ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ

АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ. МАЙ 2021

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ

ВАЖНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ

Данный материал подготовлен ООО «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» (далее – «ВТБ ИХ») при участии ООО «Центр экономики инфраструктуры». ВТБ ИХ является юридическим лицом, зарегистрированным в Российской Федерации (государственный регистрационный номер 5147746002619).

Эта информация предоставляется ВТБ ИХ исключительно в ознакомительных целях и предназначена для использования предполагаемыми получателями. Данное сообщение не является побуждением или предложением купить / продать ценные бумаги или заключить договоры, являющиеся производными финансовыми инструментами, и любые цены, содержащиеся в этом сообщении, являются индикативными, если не указано иное.

ВТБ ИХ не является инвестиционным советником и не осуществляет инвестиционное консультирование или предоставление индивидуальных инвестиционных рекомендаций получателям или любым другим лицам в соответствии с Федеральным законом «О рынке ценных бумаг» от 22.04.1996 № 39-ФЗ (с изменениями и дополнениями). Получатели должны провести собственную независимую оценку, прежде чем принять решение о том, следует ли вкладывать средства в ценные бумаги или заключать договоры, являющиеся производными финансовыми инструментами, упомянутые в данном материале.

Любая информация или мнения, содержащиеся в данном документе, были собраны или получены ВТБ ИХ из общедоступной информации и источников.

Любые высказанные мнения отражают только личную оценку автора (-ов) и не обязательно отражают точку зрения ВТБ ИХ и/или его аффилированных лиц (совместно именуемых «Группа ВТБ»). Все мнения и оценки приведены на дату предоставления материала и могут быть изменены.

ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ

ОГЛАВЛЕНИЕ

1 О ХОЛДИНГЕ.....4

2 РЕЗЮМЕ.....5

3 ПРОБЛЕМЫ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ.....7

4 ОПОРНАЯ СЕТЬ ДОРОГ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ.....9

5 ПРИВЛЕЧЕНИЕ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ 10

6 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ.....14

1 О ХОЛДИНГЕ

ВТБ Инфраструктурный Холдинг — лидер российского рынка инфраструктурных инвестиций, реализующий масштабные стратегические и коммерчески эффективные проекты на принципах государственно-частного партнерства и концессионных соглашений. Холдинг является крупнейшим инвестором в российскую инфраструктуру.

КОМАНДА

>7 000

В компаниях, входящих в ВТБ Инфраструктурный Холдинг, работает более 7 000 человек. Команда Холдинга обладает исключительной профессиональной экспертизой с опытом работы сотрудников в крупнейших иностранных банках и финансовых компаниях, таких как Merrill Lynch, Credit Suisse, JPMorgan, ABN AMRO, Royal Bank of Canada, KPMG, Société Générale, Ernst&Young.

ПРОЕКТЫ

Текущий портфель ВТБ Инфраструктурный Холдинг состоит из крупнейших проектов не только по российским, но и по европейским стандартам.

Он разнообразен и охватывает большое количество индустрий:

- Платные дороги общей протяженностью свыше 200 км
- Аэропорты, обслуживающие около 20 млн пассажиров в год
- Зерновые терминалы пропускной способностью более 10 млн тонн в год
- Другие флагманские объекты в России

КОНТАКТЫ

Москва, 123317, Россия
Пресненская набережная, 10, Блок С, БЦ «Башня на Набережной»

+7 495 960 99 99
+7 495 287 68 38

www.vtbinfra.com

2 РЕЗЮМЕ

За последние 20 лет развитие дорожной инфраструктуры в России было сфокусировано на следующих направлениях:

- Приведение в нормативное состояние большей части сети федеральных дорог, а также передача ряда наиболее загруженных региональных дорог в федеральную собственность
- Завершение проектов, начатых в советский период, и в частности трассы Чита – Хабаровск
- Формирование транспортного коридора «Север – Юг»
- Развитие автодорожной инфраструктуры в Московском регионе
- Реконструкция дорог в Крыму и на подъездах к нему
- Создание ряда обходов крупных городов

ИНВЕСТИЦИИ В АВТОДОРОЖНЫЙ СЕКТОР ВЫРОСЛИ С 0,5 ТРЛН РУБ. В 2014 Г. ДО 0,7 ТРЛН В 2019 Г. В ЦЕНАХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЛЕТ. К 2024 Г. ОЖИДАЕТСЯ РОСТ ДО 1 ТРЛН РУБ., В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ КПМИ И БКАД

На фоне значительного роста инвестиций в дорожное хозяйство и увеличения протяженности дорог высших категорий сохраняется ряд проблем автодорожной сети, которые могут быть полностью или частично решены в ближайшее десятилетие.

Во-первых, это низкая доля дорог высших технических категорий и отсутствие скоростной связи между крупнейшими центрами генерации трафика.

В России менее 0,5 % (или 6,8 тыс. км) от общей протяженности дорог относятся к высшим техническим категориям. Для сравнения в Канаде эта доля превышает 3,5 %, в Китае — 3,0 %, в Бразилии — 0,6 % (11 тыс. км).

Во-вторых, это узкие места на автодорожной сети и прохождение большого числа автодорожных маршрутов и даже международных транспортных коридоров через населенные пункты, включая крупные города.

Системное решение этих проблем предполагается через развитие опорной сети автомобильных дорог и реализацию ряда дорожных мегапроектов. К таким проектам относится, например, бесшовный скоростной коридор «Запад – Восток», который позволит сократить время в пути между Санкт-Петербургом и Екатеринбургом до 17,5 часов с нынешних 30 часов. Еще один перспективный мегапроект – это формирование скоростного коридора, соединяющего Урал с Югом России (Екатеринбург – Краснодар).

Всего до 2030 г. потребуется построить порядка 5 тыс. км четырехполосных автомобильных дорог, чтобы ликвидировать отставание России по скорости перемещения пассажиров и грузов между основными точками генерации транспортного спроса.

Значительным потенциалом обладают локальные дорожные проекты, такие как обходы ряда крупных городов, развитие дорог, ведущих к пунктам пропуска через границу и портам. По-прежнему сохраняется дефицит дорог в транспортных узлах г. Москвы и Санкт-Петербурга, особенно в части хордовых связей.

Общий объем инвестиций в развитие дорожной сети оценивается от 7 трлн до 11 трлн руб. до 2030 г. в зависимости от перечня проектов и их технических характеристик. Существенная часть этих затрат может быть привлечена из внебюджетных источников, а расходы бюджета впоследствии могут быть компенсированы будущими прямыми и косвенными эффектами.

