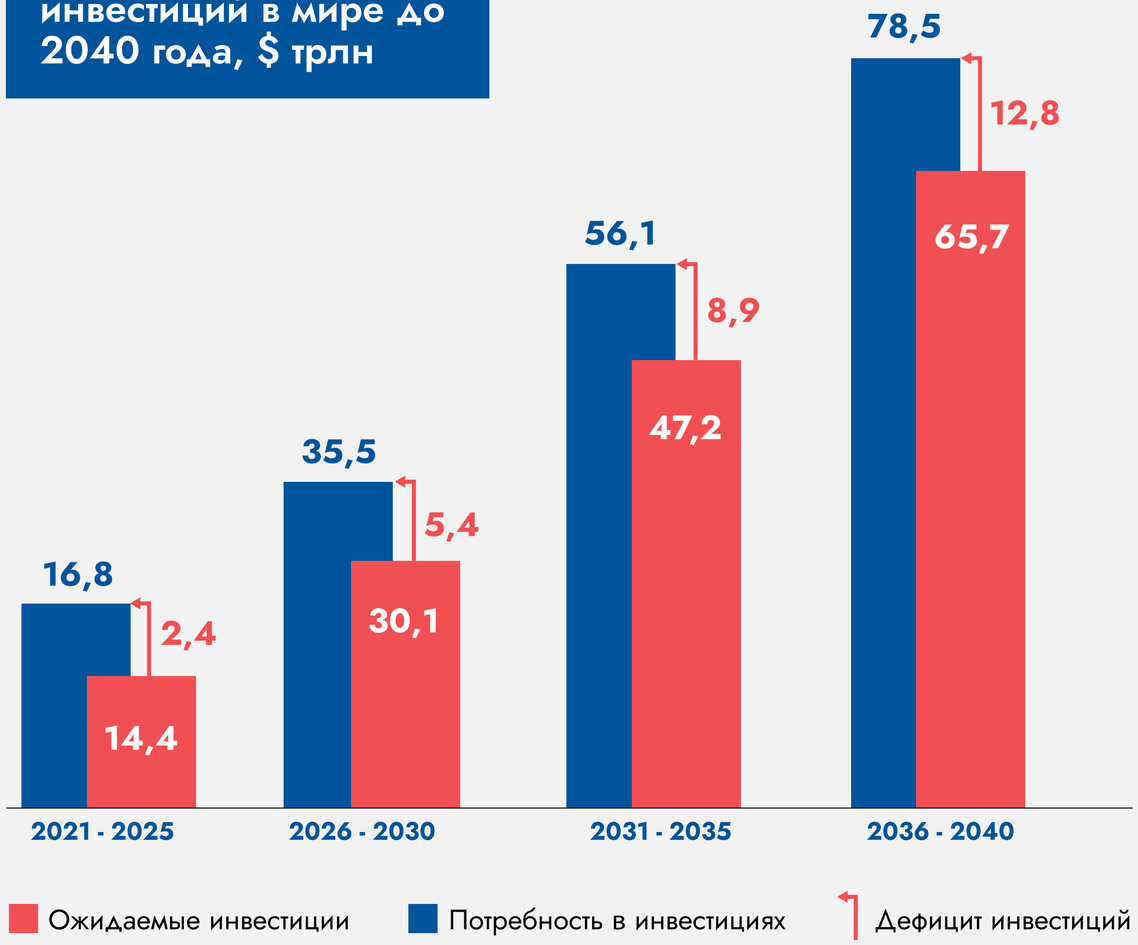
ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Инвестиции в инфраструктуру – приоритет в условиях глобальных вызовов

8 ноября 2023

Глобальные тренды

Динамика инфраструктурных инвестиций в мире до 2040 года, $ трлн



Источник: Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирный банк

Глобальные тренды ГЧП:

1. **GRID*** — минимизации воздействия на окружающую среду и повышения инклюзивности инфраструктуры, качество. Повышение качества инфраструктурных проектов, повышение устойчивости к внешним шокам, минимизации воздействия на окружающую среду и повышения инклюзивности инфраструктуры (GRID).
2. **Стандартизация процессов.** Формирование концепции создания единого процесса реализации проектов PPP.
3. **ГЧП выгоднее ГЗ.** Экономически выгоднее госзаказа, даже когда оно обходится дороже для бюджета, если качество проекта и его вклад в GRID может быть выше.
4. **Долгосрочное планирование.** Долгосрочное государственное планирование развития инфраструктуры с устойчивым портфелем проектов, который государство готово отдать в реализацию по модели ГЧП, и прозрачными конкурсными процедурами.
5. **Реформирование механизма ГЧП:**
   - Снижение бюджетных рисков.
   - Снижение рисков частного партнера.
   - Смена механизмов. Отказ от «платы за доступность» в пользу гибридных моделей.

*Green, Resilient, and Inclusive Development
**Regulatory Asset Base

Факторы, влияющие на инвестиционную политику в транспортном комплексе

3%

среднегодовой темп роста мировой экономики до 2035 г. по прогнозам ОЭСР.

130 трлн.долл

мировой ВВП к 2035.

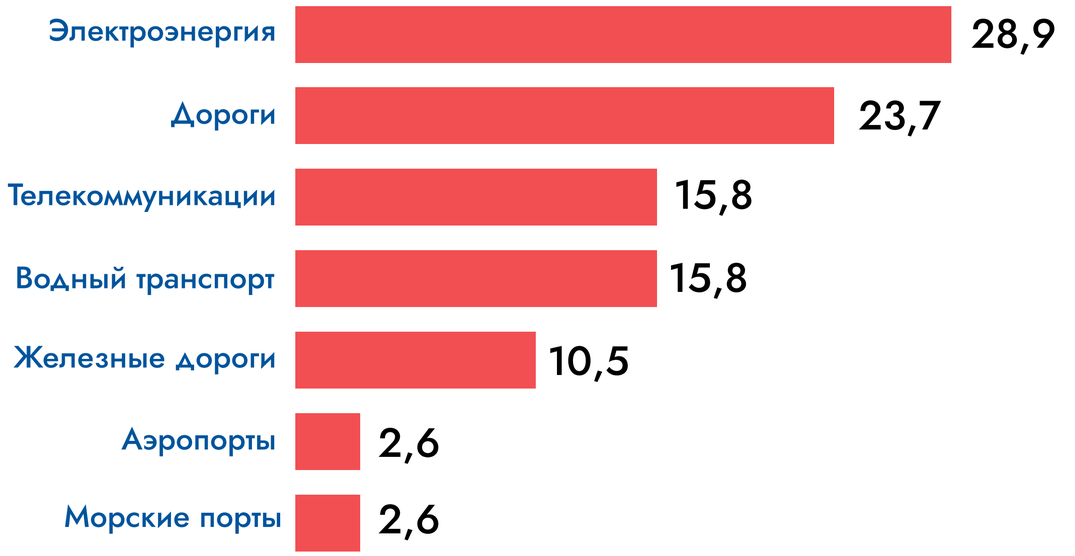
Ключевыми драйверами роста будут:

- прирост населения Земли до **до 8,5 млрд человек к 2030 году***
- урбанизация мирового населения: рост доли людей, живущих в городах, с сегодняшних 52% до **58 % к 2030г. и 70 % к 2050г.** (при этом для стран ОЭСР эти значения выше на 15-17%);
- опережающий рост доходов населения;
- развитие международной торговли и туризма.

*По данным прогноза ООН.

Источники: OECD — «Trends in Urbanization and Urban Policies in OECD Countries: What Lessons for China?»

Ожидаемая структура инвестиций & инфраструктуру по миру до 2030 г., %*



Минимальная **потребность в инфраструктурных инвестициях в мире,** по оценкам McKinsey Global Institute (MGI), составляет **66 трлн долл. на период 2017-2030 гг. (в среднем 3,7 трлн долл. в год).**

Источник: OECD Economic Policy Papers — “Looking to 2060: Long-term global growth prospects”

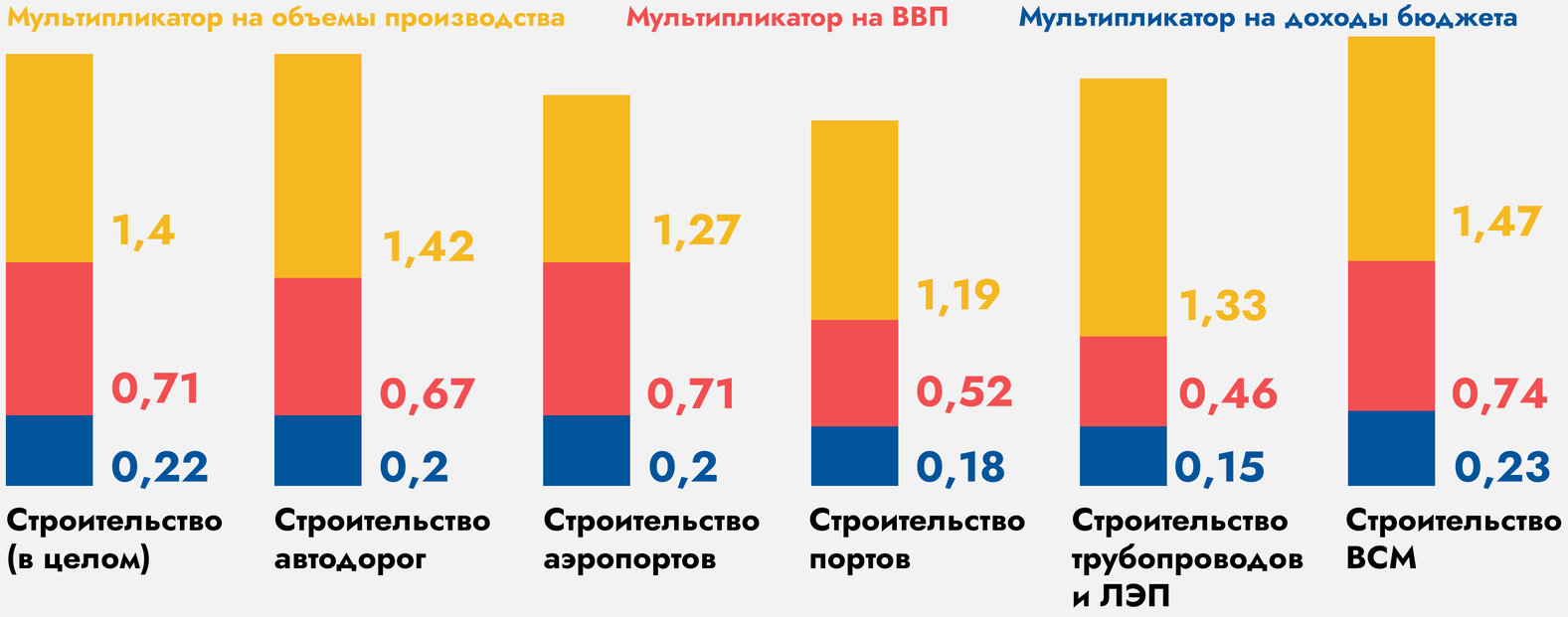
*MGI

Экономические эффекты инфраструктурных инвестиций

Россия: **1 рубль в инфраструктуру** = **2,5 рубля ВВП***

3 трлн рублей текущие проекты а/д строительства	=	**4,8 трлн. рублей** прирост ВВП	=	**640 млдр рублей** прирост бюджетных доходов

МУЛЬТИПЛИКАТОРЫ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ, значение мультипликатора, ИНП РАН



* в период строительства и первые 20 лет эксплуатации

В мире:

- **ОЭСР:** 1% ВПП — ▲ БР на инфраструктуру ежегодно → ▼ на 0,11-0,35% число безработных. По данным МВФ
- **1% ВПП** — БР на инфраструктуру → 3,4 млн новых рабочих мест в Индии, 1,5 млн мест — в США и 1,3 млн рабочих мест — в Бразилии. McKinsey
- **Африка:** при ≤0,5% ВВП инфраструктурного дефицита → ежегодный рост ВВП на 2,6%. По оценкам Всемирного банка
- **США:** ▲ на 1% бюджетных инвестиций в базовую инфраструктуру → ▲на 0,13-0,17% частных инвестиций в ВВП
- **Канада:** 1$ на инфраструктуру → на $ 2,46-$ 3,83 росту ВВП. Источники: IMF, McKinsey, The World Bank, P. Bom & J. Ligthart, PwC.

