



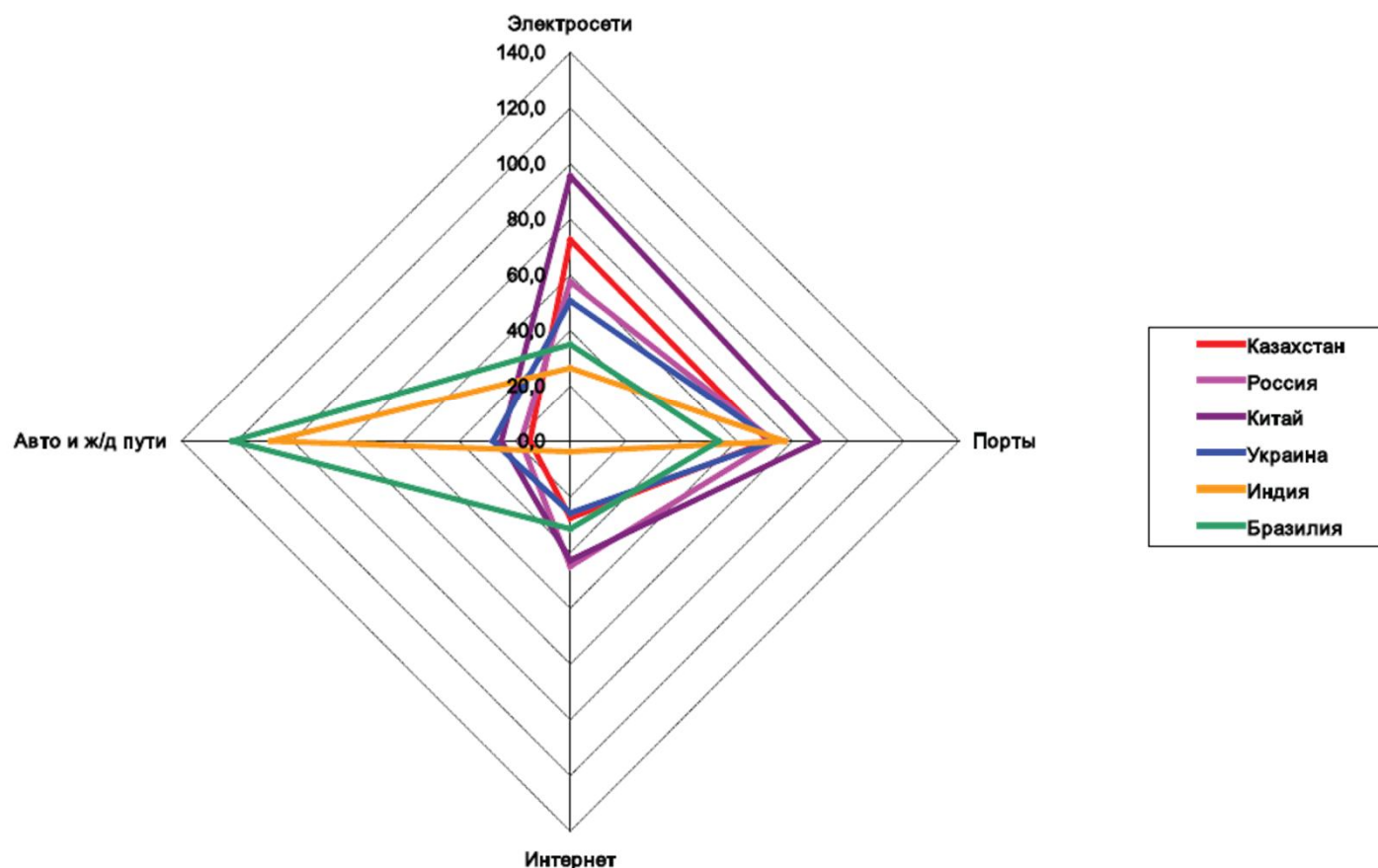
ГРУППА КОМПАНИЙ
РЕГИОН



ИНФРАСТРУКТУРА В РОССИИ: ВЫХОД ИЗ ТУПИКА

г. Москва Март 2013

Инфраструктурный дефицит на развивающихся рынках*



- Отставание России от Европейского союза по разным элементам инфраструктуры составляет 25-80%
- Основные проблемы: высокая грузонапряженность дорог, слабое развитие современных путей сообщения, деградация ЖКХ и социальной инфраструктуры

