



Кафедра теории и практики
взаимодействия власти и бизнеса

Привлечение инвестиций в инфраструктуру

Профессор НИУ ВШЭ

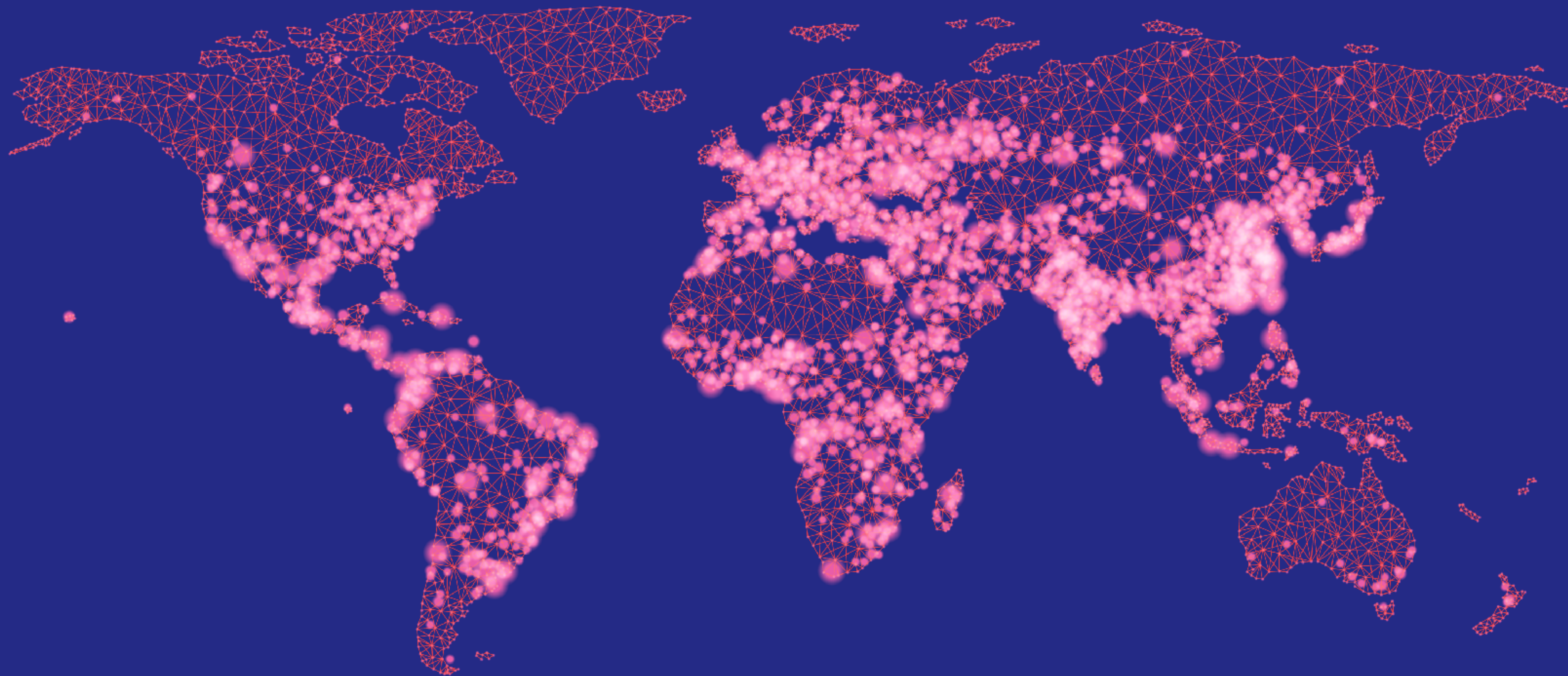
**д.ю.н. Вдовин Игорь
Александрович**

Специальный гость: вице-президент
центра экономики инфраструктуры

Чистяков Павел



Нужна ли России инфраструктура?



Нужна ли России инфраструктура?



- Низкая плотность населения
- Сложные климатические условия
- Капиталоемкое строительство
- Нехватка бюджетных средств и частных инвестиций

Можно привести несколько исторических примеров возведения инфраструктуры на территории нашей страны



Савва Мамонтов построил железную дорогу Москва – Ярославль – Архангельск, которая до сих пор активно используется для перевозок пассажиров и грузов