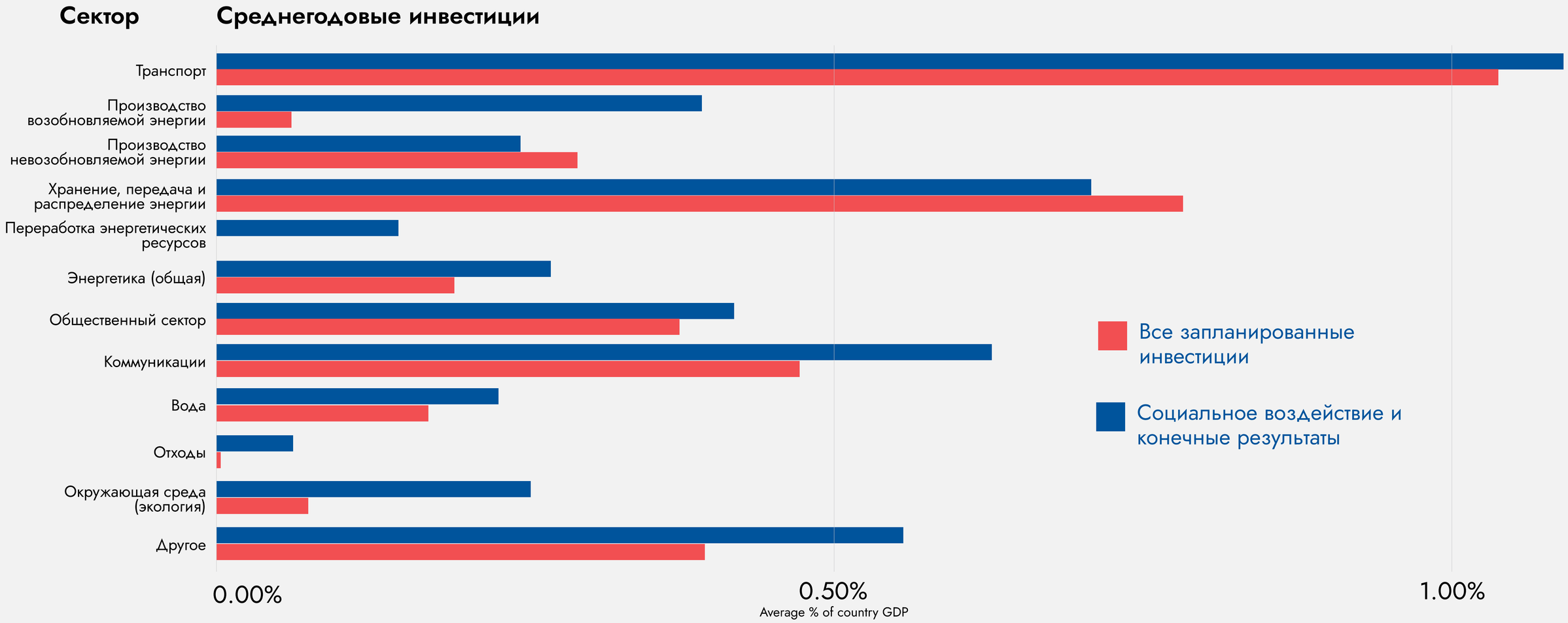
Мультипликативный эффект инфраструктурных проектов

ОБЩАЯ СХЕМА ВОЗНИКНОВЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ



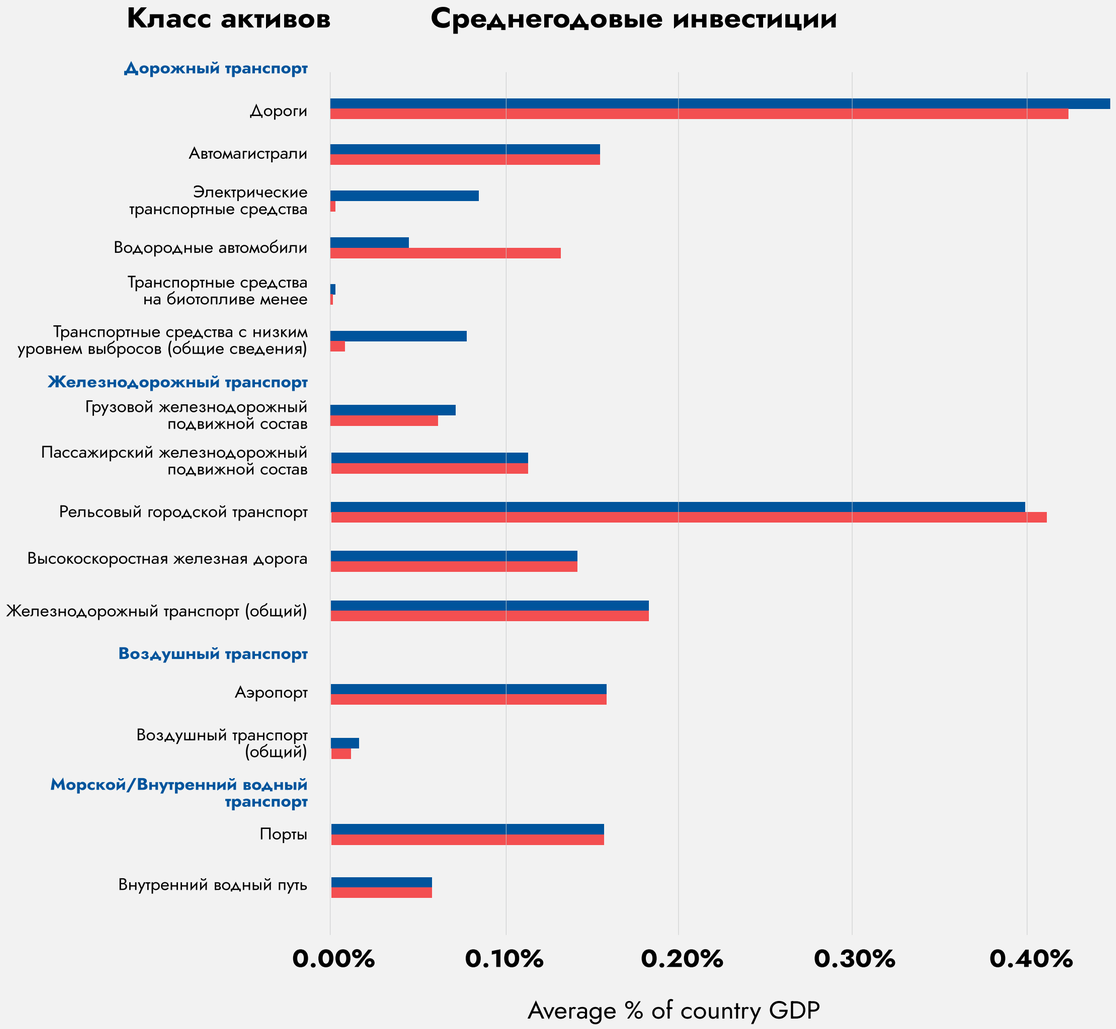
Источник: ЦЭИ

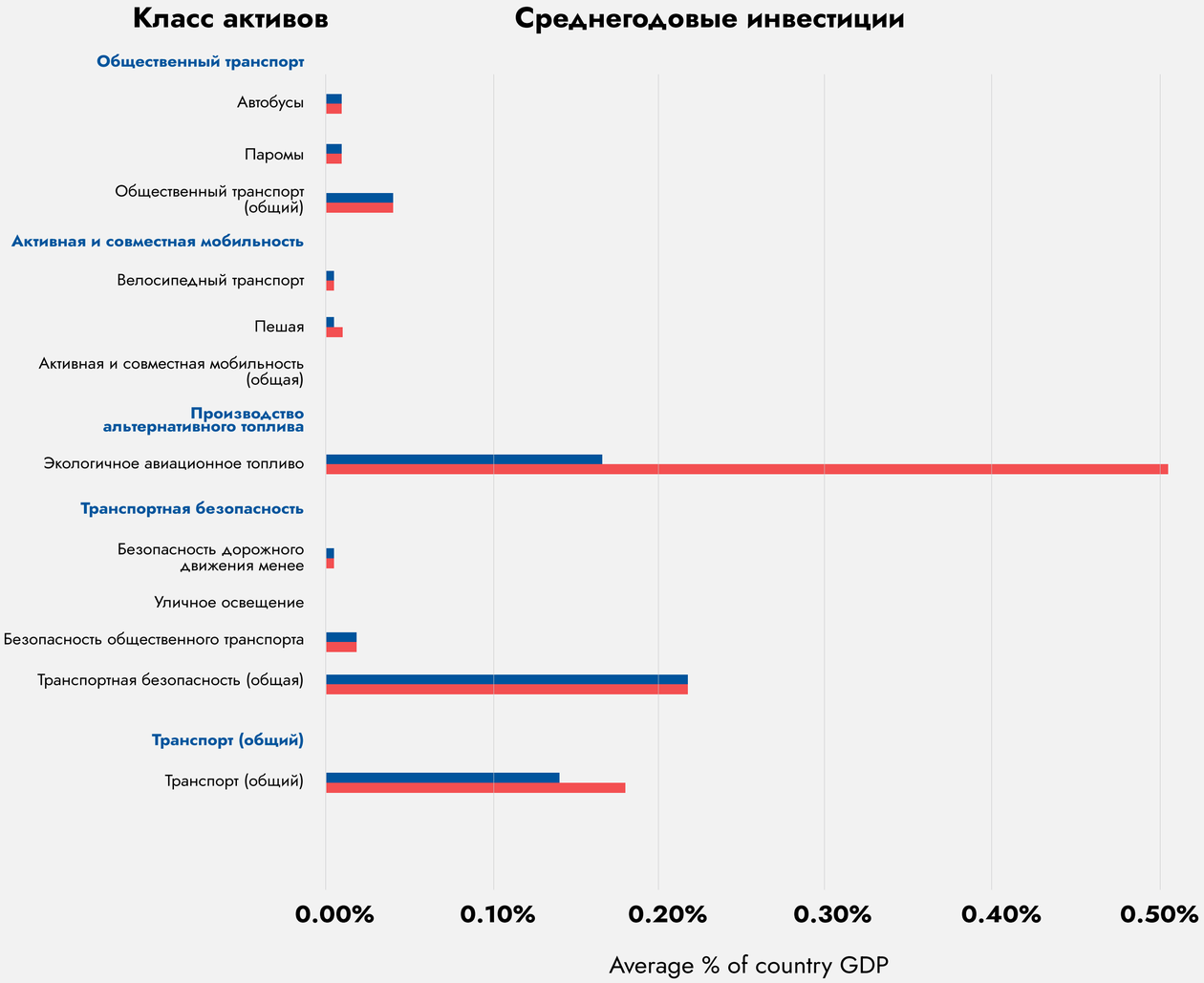
Инвестиции в инфраструктуру для достижения социальных эффектов и результатов — Россия



Инвестиции указаны в реальных долларах США за 2022 год. % ВВП страны было рассчитано с использованием значений ВВП за 2022 год.
Источник: https://infrastructure-transition.github.org/data/?_gl=1*ndvy8e*_gcl_au*MjA2MDU5ODgwNC4xNjk3Nzk2Mzc4*_ga*MTk5NDE1MDg2Ni4xNjk3Nzk2Mzc4*_ga_CDSSGHEPYJ*MTY5Nzc5NjM3Ny4xLjAuMTY5Nzc5NjM3Ny42MC4wLjA.