* в процентах к аналогичным показателям Евросоюза

Источник: Всемирный банк, UIC, Eurostat, World Economic Forum

- **McKinsey Global Institute оценивает потребности России в инфраструктурных инвестициях на период до 2030 года в 4% ВВП**
- **В денежном выражении общая сумма за 18 лет может составить \$2,4 трлн.**
- **Транспортная стратегия России на период 2013-2030 годов предусматривает инвестиции в размере \$1,8 трлн.**
- **Реализация этих масштабных планов позволит увеличить темпы экономического роста с нынешних 3,5 до 5–6%**
- **Ключевой механизм достижения цели – государственно-частное партнерство (ГЧП)**

Основные модели ГЧП:

- Инвестиционное соглашение (39-ФЗ от 25.02.99)
- Концессионное соглашение (115-ФЗ от 21.07.05)
- BOLT (Build, Own, Lease & Transfer)
- Контракт Жизненного Цикла

Сферы применения:

- Транспортная инфраструктура
- Социальная инфраструктура
- Коммунальная инфраструктура
- Электроэнергетика

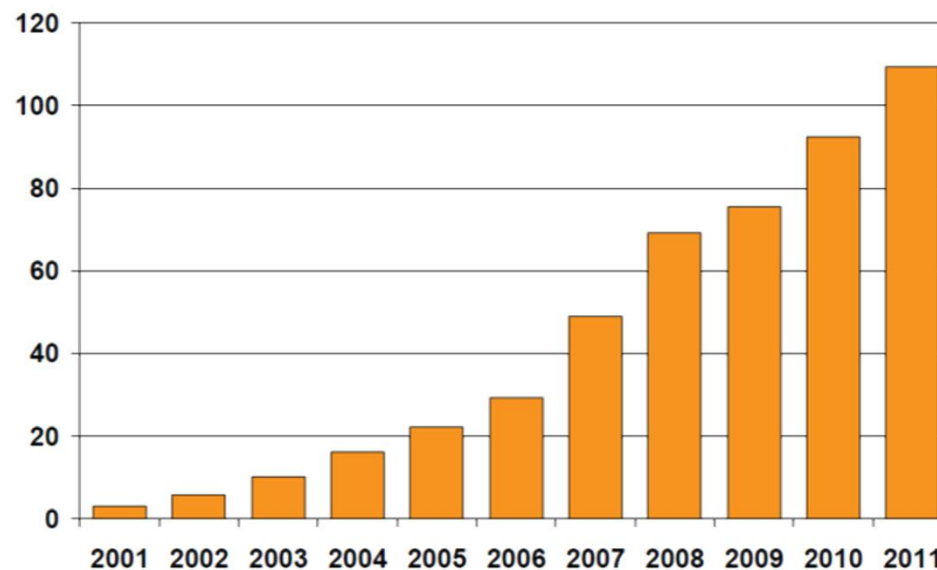
Основные механизмы господдержки:

- федеральные и региональные целевые программы
- государственные и муниципальные гарантии
- субсидии юридическим лицам
- кредитные ресурсы Внешэкономбанка
- средства Инвестиционного фонда РФ

Примеры, иллюстрирующие многообразие российских ГЧП:

- строительство платной автодороги «Москва – Санкт-Петербург» на участке 15-58 км
- программа модернизации систем коммунального теплоснабжения Курганской области на период 2010-2015 годы
- реконструкция и оснащение центра амбулаторного гемодиализа в Казани.

