

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

## ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ



# ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Как пандемия повлияла  
на вложения в инфраструктуру ДФО?

Какие дальневосточные проекты  
могут запустить в ближайшие годы?

INCLUDING EXECUTIVE SUMMARY IN ENGLISH

## ОГОВОРКА

---

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

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

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

В аналитическом обзоре InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру. Дальний Восток», подготовленном специально для Восточного экономического форума – 2021, исследовано состояние инфраструктуры округа и инструменты по ее развитию, динамика инвестиций в отрасль и дальневосточный рынок проектов. Электронная версия доступна на сайте InfraOne, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, сентябрь 2021 г.



## СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>Резюме</b> .....	<b>4</b>
<b>I. Инфраструктура ДФО и ее развитие</b> .....	<b>7</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Преждевременное старение</li> <li>• Без пассажиров, но с грузами: итоги 2020-го в транспорте</li> <li>• Особенности дальневосточного развития</li> <li>• Как «Сила Сибири» питает ТОР</li> <li>• Пока не в моде: СЗПК на Дальнем Востоке</li> <li>• Эмитенты «подходят» к Дальнему Востоку</li> <li>• Скромная, но острая потребность в инвестициях</li> </ul>	
<b>II. Расходы на инфраструктуру</b> .....	<b>28</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ДФО недосчитался инфраструктурных трат</li> <li>• Борьба за «сырьевые» инвестиции</li> <li>• Инфраструктурные госрасходы Дальнего Востока</li> <li>• На «игле» федеральной помощи</li> <li>• Богатые – богатеют: кому достались инфраструктурные кредиты</li> </ul>	
<b>III. Дальневосточные концессии и ГЧП</b> .....	<b>42</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Вопреки пандемии: «бум» дальневосточных концессий и ГЧП</li> <li>• Частные инициативы подталкивают рынок</li> <li>• Перечень перспективных проектов Дальнего Востока</li> <li>• Дальневосточное ГЧП «ускоряют»</li> </ul>	
<b>Глоссарий</b> .....	<b>60</b>
<b>Об InfraOne</b> .....	<b>61</b>
<b>Авторский коллектив</b> .....	<b>62</b>

## РИСУНКИ

---

1. Степень износа основных фондов в разрезе федеральных округов в 2010–2019 годах (стр. 7)
2. Износ основных фондов ДФО по отраслям в 2019 году (стр. 8)
3. Динамика пассажиро- и грузоперевозок в ДФО и других округах (стр. 11)
4. Объем недополученных налоговых доходов субъектов ДФО от деятельности резидентов ТОР и СПВ (стр. 15)
5. Вклад ТОР и СПВ в экономику дальневосточных регионов (стр. 15)
6. Показатели работы дальневосточных ТОР и СПВ (стр. 16)
7. Объем фактических и планируемых инвестиций резидентов ТОР и СПВ (стр. 17)
8. Потребности ДФО и его регионов в инфраструктурных инвестициях в 2021 году (стр. 27)
9. Инвестиции в основной капитал в разрезе федеральных округов в 2015–2020 годах (стр. 29)
10. Отраслевая структура инфраструктурных инвестиций ДФО в среднем в 2018–2020 годах (стр. 33)
11. Инвестиции в основной капитал регионов ДФО в 2015–2020 годах (стр. 33)
12. Бюджетные инвестиции в инфраструктуру ДФО и других округов в 2015–2020 годах (стр. 36)
13. Бюджетные инвестиции в инфраструктуру регионов ДФО в 2015–2020 годах (стр. 37)
14. Структура бюджетных доходов субъектов ДФО и других регионов России (стр. 38)
15. Инфраструктурные кредиты и реструктуризация долгов регионов до 2023 года (стр. 40)
16. Распределение концессий и ГЧП по федеральным округам и сферам (стр. 43)
17. Распределение концессий и ГЧП на Дальнем Востоке по годам (стр. 44)
18. Распределение проектов национального перечня по федеральным округам (стр. 46)
19. Распределение проектов ДФО из национального перечня по отраслям (стр. 47)

## ТАБЛИЦЫ

---

1. Резиденты ТОР и СПВ и их отраслевая специализация (стр. 18)
2. Топ-10 крупнейших концессий и ГЧП-проектов Дальнего Востока (стр. 44)
3. Распределение концессий и ГЧП по регионам ДФО (стр. 45)

## РЕЗЮМЕ

«Коронакризисный» 2020 год оказался для инфраструктуры Дальнего Востока не столь плохим, как можно было ожидать. Падение пассажиропотока в транспорте компенсировала позитивная динамика грузоперевозок, для реализации проектов в округе были выпущены первые в стране социальные облигации, незначительно, но все же выросли бюджетные вложения в инфраструктуру, а рынок концессий и ГЧП этой территории показал рекордный рост.

Впрочем, от насущных проблем дальневосточные регионы никуда не ушли. Износ их основных фондов вскоре рискует преодолеть 50%-й порог, медленно увеличивается потребность отрасли в дополнительных инвестициях, из бюджета в нее поступает по-прежнему слишком мало средств, а приток частного капитала ограничивают нехватка готовых проектов и отсутствие опыта использования сложных инвестиционных инструментов у местных властей.

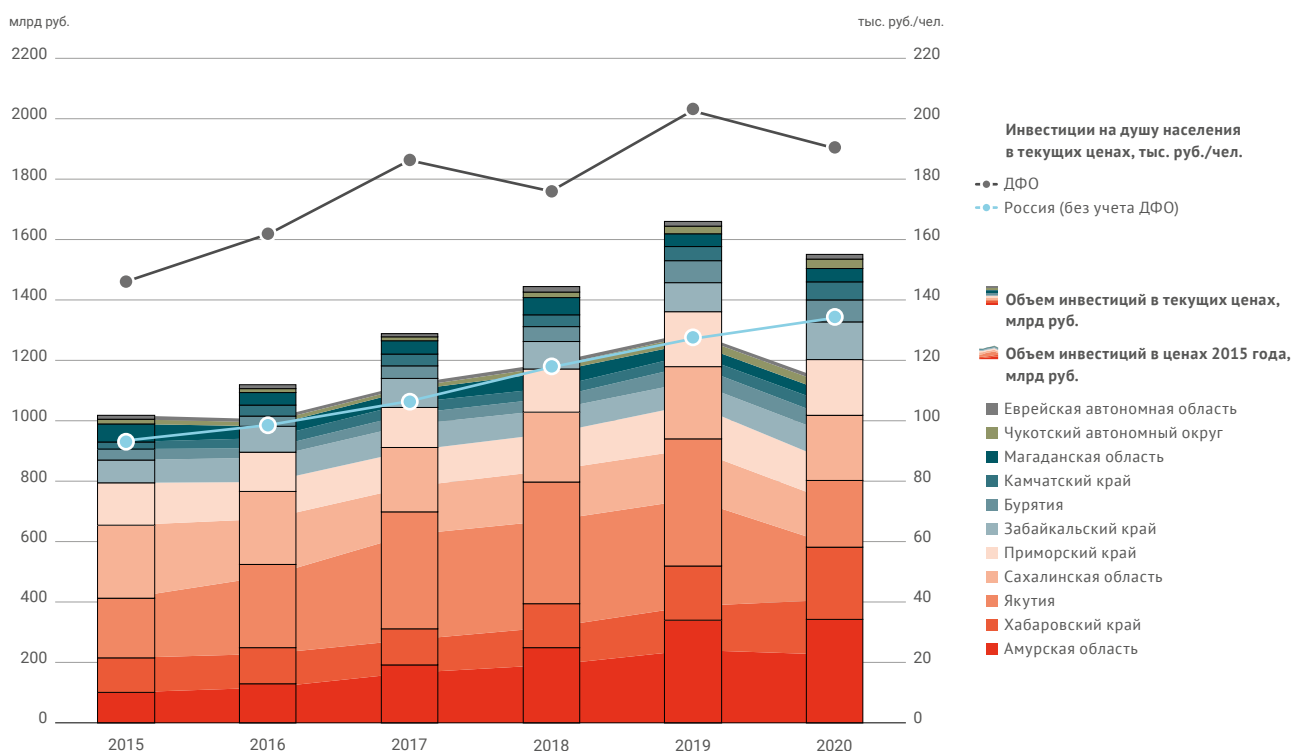
В каком состоянии находится инфраструктура Дальнего Востока? Какой объем инвестиций нужен для ее поддержания? И какие проекты и инструменты помогут макрорегиону привлечь частный капитал в отрасль?

- К началу 2020 года износ основных фондов в регионах ДФО достиг 44,2%. Это ниже среднероссийского уровня (51,3%) и лучше, чем во всех округах, кроме Центрального (там показатель составил 41,7%). Однако по темпам старения инфраструктуры Дальний Восток – первый в стране: с 2010 года уровень износа его фондов вырос на рекордные 15,3 п. п. против 5,6 п. п. в среднем по стране. На наш взгляд, если так продолжится и дальше, уровень износа инфраструктуры в ДФО уже через три – четыре года может превысить 50%-й порог.
- На Дальнем Востоке пассажироперевозки по итогам 2020 года упали более чем на 40% в авиаотрасли и почти на 25% – на железных дорогах. Впрочем, это меньше, чем в остальных макрорегионах, а в области грузоперевозок его показатели и вовсе были положительными, в отличие от остальной части страны. По нашим расчетам, за 2020 год в ДФО объем перевозки грузов авиатранспортом вырос более чем на 4%, железнодорожным транспортом – почти на 1%, автотранспортом – более чем на 15%, а перевалка грузов в портах Дальневосточного бассейна увеличилась почти на 5%. Падение этих показателей в других округах варьировалось от 3% до почти 13% в зависимости от отрасли.
- Дальний Восток входит в список приоритетных геостратегических территорий страны и имеет ряд преференций в получении господдержки, у него есть «свои» стратегия и госпрограмма, а в 2020 году правительство и вовсе приняло для него отдельную национальную программу – такой пока нет ни у одного другого округа. Впрочем, на сфере инфраструктуры это все мало отражается. Так, по нашим расчетам, за 2020 год ДФО получил около 17 млрд руб. инфраструктурных субсидий от федерации против, например, почти 70 млрд руб., которые правительство выделило Крыму и Севастополю.
- Отчасти из-за этого суммарные бюджетные вложения ДФО в инфраструктуру за год едва превысили 150 млрд руб. – это в девять раз меньше того, что инвестирует в отрасль частный сектор, и в полтора раза меньше рассчитанной нами минимальной дополнительной потребности округа в инвестициях (около 230 млрд руб. на 2021 год). Кроме того, доля

инфраструктуры не превышает 10% в госрасходах ДФО — такой же уровень у ряда других округов, однако его, на наш взгляд, недостаточно даже для поддержания текущего состояния основных фондов.

- Инвестиции в основной капитал Дальнего Востока за счет всех источников в 2020 году составили 1,55 трлн руб. Он стал единственным округом, у которого траты упали даже в номинальном выражении — на 6,6% по сравнению с 2019 годом (с учетом инфляции падение достигло 12,6%). Но похоже, причина не только и не столько в пандемии коронавируса, сколько в жизненном цикле ряда масштабных проектов, прежде всего в нефтегазовой сфере. Так, в 2020 году в Якутии завершили строительство участка магистрального газопровода «Сила Сибири», из-за чего в республике — в последние годы лидирующей по инфраструктурным вложениям — капитальные затраты в сопоставимых ценах упали сразу на 50%.
- Несмотря на «коронакризис», с начала 2020 года дальневосточный рынок концессий и ГЧП заметно вырос: в полтора раза по количеству и в 2,5 раза — по объему инвестиций в проекты. По нашей оценке, всего на конец августа 2021 года на нем запущено почти 70 инициатив на 260 млрд руб. в сегменте от 100 млн руб. У макрорегиона есть все шансы и дальше поддерживать высокие темпы роста этого рынка. По нашей оценке, до конца 2021 года в ДФО могут подписать еще около десяти соглашений в этих форматах суммарно почти на 100 млрд руб., а всего в округе есть шансы на запуск у около 70 концессий и ГЧП на 0,5 трлн руб. Реализацию последних может дополнительно простимулировать новый инструмент поддержки концессий и ГЧП — инвестиционный акселератор.

### Динамика инфраструктурных инвестиций в дальневосточных регионах в 2015–2020 годах



Источник: данные Росстата, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

- В июне 2021 года Минвостокразвития и КРДВ запустили инвестиционный акселератор – платформу для поиска, подготовки и реализации концессий и ГЧП на территории Дальнего Востока. Он работает как «единое окно» запуска таких инициатив и в конечном итоге «сводит» вместе проекты на начальном этапе проработки, инвесторов, инвестиционных агентов (которые занимаются структурированием и подготовкой сделки) и федеральные и региональные власти. На наш взгляд, это позитивный пример поддержки посевной стадии в рамках конкретной территории: подобные механизмы актуальны и для других регионов страны, так как проблема дефицита готовых к запуску проектов по-прежнему сохраняется.

## I. ИНФРАСТРУКТУРА ДФО И ЕЕ РАЗВИТИЕ

Износ дальневосточной инфраструктуры растет быстрыми темпами, и ситуацию пока не улучшают даже многочисленные меры поддержки округа.