Советский БАМ — это стратегический проект с отрицательной рентабельностью

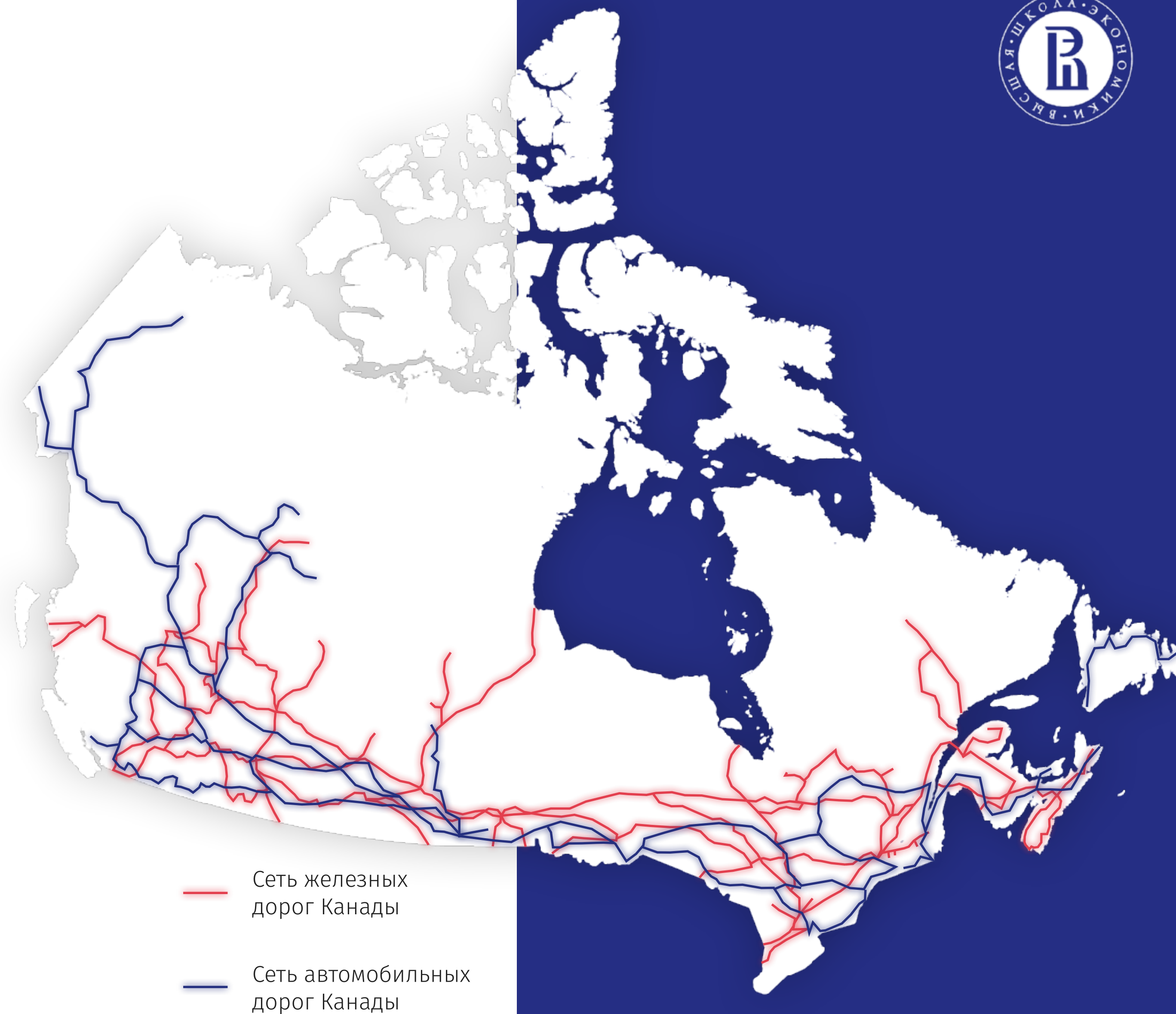


- **ТрансСиб** (Транссибирская магистраль)
- **БАМ** (Байкало-Амурская магистраль)
- **АЯМ** (Амуро-Якутская магистраль)



Зарубежный опыт показывает, что каждая страна имеет уникальную инфраструктуру

Канада — высокая плотность дорог на юге страны, почти нет инфраструктуры в северных провинциях, основной вид транспорта на севере — малая авиация





Зарубежный опыт показывает, что каждая страна имеет уникальную инфраструктуру





В Китае — крупнейшая сеть
высокоскоростных железных
дорог (2/3 от мировой
протяженности), 20 тыс. км ВСМ



Высокоскоростные
железные дороги
в Китае

Определение приоритетов развития инфраструктуры



Вид инфраструктуры	 Инженерная и ЖКХ	 Транспортная инфраструктура	 Социальная инфраструктура	 Телекоммуникационная инфраструктура
Определение приоритетов	Экономическая эффективность проектов + социальная значимость	Экономическая эффективность проектов, улучшение связанности территорий + отдельные стратегические проекты, без которых не обойтись	Социальная значимость + экономическая эффективность (развитие платного здравоохранения)	Экономическая эффективность + стратегическая безопасность
Результат	Удовлетворенность населения, обеспечение потребностей экономики	Рост ВВП, рост цен на недвижимость, рост доходов бизнеса и домохозяйств в результате снижения издержек, связанных со временем в пути	Удовлетворенность населения, повышение доступности услуг	Рост ВВП, рост доходов бизнеса и домохозяйств, обеспечение стратегических интересов государства

Приоритеты и задачи для транспорта



Пространственные приоритеты

Децентрализация экономического роста за счет создания крупных объединений городов и сельских районов, сопоставимых с Москвой по вкладу в экономический рост

Раскрытие потенциала развития территорий, удаленных от крупных городов за счет поддержки эффективной специализации

Повышение транспортной доступности территорий России – как внутри страны, так и до глобальных рынков

Специальные программы развития геостратегических территорий, в т.ч. с высокой плотностью населения и низким уровнем развития

Отдельный пункт 204 Указа — повышение комфортности городской среды

Стратегические задачи развития транспортной системы

Связь между агломерациями за счет:

- создания сети скоростных и высокоскоростных железных дорог
- формирования сети скоростных автомобильных дорог
- децентрализации авиаперевозок, формирования пассажирских авиахабов

- Приведение в нормативное состояние дорог в агломерациях и до муниципальных центров;
- Обеспечение регулярного безопасного авиасообщения удаленных территорий.

- Увеличение пропускной способности Восточного полигона;
- Увеличение мощности портов и подходов к ним;
- Создание мультимодальных ТЛЦ и сети перевозок контейнерных грузов по расписанию;
- Децентрализация авиаперевозок, формирование пассажирских авиахабов;
- Создание скоростных полимагистралей (авто+ж.-д.) на МТК «Восток – Запад» и «Север – Юг», ускорение перемещения грузов через границу.