Дорожные проекты обладают очень разной отдачей в части социально-экономических эффектов. Она может варьироваться от 0,2 до 1,5 руб. дополнительных

бюджетных доходов на каждый вложенный рубль в 20-летнем горизонте эксплуатации дороги. Наибольшей эффективностью обладают проекты, которые кардинально меняют пользовательский опыт — на 20 % и более ускоряют сообщение между городами за счет повышения качества дороги и/или спрямления маршрута, создают предпосылки для развития вдоль дорог индустриальных и логистических парков, повышают доступность туристических объектов.

По большинству направлений развития дорожной сети значительным потенциалом обладает государственно-частное партнерство. Выбор механизма реализации зависит от характеристик проекта: профиля капитальных затрат, прогнозного объема потока и выручки, возможного распределения рисков между участниками проекта.

Привлечение внебюджетного финансирования позволит реализовать больше автодорожных проектов одновременно, повысит технологический уровень строительства и эксплуатации дорог, расширит возможности строительного сектора. Однако не стоит рассчитывать, что ГЧП позволит заместить большую часть бюджетных средств. Доминирующим источником окупаемости дорог является сбор платы с пользователей. По нашим оценкам, готовность пользователей платить за проезд при текущем уровне доходов не превышает 3 руб. за 1 км проезда на большинстве участков сети. При таких тарифах даже флагманские проекты дорожного строительства могут быть реализованы при условии бюджетного софинансирования не менее половины капитальных затрат.

Как правило, наибольшими социально-экономическими эффектами обладают те проекты, которые являются привлекательными для частных инвесторов.

Связано это с тем, что дороги, за которые пользователи готовы платить, сильнее других улучшают связность территории и влияют на ее инвестиционную привлекательность.

3 ПРОБЛЕМЫ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ

Автомобильные дороги являются самым востребованным видом транспортной инфраструктуры в России.

Более половины внутригородских поездок и более двух третей всех пассажирских поездок в междугороднем сообщении совершается на личных автомобилях. Аналогичная ситуация с грузопотоками — по объему перевезенных грузов доля автомобильного транспорта составляет 67 %.

Выше эта доля только в США, где традиционно автомобильные перевозки на особом счету. Даже на сверхдальние расстояния (более 2000 км) на личных автомобилях осуществляется до 20 % поездок, что является своеобразным мировым рекордом.

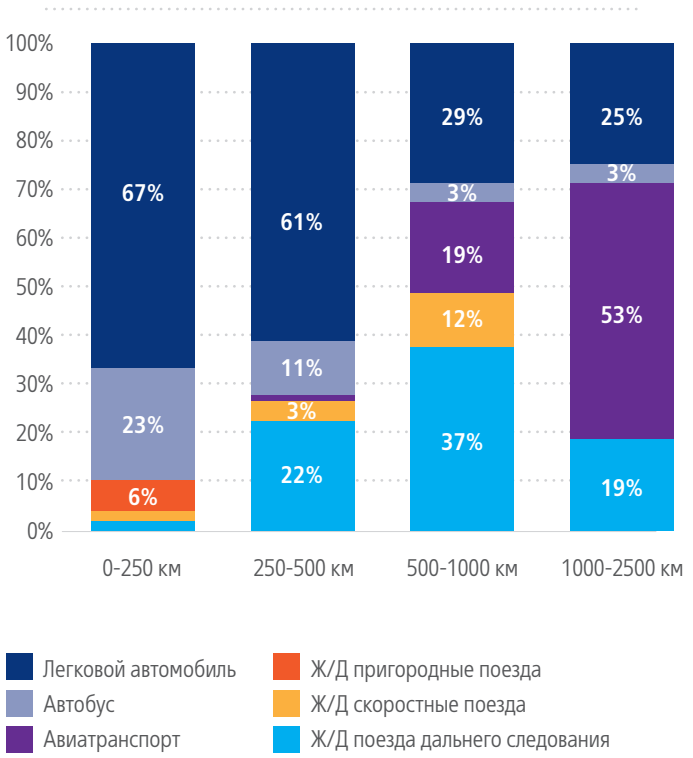

Рис. 1. Доля различных видов транспорта в пассажирском сообщении в России в зависимости от длины поездки. Расчеты основаны на данных РЖД и Росавиации.

В большинстве стран мира декларируется политика по переключению пассажирских и грузовых потоков с автомобилей на более экологически чистые виды транспорта. В России эта повестка также актуальна и наибольший потенциал переключения — на расстояниях до 500–800 км, поскольку там наибольшие возможности развития имеют железнодорожный транспорт и региональная авиация.

На дальних и сверхдальних расстояниях доля автомобильного трафика останется стабильной в ближайшее десятилетие. В первую очередь это связано с низким уровнем развития локальных транспортных связей и сложными маршрутами от региональных хабов до точек назначения в других городах и сельской местности.

В условиях столь высокой востребованности перемещений на дальние расстояния ключевой проблемой является недостаточная скорость, надежность и безопасность автодорожного сообщения. В 2019 г. Российская Федерация находилась на 99-м месте (из 141) в рейтинге стран по качеству автомобильных дорог (Quality of roads)*, что в первую очередь обусловлено крайне низкой долей дорог высших технических категорий.

Большинство соседних региональных центров связаны друг с другом двухполосными дорогами с ограниченными возможностями безопасного обгона, малыми радиусами поворотов, пересечениями других автомобильных и железных дорог в одной плоскости и прохождением через населенные пункты. Легковому автомобилю невозможно безопасно перемещаться по таким дорогам со средней скоростью более 60–70 км/ч. Это приводит к тому, что время в пути даже между соседними региональными столицами в Центральной России может достигать 5–7 часов (рис. 2).

* The Global Competitiveness Report — ежегодный рейтинг Всемирного экономического форума (ВЭФ)

Для тяжелых грузовых автомобилей многие участки дорог, связывающие региональные центры, являются труднопроходимыми по габаритам. Нормативные весовые нагрузки на большей протяженности федеральной сети дорог не превышают 7 тонн. В условиях интенсивного грузового трафика это приводит к ухудшению качества дорожного полотна и значительно повышает стоимость жизненного цикла дороги.