Особый статус Дальнего Востока на федеральном уровне дает ему лишь небольшие преимущества в борьбе за бюджетные инвестиции. Специальные налоговые режимы появились в округе не так давно, чтобы можно было однозначно оценить их эффективность. А другие механизмы развития пока распространены в нем не так широко.

Что получил Дальний Восток от принятия «своей» национальной программы? Каковы результаты работы ТОР и СПВ к середине 2021 года? И какие инвестиционные инструменты властям и инвесторам округа стоит использовать более активно?

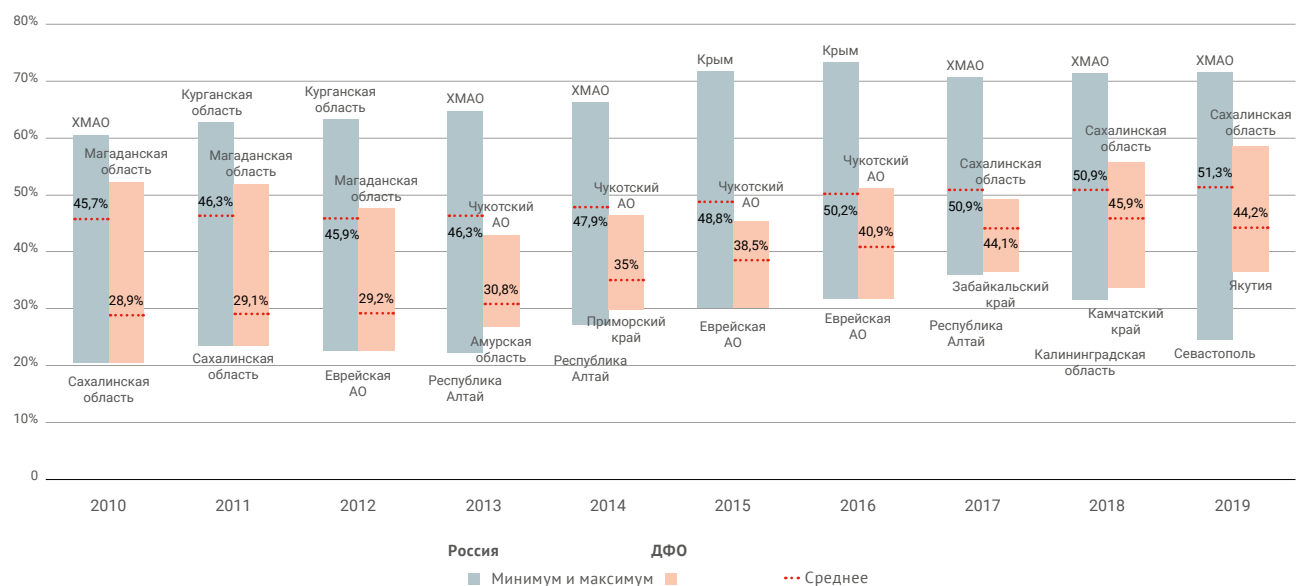
### Преждевременное старение

Инфраструктура Дальнего Востока изнашивается быстрыми темпами и рискует в скором времени преодолеть 50%-й порог по этому показателю. На наш взгляд, заметно влияет на эту динамику плохое состояние основных фондов в ключевых для округа транспортной и добывающей отраслях. И похоже, даже масштабные инвестиции пока не спасают ситуацию.

По данным Росстата, к началу 2020 года износ основных фондов в регионах ДФО достиг 44,2%. Это ниже среднероссийского уровня (51,3%) и лучше, чем во всех округах, кроме Центрального (там показатель составил 41,7%). Однако по темпам старения инфраструктуры Дальний Восток – первый в стране: с 2010 года уровень износа его фондов вырос на рекордные 15,3 п. п. против 5,6 п. п. в среднем по стране. Ближайший к нему по динамике – Сибирский округ, где рост за десять лет составил 13,7 п. п.

**Рисунок 1. Степень износа основных фондов в разрезе федеральных округов в 2010–2019 годах**

Средний износ основных фондов по ДФО за 2010–2017 годы представлен без учета данных по Бурятии и Забайкальскому краю, вошедшим в состав округа в 2018 году.



Источник: данные Росстата, анализ InfraOne Research



И хотя количество изношенной инфраструктуры в ДФО растет быстрее, чем в среднем по России, за последние десять лет у дальневосточных регионов пять раз по итогам года был наименьший уровень износа основных фондов в стране (см. рисунок 1). На наш взгляд, лидерство Сахалинской области в 2010–2011 годах могли обеспечить крупные нефтегазовые проекты на шельфе (см. «[Борьба за «сырьевые» инвестиции](#)»), а Еврейской автономной области в 2012-м и 2015–2016 годах – небольшой размер ее активов (стоимость ее основных фондов одна из наименьших в округе и в стране), при котором даже незначительный объем строительных работ может заметно улучшить состояние региональной инфраструктуры.

Среди прочего, по данным Росавтодора, на Дальнем Востоке лишь небольшая доля автодорог соответствует нормативным требованиям – чуть более 38% за 2020 год. Хотя, в отличие от износа основных фондов, динамика этого показателя в округе положительная: еще в 2010 году доля «нормативных» дорог едва доходила до 26%.

Также за последние годы на Дальнем Востоке выросли крайние показатели износа инфраструктуры – максимальное и минимальное значения среди субъектов. Если в 2010 году они варьировались от 20,6% в Сахалинской области до 52,3% в Магаданской области, то за десятилетие разброс сдвинулся «вверх»: в 2019 году минимальное значение в 36,4% было у Якутии, а максимальное в 58,5% – у когда-то лучшей по этому показателю Сахалинской области.

Заметную роль в слабом обновлении дальневосточной инфраструктуры играют транспортная и добывающая отрасли – одни из главных для макрорегиона. На них приходится почти половина всех основных фондов округа – 44,2% в 2019 году. По нашим расчетам, свыше 10% инфраструктуры этих двух отраслей изношены полностью (см. рисунок 2).

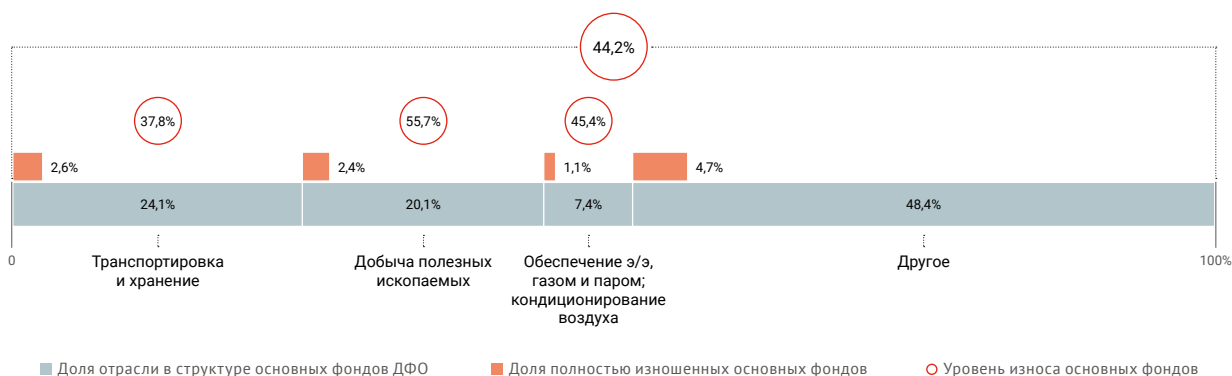
Похоже, что даже значительных инфраструктурных вложений в указанные отрасли недостаточно для улучшения ситуации. По нашим расчетам, на транспорт и добычу полезных ископаемых приходится больше половины инвестиций в основной капитал Дальнего Востока (см. «[Борьба за «сырьевые» инвестиции](#)»).

Если судить по отраслевому распределению изношенной инфраструктуры ДФО, проблема ее обновления в значительной степени лежит на плечах крупных промышленных компаний округа. Однако улучшение ситуации зависит и от государственных вложений, которых пока очень немного: за 2020 год бюджетные инфраструктурные инвестиции дальневосточных регионов едва превысили 150 млрд руб. (см. «[Инфраструктурные госрасходы Дальнего Востока](#)»). Нарастить капитальные вложения из бюджета и других источников, на наш взгляд,

округ мог бы за счет более активного использования облигаций и других инвестиционных механизмов, пока непопулярных на этой территории (см. «[Пока не в моде: СЗПК на Дальнем Востоке](#)», «[Эмитенты «подходят» к Дальнему Востоку](#)»).

## Рисунок 2. Износ основных фондов ДФО по отраслям в 2019 году

На рисунке представлены данные по отраслям, имеющим наибольшую долю в структуре основных фондов ДФО. Каждая из оставшихся отраслей составляет лишь небольшую их часть.



Источник: данные Росстата, анализ и расчеты InfraOne Research

## Без пассажиров, но с грузами: итоги 2020-го в транспорте

Подробнее о влиянии пандемии на транспортную отрасль страны читайте на странице проекта «Инфраструктура – 2025: вызовы и перспективы».

«Ковидный» 2020 год обернулся потерями для многих инфраструктурных отраслей, включая транспортную. При этом по всей стране грузоперевозки по итогам года пострадали меньше пассажироперевозок, а Дальний Восток в обеих этих сферах пережил год в среднем легче других округов.

**Авиаперевозки.** Закрытые границы, режим самоизоляции и другие «антиковидные» меры катастрофически сократили количество пассажирских перелетов. По данным Росавиации, в 2020 году российская авиаотрасль перевезла менее 60% от количества людей, совершивших перелеты в 2019 году (116,1 млн чел. против почти 200 млн чел.). Такое же падение произошло и на Дальнем Востоке, где в 2020-м перевезли лишь 6,2 млн чел. против 10,5 млн чел. годом ранее. Самое серьезное сокращение числа перелетов ожидаемо произошло в ЦФО – более чем на 50%.

По итогам первого полугодия 2021 года видно, что и пассажирские, и грузовые перевозки в России активно восстанавливаются. По стране в целом пассажирские авиаперевозки за шесть месяцев 2021 года выросли на 66% по сравнению с аналогичным периодом 2020-го, но пока ниже уровня 2019-го (более чем на 15%). На Дальнем Востоке к июлю 2021 года перевезли на 40% больше, чем в первом полугодии 2020-го, но на 20% меньше этого периода 2019-го.

Грузовые авиаперевозки показывают еще более позитивную динамику. По всем регионам за шесть месяцев 2021-го они выросли почти на 20% к 2020-му и более чем на 6% к 2019 году. По ДФО тот же показатель составил 15,2% и 18,6% соответственно.

Интересно, что ДФО стал единственным округом, где по итогам 2020 года вырос объем перевезенных грузов на автотранспорте, причем ощутимо – на 15,2% (против падения на 5,8% в целом по стране). Впрочем, речь идет о небольшом объеме грузов: в 2020 году на Дальнем Востоке перевезли 128 млн тонн – это лишь 2,4% от суммарного объема по стране. Общая же динамика показателя в ДФО за последние десятилетия скорее негативная (в начале 2000-х в округе ежегодно перевозили около 300 млн тонн), и пандемия на этот тренд повлияла так же мало, как и на динамику грузооборота.

Иначе для ДФО сложилась ситуация в сегменте грузоперевозок воздушным транспортом. Если в стране в целом авиаперевозки в 2020 году упали примерно на 10% к 2019 году, то на Дальнем Востоке показатель, напротив, вырос – на 4,3%. Еще одним округом, сумевшим не пострадать от пандемии, стал СКФО: там прирост грузоперевозок превысил 10%. В остальных же макрорегионах показатель по итогам года снизился, больше всего в СЗФО: там за год перевезли почти на 30% меньше, чем по итогам 2019-го.

Вероятно, небольшой прирост грузоперевозок по некоторым направлениям, включая дальневосточное, связан с временным использованием авиакомпаниями пассажирских судов для перевозки грузов. В попытках сократить убытки из-за пандемии многие авиаперевозчики приспособивали салоны самолетов для доставки грузов: так делали в том числе «Уральские авиалинии», Nordwind, Azur Air.

**Автомобильные перевозки.** Грузооборот автотранспорта в России в 2020 году снизился впервые за долгие годы, но, как и в случае с авиаперевозками, не во всех округах.

По стране в целом снижение составило 1,3%. По данным Росстата, это третий случай за последние 20 лет, когда динамика перевозок была отрицательной. Предыдущее падение произошло в 2014 году, когда грузооборот снизился на те же 1,3%, а еще более заметно он сократился после кризиса 2008 года: в 2009-м показатель за год упал на 16,7%.

На Дальнем Востоке динамика автомобильных грузоперевозок за последние два десятилетия постоянно менялась. Восемь раз она была отрицательной, а в целом варьировалась от –7,4% к предыдущему году в 2009-м до 13,5% в 2010-м. По итогам 2020 года грузооборот автотранспорта в ДФО и вовсе вырос – на 7,5% к уровню 2019 года: это «вписывается» в динамику прошлых лет, так что пандемия, похоже, мало повлияла на этот тип грузоперевозок.

**Морские перевозки.** Почти не сказалась пандемия и на морских грузоперевозках ДФО. По итогам 2020 года объем перевалки грузов в портах Дальневосточного бассейна превысил 220 млн тонн – это на 4,8% выше уровня 2019 года. За первое полугодие 2021-го перевалка сухих и наливных грузов суммарно превысила объемы того же периода 2019–2020 годов.