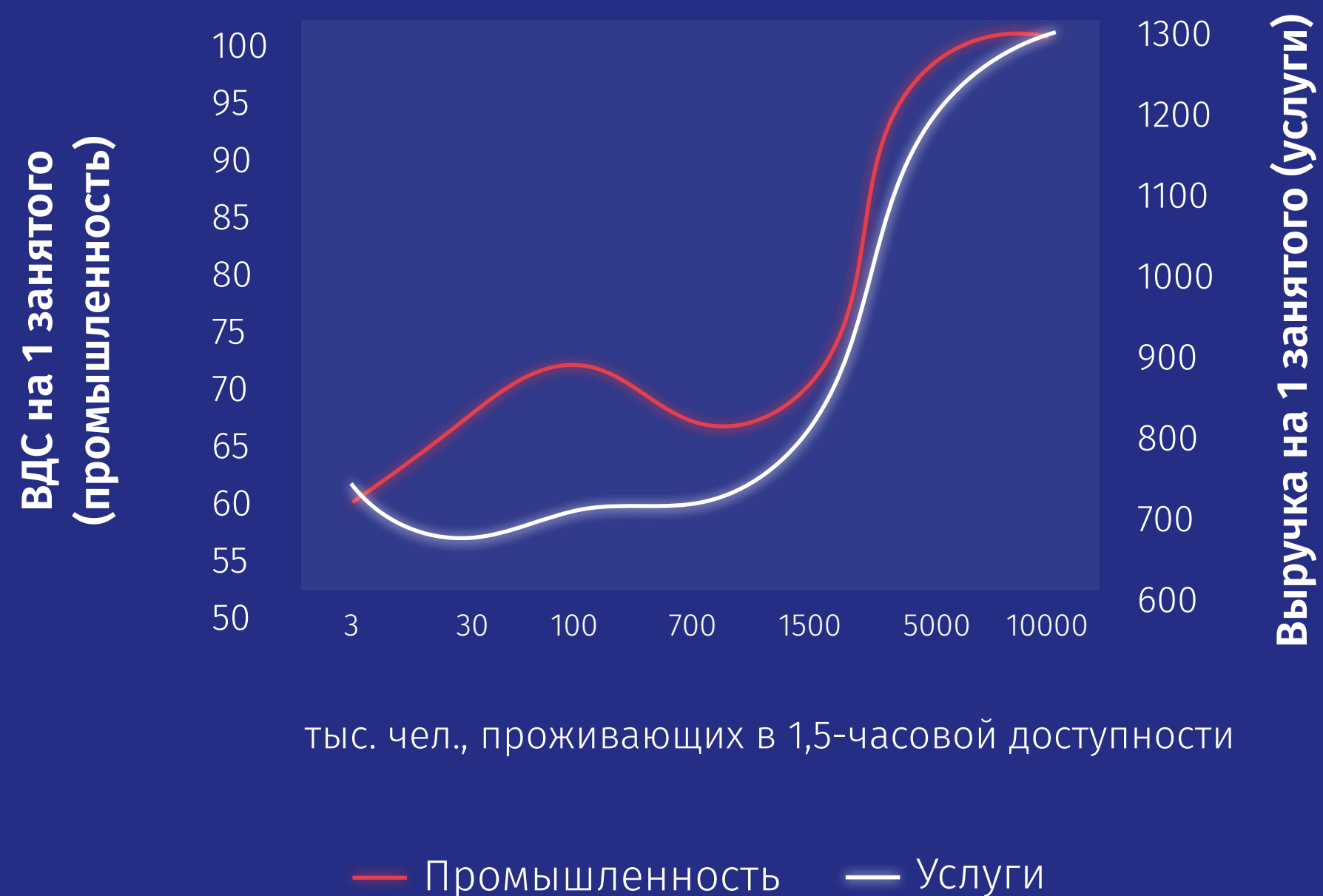
- Опережающее развитие инфраструктуры на Кавказе, в Крыму, на Дальнем Востоке, в Калининградской области

- Повышение качества услуг городского общественного транспорта

Агломерационные эффекты в России — выше, чем в развитых странах, поскольку агломерации находятся на низкой стадии развития



Зависимость производительности труда от численности населения, проживающего в полуторачасовой доступности



• Наибольшая эластичность — для агломераций с населением от 1,5 до 5 млн чел. Для агломераций Москвы и Санкт-Петербурга эффект масштаба существенно меньше.

• Для территорий, где в радиусе 1,5 часовой доступности проживает от 700 до 1500 тыс. чел., также действуют агломерационные эффекты, но эластичность существенно ниже.

• Для территорий от 100 до 700 тыс. жителей эластичность отрицательная или близкая к нулю.

• Территории, где в радиусе 1,5 часовой доступности проживает 100 тыс. чел., демонстрируют локальный максимум производительности в промышленности и существенно меньший — в услугах.

• Среди отраслей промышленности наибольший эффект — в машиностроении, пищевой промышленности. Отсутствует эффект в металлургии, нефтехимии. Отрицательный эффект — в лесопереработке

• Агломерационные эффекты в сфере услуг существенно выше, чем в промышленности

Внешняя среда



Санкции

В случае ужесточения режима санкций (в особенности запрет на покупку ОФЗ и запрет на операции в долларах для госбанков) существенно ухудшится ситуация на рынке капитала

Экономический кризис и цены на нефть

JP Morgan прогнозирует «великий кризис ликвидности» в 2020 году

Goldman Sachs дает среднесрочный прогноз цен на нефть 70-80\$/барр

Влияние внешней среды имеет несколько возможных сценариев



1

Санкции

Не вводятся или вводятся мягкие

Кризис откладывается
Цены на нефть высокие

Последствия

Умеренный рост экономики и возможностей госинвестиций

2

Санкции

Не вводятся или вводятся мягкие

Кризис разворачивается
Цены на нефть падают

Последствия

Стагнация или кризис, дефицит госинвестиций

3

Санкции

Ограничения по ОФЗ и госбанкам

Кризис откладывается
Цены на нефть высокие

Последствия

Стагнация или кризис, дефицит госинвестиций

4

Санкции

Ограничения по ОФЗ и госбанкам

Кризис разворачивается
Цены на нефть падают

Последствия

Глубокий кризис

3 из 4 этих сценариев приводят к негативным последствиям

Источники инвестиций



Федеральный/региональный бюджет и государственно-частное партнерство

Национальные проекты,

майские указы Президента,

федеральные и региональные программы,

проекты государственно-частного партнерства.

