК	Производственно-логистический комплекс
ПЭТ	Позитронно-эмиссионная томография
РСБУ	Российские стандарты бухгалтерского учета
РФПИ	Российский фонд прямых инвестиций
СГК	Сибирская генерирующая компания
СПК	Специальная проектная компания
СШХ	Северный широтный ход
ТКО	Твердые коммунальные отходы
ТОСЭР	Территория опережающего социально-экономического развития
ТЭС	Тепловая электростанция
ТЭЦ	Теплоэлектроцентраль
УГМК	Уральская горно-металлургическая компания
ФСК ЕЭС	Федеральная сетевая компания Единой энергетической системы
ФЗП	Федеральная целевая программа
ЦКАД	Центральная кольцевая автомобильная дорога
ЧКИ	Частная концессионная инициатива

ОБ INFRAONE

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

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

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

Роль InfraOne в проектах

При реализации проектов InfraOne традиционно выполняет одну из следующих ролей:

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

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

Об InfraOne Research

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

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

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

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Алексей Жундриков

Марина Фомина

Екатерина Якунина

Александра Галактионова

Галина Барцева

Анастасия Яковлевская

InfraOne Research | Исследовательское подразделение Группы компаний InfraOne

research@infraone.ru

Над аналитикой также работали:

Дмитрий Арсениевич, Дарина Бадмаева, Александр Волков, Альберт Еганян, Александр Карпов, Александр Кижло, Татьяна Колодина, 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.