В среднем по всем бассейнам ситуация с перевалкой хуже. Если как минимум в предыдущие три года – 2017–2019 – объем перевалки в стране рос, то в 2020-м он снизился на 2,3%. Однако результаты первых шести месяцев 2021-го показывают, что по итогам года объем перевалки если и будет ниже уровня «допандемийного» 2019 года, то незначительно.

**Железнодорожные перевозки.** Наряду с авиацией, у железных дорог значительный пассажиропоток, который серьезно снизился под влиянием пандемии. По информации Росстата, в 2020 году этот вид транспорта перевез более чем на 27% меньше пассажиров, чем годом ранее: 0,88 млрд чел. против 1,2 млрд чел.

Падение оказалось примерно одинаковым на всей территории страны, хотя и здесь потери Дальнего Востока оказались немного меньше, чем у других округов – 23,5% от уровня 2019 года. Самое серьезное уменьшение пассажиропотока было в СЗФО – 29,8%. Вероятно, меньший урон пассажироперевозкам в ДФО обусловлен большими расстояниями между населенными пунктами округа, традиционно вынуждавшими их жителей чаще других пользоваться железными дорогами, даже несмотря на пандемию.

Грузоперевозки по железным дорогам в России по итогам 2020 года снизились, но незначительно. Объем перевозки грузов уменьшился чуть менее чем на 3%. В ДФО динамика вновь оказалась положительной: в 2020 году отправлено на 0,9% больше грузов, а прибыло – на 2,8% больше, чем в 2019-м.

**Чего ждать дальше.** По состоянию на август 2021 года ситуация с распространением COVID-19 стала гораздо более управляемой по сравнению с весной 2020-го: с одной стороны, власти в большей степени готовы к росту количества госпитализаций, с другой, – набирают обороты темпы вакцинации населения по всему миру. Это уменьшает риск введения новых локдаунов в России и других странах, хотя и не исключает его полностью (тем более что в ряде стран такие ограничения по-прежнему действуют).

Мы ожидаем, что массовая вакцинация населения в течение 2021–2022 годов будет снижать количество заболевших и число госпитализированных больных COVID-19, а значит, продолжит восстанавливаться и транспортная отрасль. Не исключено, что ее показатели в сфере грузоперевозок приблизятся или даже превысят «доковидные» уже по итогам 2021 года, а в сфере пассажироперевозок – в 2022–2023 годах. Дальний Восток этот «реабилитационный» тренд затронет главным образом в части перевозки пассажиров, так как грузоперевозки в округе, как показывает статистика, не снизились под влиянием пандемии.

**Рисунок 3. Динамика пассажиро- и грузоперевозок в ДФО и других округах**

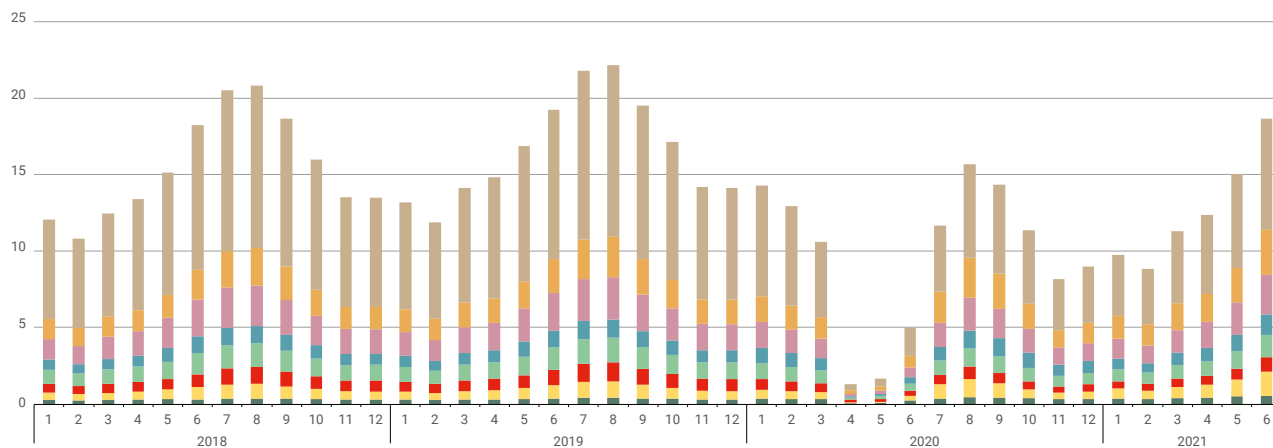
Авиаотрасль стала одной из наиболее пострадавших от пандемии COVID-19, и падение ее показателей заметно уже с начала введения в России «антиковидных» мер. В этой связи для наглядности данные по отрасли приведены по месяцам.

ЦФО СФО СЗФО ПФО УФО ДФО ЮФО СКФО

**ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ**

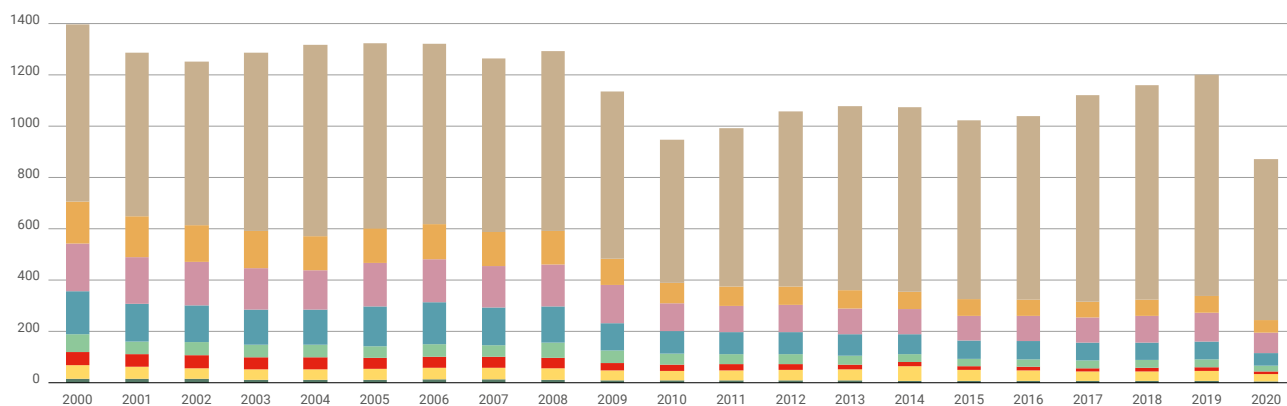
**АВИАЦИЯ**

Количество перевезенных пассажиров, млн чел.



**ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ**

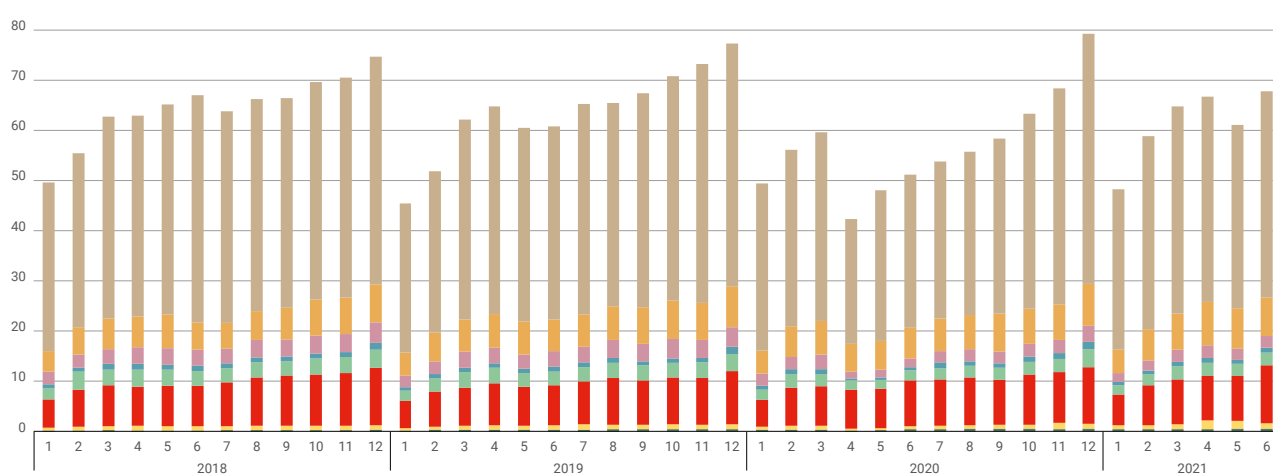
Количество отправленных пассажиров, млн чел.

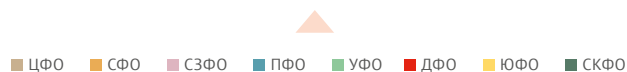


**ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ**

**АВИАЦИЯ**

Объем перевезенных грузов, тыс. тонн

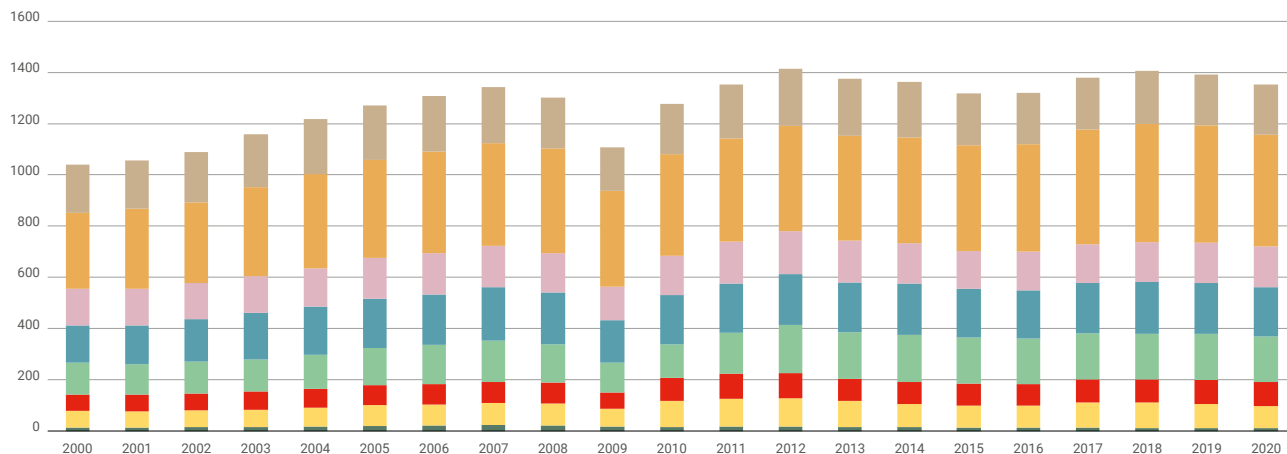




## ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

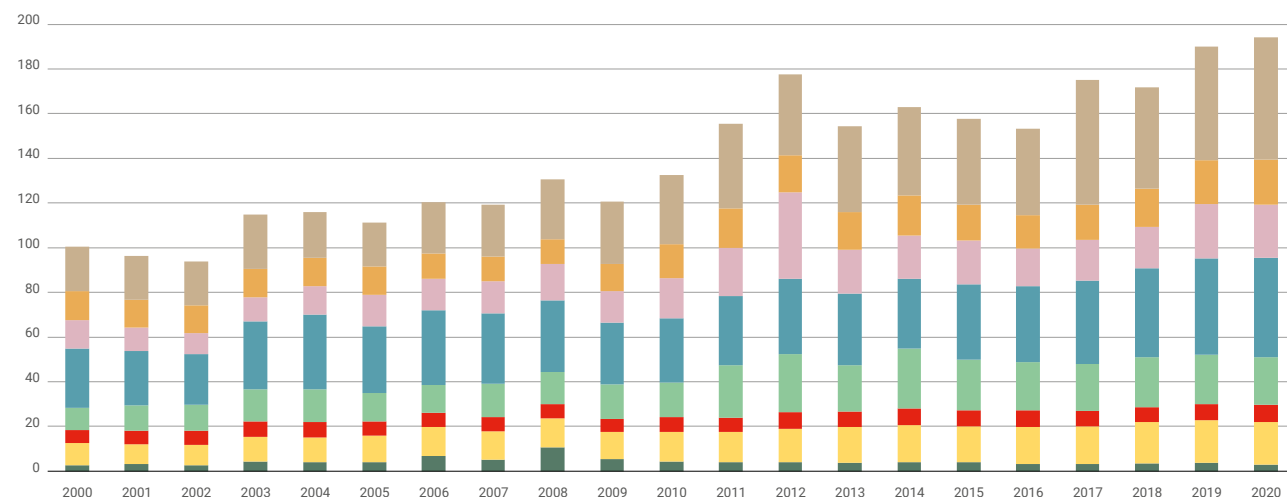
### ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Отправлено грузов, млн тонн