Международные финансовые инвесторы



Финансовый рынок (открытый)

IPO и другие финансовые инструменты;



Национальные инвесторы и институты развития



Стратегические инвесторы



Новые механизмы и инструменты



- Концессии, контракты жизненного цикла
- Создание инфраструктурных фондов
- Инфраструктурная ипотека
- СОПФы
- СПИКи

- Госгарантии
- Кредиты на особых условиях, синдицированные кредиты
- Налоговые льготы
- Субсидии (в том числе процентных ставок)



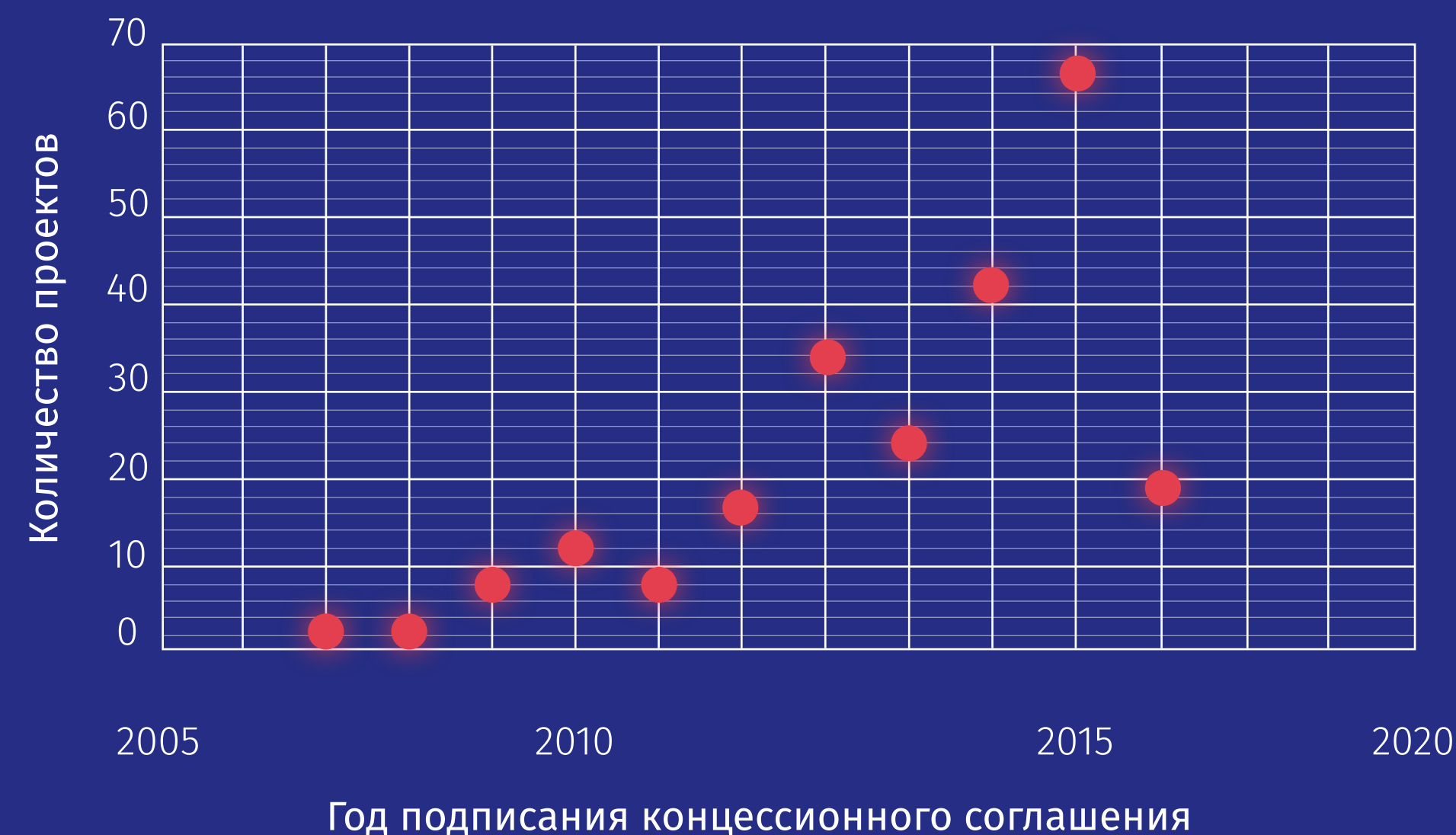
Концессии и контракты жизненного цикла

- Создана правовая основа
- Неравномерное количество проектов по отраслям (главный лидер — ЖКХ)
- Много идей — мало историй успеха

ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ПРОЕКТОВ



СТРУКТУРА ЗАКЛЮЧЕНИЯ КОНЦЕССИЙ ПО ГОДАМ**





Инфраструктурная ипотека: создание Фонда развития инфраструктуры, который эмитирует долг на рынки капитала, а полученные средства от продажи ценных бумаг направляются на финансирование инфраструктурных проектов

Реализация инфраструктурных проектов увеличивает налоговую базу за счет экономических эффектов, налоги через ФНС возвращаются в Фонд развития инфраструктуры, который гасит долг