Невысокая пропускная способность дорог и их недостаточная плотность приводит к тому, что на федеральных трассах более 9 тыс. км дорог функционирует в режиме перегрузки (узкие места). В России до сих пор сохраняются автодорожные разрывы: расстояние по кратчайшей дороге между некоторыми соседними крупными центрами превышает геометрическое в 1,3–1,5 раза и более. В качестве примеров можно привести пары городов Набережные Челны и Екатеринбург, Волгоград и Краснодар, Жуковский и Щелково.

Важной проблемой является прохождение ряда федеральных трасс через улично-дорожную сеть крупных городов. Например, маршруты грузовых автомобилей, следующих в Восточную Сибирь и на Дальний Восток из Западной Сибири, Урала и европейской части России, проходят непосредственно по городу Кемерово, не имеющему объездной дороги.

Помимо недостаточной межрегиональной связности, к проблемам автодорожной сети можно отнести отсутствие круглогодичного автодорожного сообщения с труднодоступными территориями и локальные инфраструктурные разрывы, недостаток мостовых переходов через реки.

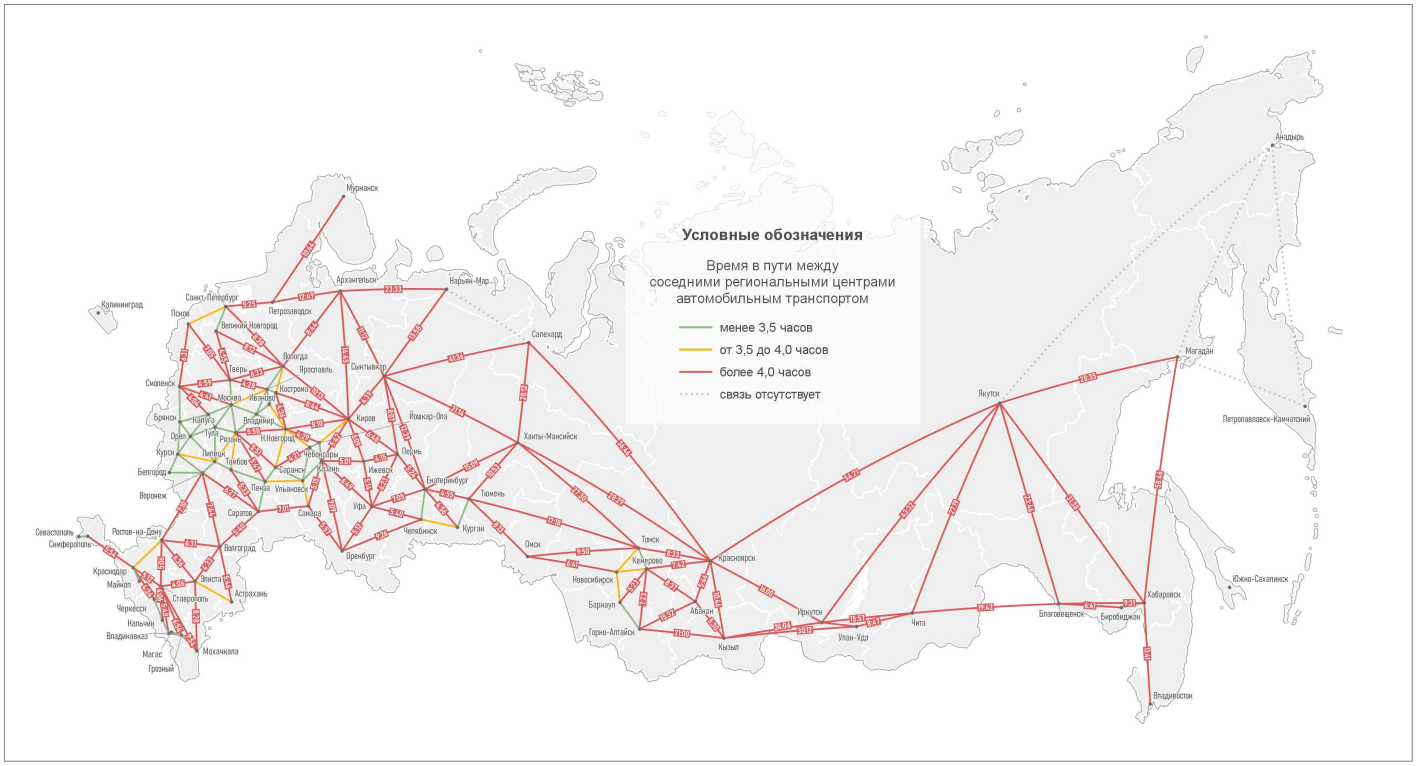

Рис. 2. Время в пути между соседними региональными центрами на автомобиле.
Расчеты основаны на данных Яндекса.

4 ОПОРНАЯ СЕТЬ ДОРОГ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Сейчас Россия находится на новом витке дискуссии о дальнейшем развитии транспортной системы, и в частности о формировании опорной дорожной сети страны, которая могла бы решать несколько задач:

1. Скоростная связь центров экономического роста между собой и с ключевыми пунктами пропуска через государственную границу. В Стратегии пространственного развития под центрами экономического роста понимаются прежде всего крупные городские агломерации, а также портовые центры. Скоростные дороги, связывающие центры роста, могут сформировать автодорожные маршруты международных транспортных коридоров, в том числе:

- Скоростной коридор «Север – Юг»: подходы к портам и сухопутным пунктам пропуска
- Скоростной коридор «Запад – Восток»: бесшовная скоростная связь Москва – Казань – Екатеринбург – Новосибирск
- Скоростная автодорожная связь Москвы со всеми центрами соседних регионов (доведение до 1-й категории либо строительство новых дорог)
- Скоростной коридор Урал – Черное море, минуя Москву

2. Связь соседних региональных центров по кратчайшему маршруту дорогами с характеристиками, универсальными для всей страны и зависящими от объемов трафика. В некоторых случаях достаточно приведения существующих дорог в нормативное состояние, как, например, между Волгоградом и Астраханью. На ряде направлений может потребоваться реконструкция и/или строительство обходов крупных населенных пунктов, например между Казанью и Саранском. Зачастую целесообразно строительство новых участков дорог, спрямляющих путь между региональными центрами. Примеры последнего, наиболее дорогостоящего случая, есть как в Сибири (Иркутск – Якутск), так и в европейской части России (Уфа – Пермь).