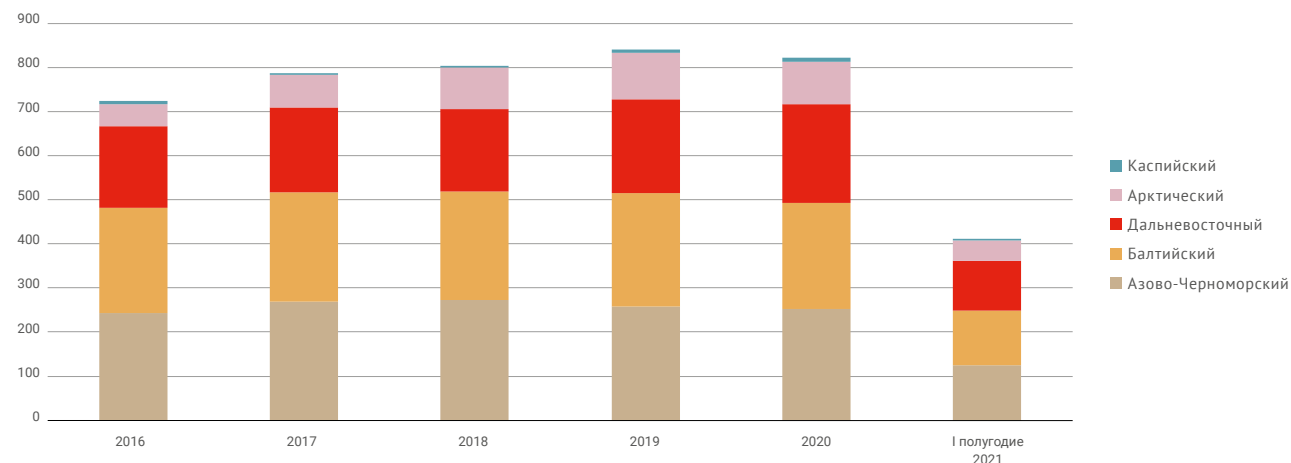
### АВТОДОРОГИ

Грузооборот, млрд тонн-км



### МОРСКИЕ ПОРТЫ

Объем перевалки грузов по бассейнам, млн тонн



Источник: данные Росавиации, Росморпорта, Росстата, анализ и расчеты InfraOne Research

## Особенности дальневосточного развития

Дальний Восток – приоритетная геостратегическая территория России. Такой статус закреплён за округом в стратегии пространственного развития страны до 2025: вопросам его развития правительство уделяет повышенное внимание. Однако пока, на наш взгляд, это приносило дальневосточным регионам не так много пользы.

*Помимо ДФО статус приоритетных геостратегических территорий имеют Арктическая зона России, СКФО, Байкальский регион, Крым и Севастополь, а также Калининградская область.*

Особый статус Дальнего Востока проявляется среди прочего в том, что округ имеет отдельные разделы в большинстве федеральных госпрограмм. На середину 2021 года таковых было 32 штуки из 48, включая, например, госпрограмму по развитию транспортной системы: через нее правительство тратит федеральные средства на транспорт и планирует суммарные бюджетные расходы на отрасль.

В этих разделах органы власти сводят информацию по опережающему развитию ДФО, что позволяет контролировать ситуацию в нем на федеральном уровне и уточнять цели программ для нужд территории.

У округа есть и своя федеральная госпрограмма. Однако ее бюджет невелик, и в его рамках почти нет расходов на инфраструктуру: по нашей оценке, за 2020 год из 57 млрд руб. трат по ней на капитальные затраты пошло менее 0,1%.

Более ощутимое проявление приоритетного статуса – особый порядок расчета и предоставления субсидий дальневосточным регионам. Например, госпрограмма по обеспечению доступным и комфортным жильем и коммунальными услугами содержит правила, по которым субсидии для тех регионов страны, которые отказываются от них, Минстрой распределяет между субъектами ДФО. Госпрограмма по развитию сельского хозяйства в формулах расчета ряда субсидий содержит повышающие коэффициенты для регионов Дальнего Востока и других приоритетных территорий. Кроме того, почти все регионы ДФО получают адресные субсидии на реализацию конкретных транспортных проектов в рамках профильной госпрограммы.

Впрочем, в конечном итоге на финансовом положении Дальнего Востока это сказывается мало. В 2020 году ДФО получил лишь 9,8% всех субсидий по стране и они составили 7,6% от его суммарных бюджетных доходов (меньше него получили только СЗФО – 8,2% от суммарных субсидий – и УФО – 5%). Так, на инфраструктуру дальневосточные субъекты за этот год суммарно получили около 17 млрд руб. субсидий против, например, почти 70 млрд руб., которые федерация выделила Крыму и Севастополю (см. «Инфраструктурные госрасходы Дальнего Востока»). Значительно больше центр отправляет округу в виде дотаций, но это можно считать скорее «антидостижением» (см. «На «игле» федеральной помощи»).

В сентябре 2020 года правительство утвердило национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока до 2025 года и перспективу до 2035 года. ДФО стал единственной территорией, у которой появился такой документ. Он был призван, с одной стороны, включить амбициозные задачи по ускоренному развитию округа (например, росту его экономики на уровне выше среднемировых темпов) и определить средства для их достижения, а с другой – объединить все уже существующие планы по развитию ДФО.

*В «инфраструктурной» части национальной программы собраны планируемые и уже реализуемые проекты: расширение БАМа и Транссиба, проработка проекта строительства железнодорожного моста на Сахалин, создание ледоколов «Лидер» для Севморпути и другие. Их основная часть еще в 2018 году вошла в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.*

На наш взгляд, программа справилась со вторым пунктом, но едва ли — с первым: документ стал рамочным для многочисленных планов развития макрорегиона, но не добавил к ним заметных нововведений. Кроме того, программа и план ее реализации не содержат сведений о финансировании, что еще больше придает документу характер организационного.

Таким образом, Дальний Восток остается в повестке правительства как приоритетная территория, нуждающаяся — будучи стратегически значимой, но слабо развитой — в ускоренном развитии. Однако повышенное внимание к макрорегиону не подкрепляется ресурсами: федерация фактически не выделяет ДФО среди других территорий при распределении инфраструктурных субсидий, и дальневосточные регионы остаются среди наиболее дотационных в стране.

### Как «Сила Сибири» питает TOP

Одна из целей создания территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта Владивосток (СПВ) — помочь дальневосточным регионам разнообразить экономику и развить отрасли, не связанные с добывающим сектором. Похоже, последнее им действительно удается, однако основные инвестиции резидентов все равно идут в сырьевые отрасли.

По данным КРДВ на август 2021 года, в ДФО действуют СПВ и 22 TOP, а суммарное количество их резидентов — более 2600 (см. таблицу 1). Единственный регион, на территории которого еще не действуют такие режимы, — Магаданская область.

Сейчас среди профилей TOP и СПВ судостроение и судоремонт, сельское хозяйство, пищевая промышленность, переработка водных биоресурсов, деревообработка, туризм, логистика, добыча и переработка полезных ископаемых. При этом последние два вида деятельности есть в специализации лишь семи TOP.

Структура фактических инвестиций резидентов этих территорий уже не столь многообразна. Так, по нашим расчетам, из около 1,5 трлн руб., вложенных инвесторами TOP в свои проекты, свыше 70% приходится на строительство Амурского ГПЗ, Амурского газохимического комплекса и завода по производству метанола в TOP «Свободный». Все эти проекты завязаны на поставку газа по магистральному трубопроводу «Сила Сибири». В сумме же на инвестиции в инициативы, связанные с добычей и переработкой полезных ископаемых, приходится 80% суммарных вложений резидентов TOP.

На наш взгляд, последствия такого крена в сторону газопереработки для дальневосточных регионов неоднозначны. С одной стороны, любой проект приносит

*Масштаб проектов в рамках TOP «Свободный» особенно ярко виден в структуре инвестиций в основной капитал Амурской области. По нашим расчетам, только в 2020 году резиденты TOP вложили почти 80% от суммарных инфраструктурных инвестиций региона.*

*За шесть лет существования СПВ его резиденты вложили в свои проекты около 0,2 трлн руб. — менее 20% от объема запланированных инвестиций. Их структура более разнообразна, чем у резидентов TOP: в СПВ много инвесторов, а среди видов специализации этой территории преобладают несырьевые направления. Однако точно определить структуру вложений резидентов СПВ довольно сложно.*

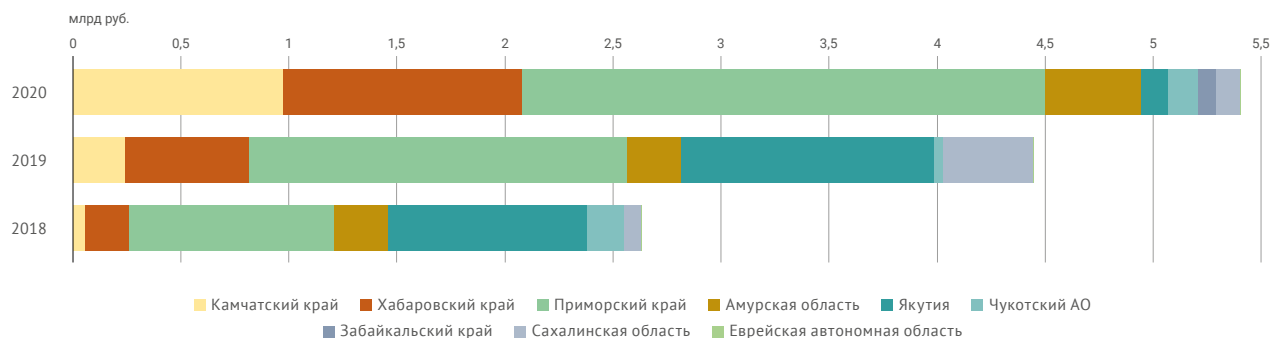


пользу для экономики ДФО: создает рабочие места, стимулирует развитие сопутствующей инфраструктуры (автодорожной, железнодорожной, энергетической) и дает другие положительные эффекты. Масштабные инициативы в сфере переработки также способствуют развитию технологий в этой отрасли и сокращению экспорта сырья – продукта с низкой добавленной стоимостью.

С другой стороны, реализация подобных мегапроектов в рамках ТОР влечет значительные выпадающие доходы региональных бюджетов: не исключено, что часть из этих инициатив могла быть запущена и вне специального налогового режима. По нашим расчетам, только в 2018–2020 годах субъекты ДФО недосчитались более 8 млрд руб. доходов от резидентов ТОР и еще около 4,4 млрд руб. – от резидентов СПВ (см. рисунок 4), и уже сейчас видно, насколько малы поступления от них в региональных бюджетных доходах

**Рисунок 4. Объем недополученных налоговых доходов субъектов ДФО от деятельности резидентов ТОР и СПВ**

Приведены данные по суммам налога на имущество и налога на прибыль организаций в связи с применением налоговых льгот и пониженных налоговых ставок для организаций – резидентов ТОР и СПВ в 2018–2020 годах.



Источник: данные Минфина, расчеты InfraOne Research

**Рисунок 5. Вклад ТОР и СПВ в экономику дальневосточных регионов**

Магаданская область не представлена на графике, так как на ее территории не действуют режимы ТОР и СПВ.



Источник: данные Росстата, Федеральной налоговой службы, КРДВ, анализ InfraOne Research



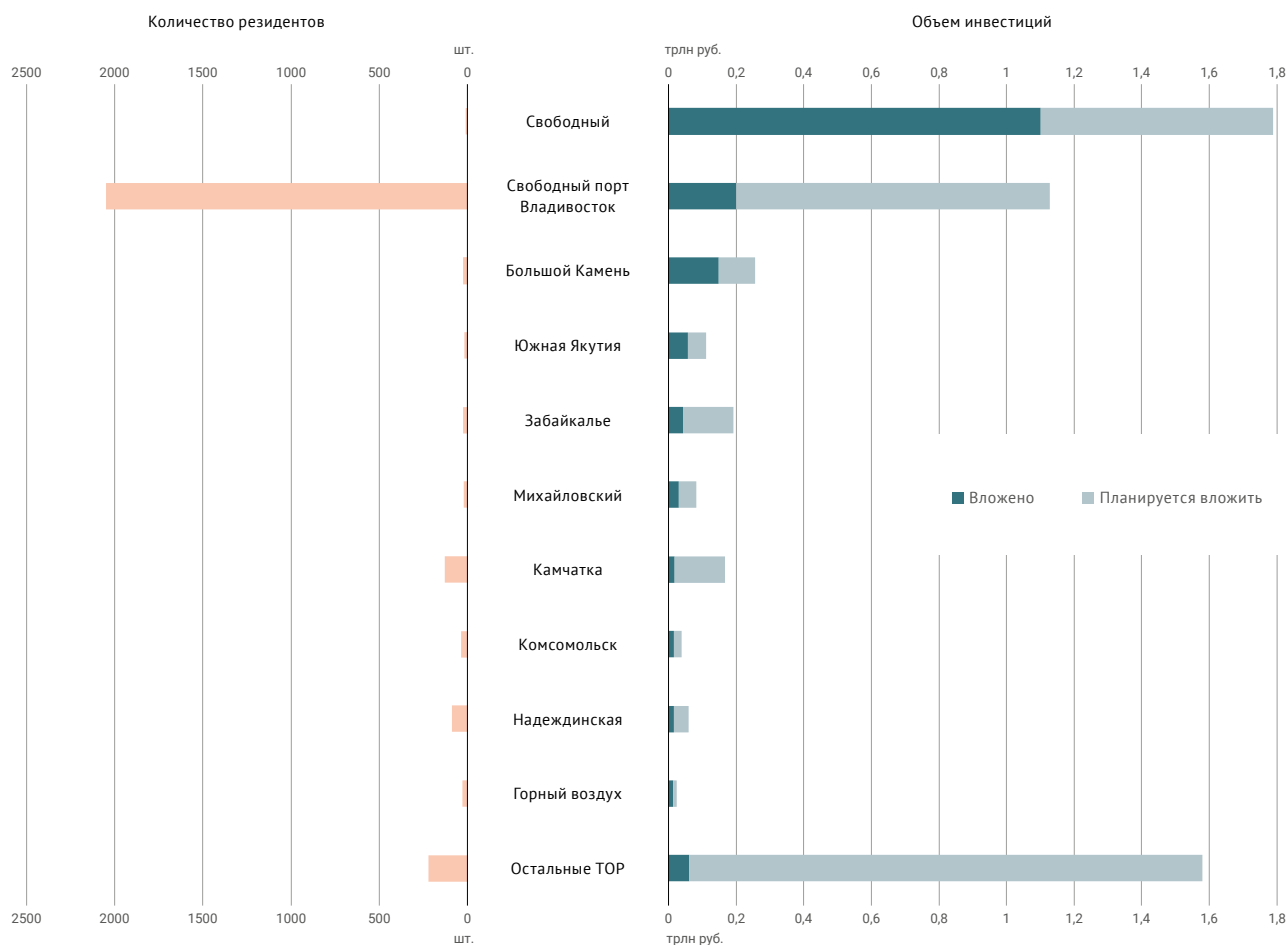
в сравнении с их инвестициями (см. рисунок 5). В будущем выпадающие доходы станут еще больше (для сравнения, Сахалинская область только за 2020 год получила свыше 70 млрд руб. от своих шельфовых проектов, см. «На «игле» федеральной помощи»).