Инвестиции по видам активов — Россия





*Конечные результаты включают: расширение всеобщего доступа к инфраструктуре, повышение ценовой доступности инфраструктурных услуг, повышение уровня эксплуатации инфраструктуры.

Обзор рынка инфраструктуры — Россия

	ВВП на душу населения (долл. США)*	Население (млн человек)	Качество инфраструктуры	Инвестиции в инфраструктуру (% от ВВП)	Дефицит инфраструктуры (% от ВВП)
Россия	33 363	146,9	74	2,8[1]	1,5
ЕС	33 962	448,4	83,4	2,9	0,4
США	76 348	332,2	87,9	1,6	0,6

По уровню инфраструктурного развития Россия на 62 место, Колумбия — 59, Уругвай — 60, Мексика — 63 и Монголия — 64.[2]

Распределение инвестиций в российскую инфраструктуру по секторам[3]



Источник: Всемирная организация интеллектуальной собственности (WIPO)

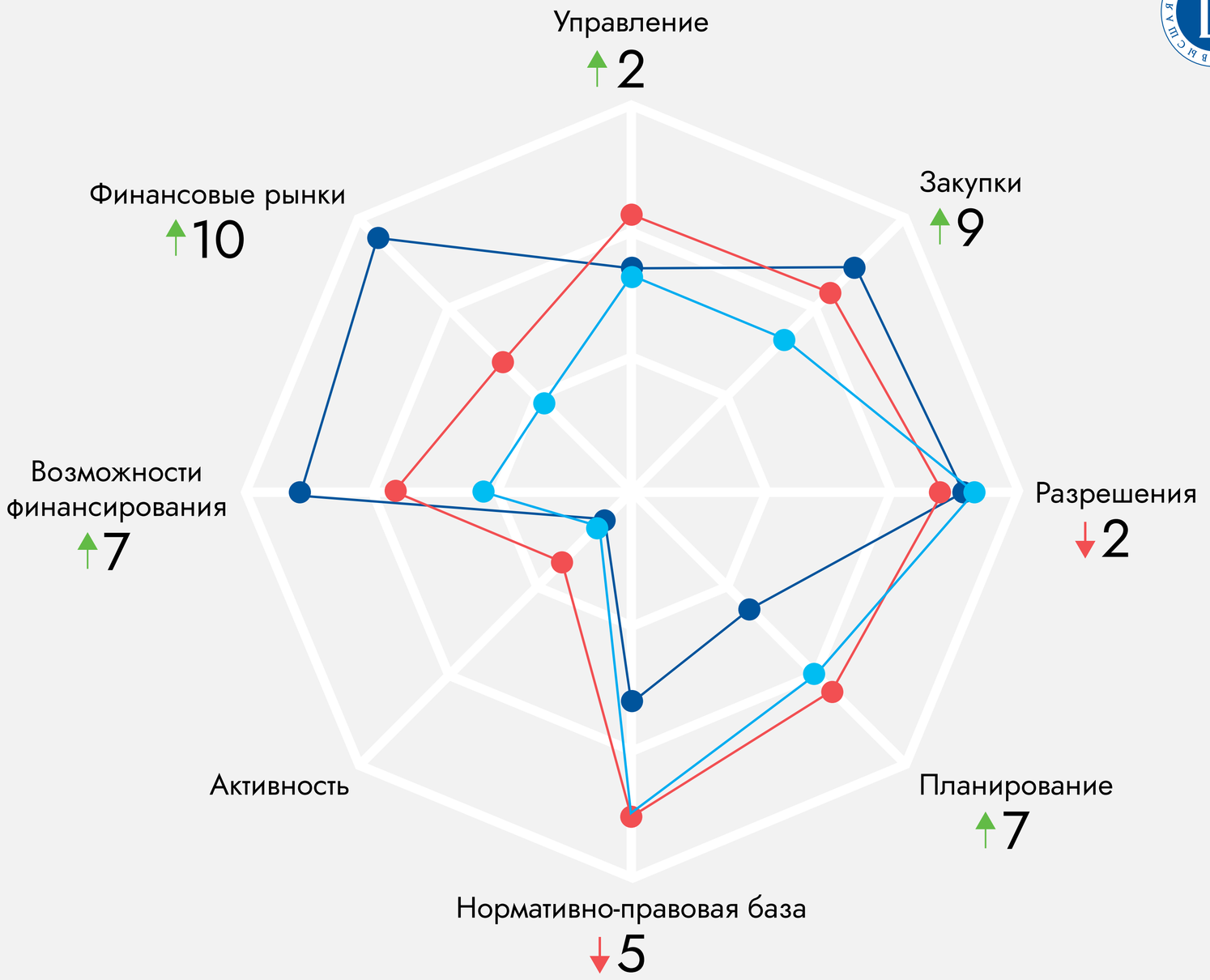
[1]По сравнению с данными Oxford Economics, российское исследование InfraONE Research утверждает, что инвестиции в инфраструктуру в 2019 году составили 4,5% ВВП. По сравнению с данными IJ Global, InfraONE Research утверждает, что частные инвестиции в инфраструктуру составили 37,5 миллиарда долларов в 2019 году (в среднем за 5 лет).

[2]Данные о ВВП на душу населения и численности населения по состоянию на 2022 год. Все остальные данные по состоянию на 2019 год (без учета выхода Великобритании из состава ЕС). Оценка качества инфраструктуры по шкале от 0 (худший показатель) до 100 (наилучший показатель).

[3]Итоги за 2021 год.

Обзор рынка инфраструктуры — Россия. Сравнение рейтинга драйверов

- Россия
- Европа
- США



Источник: https://infracompass.gihub.org/compare-countries/?country=RUS%2cEurope%2cUSA

Обзор показателей — Россия. Global Infrastructure Hub

Сильные стороны

ЗАТРАТЫ НА ОТКРЫТИЕ БИЗНЕСА

Стоимость открытия бизнеса в России составляет 0,9% дохода на душу населения, что значительно ниже среднего уровня дохода выше среднего (11%), что облегчает приход новых фирм.

РЕГИСТРАЦИЯ СОБСТВЕННОСТИ

В России регистрация собственности занимает 14 дней, что значительно ниже среднего показателя по странам с доходом выше среднего за 22 дня. Поскольку инфраструктурные проекты часто предполагают некоторую передачу прав собственности, эффективный процесс регистрации снижает стоимость проекта и риски.

ВАЛОВОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ДОЛГ

Валовой государственный долг России составляет всего 16% ВВП, что является вторым самым низким показателем среди стран, охваченных программой InfraCompass 2020. Пандемия COVID-19 может повлиять на это, но на данный момент правительство России находится в жесткой фискальной позиции для финансирования инфраструктуры.

Возможности для роста

ФИНАНСОВАЯ ГЛУБИНА

Показатель финансовой глубины России ниже среднего для стран с доходом выше среднего. Российский инфраструктурный рынок характеризуется небольшим количеством инвесторов в акционерный капитал и долгосрочных институциональных инвесторов, отсутствием вторичного рынка ценных бумаг и участием российских государственных пенсионных фондов только в долговом финансировании. Увеличение глубины финансового рынка может позволить России более эффективно удовлетворять потребности в капитале для будущих инфраструктурных проектов.

АНАЛИЗ РЫНКА И/ИЛИ ОЦЕНКА

В настоящее время в России отсутствует процесс оценки рынка инфраструктурных проектов, хотя там наращиваются усилия по содействию прозрачной коммуникации на инфраструктурном рынке посредством развития цифровых платформ, таких как ROSINFRA. Добавление процесса изучения рынка могло бы позволить правительству лучше определить, есть ли достаточный интерес со стороны инвесторов и кредиторов для предоставления коммерческого финансирования проектам.

ЦЕННОСТЬ ЗАКРЫТЫХ СДЕЛОК ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ С ИНОСТРАННЫМ КАПИТАЛОМ

Среди стран с доходом выше среднего Россия имеет показатель значительно ниже среднего, равный 32. Иностранные пенсионные фонды и институциональные инвесторы не представлены на российском инфраструктурном рынке. Низкая ценность может отражать ограниченный масштаб инвестиционных возможностей в инфраструктуру, доступных для иностранных инвесторов и может увеличить финансовые расходы как результат низкого уровня конкуренции.

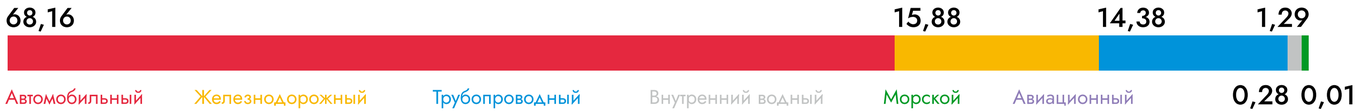
Транспортная инфраструктура России

ДОЛЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ*

Пассажирские



Грузовые



ЕЖЕГОДНО В РОССИИ ПЕРЕВОЗИТСЯ:

10 млдр. человек в общественном транспорте (8,3 автобусы, 0,83 троллейбусы, 1 трамваи)

3 млдр. – на метро

>1 млдр. – пригородные жд.

УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

811 авто
на 1000 человек в США

316 авто
на 1000 человек в Аргентине

625 авто
на 1000 человек в Италии

365 авто (512 к 2050)
на 1000 человек в России

ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

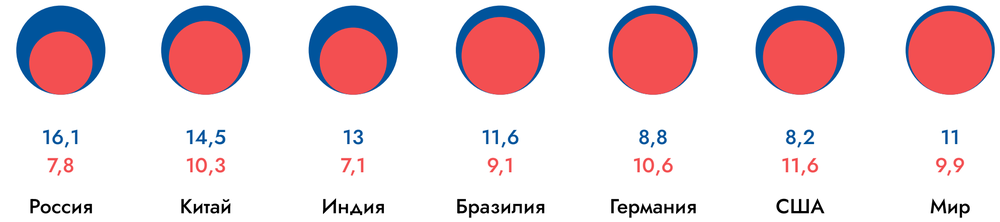
5639 млрд т/км
общий объем грузооборота транспортной системы России 2018 г.

8133 млн т
объем трутовых перевозок по территории России в 2018 г.

292 км
средняя дальность грузовой поездки в России

УРОВЕНЬ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИЗДЕРЖКЕК И ВЫРУЧКИ 3PL СЕКТОРА В ЭКОНОМИКЕ СТРАН В 2017 Г.

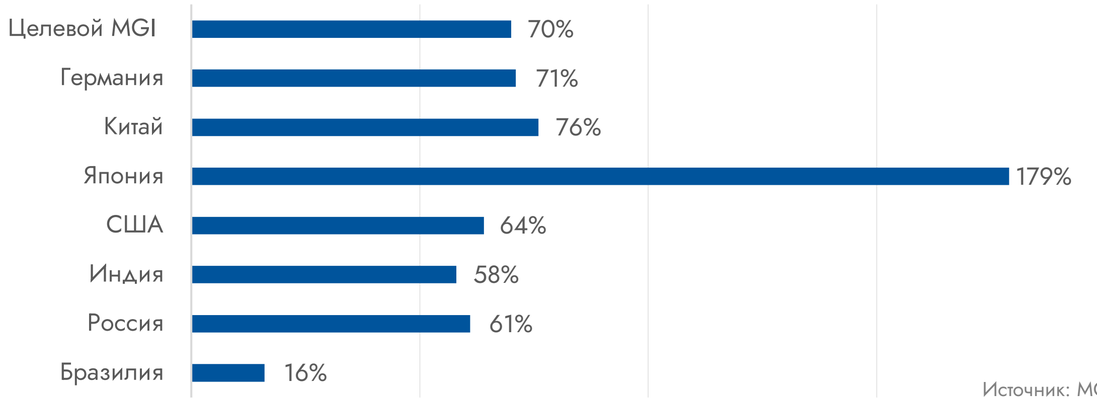
Доля от ВВП в %**



* %, расчеты ЦЭИ, данные РЖД и Росавиации
** Armstrong & Associates, Inc.