Механизмы и инструменты

Подобный механизм успешно работает в США и прочих развитых странах

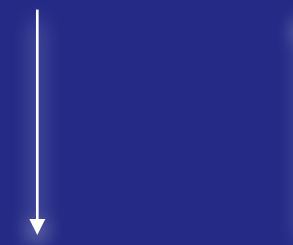
В Колумбии Национальный банк развития, сыгравший роль инфраструктурного фонда, привлек 25 млрд. долл. за 7 лет, 14% мировых частных инвестиций в инфраструктуру в 2016 году



Уполномоченный орган власти

Администрирование

Рынок капитала



Фонд развития инфраструктуры



Инфраструктурные проекты



ФНС



Дополнительные налоги



Внебюджетный инфраструктурный фонд



Определяет направления и потенциальные проекты для привлечения акционерного финансирования стратегических инициатив

Разрабатывает процедуру отбора проектов и управляющих команд для создания фондов акционерного финансирования проектов

Проводит отбор предложений создания таких фондов, выступает в качестве их якорного инвестора и согласует их инвестиционную политику

Содействует привлечению в фонды других инвесторов и долгового финансирования

Участствует в принятии решений фондами об инвестировании в проекты и предоставлении средств

Осуществляет мониторинг эффективности фондов



Внебюджетный инфраструктурный фонд

Якорная роль Фонда

- Определяет приемлемость управляющего товарища, предлагающего участие в ДИТ
- Утверждает инвестиционную стратегию ДИТ, разработанную управляющим товарищем
- Утверждает инвестиционный регламент ДИТ, разработанный управляющим товарищем
- Определяет имплементацию требований своей экологической и социальной политик и политики по борьбе с коррупцией
- Участвует в принятии решений по проектам в качестве члена инвестиционного комитета с возможным правом вето
- Содействует привлечению прочих инвесторов в ДИТ со своим участием в качестве якорного инвестора

Участие в проектах Фонда предоставляет возможность выполнить системную задачу по мобилизации капитала для развития инфраструктуры

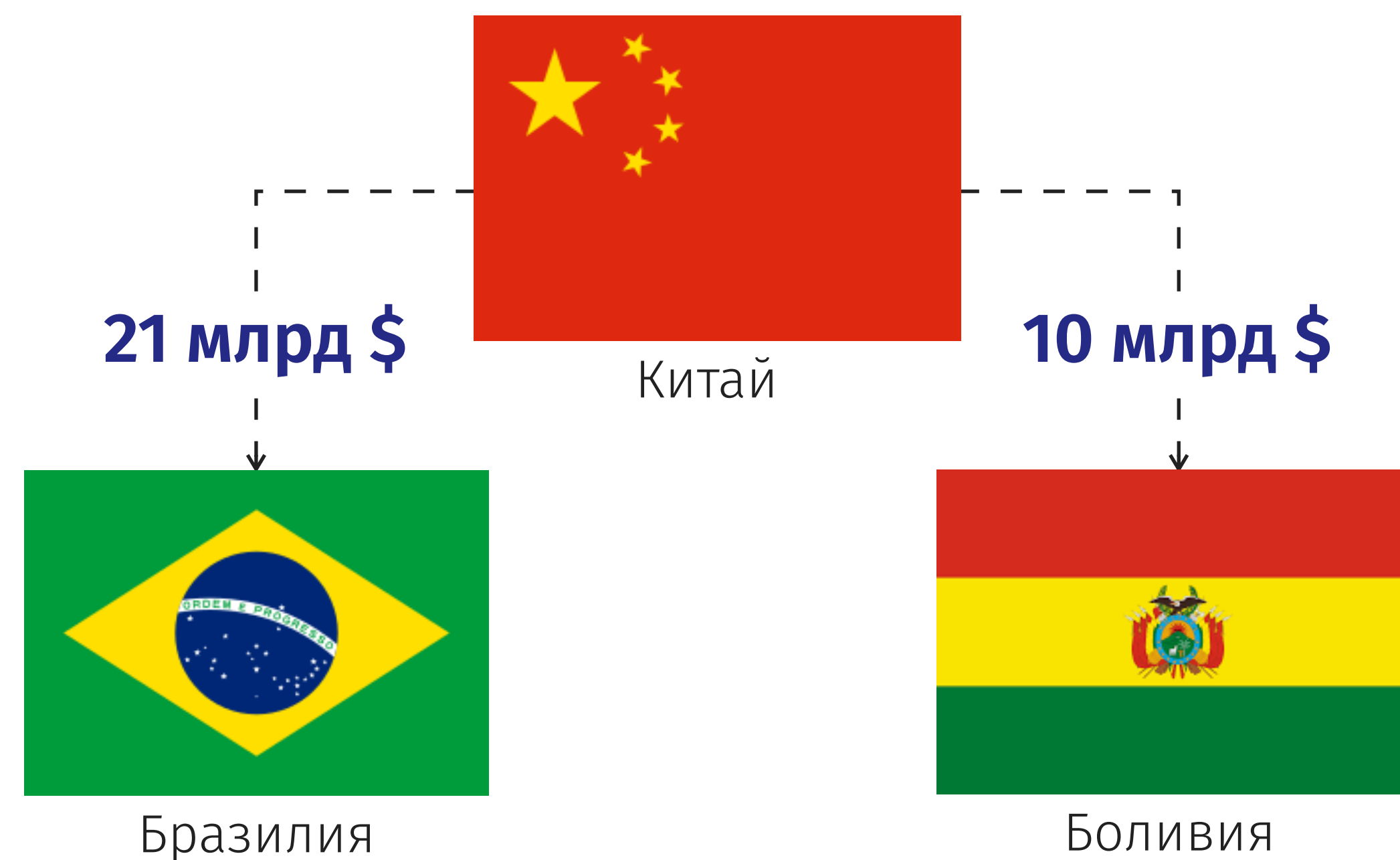
При этом национальный регулятор рынка получает: (а) дополнительную экспертизу, (б) снижение рисков долгосрочных инфраструктурных инвестиций

Иностранные инвестиции



- Вероятно ограничение возможностей привлечения инвестиций с развитых рынков в результате санкций
- Альтернативные рынки капитала – Китай и арабские страны
- Новый банк развития БРИКС

Китайские инвестиции в инфраструктуру Бразилии и Боливии в 2017 году





Комплексный план развития инфраструктуры

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года разработан в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В план включены: 11 федеральных проектов, 9 в транспортной сфере, 2 в энергетике

11 федеральных
проектов

9 в транспортной
сфере

2 в энергетической
сфере

Общий объем инвестиций 6,3 трлн руб.