3. Связь между муниципальными центрами и столицей соответствующего субъекта Российской Федерации. Приведение таких дорог в нормативное состояние и их реконструкция на наиболее загруженных участках могут стать следующим шагом в направлении повышении безопасности и качества «низовой» дорожной сети. Решение этой задачи позволит гарантировать доступность многих услуг, которые жители не могут получить в своем муниципальном образовании, при этом положительные изменения почувствует значительная часть населения страны.

4. Наконец, большое значение в опорной сети дорог могут играть подъезды к таким точкам генерации трафика, как туристические объекты, транспортно-логистические центры, крупные промышленные предприятия.

Все эти задачи могут быть решены, если автодороги опорной сети будут отвечать следующим единым стандартам:

- Содержание всех таких дорог в нормативном состоянии
- Единые требования к безопасности дорожного движения и скоростному режиму для дорог каждой категории
- Непрерывность
- Круглогодичность и всепогодность

Стоимость строительства четырехполосной дороги категории IБ примерно на четверть выше, чем реконструкция до той же категории двухполосной трассы II технической категории. Однако в некоторых случаях строительство новой дороги может оказаться более выгодным.

Во время реконструкции (примерно 3–5 лет) дорога будет работать в ограниченном режиме, скорость движения транспорта по ней будет снижена. Если реконструировать дорогу без сужений в населенных пунктах, потребуется строительство новых обходов, что повышает затраты. Наконец, в случае строительства новой дороги пользователи получают два объекта инфраструктуры, которые выполняют разные функции.

5 ПРИВЛЕЧЕНИЕ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Государственные задачи по ускорению темпов инфраструктурного развития на фоне бюджетных ограничений диктуют необходимость привлечения инвестиций из других источников. Использование внебюджетных инвестиций позволяет реализовать больше проектов одновременно, а также обладает рядом других преимуществ в сравнении с государственным заказом:

- Возможность сокращать государственные затраты на содержание дороги. Государство может предоставить капитальный грант на фазе строительства и/или плату концедента на этапе эксплуатации, снизить платежи на содержание и ремонт либо уменьшить их
- Возможность внедрять технологические и организационные инновации, доступные только квалифицированным инвесторам в инфраструктуру, которые могут аккумулировать в том числе и международный опыт реализации схожих проектов
- Возможность реинвестировать в инфраструктуру вложенные ранее внебюджетные средства
- Возможность расширять круг экономических агентов, вовлеченных в инфраструктурное строительство в стране, что улучшает конкурентную среду, увеличивает спектр услуг, которые концессионеры оказывают регионам и муниципалитетам

При нынешней практике и нормативном регулировании госзаказ дает возможность вводить дороги в эксплуатацию в более сжатые сроки. Однако это преимущество будет нивелировано, если ускорить процедуру рассмотрения проектов и согласования концессионных соглашений.

«Для государственного сектора одним из ключевых преимуществ ГЧП является доступ к современным технологиям, менеджменту и практическим навыкам частного сектора. Для частного сектора это возможность для роста инноваций».

World Bank

Применение ГЧП тем более выгодно в дорожном строительстве, чем больше возможность сбора платы с пользователей за проезд по автомобильной дороге.

! Полностью за счет этого источника ни одну дорогу окупить не получится (среди рассматриваемых проектов). Связано это с ограниченными возможностями роста тарифов за проезд.
Стоимость проезда на платных дорогах России составляет от 2,3 руб./км (обычные участки) до 30 руб./км (участки вблизи или внутри крупных городов). В странах Западной Европы стоимость проезда по платным дорогам вне крупных городов составляет около 4,5 руб./км, но и доходы населения существенно выше.
В частности, стоимость проезда 100 км по платным дорогам составляет 0,58 % от среднемесячных доходов в России и 0,17 % во Франции.

! Необходимо учитывать, что суммарная доля расходов на транспорт в странах Европы гораздо выше за счет дороговизны и высокой частоты использования общественного транспорта.
В результате даже по проектам с наибольшим удельным трафиком за счет платности редко возможно окупить даже половину капитальных затрат.

По различным оценкам, на финансовом рынке имеется до 3 трлн руб. средств, которые могут быть направлены в инфраструктурные проекты, что позволит реализовать часть мероприятий по развитию опорной сети дорог по модели ГЧП. Для этого от государства потребуется проведение последовательной и прозрачной политики в формировании перечня проектов, которые могут быть реализованы с использованием механизмов ГЧП.

Изменения стратегических документов транспортной отрасли, пересмотры ранее принятых решений относительно конкретных проектов снижают уровень доверия частных инвесторов и повышают риски срыва уже запланированных проектов. В то же время публичное представление потенциальных ГЧП-проектов

со всей необходимой информацией и активное взаимодействие профильных институтов развития с заинтересованными инвесторами позволят изменить сложившуюся картину.

Не менее важно изменение устоявшейся структуры инвестиций в транспортную инфраструктуру. Более 70 % всех инвестиций в автодорожный комплекс идет сегодня в существующую инфраструктуру, при среднемировой доле около 45–55 %. Строительство новой инфраструктуры приводит к более значительному улучшению пользовательских характеристик автодорожного сообщения, чем реконструкция или капитальный ремонт, и, следовательно, возникает больше возможностей к вводу платности. Постепенное изменение этой пропорции сделает автодорожную инфраструктуру более привлекательной для внебюджетных инвестиций.

Развитие регуляторной среды также должно способствовать росту вовлеченности частного капитала в дорожное строительство. Инвесторы в инфраструктуру ожидают внесения изменений в Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», подготовленных Минэкономразвития.

В частности, инвесторы ожидают введение практики компенсации затрат частной стороны на предпроектной стадии, ускорение процедуры запуска и реализации приоритетных транспортных проектов за счет упрощения организационных процедур, стимулирование запуска операторских концессий в автодорожных проектах, а также возможность передавать недостроенные проекты в концессии (что привлекательно для частной стороны, так как пройдена наиболее рисковая подготовительная фаза проекта).

Мировая практика показывает, что в автодорожных концессиях почти всегда присутствует распределение рисков будущего трафика между частной и публичной сторонами проекта.

Выделяется три ключевых риска трафика:

- Макроэкономические риски, связанные с платежеспособным спросом со стороны населения.
- Риски со стороны конкурирующих проектов, которые могут переключить часть прогнозного трафика на себя*.
- Риски, связанные с эффективностью деятельности частного партнера (качество эксплуатации автодорог и маркетинг).