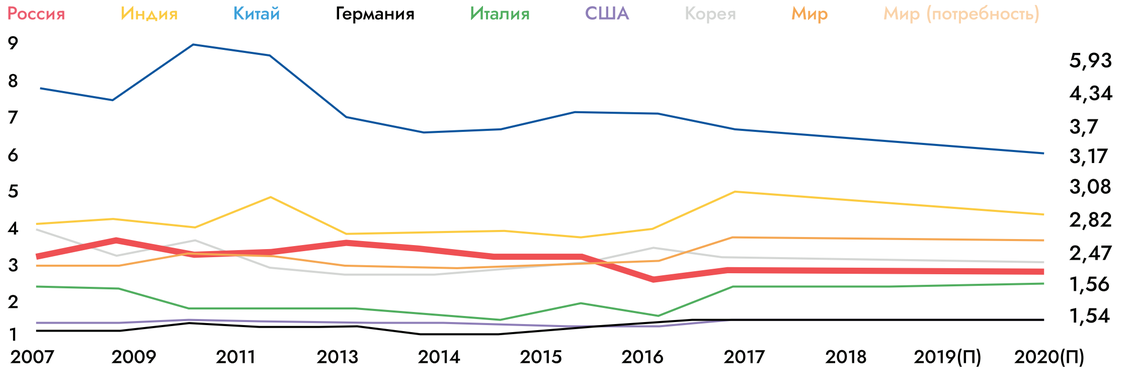
Доля инвестиций в инфраструктуру

Совокупная стоимость инфраструктурных активов



Источник: MGI

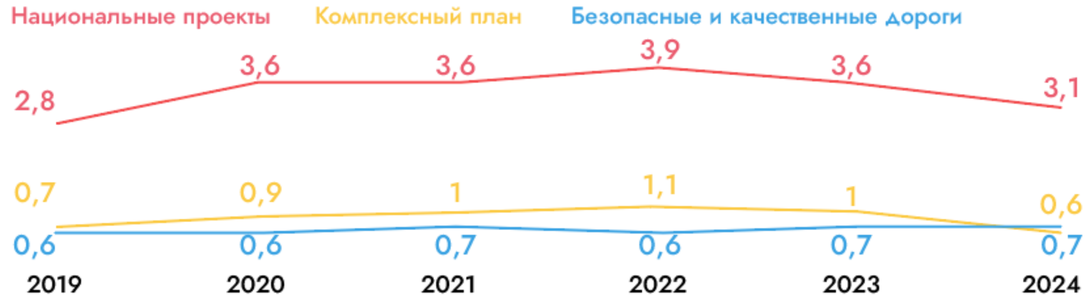
Доля инвестиций в инфраструктуру, % от ВВП



Источник: Global Infrastructure Outlook

Бюджетные расходы на национальные проекты

в % от ВВП Российской Федерации



, Министерство экономического развития Российской Федерации, Росстат, ЦЭИ

Структура эффектов по видам от реализации комплексного плана, %



Эффекты от экономики времени в пути
Эффекты от роста трансп. потоков по суще
Эффекты от роста трансп. потоков по воде
Эффекты от роста транспортной доступности до глобальных рынков
Агломерационный эффект
Эффект инвест. спроса

Источник: расчеты ЦЭИ

Рынок ГЧП в России

	Количество проектов	Общий объем инвестиций	Объем частных инвестиций
Проекты, запущенные за все годы	5027	5,2 трлн руб.	3,9 трлн руб.
Действующие соглашения о реализации ГЧП-проектов	3482	5 трлн руб	3,7 трлн руб
ГЧП-проекты, завершенные в связи с окончанием срока действия соглашений или по иным причинам	1545	0,15 трлн руб	0,13 трлн руб



Рынок ГЧП в России

Действующие соглашения о реализации ГЧП-проектов по основным инфраструктурным сферам

Здравоохранение

56 соглашений

183,6 млрд руб. Общий объем инвестий

133,3 млрд руб. Объем частных инвестиций

Спорт

93 соглашений

128,3 млрд руб. Общий объем инвестий

86,7 млрд руб. Объем частных инвестиций

Социальная защита

17 соглашений

3,7 млрд руб. Общий объем инвестиций

2,7 мрлн руб. Объем частных инвестиций

Благоустройство

58 соглашений

29,2 млрд руб. Общий объем инвестиций

26,5 мрлн руб. Объем частных инвестиций

ЖКХ и городская среда

2763 соглашение

1,1 трлн руб Общий объем инвестиций

0,9 трлн руб. Объем частных инвестиций

Промышленность

9 соглашений

203,3 млрд руб. Общий обьем инвестиций

202,7 млрд руб. Объем частных инвестиций

Транспорт (магистральный и городской)

105 соглашений

2,5 трлн руб. Общий объем инвестиций

1,6 трлн руб. Объем частных инвестиций

Иное

82 соглашений

81,4 млрд руб. Общий объем инвестиций

78,6 мрлн руб. Объем частных инвестиций

Культура, досуг и туризм

48 соглашений

38,9 млрд руб. Общий объем инвестиций

33,3 млрд руб. Объем частных инвестиций

Образование и наука

215 соглашений

543,9 млрд руб. Общий объем инвестиций

362,7 млрд руб. Объем частных инвестиций

Цифровая инфраструктура и связь

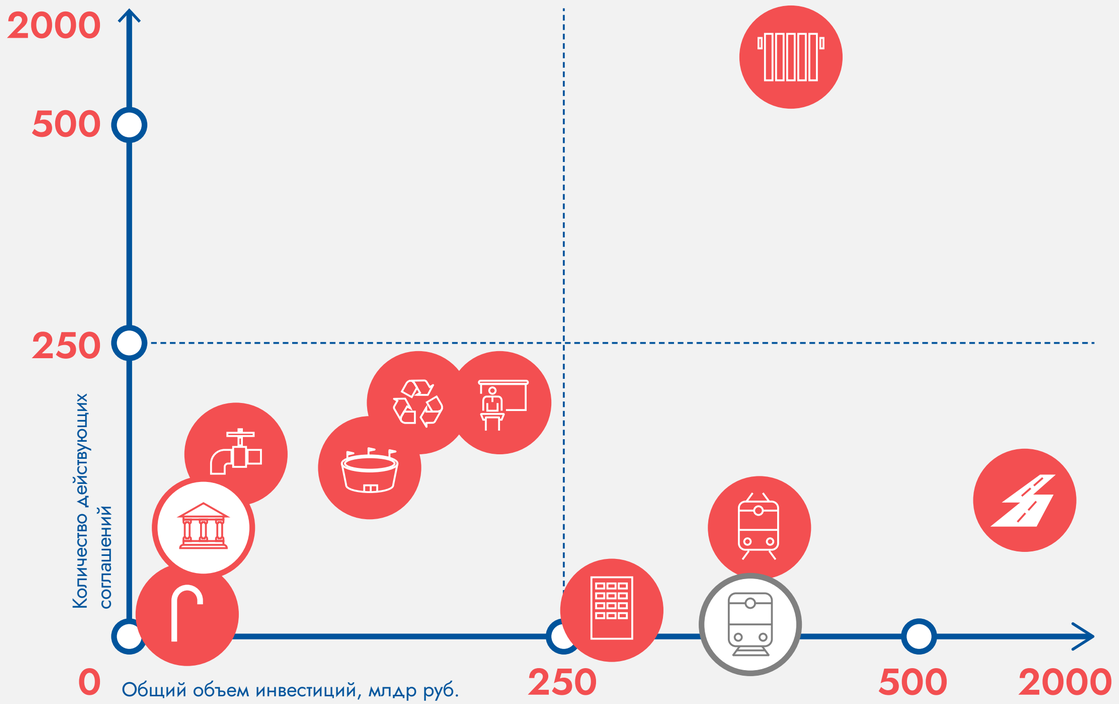
36 соглашений

275 млрд руб. Общий объем инвестиций

269,7 млрд руб. Объем частных инвестиций

Примечание: к иным сферам относится индустрия гостеприимства, объекты торговли, обслуживания и офисы, логистическая инфраструктура, сельское хозяйство, инфраструктура энергетики.

Инвестиции в инфраструктуру в России



Действующие программы федеральной поддержки

Рассматривается запуск федеральной программы поддержки

Отсутствует программа федеральной поддержки

Теплоснабжение и ГВС
1518 соглашений
на 350,9 млдр руб.

Водоснабжение и водоотведение 920 соглашений на 480,5 млдр руб.

Обращение с ТКО
124 соглашений
на 146,9 млдр руб.

Автодороги и искусственные сооружения 47 соглашений на 1,5 трлн руб.

Рельсовый общественный транспорт 16 соглашений на 334,1 млдр руб.

Железнодорожный транспорт 6 соглашений на 330,8 млдр руб.

Школьное образование
136 соглашений
на 221,2 млдр руб.

Кампусы и общежития
10 соглашений на
253,9 млдр руб.

Парки, общественные пространства 20 соглашений на 1,8 млдр руб.

Теплоснабжение, водоснабжение и водоотведение 88 соглашений на 18,5 млдр руб.

Массовый спорт
84 соглашения на
124,9 млдр руб.

Уход за пожилыми (гериатрия) 10 соглашений на 0,5 млдр руб.

Инвестиции в инфраструктуру в России

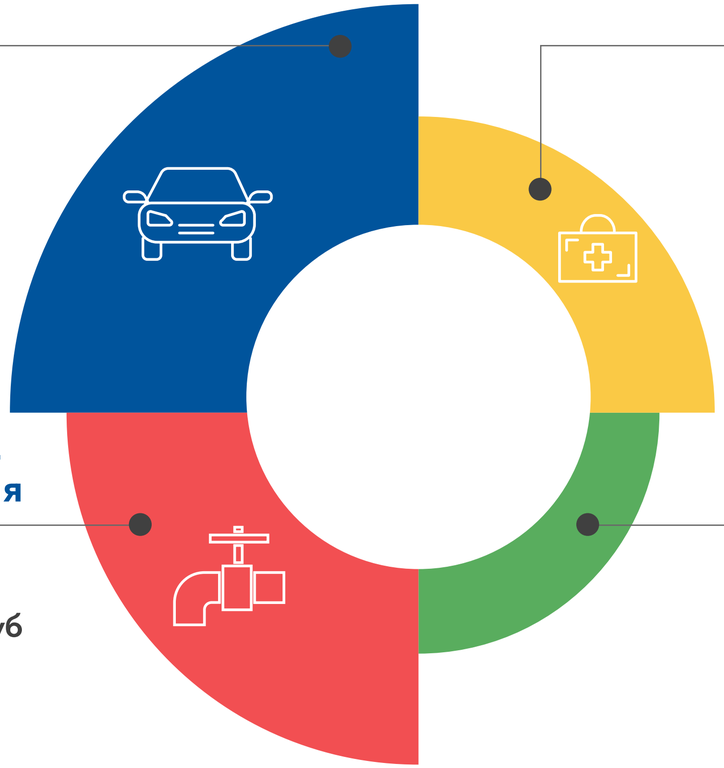
Реализуемые ГЧП-проекты по основным сферам инфраструктуры

Транспортная

- **160** проектов
- **3 106 млрд руб** общий объем инвестиций
- **1833,6 млрд руб** объем частных инвестиций

Социальная

- **652** проектов
- **592,3 млрд руб** общий объем инвестиций
- **434,2 млрд руб** объем частных инвестиций