По нашему мнению, доля проектов, связанных с добычей и переработкой сырья и получающих льготы в рамках ТОР, могла бы быть не столь принципиально важной для Дальнего Востока, если бы речь шла о бóльших инвестициях в остальные направления: пока же оставшихся 0,3 трлн руб., которые резиденты ТОР инвестировали в «несырьевые» отрасли, на наш взгляд, мало для ощутимой поддержки экономики округа и ее диверсификации.

Впрочем, мы допускаем, что судить об эффективности специальных режимов пока рано. Первые из них начали создавать лишь шесть лет назад, и эффект от них будет виден не ранее 2025–2030 годов (так, по методике правительства, оценку эффективности каждой ТОР будут проводить с 13-го года ее существования). Тем более что ко второй половине 2021 года резиденты ТОР успели вложить лишь 35% от суммарного объема планируемых инвестиций: многие инициативы – в разных отраслях экономики – только готовят к запуску.

**Рисунок 6. Показатели работы дальневосточных ТОР и СПВ**

Представлена оценка на конец августа 2021 года.



Источник: данные КРДВ, инвестиционных порталов регионов, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

### Первые результаты работы дальневосточных ТОР и СПВ

По данным Минвостокразвития на конец мая 2021 года, с момента введения режимов ТОР и СПВ в экономику Дальнего Востока удалось привлечь 1,8 трлн руб. инвестиций и создать 66 тыс. рабочих мест. Большая часть вложений – частные: 31 рубль на 1 рубль бюджетных денег. С годами доля внебюджетных инвестиций только растет (для сравнения, еще в 2017 году указанное соотношение было 10:1).

Всего, по данным КРДВ, на середину августа 2021 года заявленные инвестиции резидентов ТОР и СПВ составили 5,4 трлн руб., а количество запланированных к созданию рабочих мест – 180 тыс. штук.

В 2020 году динамика роста ТОР и СПВ снизилась. Пандемия коронавируса сократила количество новых инвесторов в ТОР почти на 30% – с 95 в 2019 году до 67 в 2020-м. Аналогичная ситуация наблюдается в СПВ. Кроме того, по данным Минвостокразвития, накопленные инвестиции резидентов пока ниже планового уровня.

Для действующих резидентов «коронакризис» создал проблемы с поставками оборудования из-за рубежа, сбытом произведенной продукции и привлечением иностранной рабочей силы. По состоянию на июнь 2021 года из 116 объектов, на которых ведутся работы, на 53 зафиксировано отставание от графика. Инвесторы стали отмечать недостаток необходимой для их деятельности инфраструктуры, прежде всего транспортной и социальной.

Вероятно, снижение показателей ТОР и СПВ отчасти также связано с системными проблемами этих режимов. Среди них, например, перекоп полномочий по управлению такими территориями в сторону федерации: в результате местные власти мало участвуют в их создании и развитии. Налицо дефицит трудовых ресурсов на Дальнем Востоке, из-за которого резидентам ТОР и СПВ становится все сложнее реализовывать масштабные проекты. С 2014 года миграционный отток населения с Дальнего Востока постепенно сокращается, но остановить его пока так и не удалось. Кроме того, многие инвесторы ТОР не исполняют условия соглашений об осуществлении деятельности. К примеру, в 2018 году доля таких резидентов достигала почти 50%.

### Рисунок 7. Объем фактических и планируемых инвестиций резидентов ТОР и СПВ

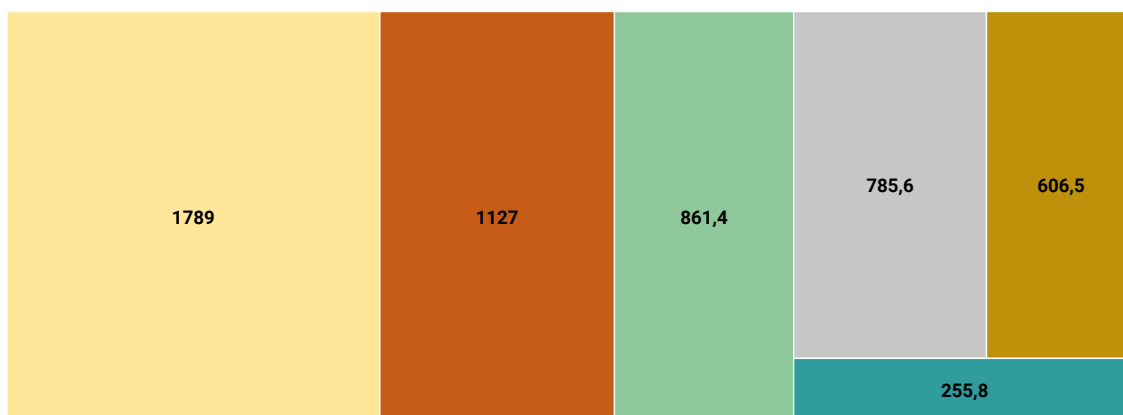
Объем фактических инвестиций, млрд руб.

Всего 1708,4



Объем планируемых инвестиций, млрд руб.

Всего 5425



■ Свободный ■ Свободный порт Владивосток ■ Нефтехимический ■ Чукотка ■ Большой Камень ■ Остальные ТОР

Источник: данные КРДВ, инвестиционных порталов регионов, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

**Таблица 1. Резиденты TOP и СПВ и их отраслевая специализация**

Проекты ранжированы в порядке уменьшения объема инвестиций.

№	Название	Регион	Отраслевая специализация	Количество резидентов	Объем фактических инвестиций, млрд руб.	Объем планируемых инвестиций, млрд руб.	Год создания	Крупнейшие проекты	Якорные резиденты
1	Свободный	Амурская область	Нефтепереработка. Промышленность	9	Около 1100	1789	2017	1. Строительство Амурского газоперерабатывающего завода; 2. строительство Амурского газохимического комплекса для производства полиэтилена и полипропилена; 3. строительство завода по производству метанола в Сковородино	1. «Газпром переработка Благовещенск»; 2. «Амурский ГХК» (принадлежит «СИБУР Холдинг» и SOIHL Hong Kong Holding Ltd); 3. «Технолизинг» (входит в Группу ECH)
2	Свободный порт Владивосток	Приморский край, Хабаровский край, Сахалинская область, Чукотский АО, Камчатский край	Недвижимость. Сфера услуг. Логистика и транспорт	2052*	Около 200	1127	2015	1. Строительство жилых комплексов во Владивостоке (ЖК «Восточный луч», ЖК «Зеленый угол»); 2. строительство концептуального торгово-выставочного комплекса класса «А» во Владивостоке (ТБК «Калина Молл»); 3. создание промышленно-логистического комплекса класса «А» в Артеме	1. «Специализированный застройщик Восточный луч»; 2. «Артайр»; 3. «Авиаполис Янковский» (входит в ГК «DNS Девелопмент»)
3	Большой Камень	Приморский край	Судостроение. Логистика	25	148,1	255,8	2016	1. Создание верфи крупнотоннажного судостроения; 2. строительство завода по производству винто-рулевых колонок; 3. строительство жилья для сотрудников ССК «Звезда»; 4. строительство комплекса по производству металлических конструкций для жилых и нежилых зданий в Большом Камне	1. «Судостроительный комплекс «Звезда»»; 2. «Завод по производству винто-рулевых колонок Сапфир»; 3. «Комплексный завод строительных изделий»
4	Южная Якутия	Якутия	Добыча полезных ископаемых. Горнодобыча	18	Более 58	111,7	2016	Строительство двух горно-обогатительных комплексов по добыче коксующегося угля и производству высококачественного угольного концентрата в Нерюнгринском районе	«Горно-обогатительный комплекс «Инаглинский», «Горно-обогатительный комплекс «Денисовский» (входят в «УК «Колмар»)
5	Забайкалье	Забайкальский край	Добыча полезных ископаемых. Деревообработка. Пищевая промышленность	26	44	192	2019	1. Освоение Удоканского месторождения меди; 2. строительство горно-обогатительного комбината на месторождении «Железный кряж»	1. «Удоканская Медь» (бывш. Байкальская горная компания); 2. «Висмут»

№	Название	Регион	Отраслевая специализация	Количество резидентов	Объем фактических инвестиций, млрд руб.	Объем планируемых инвестиций, млрд руб.	Год создания	Крупнейшие проекты	Якорные резиденты
6	Михайловский	Приморский край	Сельское хозяйство	22	Около 30	83,1	2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Строительство свинокомплексов, элеваторного комплекса для хранения зерна и комбикормового завода;</li> <li>2. строительство свинокомплексов, предприятий по глубокой переработке мяса и племенной фермы;</li> <li>3. строительство агропромышленного комплекса «Дальневосточные теплицы» в Михайловском районе</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Мерси трейд»;</li> <li>2. «Русагро-Приморье»;</li> <li>3. «НК Лотос»</li> </ol>
7	Камчатка	Камчатский край	Туризм. Рекреация. Логистика. Рыболовство и рыбообработка	127	18,4	167,4	2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработка Крутогоровского месторождения меди;</li> <li>2. строительство рыбоперерабатывающего завода на мысе Чавычном;</li> <li>3. модернизация и развитие месторождений Золотое, Кунгурцевское, Угловое, Бараньевское и создание устойчивой минерально-сырьевой базы для ГОК «Агинский»</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Фар Истерн Нэйчэрл Рисорсис» (дочерняя компания Tata Power);</li> <li>2. «Камчаттралфлот»;</li> <li>3. «Камчатское золото»</li> </ol>
8	Комсомольск	Хабаровский край	Машиностроение. Деревопереработка. Металлообработка. Пищевая промышленность	35	Более 17	38	2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Модернизация производства Амурского гидрометаллургического комбината;</li> <li>2. строительство дальневосточного центра глубокой переработки древесины в Амурске;</li> <li>3. строительство горно-обогатительного комбината на базе Правоурмийского оловорудного месторождения</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «АГМК» (принадлежит «Полиметалл»);</li> <li>2. «Амурская лесопромышленная компания» (принадлежит УК «РФП Групп»);</li> <li>3. «Правоурмийское» (на треть принадлежит «Русолово»)</li> </ol>
9	Надеждинская	Приморский край	Промышленность. Логистика	88	Более 16,2	59,1	2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Организация промышленного производства моторных транспортных средств и двигателей Mazda;</li> <li>2. создание логистического центра обслуживания гелиевых контейнеров (ХАБ) для поставки жидкого гелия с Амурского ГПЗ;</li> <li>3. строительство рыбоперерабатывающего завода «Русский минтай»</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Мазда Соллерс Мануфэкчуринг Рус»;</li> <li>2. «Газпром гелий сервис»;</li> <li>3. «Русский минтай» (входит в Русскую рыбопромышленную компанию)</li> </ol>