Частная сторона не может управлять первыми двумя рисками, за которые отвечает публичная сторона, но может и должна отвечать за третий риск. Такое распределение ответственности формирует баланс интересов и стимулов. С одной стороны, частная сторона заинтересована в максимизации количества пользователей и обеспечивает наилучшие условия (содержание и ремонт объектов инфраструктуры, умные технологии сбора платы, интернет-сервисы, придорожный сервис и пр.). С другой стороны, государство заинтересовано в проведении последовательной транспортной политики, не создавая дублирующих проектов и выбирая наиболее перспективные направления.

В мире богатый опыт применения инструментов минимального гарантированного дохода.

Мексика:
6000 км в 1990-е общей стоимостью 16 млрд долл.
Чили:
2000 км в 1990-е общей стоимостью 3,3 млрд долл.
США:
Десятки тысяч километров концессионных дорог. Самые последние: Dulles Greenway (около 20 км, 350 млн долл., введена в 1984 г.), South Bay Expressway (36 км, 840 млн долл., окончание строительства в начале 2000-х) или Indiana Toll Road (250 км, > 5 млрд долл., окончание основного строительства в конце 1980-х, модернизация в 2010-х).

* Показателен пример китайской концессии по строительству автодороги Guangzhou – Shenzhen. Из-за наличия конкурирующего альтернативного маршрута со стоимостью проезда в 3 раза дешевле рост трафика на новой, хоть и более быстрой дороге был далек от ранее прогнозируемого. Признанной причиной стала значительная недооценка влияния второго маршрута

На примере проекта новой скоростной автодороги Казань – Екатеринбург, который является одним из наиболее перспективных автодорожных проектов в России, мы оценили влияние каждого из приведенных рисков на будущий трафик.

Проект приведет к ликвидации инфраструктурного разрыва между Поволжьем и Уралом, так как в настоящее время между Казанью и Екатеринбургом отсутствуют прямые автодороги и, как следствие, время в пути между городами составляет **14 часов.** Проект кратчайшим маршрутом свяжет центры экономического роста Поволжья и Урала: Казань, Набережные Челны, Екатеринбург, а время в пути между Казанью и Екатеринбургом составит около **11 часов.**

Наши расчеты показывают, что наибольший риск для проекта несет изменение макроэкономических условий и снижение платежеспособного спроса. До **15 %** может снизиться поток и выручка при снижении темпов роста российской экономики на 1 %. Имеется для данного проекта и риск конкуренции, причем сразу от двух проектов. Перспективная ВСМ Казань – Екатеринбург (как часть ВСМ «Евразия») может переключить на себя до **2 %** пассажирского потока и **5–8 %** грузового потока в случае строительства всего евразийского коридора.

Реконструкция федеральной трассы М7 и ускорение сообщения по ней снизят объем переключаемого пассажиропотока на **10 %,** но лишь на **2–3 %** грузопотока за счет наличия на М7 платежей по системе «Платон». Риск качества эксплуатации минимален, так как условия и параметры содержания инфраструктуры частной стороной могут быть жестко закреплены в концессионном соглашении.

Выбор, применять ли механизм МГД и вообще реализовывать ли проект через ГЧП, зависит от таких факторов, как стоимость проекта, существующие бюджетные ограничения, сроки реализации, будущая доходная база и потенциальные риски ее снижения. На примере того же проекта мы оценили сценарии реализации и итоговые бюджетные расходы для каждого из них:

- Государственный заказ (государственные расходы: капитальные вложения и операционные расходы)
- Концессия с платой концедента (государственные расходы: капитальный грант 70 % + фиксированный платеж; сбор выручки осуществляется в пользу концедента)
- Концессия с прямым сбором платы в пользу концессионера (государственные расходы: грант 30 % + минимальный гарантированный доход)

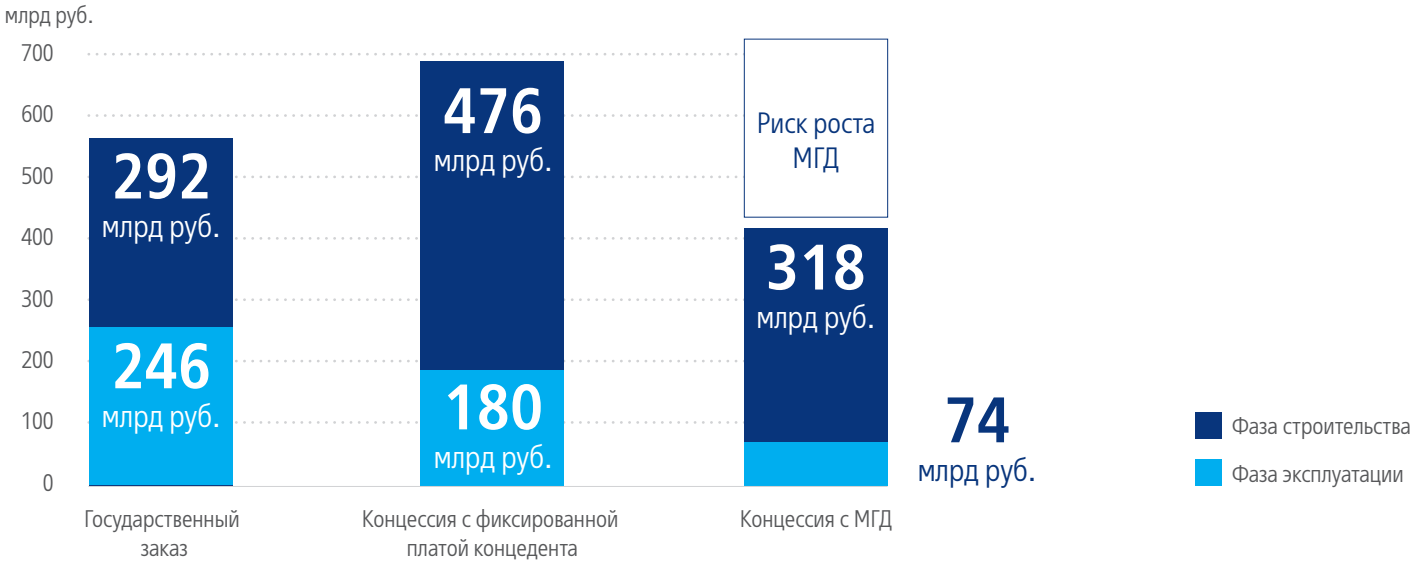

Рис. 3. Объем государственных расходов (без учета выручки) в проекте скоростной автодороги Казань – Екатеринбург при различных схемах финансирования, суммарно за 5 лет строительства и 30 лет эксплуатации.
Расчеты выполнены на основе данных Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Госзаказ позволяет избежать процентных платежей за привлечение внебюджетного финансирования и запустить движение в кратчайшие сроки, но требует вложения всего объема бюджетных инвестиций уже на этапе строительства.