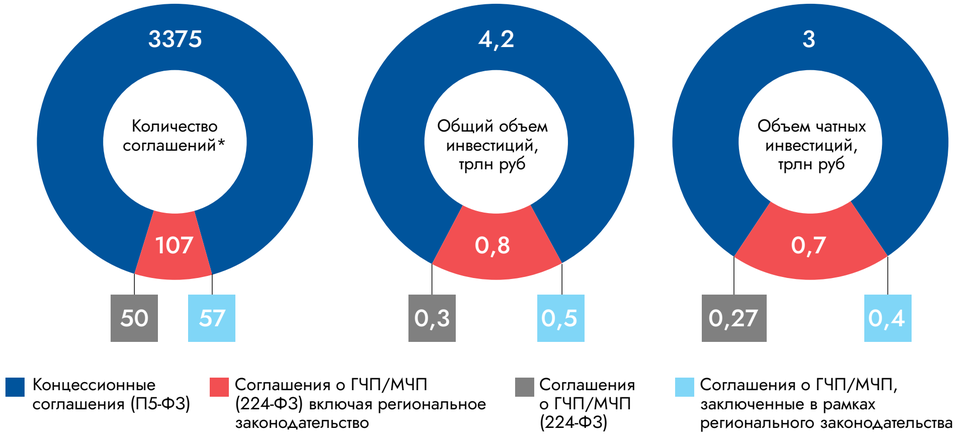
Коммунально-энергетическая

- **2720** проектов
- **1 050,9 млрд руб** общий объем инвестиций
- **985,2 млрд руб** объем частных инвестиций

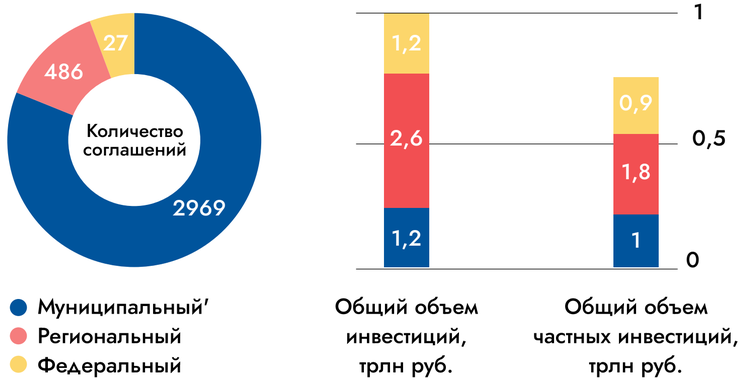
Иные сферы

- **192** проектов
- **661,7 млрд руб** общий объем инвестиций
- **653,3 млрд руб** объем частных инвестиций

Формы действующих соглашений



Действующие соглашения по уровням реализации



?

Источник: Национального Центра ГЧП на основе данных платформы «Росинфра»

Государственная поддержка.
Ключевые дорожные маршруты.



Стратегия развития инфраструктуры: дорожное строительство

13,6 трлн руб.
общий объем финансирования

>127 тыс. км
автомобильных дорог будет улучшено

6 тыс. км
строительство, модернизации и расширение, в том числе:

- Более 500 км – в рамках МТК «Север – Юг», включая строительство обходов городов Дербента, Хасавюрта, Махачкалы и Астрахани
- Более 1900 км – в рамках МТК «Россия»

Инструменты	Финансовая потребность
Утверждение обновленного пятилетнего плана дорожной деятельности на 2024 - 2028 годы	Не менее 1,1 трлн руб. ежегодно в 2027 - 2028 гг. (без учета акцизов)
Продление механизма казначейских кредитов на 2024 год	180 млрд руб. (возвратные)
Опережающее строительство инфраструктуры	57 млрд руб. дополнительно из ФБ в 2023 году Опережающее финансирование в размере не менее 150 млрд руб. ежегодно (возвратные)
Экспорт услуг по строительству и эксплуатации дорог, в том числе платных	Опережающее финансирование в размере 96 млрд руб.

Прогнозируемые результаты:

01 **5 тыс. км региональных дорог** отремонтировано

02 **Опережающее строительство федеральных и региональных объектов,** в том числе на маршруте Казань - Екатеринбург - Тюмень

03 **Более 1 тыс. км дорог построено и введено в эксплуатацию** раньше запланированного срока в период до 2028 года

04 **Бесшовный коридор от Балтики до Персидского залива** (включая обходы городов Астрахани, Хасавюрта, Дербента, Махачкалы)

Стратегия развития инфраструктуры: дорожное строительство. Оптимизация инвестиционно-строительного цикла

Сокращение избыточного регулирования:

до 2 трлн.руб

дополнительный поступления в строительную отрасль за счет сокращения сроков и увеличения оборачиваемости средство ежегодно.

Ресурсное обеспечение отрасли	Производительность труда
• Программы поддержки производителей Минпромторга России	• Развитие конкуренции в строительной отрасли
• Переход на ресурсно-индексный метод	• Повышение скорости внедрения инновационных технологий
• Технические регламенты ЕАЭС «О безопасности строительных материалов и изделий»	• Повышение эффективности организации труда
• Долгосрочные контракты	• Развитие кадрового потенциала
• Офсетные контракты	• Создание стимулов для подрядных организаций к повышению роизводительности труда
• Федеральный закон «О технологической политике» (обеспечение технологического суверенитета страны)	• Цифровизация производственных процессов

Стратегия развития инфраструктуры: экономические эффекты

Общий объем инвестиций в строительную отрасль —

>160 трлн рублей

до 2030 года, из которых бюджетное финансирование, ИБК и ФНБ — около

20%

59% или 36 млн семей улучшат свои условия в текущем десятилетии

в 1,5 раза улучшится качество городской среды

Более 30% населения проголосовало за проекты благоустройства своего города

для 30% населения улучшится качество жилищно-коммунальных услуг

25% или 1,1 млрд от общего объема жилищного фонда будет построено за десятилетие

до 33 м² на человека или более чем на 20% вырастет обеспеченность жильем за десятилетие

около 70% населения обеспечены качественными дорогами к 2030 году

вклад в ВВП

2023 г.	2030 г.
18,4 трлн руб. (12,8% от общего объема ВВП) (по сумме ОКВЭД)	29,3 трлн руб. (13,09% от общего объема ВВП)

выручка

2023 г.	2030 г.
44,8 трлн руб. (12,8% от общего объема выручки организаций) (по сумме ОКВЭД)	71,4 трлн руб. (13,09% от общего объема выручки организаций) (по сумме ОКВЭД)

налоги

2023 г.	2030 г.
4,4 трлн руб. (12,9% от общего объема налогов) (по сумме ОКВЭД)	7 трлн руб. (13,17% от общего объема налогов) (по сумме ОКВЭД)

занято в строительной отрасли и жкх

2023 г.	2030 г.
10,9 млн человек (15,1% от общего объема занятых в стране)	11,7 млн человек (15,90% от общего объема занятых в стране)

Механизмы внебюджетного финансирования

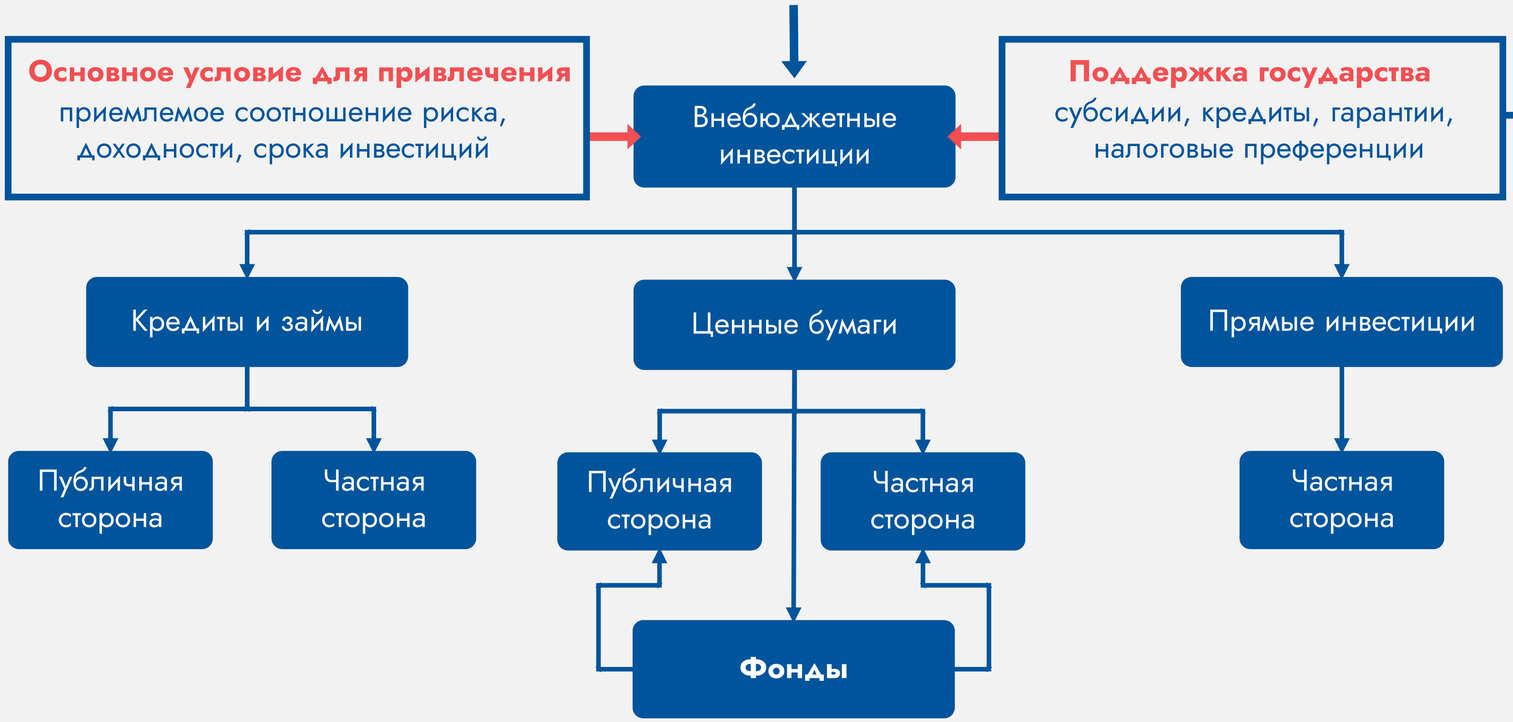
Как привлечь инвестиции?

Барьеры:

Геополитика (внешние рынки закрыты), высокая ставка, инфляция, ослабление рубля

Основное условие для привлечения
приемлемое соотношение риска, доходности, срока инвестиций

Поддержка государства
субсидии, кредиты, гарантии, налоговые преференции



Зеленые облигации

- **70 млрд рублей** Выпуск «зеленых» облигаций
- **86 млрд рублей** объем заявок
- **7,52%** годовых Доходность к погашению
- **400** электробусов
- **18 станций** Большой кольцевой линии метро
- **43,8 км** Большой кольцевой линии метро

«Зеленые» облигации в мире:

Париж, Ванкувер, Стокгольм, Женева, Осло.

Источник: https://economy.mos.ru/projects/zelenye-obligacii-goroda-moskvy

Казначейские кредиты

- **400 объектов**,
- **180 млрд рублей** - общий объём поддержки (одобрено 20,6 млрд рублей).
- **392 объекта** введено до конца I квартала 2024 года.

На проектирование, строительство, реконструкцию и капитальный ремонт дорожно-транспортных объектов.