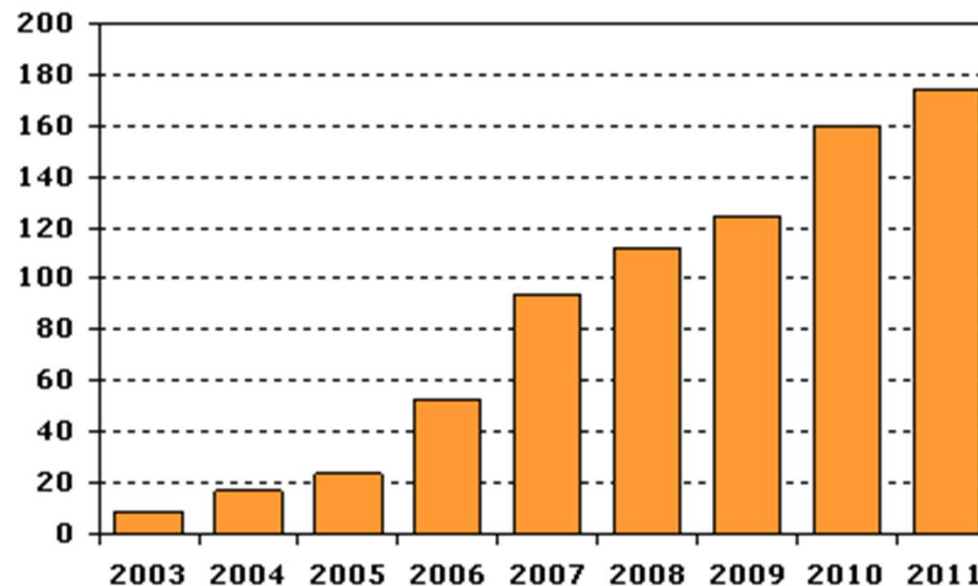
Динамика развития ГЧП в России, \$ млрд



Источник: PPI Project Database

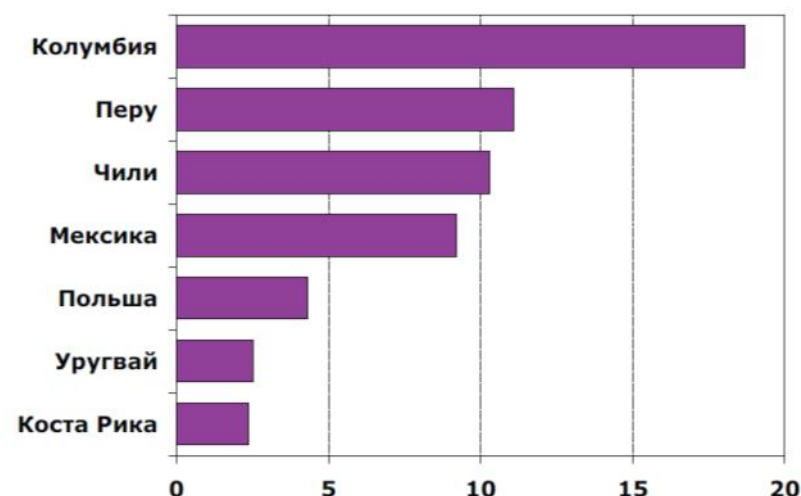
- Крупные проекты ГЧП нуждаются в значительном объеме заемного капитала
- Срок окупаемости проектов — в среднем 15-20 лет
- Такие длинные деньги есть только у институциональных инвесторов – их спрос на инфраструктуру растет, не взирая на кризис

Объем прямых инвестиций институциональных инвесторов в инфраструктурные проекты, млрд. \$

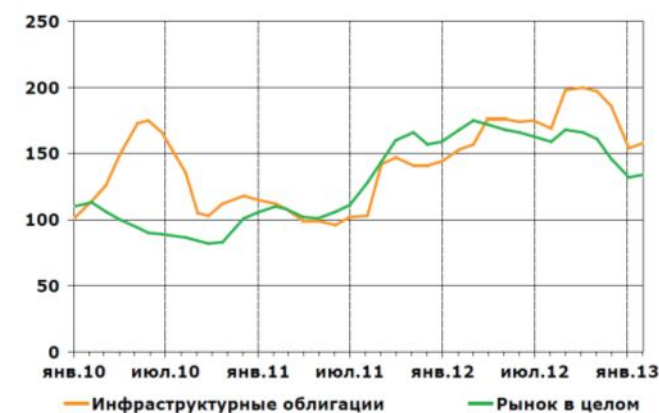


- Выплаты по инфраструктурным займам, как правило, привязаны к инфляции
- Правительство обычно предоставляет государственные гарантии по заимствованиям компаний, управляющих реализацией проектов
- Горизонт инвестиций идеально соответствует характеру пенсионных обязательств
- Участие в развитии инфраструктуры поддерживает имидж пенсионного страхования как социально-ответственного инструмента
- Котировки инфраструктурных займов слабо коррелируют с другими долговыми инструментами