При концессии с платой концедента государственные затраты в период строительства несколько снизятся, но общий объем потребных бюджетных вложений будет больше за счет фиксированного платежа, который должен покрывать обслуживание заемного капитала частного партнера в период эксплуатации.

При концессии с прямым сбором платы государство несет наименьшие расходы как в период строительства, так и за весь жизненный цикл проекта, но несет риски дополнительных расходов в виде увеличенных выплат МГД при недостижении прогнозных значений выручки.

Сценарий с МГД наиболее выгоден для государства, так как при благоприятных макроэкономических условиях позволит значительно сократить суммарные государственные расходы на всем сроке реализации проекта.

Внебюджетное финансирование смогут привлекать и проекты строительства/реконструкции бесплатных дорог, если предусмотреть возможность растянутых во времени выплат со стороны государственного заказчика строительным подрядчикам. Фактически это позволит строить дороги в рассрочку, запуская одновременно больше строек, но для государства это обойдется дороже на величину процентных платежей, а подрядчики столкнутся с необходимостью привлечения оборотных кредитов, что на практике может быть доступно не всем участникам рынка.

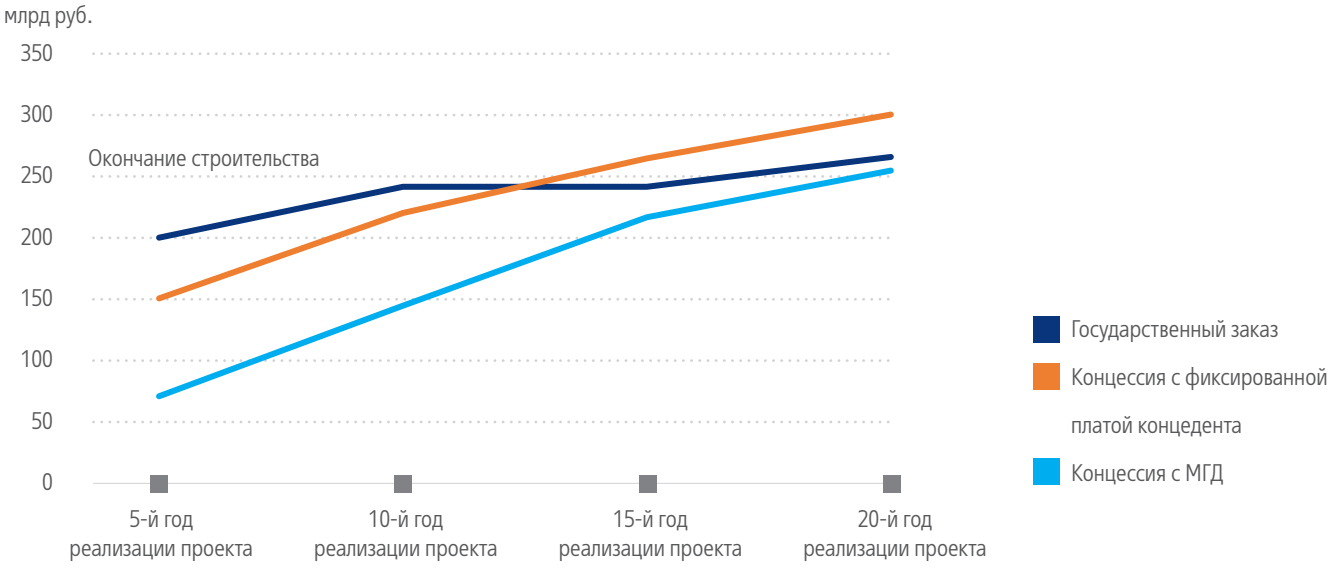

Рис. 4. Профиль потребных государственных расходов (не покрываемых выручкой) в проекте скоростной автодороги Казань – Екатеринбург при различных схемах финансирования, в млрд руб., накопленным итогом на 5, 10, 15 и 20-й год реализации проекта.
Расчеты выполнены на основе данных Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

6 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

При анализе автодорожных проектов особое внимание необходимо уделять оценке потенциальных социально-экономических эффектов. Эта тема стала особо актуальна в России в последние годы с утверждением методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры*, которая в настоящее время претерпевает корректировку после первых практических апробаций.

В нашем докладе «Концессионный ренессанс в транспортной отрасли. Вызовы и возможности» говорилось, что в среднем 1 руб. инвестиций в транспорт приносит 4 руб. ВВП и 0,5 руб.** дополнительных бюджетных эффектов. При этом 0,2 руб. бюджетных эффектов – это эффекты инвестиционного спроса на этапе строительства, которые не столь интересны публичной стороне, так как возникают при любом сценарии реализации проекта. С точки зрения государства наиболее ценны эффекты на этапе эксплуатации, так как они показывают, какое влияние оказывается на экономику территорий при реализации проекта.

Оценка социально-экономических эффектов позволит государству определить наиболее выгодные для страны проекты не только с точки зрения прямых эффектов, но и косвенных, связанных в первую очередь с улучшением транспортной доступности территорий. В случае автодорожных проектов диапазон итоговых эффектов может быть значительным.