Механизмы внебюджетного финансирования

Основные инвесторы в инфраструктуру	Инструменты для инвестирования в проекты		
	Кредиты и займы сторонам ГЧП	**Облигации сторон ГЧП**	**Вхождение в капитал частной стороны ГЧП (equity)**
Кредитные организации	Субсидирование кредитной ставки. Гарантированный денежный поток (Cash Flow) для возможности секьюритизации	Рейтинг не ниже категории «А», вхождение в Ломбардный список, приемлемая доходность, ликвидность актива.	Доля не выше 40%. Гарантированный денежный поток (Cash Flow) для возможности выхода из актива
ФНБ	-	Распоряжение Правительства РФ	Распоряжение Правительства РФ
Негосударственные пенсионные фонды	-	Изменения в Положении Банка России от 01.03.2017 N 580-П для расширения доли в портфеле, приемлемая доходность, ликвидность актива.	-
Страховые компании	-	Рейтинг не ниже категории «А», приемлемая доходность, ликвидность актива.	-
Физические лица — квалифицированные инвесторы	-	Рейтинг не ниже категории «А», приемлемая доходность, ликвидность актива.	-
Специализированный Институт развития	Распоряжение Правительства РФ. Гарантированный денежный поток (Cash Flow) для возможности секьюритизации займов	Рейтинг не ниже категории «А», приемлемая доходность, ликвидность актива. Распоряжение Правительства РФ	Доля не выше 40%. Распоряжение Правительства РФ. Гарантированный денежный поток (Cash Flow) для возможности выхода из актива

Механизмы внебюджетного финансирования

Облигации – какие типы бывают?

Вид облигации / особенность	Кто эмитент	Адресность	Налоговый режим
ОФЗ	Минфин России	✗	**15%** Невозможно сделать льготный режим
Корпоративные облигации	Стороны ГЧП	✗	**15%** Невозможно сделать льготный режим для отдельных выпусков
Концессионные облигации	Частная сторона ГЧП	✓	**15%** Невозможно сделать льготный режим для отдельных выпусков
Инфраструктурные облигации	Стороны ГЧП	✓	**15%** Возможно при условии указания категории эмитента

[1] Облигации, для финансирования бюджетного дефицита (6 различных видов)

[2] Облигации, выпускаемые сторонами (публичная или частная) проекта ГЧП. Примеры: облигации СФО, СОПФ, включая «СОПФ Фабрики проектного финансирования» и «СОПФ ДОМ.РФ».

[3] Облигации, выпускаемые концессионером концессионного соглашения. Концессионная облигация является проектной облигацией

[4] Только облигации, соответствующие требованиям Положения Банка России от 19.12.2019 706-П

Инфраструктурные облигации – кто может быть эмитентом?

Эмитент / особенность	Сторона ГЧП	Инфраструктурные (адресные) облигации	Возможность налоговых преференции у облигаций (опция)	Содействие в реализации госполитики для создания общественной инфраструктуры
МИНФИН	✗	✗	Нет	Может, но не эффективно (много иных задач)
ГК «АВТОДОР»	✓	✓	Только для инфраструктурных	Может, но только в части развития платных автодорог (ограниченная функциональность)
АО «ДОМ.РФ»	✓	✓	Только для инфраструктурных	Может, но только в части развития жилищной сферы (ограниченная функциональность)
ГК «ВЭБ.РФ»	✓	✓	Только для инфраструктурных	Может, но не эффективно (много иных задач)
Специализи-рованный Институт развития	✓	✓	Только для инфраструктурных	Может

Альтернативные источники финансирования

170 трлн рублей —
вся сумма сбережений государства, бизнеса и граждан в рублях и иностранной валюте на счетах в стране и за рубежом.

Источник: ТПП РФ. Ежедневная деловая газета РБК, 06.09.2023
https://www.rbc.ru/neweconomy/news/64f73e0e9a79470b0dfb584f

Барьеры привлечения длинных денег:

- Санкции
- Снижение доходов
- Слабое присутствие национальных институциональных инвесторов и инвестиционных фондов
- Ограничения участия банков
- Нет крупных инициатив (от 3-10 млдр.руб)
- Реестр проектов

Оценка доступного для финансирования капитала

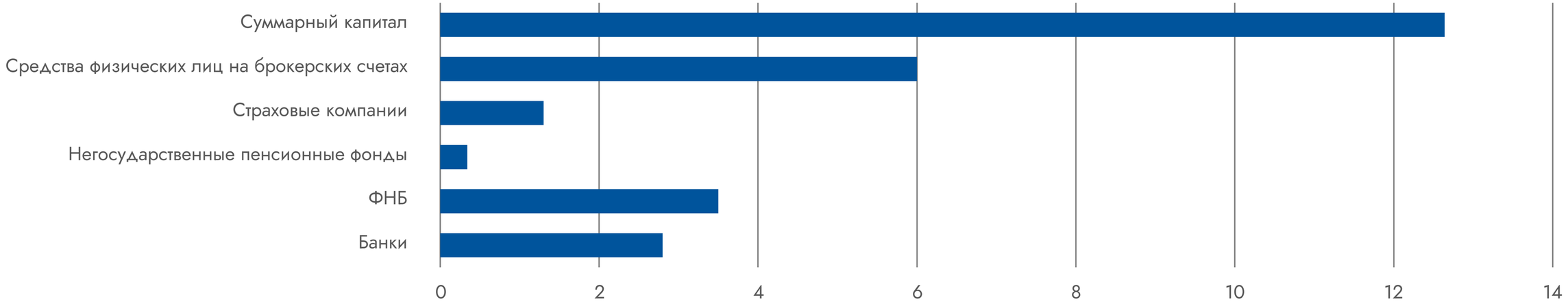
13 трлн рублей —
потенциал инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Инвесторы: кредитные организации, НПФ, страховые компании, ФНБ, профессиональные участники фондового рынка.

Анализ распределение по источникам потенциально доступного капитала для инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры

Основные источники капитала для инвестиций в инфраструктуру

Средства, потенциально* доступные для инвестиций в инфраструктуру (трлн рублей)



*Не имеют правовых ограничений для вложений в инфраструктуру

Альтернативные источники финансирования. Банки. НПФ. Страховые компании. ФЛ

Банки:

59,1 трлн рублей* — совокупный корпоративный кредитный портфель российских банков составил,

11,3 трлн рублей — вложения в ОФЗ[1]

2,8 трлн рублей — оценка возможность финансирования транспортных инфраструктурных проектов за счет средств банков[2].

*по итогам 2022 года

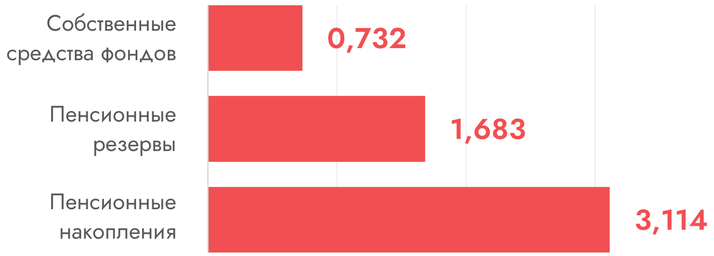
Источники:

[1]«Банковский сектор». Аналитический обзор Банка России, 2023

[2]Отчет InfraOne «Сколько средств доступно для инфраструктуры в 2022-2023 годах?». 01.02.2022

НПФ:

Суммарная стоимость имущества негосударственных пенсионных фондов по итогу 2022 года оценивается в 5,529 трлн рублей, в том числе:



0,34 трлн. руб — потенциально доступного капитала для инвестиций в проекты транспортной инфраструктуры

2,9 трлн. руб — 95% всех накоплений — под контролем у 6 НПФ

Страховые компании:



Физические лица

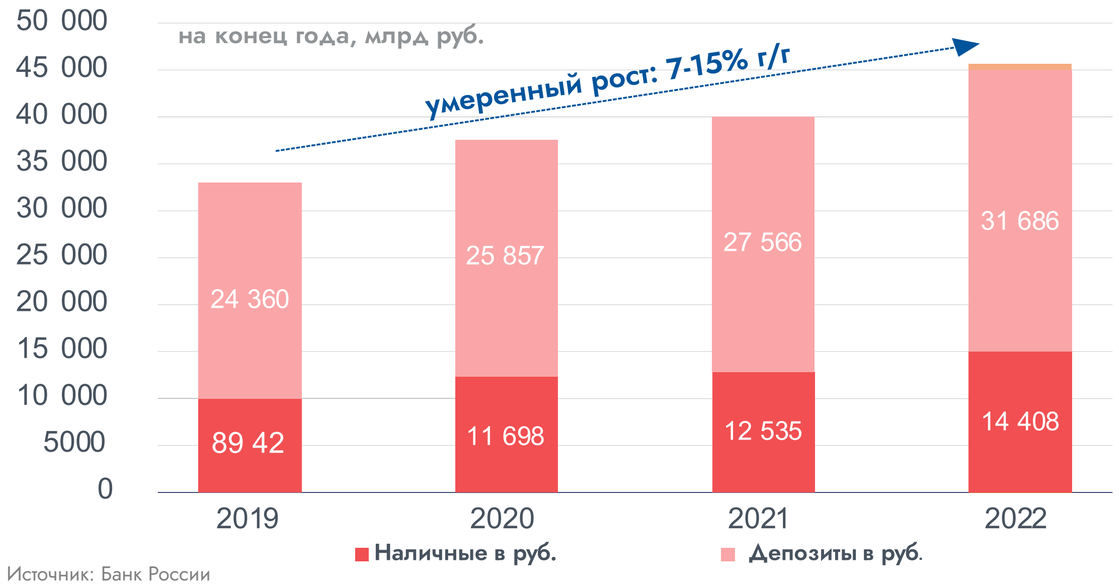
6 трлн рублей объем активов физических лиц — резидентов в брокерской отрасли.

Деньги есть. Вопрос — в ставке

Депозиты (размещения) банков в ЦБ РФ



Сбережения населения в рублях



Источник: Банк России

ДЕПОЗИТЫ БАНКОВ
4,3 трлн руб.
в среднем за янв.-фев. 2023 г.

СТРУКТУРНЫЙ ПРОФИЦИТ*
2,8 трлн руб.
в январе 2023 г.

НАЛИЧНЫЕ (РУБ.)
14,4 трлн руб.
на 01.12.2022.

ДЕПОЗИТЫ (РУБ.)
31,7 трлн руб.
на 01.12.2022.

*структурный профицит ликвидности - сумма размещений на депозитах в Банке России за вычетом кредитов, привлеченных кредитными организациями в Банке России

Текущая ставка ОФЗ 9,93%

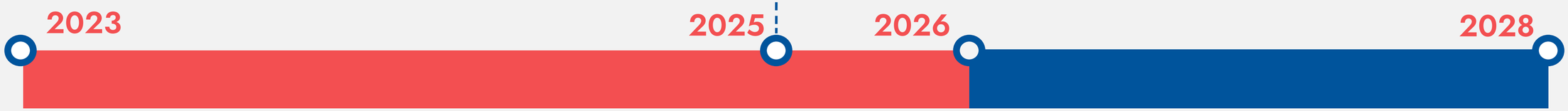
Опережающее финансирование на примере М-3

Параметры проекта:

Протяженность	58,8 км
Предусмотрено ФБ в пятилетнем плане	55 млрд рублей
Срок в Пятилетнем плане	2025-2028 гг.
Объем тарифной выручки	260,8 млрд руб
Расходы на содержание	124,6 млрд руб
Прогноз трафика 2027 г - 2035	22-24,5 тыс авто/сутки

КАК В ПЯТИЛЕТНЕМ ПЛАНЕ

- капитальные затраты **77,5 млрд рублей**
- ввод **2028 год**
- дополнительная потребность ФБ **22,5 млрд рублей**
- упущенные доходы **5,5 млрд рублей**



ОПЕРЕЖАЮЩЕЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

Капитальныезатраты **69,5 млрд рублей**
снижены на 8 млрд рублей

Ввод 2026 год, на 2 года раньше Пятилетнего плана

При реализации за внебюджет (концессия) нагрузка на ФБ самая низкая

Прирост ВВП
150,7 млрд рублей

Прирост бюджетных доходов **19,8 млрд рублей**

Социально-экономические эффекты от строительства и эксплуатации скоростных дорог

1 руб.
в строительство скоростных автодорог

→ **до 2,5 руб.**
прироста ВВП*

→ **до 0,4 руб.**
бюджетного эффекта*

* период строительства и первые 20 лет эксплуатации в ценах 2022 г.