Доля инфраструктурных активов в инвестиционном портфеле пенсионных фондов, %



Источник: FIAP



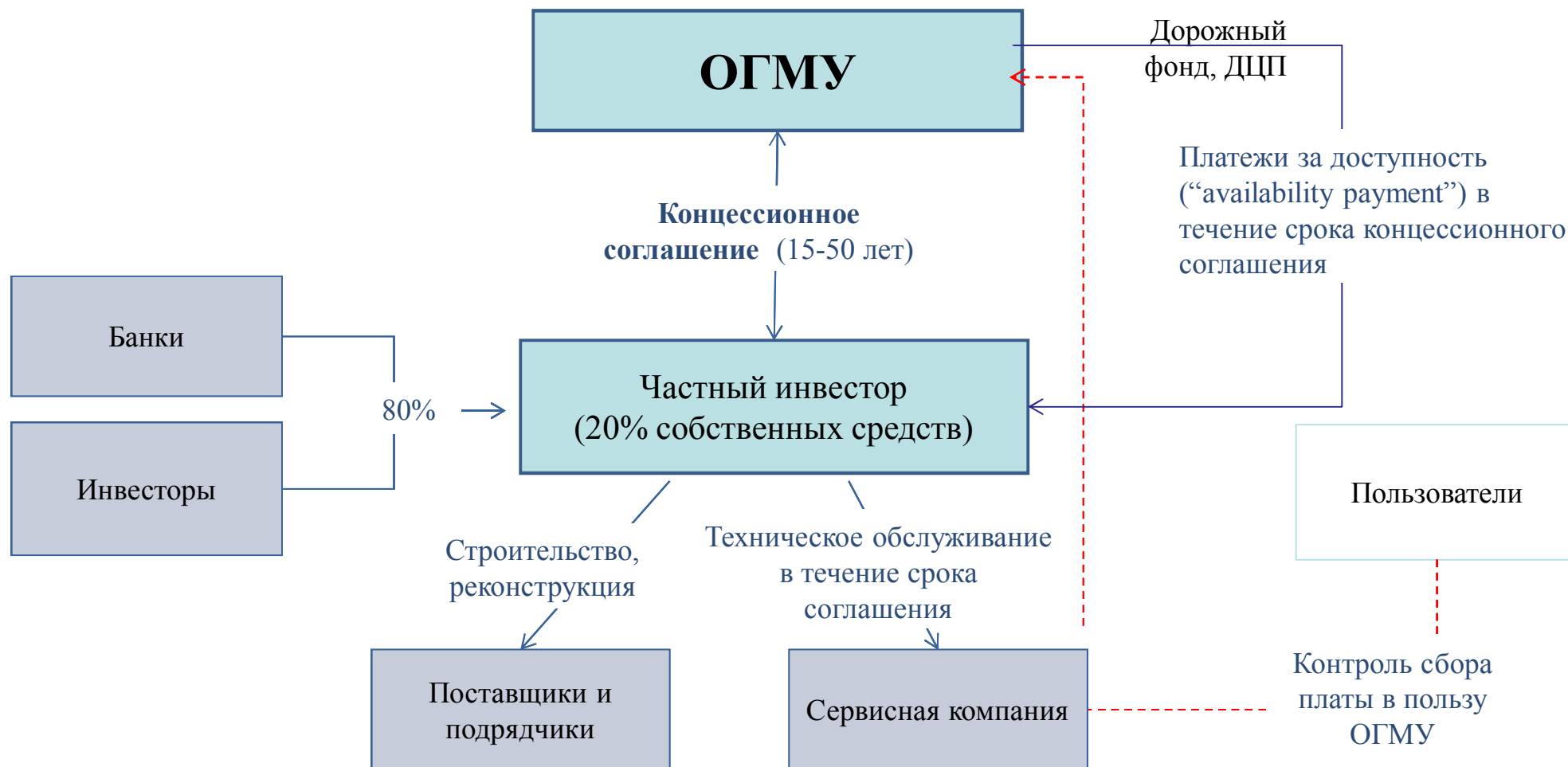
Источник: BICE Inversiones

- Три эмитента классических инфраструктурных облигаций: ОАО «Западный скоростной диаметр», ОАО «Главная дорога», ООО «Северо-Западная концессионная компания»
- Условия размещения: высокий фиксированный купон или переменные выплаты, привязанные к инфляции
- Все три компании имеют рейтинги инвестиционного уровня по российской шкале за счет государственных гарантий по займам
- Общий объем бумаг в обращении составляет около 50 млрд. руб.
- В 2013 году инфраструктурные облигации планируют впервые разместить ОАО РЖД и ОАО ФСК ЕЭС
- Часть выпусков на сумму до 425 млрд. руб. из средств расширенного портфеля пенсионных накоплений выкупит Внешэкономбанк