№	Название	Регион	Отраслевая специализация	Количество резидентов	Объем фактических инвестиций, млрд руб.	Объем планируемых инвестиций, млрд руб.	Год создания	Крупнейшие проекты	Якорные резиденты
10	Горный воздух	Сахалинская область	Туризм. Рекреация	29	14	25,3	2016	1. Строительство многофункционального центра «АКВА СИТИ» в Южно-Сахалинске; 2. строительство водно-оздоровительного комплекса в Южно-Сахалинске	1. Городская управляющая компания; 2. «Вектор»
11	Хабаровск	Хабаровский край	Промышленность. Логистика	57	Более 12	30,6	2015	1. Строительство пассажирского терминала внутренних авиалиний аэропорта Хабаровск; 2. строительство завода по производству базальтовой теплоизоляции; 3. создание тепличного комплекса для круглогодичного производства овощей в Хабаровске	1. «Международный аэропорт Хабаровск»; 2. «ТехноНиколь Дальний Восток»; 3. «Джей Джи Си Эвергрин»
12	Нефтехимический	Приморский край	Химия и нефтехимия	2	Около 10	861,4	2017	1. Создание нефтеперерабатывающих и нефтехимических производств по выпуску моторных топлив Евро-5 и прочей нефтехимической продукции; 2. строительство заводов по производству метанола и аммиака в Находке	1. Восточная нефтехимическая компания; 2. «Находкинский завод минеральных удобрений»
13	Южная	Сахалинская область	Сельское хозяйство. Рыбопереработка	9	9,7	12,8	2016	1. Строительство свиноводческого комплекса в селе Таранай Анивского района; 2. строительство тепличного комплекса для круглогодичного выращивания овощей в Южно-Сахалинске; 3. строительство рыбоперерабатывающего завода в селе Неводское Томаринского района	1. «Мерси Агро Сахалин»; 2. «Совхоз «Тепличный»; 3. «Невод»
14	Чукотка	Чукотский АО	Добыча полезных ископаемых. Оказание услуг населению	64	8,5	606,5	2015	1. Освоение Баимской рудной зоны; 2. разработка месторождения коксующегося угля «Фандюшкинское поле»	1. «ГДК Баимская»; 2. «Берингпромуголь»
15	Белогорск	Амурская область	Сельское хозяйство. Пищевая промышленность	10	4,5 (оценочно)	5,1	2015	Строительство завода по глубокой переработке сои в Белогорске	«Маслоэкстракционный завод «Амурский»

№	Название	Регион	Отраслевая специализация	Количество резидентов	Объем фактических инвестиций, млрд руб.	Объем планируемых инвестиций, млрд руб.	Год создания	Крупнейшие проекты	Якорные резиденты
16	Николаевск	Хабаровский край	Судоремонт. Рыбопереработка. Добыча полезных ископаемых	8	Более 4,3**	2,8	2017	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Строительство золотодобывающего предприятия на месторождении «Полянка»;</li> <li>2. восстановление и развитие завода по судостроению и судоремонту в Охотске;</li> <li>3. создание рыбоперерабатывающего завода по воспроизводству кеты и горбуши на реках Ныгай (Лангр) и Корюшка в Николаевском районе</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «НГК Ресурс»;</li> <li>2. «Охотский судоремонтный завод»;</li> <li>3. «ВБР-Трейд»</li> </ol>
17	Курилы	Сахалинская область	Туризм. Рекреация. Рыбопереработка	5	4,3	9,6	2017	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Создание рыбоперерабатывающего завода в селе Малокурильском на острове Шикотан;</li> <li>2. строительство туристического комплекса на острове Шикотан</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Рыбокомбинат «Островной» (входит в УК «Дальневосточный рыбакомбинат»);</li> <li>2. «Восток Тур» (входит в УК «Дальневосточный рыбакомбинат»)</li> </ol>
18	Якутия	Якутия	Сельское хозяйство. Логистика. Обрабатывающая промышленность	25	Более 2,8	12,5	2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Создание грузового терминала в поселке Нижний Бестях;</li> <li>2. создание круглогодичного тепличного комплекса «Саюри» в Якутске;</li> <li>3. строительство круглогодичного детского центра отдыха и оздоровления «Полярная звезда»</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Грузовой терминал Нижний Бестях»;</li> <li>2. «Саюри»;</li> <li>3. «Полярная звезда»</li> </ol>
19	Амуро-Хинганская	Еврейская АО	Сельское хозяйство. Пищевая промышленность. Логистика	4	2,8	7,4	2016	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Разработка Тополихинского участка Союзного месторождения графита;</li> <li>2. строительство завода по переработке сои и инфраструктуры промпарка «Амурский»; строительство линии по переработке леса; строительство складов и промышленного холодильника для хранения и транспортировки грузов; строительство производственного комплекса по хранению и сушке зерна кукурузы;</li> <li>3. строительство высокотехнологичного завода по производству металлоконструкций и сэндвич-панелей</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. «Дальграфит»;</li> <li>2. «Амурпром»;</li> <li>3. «Биробиджанский Завод Металлоконструкций»</li> </ol>

№	Название	Регион	Отраслевая специализация	Количество резидентов	Объем фактических инвестиций, млрд руб.	Объем планируемых инвестиций, млрд руб.	Год создания	Крупнейшие проекты	Якорные резиденты
20	Бурятия	Бурятия	Пищевая промышленность. Логистика	12	Более 2	10,6	2019	<ol style="list-style-type: none"> <li>Создание транспортно-логистического терминала на границе с Монголией (в поселке Наушки Кяхтинского района);</li> <li>строительство птицеводческого комплекса в Кабанском районе;</li> <li>производство промышленных газов и медицинского кислорода в Улан-Удэ</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>«ТЛТ Наушки»;</li> <li>«Ноябрьскпродсервис»;</li> <li>«Байкалпромгаз»</li> </ol>
21	Приамурская	Амурская область	Промышленность. Логистика	19	Более 1,8	2	2015	<ol style="list-style-type: none"> <li>Строительство цементного завода в Благовещенске;</li> <li>создание вагоноколесного предприятия, специализирующегося на капитальном ремонте и ревизии колесных пар, в Буреинском районе;</li> <li>создание логистического комплекса для хранения пестицидов и агрохимикатов в селе Ивановка</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>«С Технология»;</li> <li>«ВКМ Буряя»;</li> <li>«Агрохим ДВ»</li> </ol>
22	Краснокаменск	Забайкальский край	Промышленность	2	н/д	10,5	2020 (преобразована из ТОР, созданной в 2016 году на территории моногорода)	Строительство рудника для освоения Аргунского и Жерлового месторождений урана	«Приаргунское производственное горно-химическое объединение»
23	Селенгинск	Бурятия	Промышленность	3	н/д	Более 5,2	2020 (преобразована из ТОР, созданной в 2017 году на территории моногорода)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Создание производства мешочной крафтовой бумаги на базе Селенгинского целлюлозно-картонного комбината;</li> <li>создание предприятия по производству металлических изделий</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>«Селенгинский ЦКК»;</li> <li>Селенгинская промышленная компания</li> </ol>

\* По данным на 26 августа 2021 года. Резиденты, с которыми расторгнуты соглашения о деятельности на территории СПВ, не учтены.

\*\* Объем фактических инвестиций резидентов ТОР «Николаевск» превысил объем запланированных.

Источник: данные КРДВ, инвестиционных порталов регионов, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

## Пока не в моде: СЗПК на Дальнем Востоке

Закон о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) был принят в апреле 2020 года, а возможность заключать соответствующие соглашения появилась спустя полгода – в октябре 2020-го. За это время в стране успели подписать 36 СЗПК, при этом в ДФО – только одно.

*Всего, по данным единого портала бюджетной системы России на конец августа 2021 года, режимом СЗПК воспользовались инвесторы 36 проектов. Общий объем планируемых инвестиций в них, по нашей оценке, превышает 1,16 трлн руб. Большинство запущенных с использованием этого механизма проектов относятся к промышленной сфере и лишь около трети по количеству и объему инвестиций – к инфраструктурным отраслям.*

Для компаний, подписавших СЗПК, они обеспечивают «стабилизационную оговорку» – гарантию неизменности налоговых ставок, отдельных условий землепользования и градостроительной деятельности, сроков уплаты и порядка возмещения НДС и так далее. В зависимости от объема инвестиций в проект она действует от шести до 20 лет. Для наиболее масштабных инициатив – от 300 млрд руб. – государство обязуется не ухудшать их финансовые показатели запуском иных проектов.

СЗПК также предусматривает возмещение затрат инвестора на создание обеспечивающей или сопутствующей инфраструктуры: объемом до 50% и 100% соответственно.

Реестр СЗПК, размещенный на портале [budget.gov.ru](http://budget.gov.ru), содержит информацию лишь об одном соглашении, подписанном на Дальнем Востоке, – в отношении проекта по строительству

завода по производству метанола в Сковородино Амурской области с объемом вложений 55 млрд руб. В декабре 2020 года его заключили Минэкономразвития, власти региона и компания «Технолизинг» (входит в группу ЕСН).

Вероятно, на рынке есть еще как минимум одна дальневосточная инициатива, на которую распространили «стабилизационную оговорку» СЗПК. Речь идет о строительстве мультимодального транспортного коридора «Восточные

### **Какой СПИК стал «пионером» на Дальнем Востоке**

*Возможность заключать специальные инвестиционные контракты (СПИК) появилась еще раньше – в 2015 году, – но и этот инструмент пока не может конкурировать с режимами ТОР и СПВ на Дальнем Востоке.*

*По данным Минпромторга на 26 августа 2021 года, всего в стране подписано 47 СПИК в сумме на 851,2 млрд руб. Из них всего один в ДФО – в рамках проекта по созданию производства двигателей и автомобилей, который в Приморском крае с 2016 года реализует компания «Мазда Соллерс Мануфэкчурина Рус». Вложения в эту инициативу составляют 2,8 млрд руб.*

*Как и в случае с единственным дальневосточным СЗПК, инвестор указанного СПИК – резидент ТОР. Такой статус компания получила спустя год после подписания контракта. При этом, по закону, совмещать льготы обоих механизмов инвестор не вправе: скорее всего, с указанного момента компания отказалась от поддержки в рамках СПИК в пользу преференций территории опережающего развития.*

*На наш взгляд, СПИКи не востребованы среди дальневосточных инвесторов в силу своей узкой – промышленной – специализации, сложности процедуры конкурсного отбора для подписания контракта, а также, что еще более важно, из-за наличия в округе более «многопрофильных» и простых в использовании льгот режимов ТОР и СПВ.*



*Подробнее об итогах первого года действия федерального закона о защите и поощрении капиталовложений и перспективах развития инструмента СЗПК в 2021 году читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research Weekly #7 2021.*

зерновые ворота» в Приморском крае стоимостью 16,8 млрд руб.

По информации из открытых источников, соглашение с компанией «Морской порт в бухте Троицы» подписали тогда же, в декабре 2020 года.

Из-за наличия на Дальнем Востоке других инвестиционных инструментов мы не ждем заметного роста количества СЗПК в округе в ближайшие годы. Скорее всего, инвесторы продолжают использовать более привычные способы получения льгот, главным образом в рамках ТОР и СПВ (примечательно, что компания «Технолизинг», подписавшая СЗПК, – резидент ТОР «Свободный», см. «Как «Сила Сибири» питает ТОР»). А кроме того, сам инструмент заключения СЗПК еще требует донстройки, что сдерживает его распространение не только в ДФО, но и в стране в целом.

## Эмитенты «подходят» к Дальнему Востоку

Облигации, выпускаемые для финансирования инфраструктурных проектов, пока не получили широкого распространения на Дальнем Востоке. Однако несколько классов таких бумаг, на наш взгляд, могут начать использовать более активно уже в ближайшие годы.

**Концессионные бумаги.** Один из видов таких облигаций – концессионные бонды. Их выпускают специальные проектные компании для привлечения заемного финансирования в концессионные проекты. Но, несмотря на то что дальневосточный концессионный рынок уже довольно развит (см. «[Вопреки пандемии: «бум» дальневосточных концессий и ГЧП](#)»), на нем еще не было ни одной эмиссии концессионных бумаг. Не исключено, что в следующие год – два в ДФО появится спрос на проекты с применением этого класса облигаций, однако предпосылок для этого немного: пока инструмент редко используют даже в европейской части страны, более насыщенной концессионными проектами.

**ESG-облигации.** Другой перспективный источник заемного финансирования для инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке – облигации в области устойчивого развития, включая зеленые и социальные бумаги. Их могут выпускать частные компании или субъекты федерации – для привлечения средств в соответствующие проекты.

*Среди регионов эмитентами могут выступать только наиболее финансово устойчивые, так как выпуск облигаций увеличивает и без того традиционно высокую долговую нагрузку на бюджеты. По этому показателю субъекты ДФО распределены крайне неравномерно: по данным АКРА, на 1 января 2021 года самое высокое отношение госдолга к собственным доходам региона у Еврейской автономной области (79%), Забайкальского (74%) и Хабаровского краев (69%), а наиболее низкое – у Сахалинской области (6%) и Приморского края (5%).*

Первая в России эмиссия социальных бондов связана с реализацией проектов как раз на Дальнем Востоке. В июне 2020 года СФО «Социального развития» разместило три выпуска социальных облигаций на сумму 5,6 млрд руб. для рефинансирования проекта ГЧП, запущенного Группой «ВИС», по строительству учреждений образования и культуры в Якутии. Являясь крупным игроком на рынке концессионных проектов, «ВИС» обладает опытом и компетенциями по интегрированию бондов в структуру проектов.

Мы ожидаем, что класс ESG-облигаций может стать более востребованным на территории ДФО в перспективе трех – пяти лет. Скорее всего, подобного рода выпуски и другие облигационные эмиссии в округе будут осуществлять опытные участники рынка, начинавшие в регионах, где подобные механизмы уже хорошо развиты. При этом

*Подробнее о ситуации, сложившейся на российском рынке облигационных займов к середине 2021 года, читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research [Quarterly #2 2021](#).*

создание местных экспертных команд на Дальнем Востоке потребует времени, большой экспертизы и мотивации со стороны региональных властей.