Перечень пилотных проектов:

2,8 трлн руб.
стоимость проектов (в ценах 2022 г.)

- Южный кластер
- Обход Орехово - Зуево
- КАД - 2
- М-1 км 66 - км 84
- ЮЗХ
- М-3 км 65 - км 124
- ТР Пулково

→ **4,6 трлн руб.**
прироста ВВП

→ **0,6 трлн руб.**
бюджетного эффекта

Итого:
5,2 трлн руб

Количественные эффекты от реализации Проектов

Протяженность	Регионы	Население	Грузопоток портов зоны тяготения (несырьевые грузы)
1 557,4 км	11	43,4 млн чел.	248,2 млн тонн.

Механизмы реализации проектов с привлечением внебюджетных источников

Схема контракта	Риск возврата	Сроки привлечения ВНБ в проект	Ограничение по объему ВНБ	Обслуживание долга на этапе стройки
Концессия	Суверенный	9 месяцев	Отсутствует (50% и выше)	нет
ДИС	Риск на ГК	6 месяцев	10 - 15 %	нет
Договор подряда за внебюджет	Риск на ГК	4 месяца	Объем ограничен долговой нагрузкой ГК Автодор	требуется

Приоритетный механизм опережающего финансирования проектов для банков – заключение концессионного соглашения, которое предусматривает наличие гарантий Российской Федерации по обязательствам по возврату заемного финансирования

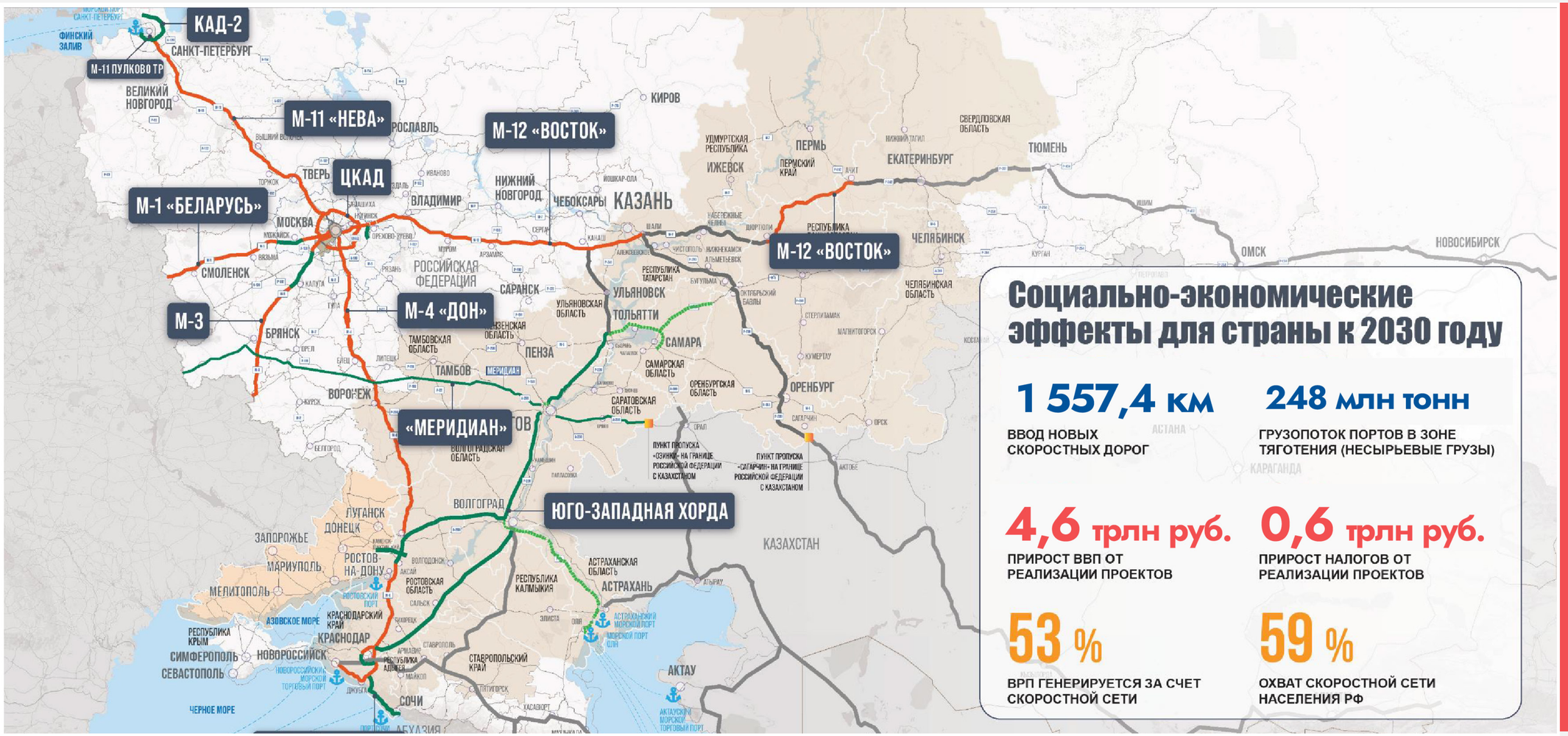
Субсидирование процентной ставки

ЭФФЕКТ
- Снижение размера капгранта, увеличение доли внебюджетных инвестиций
- Одновременный запуск сразу нескольких проектов за счет перераспределения капгранта
- Увеличение количества ввода километров дорог

СУЩЕСТВУЮЩИЕ МЕХАНИЗМЫ
- Программа инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ
- Фабрика проектного финансирования
- Прямая субсидия в адрес ГК Автодор

ОГРАНИЧЕНИЯ
- Отсутствие механизма субсидирования ставки для банков по проектам развития сети автомобильных дорог

Перспективная сеть автомобильных дорог ГК «Автодор»



Социально-экономические эффекты для страны к 2030 году

1 557,4 км
ВВОД НОВЫХ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ

248 млн тонн
ГРУЗОПОТОК ПОРТОВ В ЗОНЕ ТЯГОТЕНИЯ (НЕСЫРЬЕВЫЕ ГРУЗЫ)

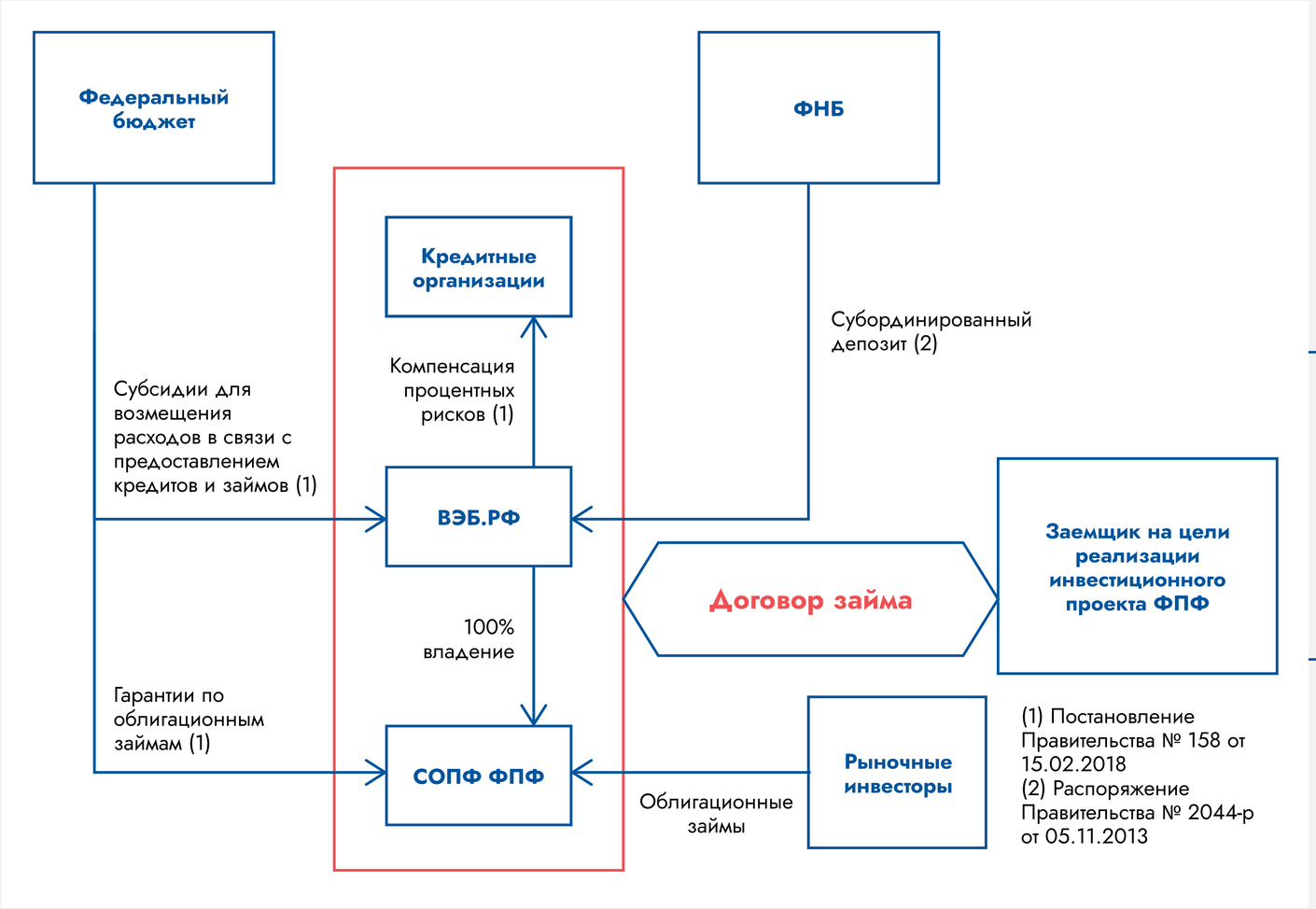
4,6 трлн руб.
ПРИРОСТ ВВП ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ

0,6 трлн руб.
ПРИРОСТ НАЛОГОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ