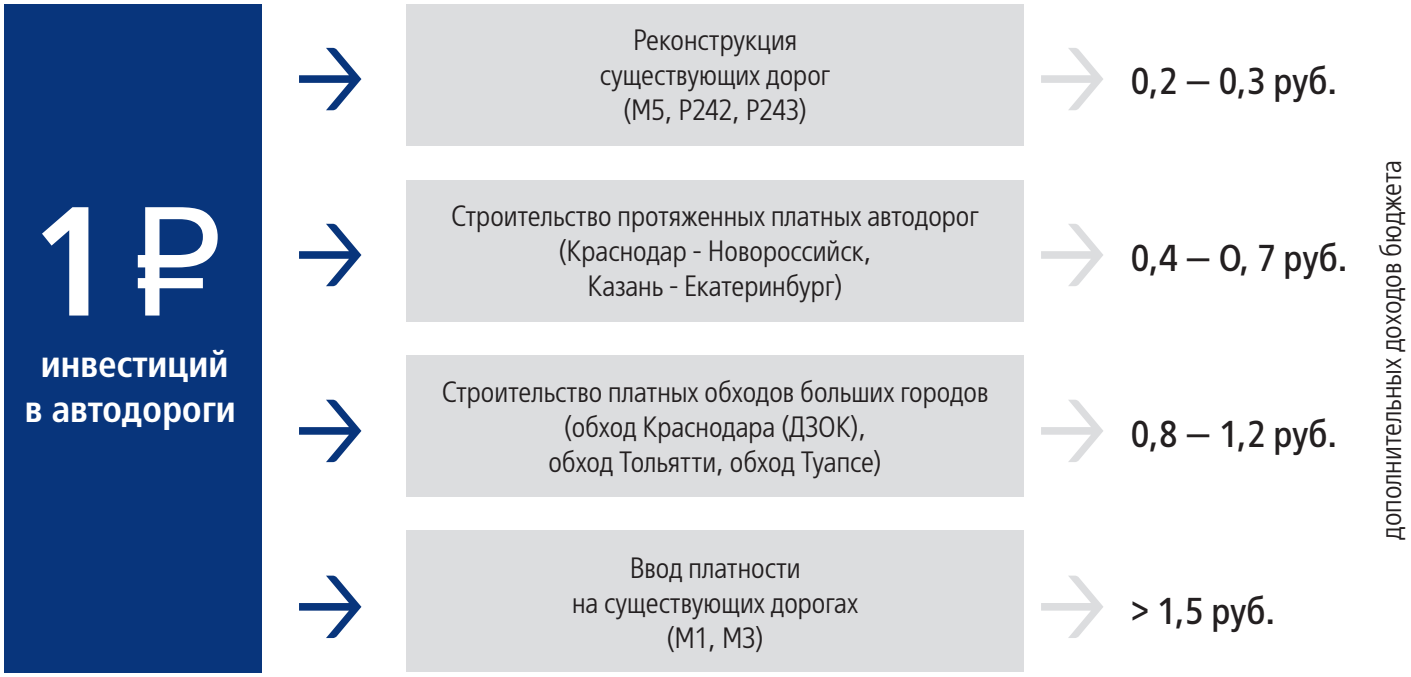

Рис. 5. Примеры возможных бюджетных эффектов от различных автодорожных проектов.
Расчеты выполнены на основе Методики № 1512*.

* Постановление Правительства Российской Федерации от 26.11.2019 № 1512 «Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот»

** Эффекты посчитаны на основе Методики № 1512 с дополнительными расчетами Центра экономики инфраструктуры по более сложным видам эффектов, которые не учитываются в Методике

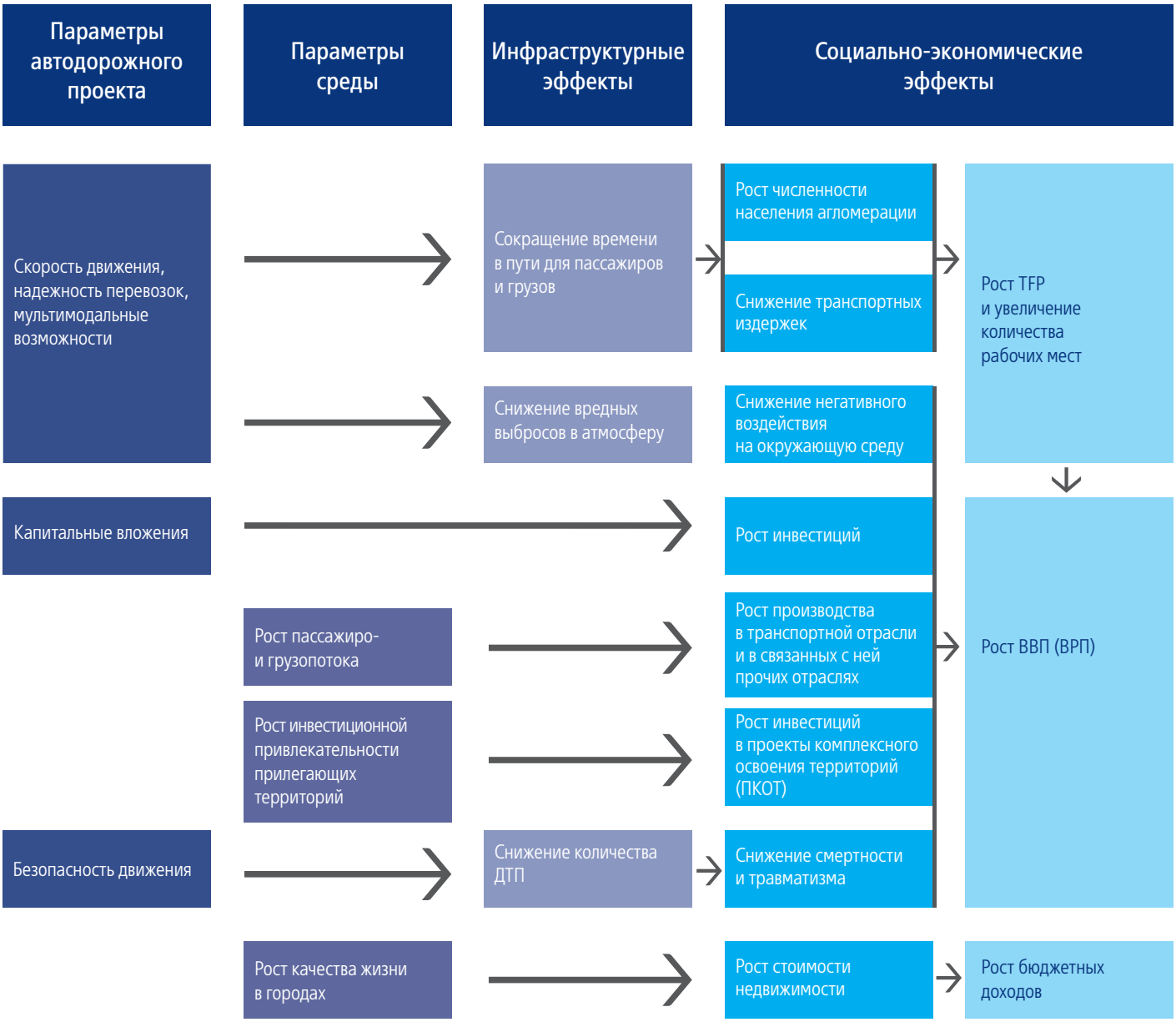

Рис. 6. Общая схема социально-экономических эффектов от реализации автодорожных проектов.
Доклад Центра Экономики Инфраструктуры «Транспороная инфраструктура и экономический рост».