В России в 2012 году сформировано законодательство, позволяющее привлекать частные инвестиции на условиях ГЧП в дорожную сферу:

- Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» регулирует создание дорог частными структурами, установление и взимание платы
- Федеральный закон № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» поддерживает механизм платы за доступность, позволяющий инвестировать даже в неплатную дорожную инфраструктуру
- Созданы Федеральный дорожный фонд и дорожные фонды субъектов РФ, являющиеся инструментом бюджетного планирования расходов в дорожной сфере, в том числе по расчетам с частными инвесторами на основании долгосрочных контрактов. Совокупный размер дорожных фондов субъектов РФ на 2013 год запланирован в размере около **500 млрд. руб.**, совокупный объем федерального и регионального фонда прогнозируется около **1 трлн. рублей.**

Концессионные соглашения в дорожной сфере



Утвержденные объемы дорожных фондов (примеры)

- 12,6 млрд. руб. на 2012 – 2014 гг. (средства на строительство и реконструкцию дорог)

Региональный дорожный фонд
Тульской области



- 20 млрд. руб. на 5 лет.

Региональный дорожный фонд
Республики Якутия



- 23 млрд. руб. на 2012 – 2014 гг.

Региональный дорожный фонд
Самарской области



- 33,5 млрд. руб. на 2012 – 2014 гг.

Региональный дорожный фонд
Свердловской области



- 12 млрд. руб. на 5 лет (на строительство и реконструкцию дорог)

Региональный дорожный фонд
Красноярского края



- 14,2 млрд. руб. на 2012 – 2014 гг.

Региональный дорожный фонд
Ярославской области



- С 1 января 2013 года вступает в силу новое законодательство, снижающее риски частные инвестиции в сфере водно-коммунального хозяйства:
- Федеральный закон № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении» разрешает установление долгосрочных тарифов и механизмы бюджетных компенсаций недополученных доходов, вызванных регуляторными рисками
- Основы ценообразования в сфере водоснабжения и водоотведения устанавливают возможность применения метода доходности на инвестированный капитал
- Сформирована нормативно-правовая база по формированию и утверждению инвестиционных программ эксплуатирующих организаций ВКХ, позволяющая учитывать в тарифе все затраты по привлеченным инвестициям