**Выкуп «мусорных» бумаг.** В 2021 году в рамках поддержки проектов по обращению с отходами Российский экологический оператор намерен участвовать в финансировании 13 инициатив в 11 регионах путем выкупа облигаций, выпущенных инвесторами. Общий объем вложений в эти проекты оценивается в 28 млрд руб., из них вклад РЭО составит 6 млрд руб. В число субъектов, где опробуют новый инструмент, войдут Сахалинская и Магаданская области. Однако конкретные инициативы, которые планируют реализовать с участием РЭО, пока не называют.

**Инфраструктурные облигации ДОМ.РФ.** Для привлечения финансирования в проекты регионального жилищного строительства в 2020 году был разработан механизм инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ, который в ближайшее время опробуют в пилотных регионах. Бумаги будет размещать специализированное общество проектного финансирования (СОПФ), созданное корпорацией ДОМ.РФ.

Средства от выпуска бумаг СОПФ будет направлять на инфраструктурные кредиты застройщикам. Последние смогут получить займы напрямую под гарантию региона либо через юридических лиц, принадлежащих региону.

Деньги можно будет направить на создание (реконструкцию) объектов инженерной, социальной и транспортной инфраструктуры в рамках проектов жилищного строительства, а также на объекты общегородской инфраструктуры. Срок кредитования – не более 15 лет.

С июля 2021 года механизм также распространили на концессии и соглашения о ГЧП (МЧП). Для них максимальный срок реализации составит 30 лет.

Кроме того, тогда же повысили предельный уровень госдолга субъекта, в котором может быть реализован проект с применением инфраструктурных облигаций, – с 50% до 75% (это условие не распространяется на те регионы, в бюджетах которых доля федеральных дотаций в течение двух из трех последних лет превышала 40% собственных доходов консолидированного бюджета). По нашим расчетам на 2021 год, на использование такого механизма поддержки не смогут претендовать четыре региона ДФО: Бурятия, Камчатский край, Чукотский автономный округ и Еврейская автономная область.

В числе пяти пилотных регионов, где будет применен механизм финансирования проектов через выпуск инфраструктурных облигаций, – Сахалинская область. Субъект получит 11,6 млрд руб., которые направят на создание инфраструктуры в двух новых жилых районах. Один из них – жилой комплекс «Уюн» в Южно-Сахалинске – построит ГК «ПИК». В рамках проекта за счет средств от размещения инфраструктурных облигаций планируют возвести школу на 1,8 тыс. мест и три детских сада.

На наш взгляд, у дальневосточных регионов есть большой потенциал для привлечения средств от размещения инфраструктурных облигаций с участием ДОМ.РФ в проекты, связанные со строительством жилых комплексов. Согласно программе социально-экономического развития Дальнего Востока, к 2024 году объем жилищного строительства

в макрорегионе должен увеличиться в 1,6 раза — до 3,3 млн кв. метров в год. Это означает, что создание необходимой сопутствующей инфраструктуры в регионах ДФО станет еще более востребованным.

### Скромная, но острая потребность в инвестициях

По нашим расчетам, минимальная дополнительная потребность регионов ДФО в инфраструктурных инвестициях в 2021 году превысила 230 млрд руб. Это около 6,5% от суммы, необходимой для всей страны.

Минимальная дополнительная потребность — показатель, который включает нашу оценку необходимых вложений для удовлетворения потребностей населения в базовой инфраструктуре (без учета потребностей в инфраструктуре промышленных предприятий). В основу расчетов легло предположение, что для развития экономики страны в 2021 году необходимо дополнительно инвестировать в публичную инфраструктуру порядка 5,8–6% ВВП.

По сути, это те средства, которые нужны регионам по крайней мере для неухудшения текущего состояния их основных фондов. По нашей оценке, меньше всего дополнительных вложений требуется Еврейской автономной области, Чукотскому автономному округу и Бурятии — в сумме лишь около 16 млрд руб., или до 7% от потребностей Дальнего Востока. Это обусловлено небольшими размерами их инфраструктурных отраслей и экономики в целом, относительно низким уровнем их развития и малой численностью населения.

Больше всего инвестиций сверх текущих требуется наиболее развитым дальневосточным субъектам с самым большим количеством жителей — Якутии (свыше 50 млрд руб. в 2021 году), Сахалинской области и Приморскому краю (около 40 млрд руб. каждому). «Средние» потребности у Хабаровского, Забайкальского и Камчатского краев, а также Амурской и Магаданской областей — в сумме около 80 млрд руб.

Мы ожидаем, что указанные инвестиции помогут регионам Дальнего Востока «развернуть» тренд по ускоренному износу основных фондов (см. «[Преждевременное старение](#)»). Впрочем, привлечь подобный объем дополнительных средств и освоить его в короткий срок — маловероятно. Основной источник вложений в публичную инфраструктуру — бюджетные средства, а их уровень в округе в полтора раза ниже минимальной дополнительной потребности в инвестициях (см. «[Инфраструктурные госрасходы Дальнего Востока](#)»). Даже инициатива по выделению бюджетных инфраструктурных кредитов (см. «[Богатые — богатеют: кому достались инфраструктурные кредиты](#)»), рассчитанных до конца 2023 года, способна закрыть только чуть более 13%, а в среднем за год не более 4% при самом благоприятном ходе распределения средств.

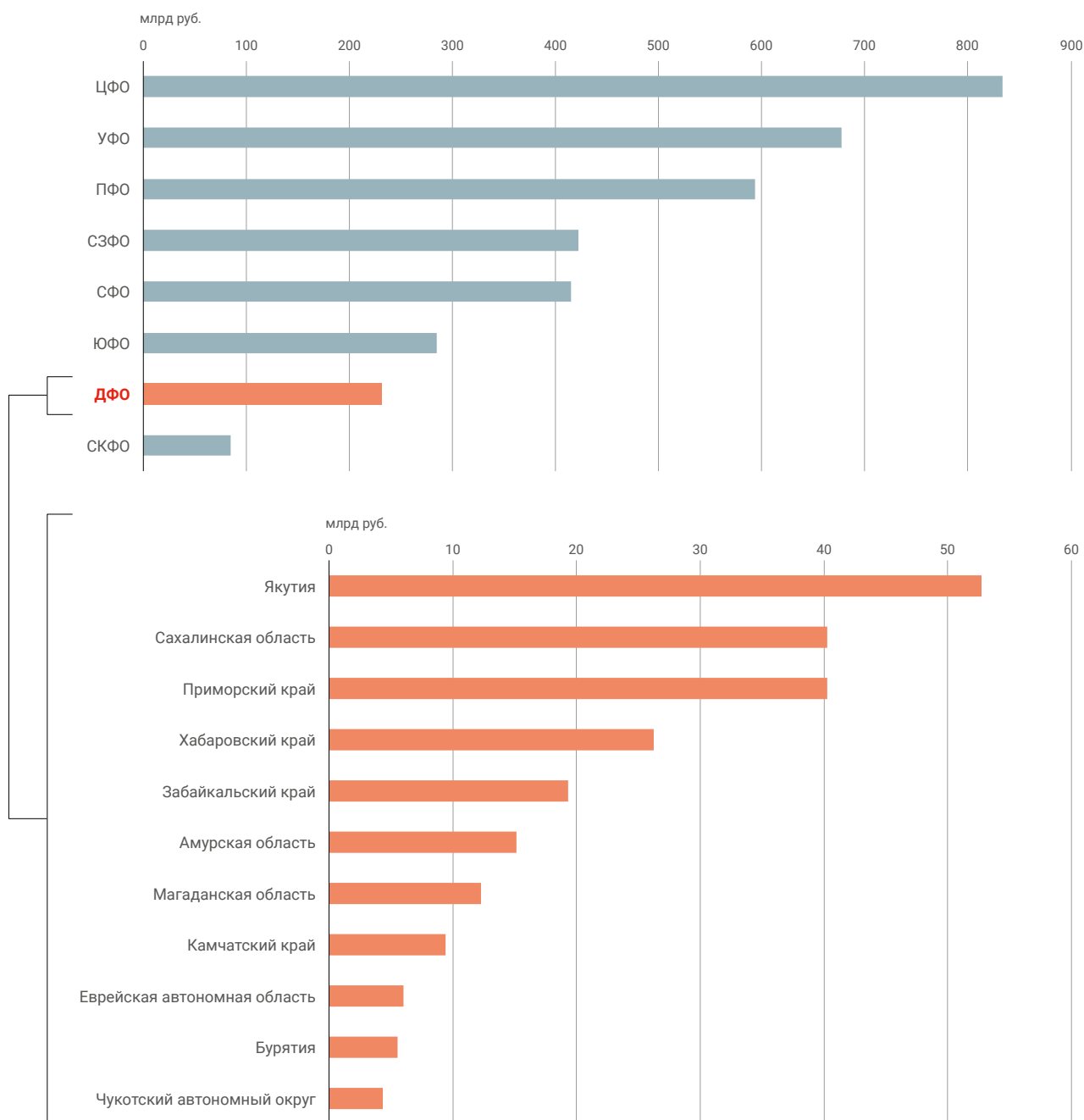
Покрыть минимальные потребности макрорегиона в инфраструктурных вложениях за несколько лет могло бы федеральное правительство — при наличии политического решения об инвестициях в геостратегическую территорию. Впрочем, в ближайшие три – четыре года подобное развитие событий маловероятно, так как у властей большой перечень приоритетных проектов и на других территориях. Но у округа есть возможность улучшить свое положение самостоятельно путем привлечения внебюджетных средств. Получить их можно за счет выпуска облигаций (зеленых, социальных,

*Подробнее о состоянии инфраструктуры российских регионов и их потребностях в финансировании этой сферы читайте на странице проекта «[Инфраструктура России: индекс развития 2020](#)». Обновленное исследование выйдет в сентябре 2021 года.*

а также концессионных и других бумаг), кредитов от институтов развития или государственных специальных отраслевых компаний (например, РЭО и ДОМ.РФ). Но в перспективе года – двух основным условием получения таких средств станут появление в регионах округа экспертизы по подготовке проектов, а также способность мотивировать инвесторов участвовать в них. По нашим оценкам, через привлечение внебюджетного капитала можно закрыть минимальную потребность федерального округа до 50% (или до 110–120 млрд руб.) лишь за несколько лет.

**Рисунок 8. Потребности ДФО и его регионов в инфраструктурных инвестициях в 2021 году**

На рисунке представлены результаты нашей оценки минимальной дополнительной потребности российских регионов в финансировании инфраструктуры. В основу расчетов легли данные о ВРП регионов и их текущих расходах на отрасль: как более высокие мы оценили потребности тех субъектов, которые при достаточно развитой экономике и наличии спроса на инфраструктуру инвестируют в нее меньше других.



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

## II. РАСХОДЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

По итогам 2020 года Дальний Восток стал единственным макрорегионом, у которого инфраструктурные инвестиции снизились даже в номинальном выражении (то есть без учета инфляции). Но похоже, связано это не только и не столько с пандемией COVID-19.

Экономика ДФО по-прежнему относительно небольшая и зависит от крупных промышленных проектов, в том числе в нефтегазовом секторе. Жизненный цикл таких инициатив заметно влияет на динамику инфраструктурных инвестиций в округе.

Какие проекты сильнее всего влияют на инвестиции в основной капитал в ДФО? Сколько бюджетных денег вкладывают в инфраструктуру его регионы? И каково финансовое участие федерации в развитии округа?

### ДФО недосчитался инфраструктурных трат

В прошедшем году сфера инфраструктурных инвестиций Дальнего Востока «просела» больше, чем в других макрорегионах: по итогам 2020-го ДФО стал в ней антилидером. При этом причина, вероятно, не только и не столько в «коронакризисе».

По данным Росстата, в 2020 году капитальные затраты Дальнего Востока за счет всех источников составили 1,55 трлн руб. — на 6,6% меньше, чем в 2019-м. ДФО стал единственным макрорегионом, у которого траты в номинальном выражении снизились. За пределами округа они выросли в среднем на 5,1%.

В сопоставимых ценах (с учетом инфляции) траты ДФО на инфраструктуру в 2020 году упали сразу на 12,6% по сравнению с годом ранее. Не исключено, что столь заметным снижением расходов сделали успехи округа до «коронакризиса». По нашим расчетам, в 2019 году прирост инвестиций в основной капитал ДФО достиг 26,5% по сравнению с 2015-м: больше было только у ЦФО — 37,4% (см. рисунок 9).