Самые затратные – железнодорожные проекты, более 2,5 трлн руб.

Один из главных механизмов реализации — концессии



Комплексный план развития инфраструктуры

9 федеральных проектов
в транспортной сфере

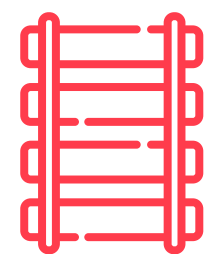
- «Европа – Западный Китай (предусматривает создание автомобильного коридора)
- «Морские порты» (увеличение объема портовых мощностей на треть – 370 млн. т)
- «Железнодорожный транспорт и транзит» (модернизация БАМа и Транссиба, строительство железнодорожных подходов к портам Азовско-Черноморского бассейна)
- «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» (строительство ВСМ Москва – Казань)
- «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»
- «Внутренние водные пути»
- «Транспортно-логистические центры»
- «Северный морской путь»
- «Коммуникации между центрами экономического роста»

Комплексный план развития инфраструктуры



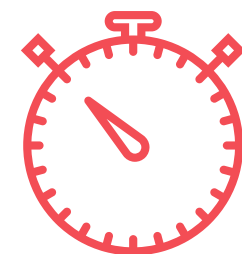
В рамках проекта ВСМ «Москва – Казань» до 2024 года будет организована высокоскоростная железнодорожная магистраль, а в дальнейшем — создан транзитный коридор от Берлина до Пекина

Будут использоваться также грузовые высокоскоростные составы, разрабатываемые РЖД совместно с китайской корпорацией «Китайские железные дороги»



770 км

составит длина ВСМ



3,5 часа

составит время в пути
от Москвы до Казани
по ВСМ

Комплексный план развития инфраструктуры

Проект ВСМ «Москва — Казань», модель реализации



Организационно- правовая модель реализации проекта

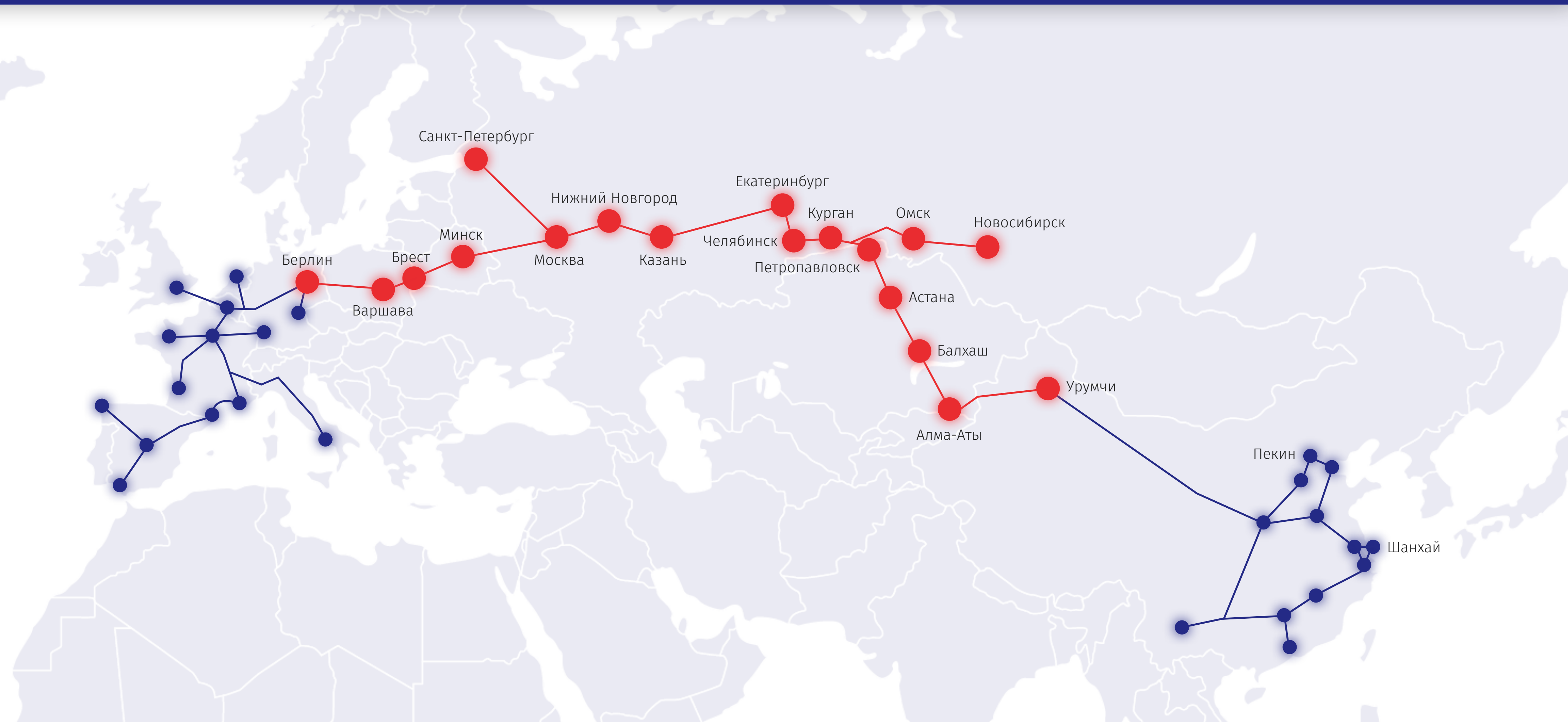
- Модель реализации – ГЧП в форме Концессии (ФЗ№115)
- Срок концессионного соглашения (КС) – 40 лет
- Концессионер – специальная проектная компания с участием ОАО «РЖД»
- Заключение прямого соглашения между Концедентом, Концессионером и финансовыми организациями
- Концедент – РФ в лице Росжелдор
- Государственная поддержка – механизм минимально гарантированного дохода (МГД) на этапе эксплуатации (в том числе гарантирование доходности финансовым организациям и инвесторам в рамках прямого соглашения)
- Плата Концедента отсутствует