53 %
ВРП ГЕНЕРИРУЕТСЯ ЗА СЧЕТ СКОРОСТНОЙ СЕТИ

59 %
ОХВАТ СКОРОСТНОЙ СЕТИ НАСЕЛЕНИЯ РФ

Комплексные механизмы государственной поддержки



Фабрика проектного финансирования

26 проектов общей стоимостью

1,9 трлн рублей

Проекты от

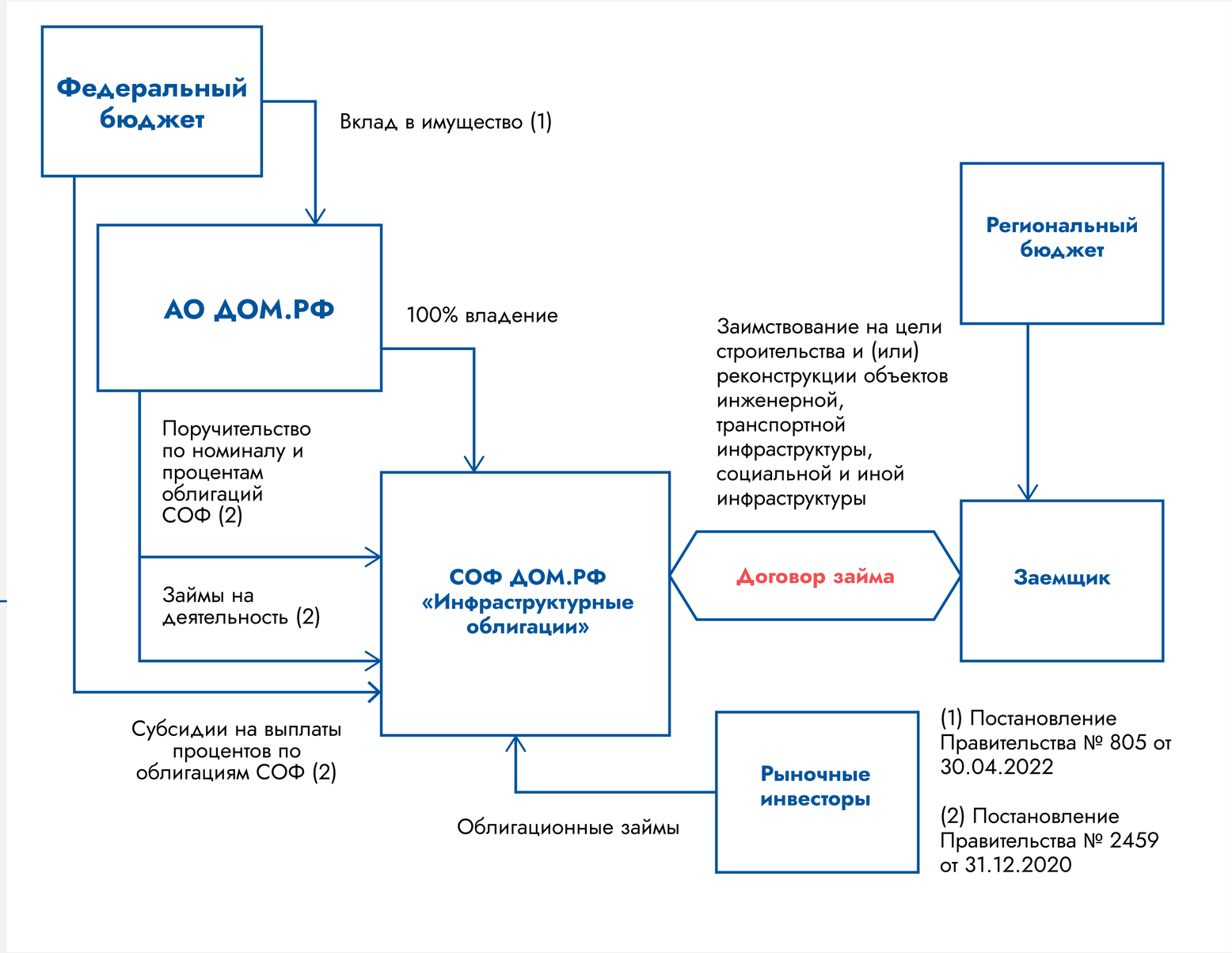
3 млдр. рублей

Комплексные механизмы государственной поддержки

Механизм «СОПФ ДОМ.РФ»

33 проектов с суммой займов более

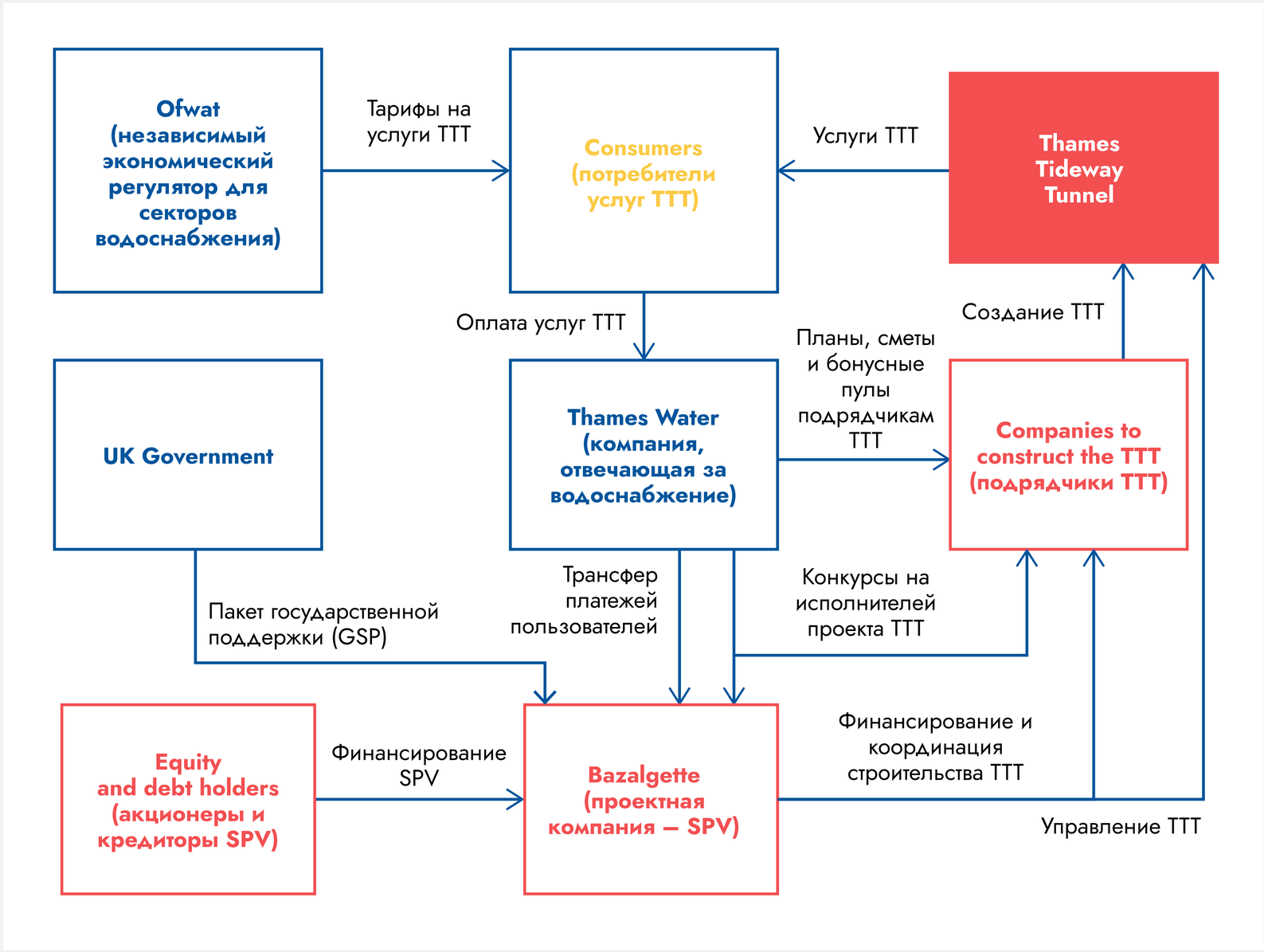
106 млрд рублей



Комплексные механизмы государственной поддержки. Международный опыт

Гибридная модель государственно-частного сотрудничества для создания туннеля в Лондоне — **Thames Tideway Tunnel**

Инвестиции 4,2 млрд. фунтов стерлингов, которые в конечном итоге будут оплачены потребителями коммунальных услуг за счет дополнительных сборов (тарифа) 20-25 фунтов стерлингов в год с домохозяйства.



Возможности применения международного опыта

	Тенденции в PPP	Соответствие российской практики ГЧП тенденциям в PPP	Возможность для заимствования современных тенденций PPP в России
1	**Совершенствование правовой основы PPP путем:** · поддержания согласованности норм PPP с актами инвестиционного и бюджетного законодательства; · стандартизации процедур и документации, связанных с планированием и реализацией проектов PPP; · установления требования по обоснованности выбора механизма PPP по сравнению с государственным заказом на соответствующем уровне исполнительной власти при условии публичности	**Соответствие не прослеживается** В России совершенствование правовой основы ГЧП идет с большими трудностями. **Пример 1.** В 2020 году Минэкономразвития РФ был подготовлен законопроект в целях совершенствования механизмов государственно-частного партнерства — до настоящего времени закон не принят. **Пример 2.** Принятый в 2020 г. комплекс законов о СЗПК создал существенные проблемы для концессионных проектов, которые были в 2021 г. сняты за счет дополнительной редакции уже принятых законов о СЗПК	Заимствование возможно
2	Отказ от PPP по механизму Private Finance Initiative (PFI) с финансированием по схеме *«платежа за доступность» в целях недопущения* «фискальных иллюзий» и долгосрочного фискального риска для бюджета государства (региона, муниципалитета)	**Соответствие не прослеживается** В России большая часть проектов ГЧП строится по схеме *«платежа за доступность»,* перекладывающей бремя текущих государственных расходов на бюджеты будущих лет. **Пример.** Финансовые обязательства публичной стороны по ГЧП строительства автомобильной дороги М-4 «Дон» (обход с. Лосево и г. Павловск) превышают финансирование частной стороны в 2,5 раза	**Заимствование в виде полного отказа от ГЧП по схеме *«платежа за доступность»* невозможно**
3	Отказ от PPP, заключаемых по инициативе частной стороны (Unsolicited proposal –USP), как создающих значительные дополнительные организационные сложности и финансовые риски для государства	**Соответствие не прослеживается** В России на ГЧП, заключенные по частной инициативе, приходится 33 % от общего количества и 40 % от общего объема инвестиций по ГЧП. При этом многие зависшие с выполнением масштабные проекты ГЧП заключались именно по схеме ЧКИ	**Заимствование в виде отказа от ЧКИ невозможно**
4	**Обеспечение предоставления финансовой (бюджетной) отчетности по планируемым и реализуемым проектам PPP** на государственных информационных ресурсах	**Соответствие не прослеживается** В России отчетность по проектам ГЧП публикуется частными консультационными компаниями на своих сайтах без гарантий достоверности	**Заимствование возможно**
5	**Использование новых моделей PPP:** · модели Regulatory asset base (RAB) в качестве альтернативного варианта ГЧП для реализации инфраструктурных проектах в различных отраслях; · использование гибридной модели ГЧП и RAB для реализации инфраструктурных проектов в различных отраслях	**Соответствие частично прослеживается** В России модель *регулируемой базы инвестированного капитала* (RAB) применяется в электроэнергетике, теплоснабжении и водоотведении для определения экономически обоснованных затрат и необходимого размера валовой выручки. Непосредственно как альтернатива ГЧП модель RAB не используется	**Заимствование возможно**

Выводы:

01

Мультипликативный эффект и экономически рост от реализации инфраструктурных проектов.

02

Дефицит инвестиций в инфраструктуру.

03

Глобальные тренды:

- качество и инклюзивность инфраструктуры,
- гибкость системы,
- оценка экономических эффектов в перспективе.

04

Сравнительный анализ показателей России на мировой арене: акцент на расширении возможностей финансовых рынков и гибкость механизмов финансирования.

05

Слабая динамика инвестиций в российскую инфраструктуру: лимиты бюджета и ограниченный допуск инвесторов.

06

Возможности потенциальных инвесторов: банковская ликвидность, НПФ, страховые компании, ФЛ.

07

Комплексная поддержка развития инфраструктуры и ускорение строительства инфраструктурных проектов через опережающее финансирование.

08

Качественный анализ мировой практики и исторических кейсов.

ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Комитет по инвестиционной политике,
институтам развития
и государственно-частному партнерству

Мастер-класс

Инвестиции в инфраструктуру — приоритет в условиях глобальных вызовов

провели:



Вдовин Игорь Александрович

д.ю.н., Профессор Кафедры теории и практики взаимодействия бизнеса и власти НИУ ВШЭ, Председатель Совета директоров НАПИ, Председатель Совета Национальной ассоциации инфраструктурных компаний



Коваль Игорь Юрьевич

Первый заместитель председателя правления по инвестиционной политике ГК «Автодор»

Презентацию подготовила:

Арнаутова Анастасия Михайловна –
Ответственный секретарь Комитета РСПП
Комитет по инвестиционной политике,
институтам развития и государственно-частному партнерству