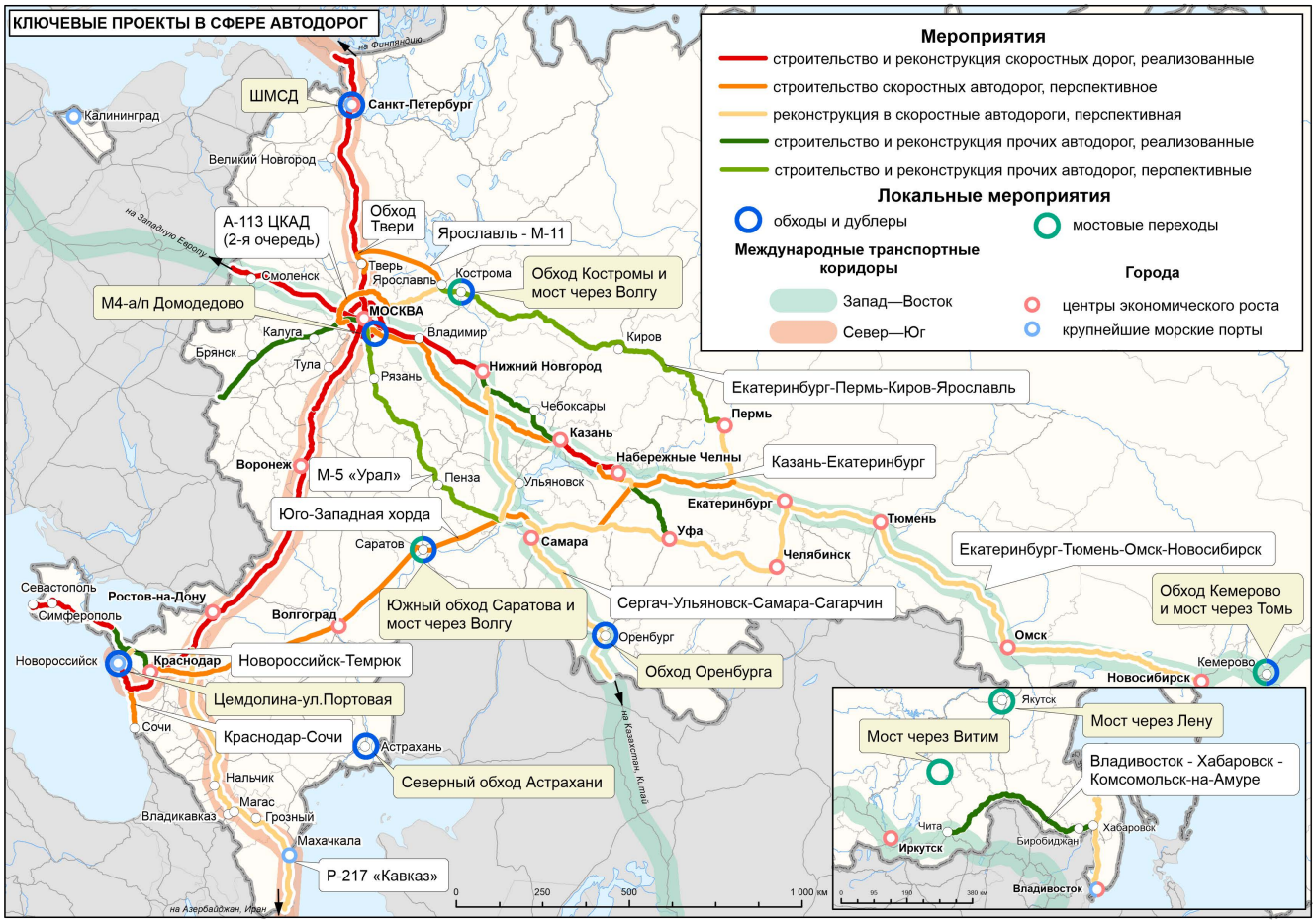

Рис. 7. Перспективные проекты по развитию транспортной инфраструктуры до 2035 г.
Составлено по данным Федерального Дорожного Агентства Росавтодор и Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

НАЗВАНИЕ ПРОЕКТА И ПРИМЕРНАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ	ТРАНСПОРТНЫЕ ЭФФЕКТЫ	МТК	ПРОГНОЗИРУЕМАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ, ТЫС. ПРИВ. АВТО /СУТ	СТАТУС
Скоростная дорога, связывающая агломерации Екатеринбурга и Набережных Челнов **410 км**	Ликвидация инфраструктурного разрыва между Поволжьем и Уралом. Сокращение времени в пути по маршруту Казань – Екатеринбург примерно на 3 часа 15 минут	«Запад – Восток»	15	Идет предпроектная проработка, обсуждается включение в КПМИ до 2030 г.
Скоростная дорога Набережные Челны – Самара – Волгоград – Краснодар (Юго-Западная хорда) **1600 км**	Обеспечение скоростного сообщения между городами Урала, Поволжья, Юга России и портами Черноморского побережья, минуя Москву		13–23	Обсуждается включение в КПМИ до 2030 г.
Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Р-217 «Кавказ» (М4 – Ставрополь – КМВ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджанской Республикой) **670 км**	Повышение связности регионов Северного Кавказа, развитие курортов	«Север – Юг»	20	Часть мероприятий предусмотрена КПМИ, полная реконструкция до категории IБ потребует реконструкции дополнительно 670 км
Реконструкция в скоростную автомобильную дорогу трассы Екатеринбург – Тюмень – Омск – Новосибирск **1900 км**	Повышение связности регионов Сибири с европейской территорией страны	«Запад – Восток»	16–19	Проект на стадии идеи

Таблица 1. Крупнейшие проекты по развитию сети автомобильных дорог.
Составлено по данным Федерального Дорожного Агентства Росавтодор и Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ

+7 495 960 99 99
+7 495 287 68 38
WWW.VTBINFRA.COM