Распределение основных рисков между ключевыми участниками



Комплексный план развития инфраструктуры

Высокоскоростной железнодорожный коридор «Евразия»



Комплексный план развития инфраструктуры



Современная железнодорожная инфраструктура морально и физически устарела

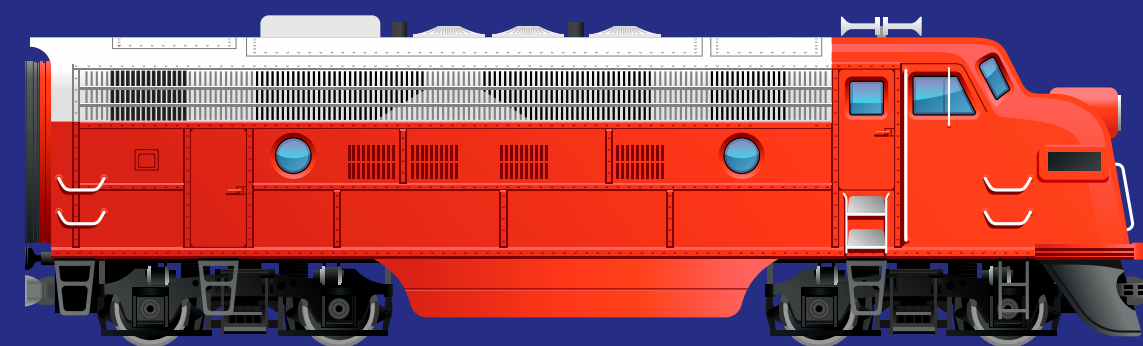
Средняя скорость движения пассажирских поездов



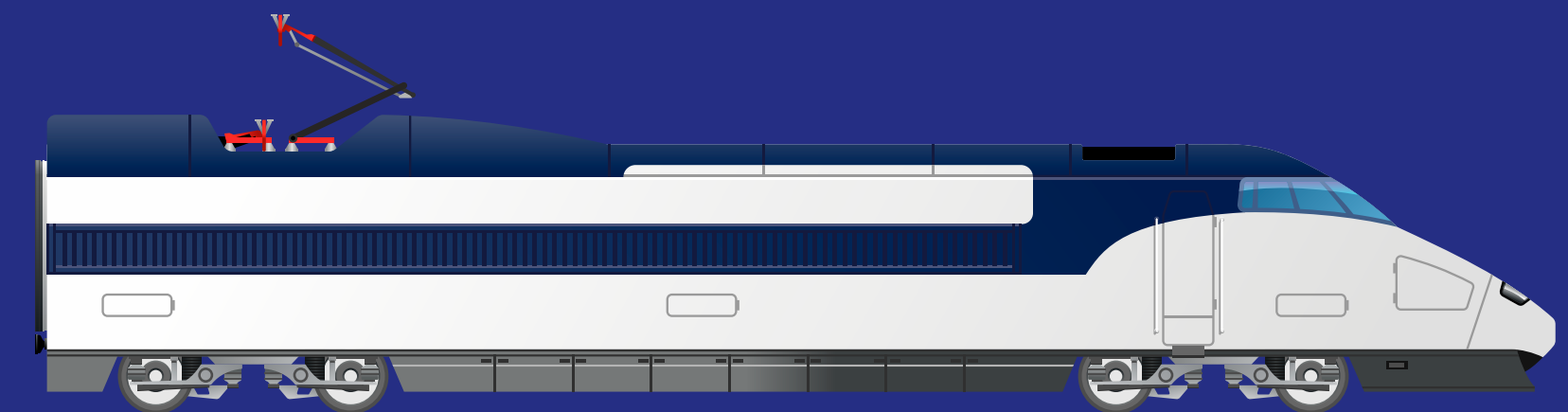
57 км/ч



100 км/ч



>150 км/ч



Бизнес-модель проекта ВСМ «Москва – Казань»