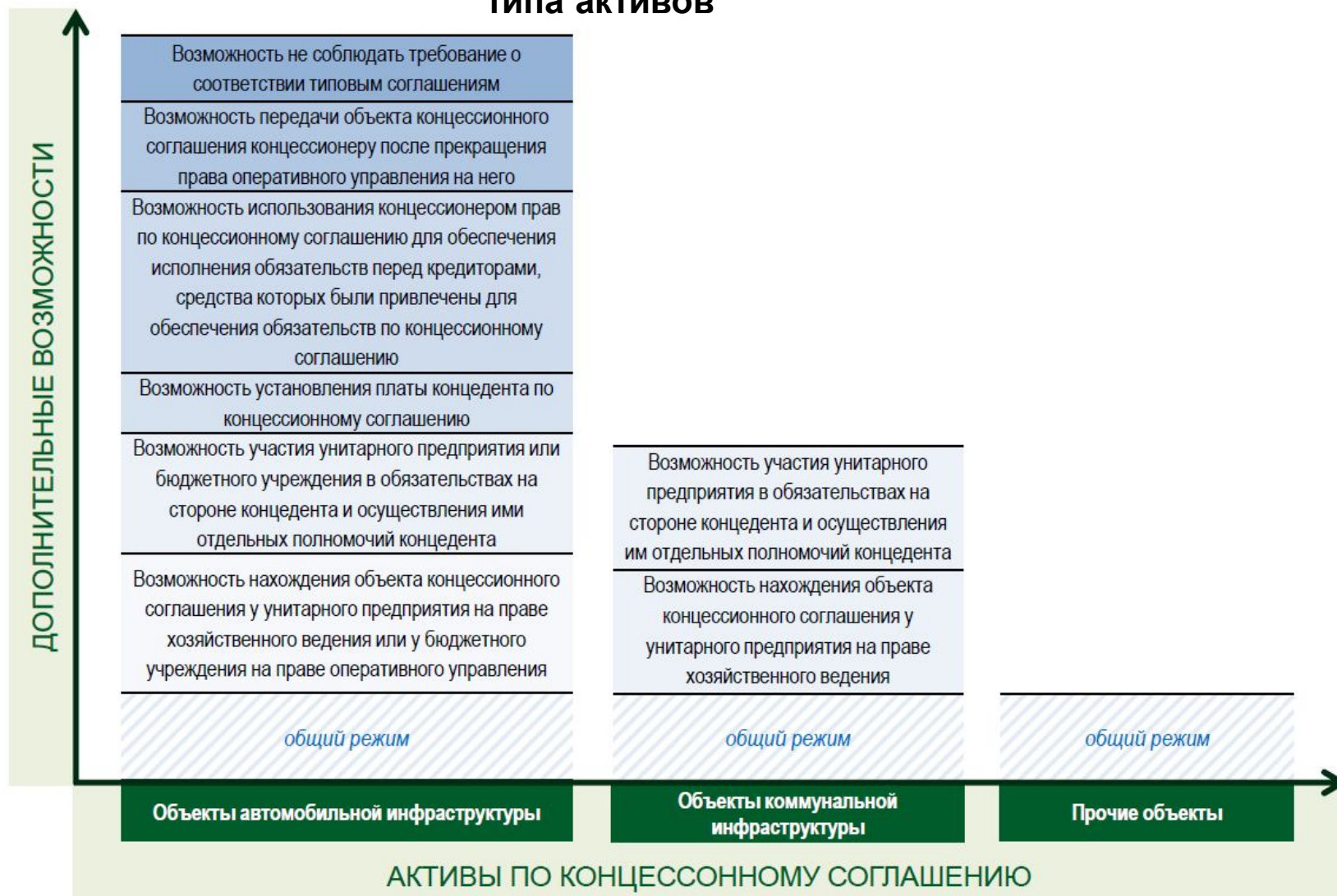
Концессионные соглашения в сфере водного комплекса



Особенности инвестиционного процесса НПФ:

- Невозможность разнесения на счета застрахованных лиц по итогам календарного года как положительного, так и отрицательного инвестиционного результата приводит к непринятию НПФ и УК рыночных рисков долговых ценных бумаг (средняя дюрация портфелей УК 1,5-2,5 года).
- Невозможность вносить дополнения в типовой договор ДУ пенсионными накоплениями. НПФ обязан размещать все средства пенсионных накоплений через управляющие компании. В настоящий момент НПФ и УК обязаны заключать типовой договор ДУ. Внесение изменений в данный договор предусмотрено только в ограниченном количестве пунктов. Ввиду этого НПФ и УК не могут внести в договор ряд изменений, направленных на возможность покупки УК долгосрочных облигаций (стороны не могут детально описать ответственность сторон, порядок возврата активов в случае досрочного расторжения договора ДУ, порядок пролонгации договора ДУ и т.д.)

Различие в регулировании концессионных соглашений в зависимости от типа активов



Проблема обеспечения возвратности и доходности при инвестировании в инфраструктурные проекты:

- Предоставить концеденту право принимать на себя обязательства по возмещению расходов концессионера на строительство, реконструкцию и эксплуатацию объекта
- Обеспечить обязательность и приоритетность принятия концедентом на себя бюджетных обязательств на срок действия концессионного соглашения
- Закрепить условие о предоставлении государственной гарантии субъекта Российской Федерации и муниципальных гарантий в части неизменности формулы расчета тарифа на весь период действия концессионного соглашения.
- Урегулировать механизм начисления и уплаты концессионером налога на добавленную стоимость и налога на прибыль.

Частично эти вопросы решит внесенный в Госдуму Правительством 12 марта законопроект «Об основах государственно-частного партнёрства в Российской Федерации».

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