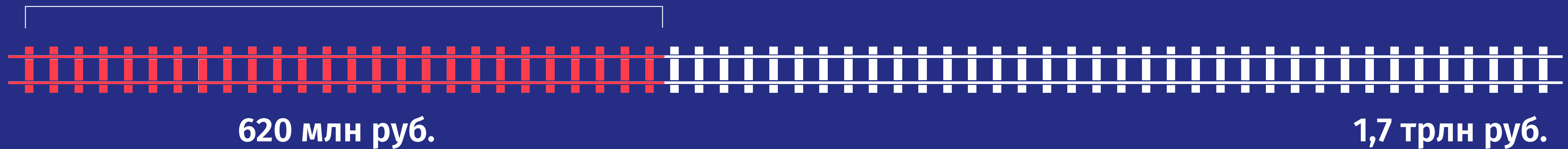


Комплексный план развития инфраструктуры

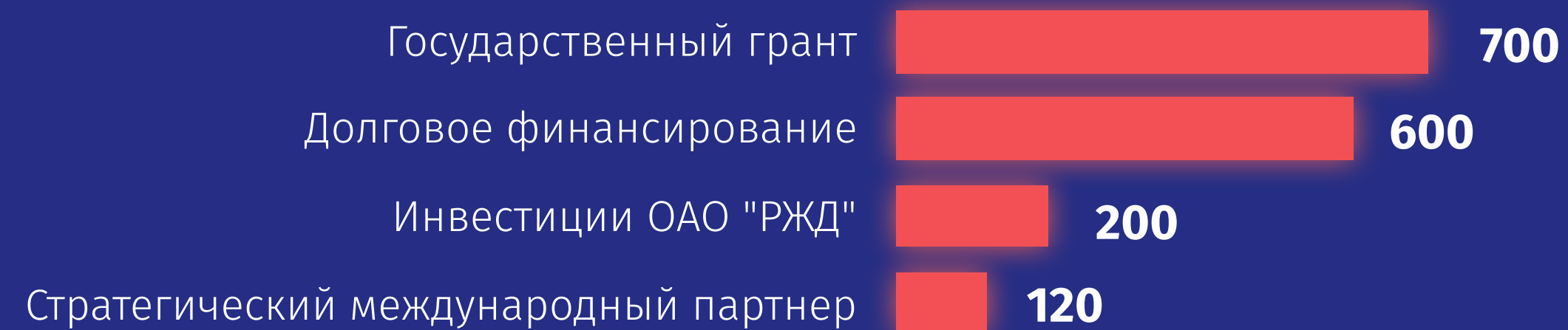
Проект ВСМ «Москва — Казань», схема финансирования



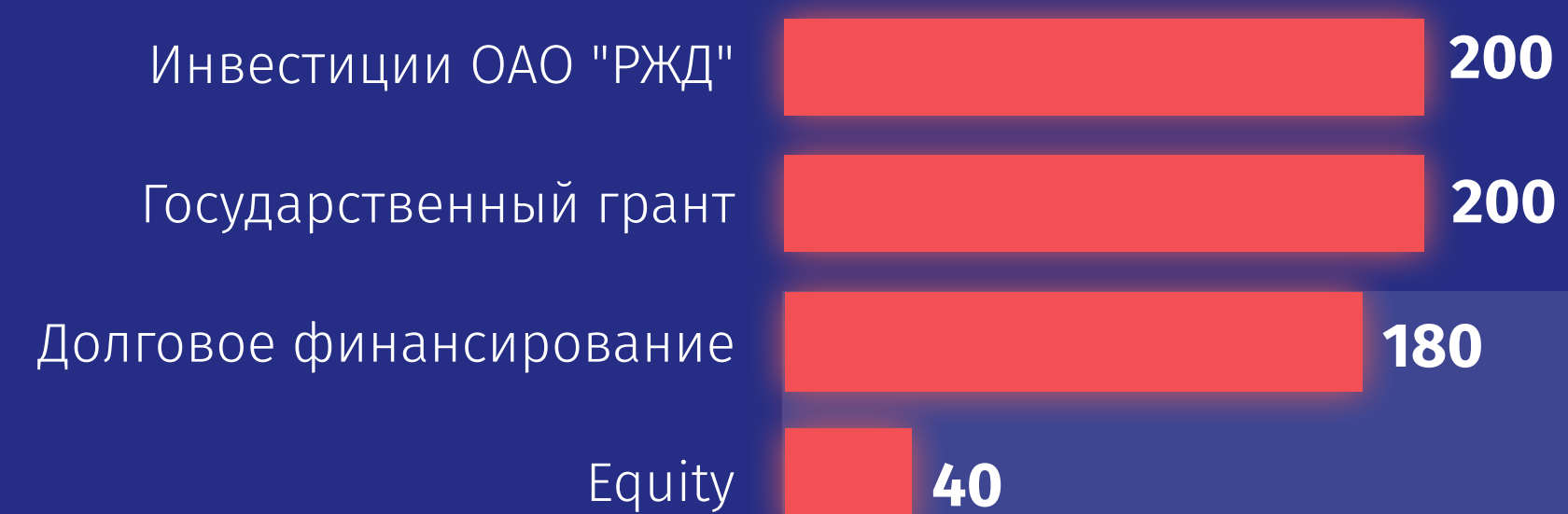
участок Москва — Гороховец — Нижний Новгород



Потребность в финансировании ВСМ Москва — Казань,
млрд руб.



Финансирование участка Москва —
Гороховец — Нижний Новгород, млрд. руб.



Комплексный план развития инфраструктуры

Проект «Транспортно-логистические центры»



● Суммарная мощность введенных в эксплуатацию грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров составит не менее 51,6 млн тонн

● Это на 30-40% снизит затраты в дистрибуции, связанные с продвижением продукции от мест производства к местам потребления



До 10 млрд руб.

финансирования
обсуждается
на цифровизацию
отрасли



Свыше 80%

населения и промышленного
потенциала страны сосредоточены
в районе тяготения к данным
транспортным направлениям



100 млрд. руб.

финансирование
за счет частных
инвестиций



Переключение

грузовых потоков
на Россию
по направлению
Россия – Китай

Схема узловых мультимодальных транспортно-логистических центров в Российской Федерации



Комплексный план развития инфраструктуры

Проект «Европа — Западный Китай»



Строительство скоростной дороги «Москва — Нижний Новгород — Казань» предполагается в формате концессии, ГК «Автодор» объявил конкурс на проектирование

Высокий интерес к проекту проявляют китайские инвесторы и строительные компании

Потребности в финансировании, млн руб.

- Федеральный бюджет
- Внебюджетные источники