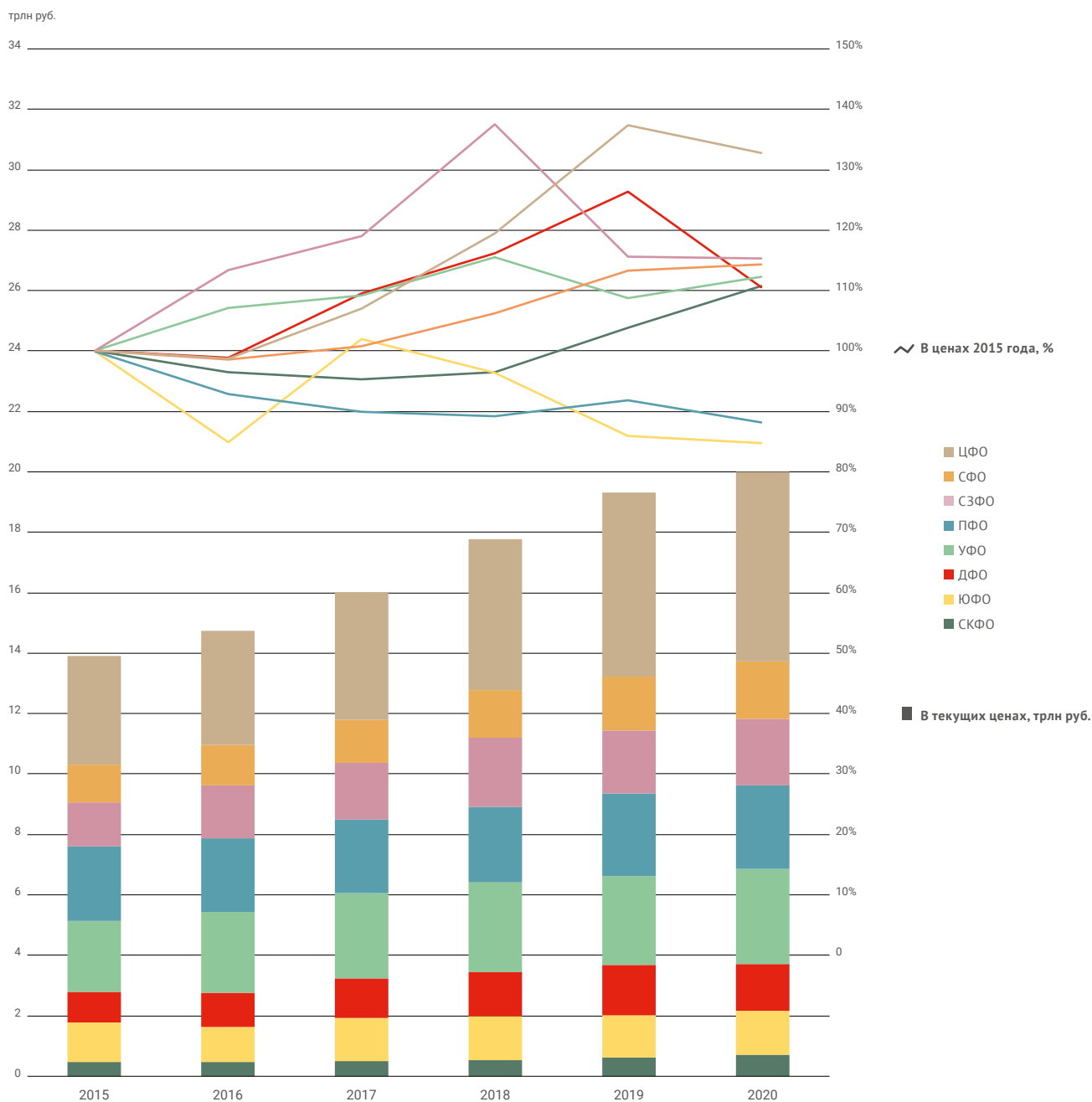
По итогам 2020 года сократилась и доля Дальнего Востока в суммарных расходах по стране: с 8,6% в 2019 году до 7,7% в 2020-м. Также падение — впрочем, не столь крупное — зафиксировано в Центральном (на 0,16 п. п.) и Приволжском (на 0,26 п. п.) федеральных округах.

Главным образом на статистику по всему макрорегиону повлияла Якутия, инфраструктурные вложения которой с 2016 года были крупнейшими в ДФО. В 2015–2019 годы они непрерывно росли и в 2019-м перевалили за 420 млрд руб., достигнув своего пика за все время. В 2020 году траты упали в два раза — до чуть более чем 220 млрд руб. Причина такой динамики — завершение строительства магистрального газопровода «Сила Сибири».

На наш взгляд, в 2021–2022 годах инфраструктурные инвестиции Дальнего Востока могут вырасти.

В 2020 году в ДФО в меньшей степени, чем в других макрорегионах, пострадала транспортная отрасль (см. [«Без пассажиров, но с грузами: итоги 2020-го в транспорте»](#)), что создает более благоприятные условия для посткризисного оживления экономики округа.

**Рисунок 9. Инвестиции в основной капитал в разрезе федеральных округов в 2015–2020 годах**



Источник: данные Росстата, анализ и расчеты InfraOne Research

Мы ожидаем, что на этом фоне дальневосточные регионы будут активнее запускать концессионные и ГЧП-проекты, которые стояли «на паузе» во время кризиса (см. [«Частные инициативы подталкивают рынок»](#)). На последнее повлияет также и новый механизм поддержки концессионного и ГЧП-рынка – инвестиционный акселератор (см. [«Дальневосточное ГЧП «ускоряют»](#)).

Кроме того, в ближайшие годы на Дальнем Востоке продолжают реализовывать масштабные проекты, в том числе в нефтегазовой сфере (см. [«Борьба за «сырьевые» инвестиции»](#)), что окажет заметное влияние на инвестиции в основной капитал региона.

## Борьба за «сырьевые» инвестиции

Вектор инфраструктурных инвестиций Дальнего Востока задает добывающая промышленность во главе с нефтегазовым сектором. Крупнейшие проекты в этой сфере заметно влияют на вложения в основной капитал регионов и определяют их позицию относительно друг друга.

Три отрасли перетягивают на себя основную часть инфраструктурных инвестиций Дальнего Востока: добывающая и обрабатывающая промышленность, а также транспортировка и хранение. Согласно нашим расчетам, в среднем за 2018–2020 годы на них пришлось почти 70% от всех капитальных вложений округа (см. рисунок 10).

*Длина газопровода — около 3 тыс. км. На экспорт по нему будут отправлять до 38 млрд кубометров газа в год в течение 30 лет: таковы условия подписанного в 2014 году контракта между «Газпромом» и китайской компанией CNPC. По данным Газпромбанка, общая стоимость строительства трубы и разработки месторождений — \$35–40 млрд.*

Высокая доля этих отраслей связана в первую очередь с крупными нефтегазовыми проектами. Наиболее масштабный из них — строительство **магистрального газопровода «Сила Сибири»** для транспортировки газа в Китай. Специально для него «Газпром» разрабатывает «с нуля» два месторождения — Ковыктинское в Иркутской области и Чаяндинское в Якутии.

Участок трубопровода от Чаяндинского месторождения до границы с Китаем начали строить в 2014 году и запустили в 2019-м, что отразилось на инфраструктурных инвестициях Якутии и Амурской области (см. рисунок 11).

В 2015–2019 годах капитальные вложения в Якутии были почти в два раза выше, чем в такой же период до стройки.

Как оценило правительство региона, только в 2019 году на «Силу Сибири» пришлось почти 60% его инфраструктурных трат из всех источников, или около 250 млрд руб. По итогам 2020 года, после ввода объекта в эксплуатацию, в субъекте на 40–60% снизились инфраструктурные траты в добывающей промышленности и сфере транспортировки и хранения (сюда же входят расходы на трубопроводный транспорт), а в сумме капитальные вложения по всем отраслям упали примерно на 50%.

По динамике инфраструктурных инвестиций в 2020 году Якутия стала антилидером среди всех регионов страны, хотя по объему вложений все равно вошла в топ-3 дальневосточных регионов.

Сфера инфраструктурных вложений Амурской области оказалась менее чувствительна к запуску первой линии «Силы Сибири». Более того, в 2020 году Приамурье обогнало другие регионы ДФО по объему инвестиций. На наш взгляд, свою роль здесь сыграла активная фаза строительства Амурского газоперерабатывающего завода и завода по производству метанола в Сковородино. При этом оба объекта завязаны на поставку газа по «Силе Сибири».

*Для строительства Амурского ГПЗ компания «Газпром переработка Благовещенск» привлекла €11,4 млрд, или почти 0,8 трлн руб., в рамках проектного финансирования. Сделка совершена в декабре 2019 года и стала крупнейшей в истории «Газпрома».*

**Амурский ГПЗ** должен стать вторым по величине газоперерабатывающим заводом в мире. Его стоимость оценивается в €20 млрд (по средневзвешенному курсу евро на начало строительства это почти 1,36 трлн руб.).

Завод начали строить в октябре 2015 года, что — наряду с созданием «Силы Сибири» — отразилось на инвестиционной динамике Амурской области.



В 2015–2019 годах ежегодный прирост ее капитальных вложений варьировался от 15,5% до 40,9%, а в сумме за этот период инфраструктурные инвестиции области выросли в три раза. Снижение трат в 2020-м не сильно ударило по накопленному приросту (по отношению к 2014 году он снизился с 306,2% до 287,5%).

*Инвесторы указанных проектов, которые реализуют в Амурской области, – резиденты ТОР «Свободный». За счет них, согласно нашим расчетам на основе данных КРДВ, доля инфраструктурных инвестиций резидентов ТОР в 2020 году достигла почти 80% всех инвестиций в основной капитал региона (см. «Как «Сила Сибири» питает ТОР»).*

Первая очередь ГПЗ запущена в июне 2021 года, а выход на проектную мощность запланирован на 2025 год.

В 2019 году группа ЕСН начала строить **завод по производству метанола в Сквородино** Амурской области, что, на наш взгляд, тоже внесло вклад в поддержание высокого уровня инвестиций региона. Стоимость первой очереди завода, которую планируют запустить в 2024 году, – 55 млрд руб. Источником сырья для производства станет газ из «Силы Сибири».

Хабаровский край – еще один дальневосточный регион, инфраструктурные траты которого заметно колеблются из-за реализации крупных проектов. Впрочем, не только и не столько нефтегазовых. С 2018 года его вложения начали ежегодно расти, а в 2020-м край стал вторым регионом ДФО по объему инвестиций в основной капитал (почти 240 млрд руб.) – по нашему мнению, благодаря завершению масштабного инвестиционного цикла в Якутии и росту вложений в строительство **комплекса для перевалки угля в порту Ванино и ТЭЦ в Советской Гавани**.

Последнюю начали строить в 2014-м, а ввели в эксплуатацию в 2020-м. На наш взгляд, из-за растянутости строительства во времени ТЭЦ в меньшей степени повлияла на динамичность вложений края, хотя и стоила 33,8 млрд руб. А вот первую очередь транспортно-перегрузочного комплекса для перевалки угля стоимостью 33,1 млрд руб. «ВаниноТрансУголь» построил за три года – в 2018–2020 годах, – и как раз в этот период инфраструктурные вложения региона выросли более чем в полтора раза в сопоставимых ценах.

Инвестиции края в сфере транспортировки и хранения выросли с 49,3 млрд руб. в 2018 году до более чем 110 млрд руб. в 2020-м. Вероятно, помимо развития порта Ванино на это также повлияло расширение БАМа и Транссиба, активная часть которого пришлось на период после принятия майского указа в 2018 году.

Для Сахалинской области, в 2020 году занявшей четвертое место в ДФО по объему инфраструктурных инвестиций, последние годы обернулись замедлением инвестиционной активности. В 2020-м капитальные вложения области составили менее 60% от объема инвестиций 2015 года (в сопоставимых ценах).

На наш взгляд, это связано с «затишьем» в нефтегазовом секторе региона. В среднем в 2015–2020 годах две трети от суммарных капитальных вложений области приходились на добывающую отрасль, а в ней ключевую роль играют шельфовые проекты («Сахалин-1», «Сахалин-2» и отчасти – менее активный «Сахалин-3»). Скорее всего, нынешний объем инфраструктурных инвестиций в регионе поддерживают именно эти инициативы – за счет ремонта и модернизации текущих объектов.

Приморский край замыкает пятерку дальневосточных регионов с наибольшими инфраструктурными вложениями в 2020 году. Как и в Сахалинской области, в последние годы инвестиции в регионе почти непрерывно снижались, хотя и не столь сильно: по итогам 2020-го они составили 95% от уровня 2015 года.



Однако в отличие от «сырьевой» экономики Сахалина, у Приморского края она более разнообразна. В регионе реализуют ряд инфраструктурных проектов в разных отраслях объемом до нескольких миллиардов, но их жизненные циклы, на наш взгляд, существенно не влияют на динамику капитальных вложений (хотя и отражаются на их объеме).

*Большинство крупных проектов Приморского края, включая создание ССК «Звезда», реализуют в рамках режимов ТОР и СПВ. Среди других масштабных инициатив края – строительство логистического центра по обслуживанию гелиевых контейнеров, поступающих с Амурского ГПЗ, стоимостью 5,2 млрд руб. (в рамках ТОР «Надеждинская»), Находкинского завода минеральных удобрений за 4,7 млрд руб. (ТОР «Нефтехимический»), комплекса по производству металлических конструкций в Большом Камне за 1,4 млрд руб. (ТОР «Большой Камень») и прочие.*

Исключение – масштабный проект по созданию **судостроительного комплекса «Звезда»** стоимостью порядка 200 млрд руб. Строительство начали еще в 2009 году, в 2016-м запустили первую линию производства, а полностью оно должно заработать в 2024 году. Впрочем, и он, на наш взгляд, если и отразился на динамике инфраструктурных трат края, то только в начале реализации.

Не все инвестиционные всплески на Дальнем Востоке можно объяснить промышленными проектами: макрорегион хоть и медленно, но выходит за рамки «ресурсных» вложений. Например, в Приморье, а также на Камчатке и в Хабаровском крае в последние годы динамично растут вложения в сельскохозяйственную инфраструктуру (в 2018–2020 годах они выросли в 1,9–4,3 раза в текущих ценах).

Однако пока экономика ДФО все же имеет выраженный «сырьевой» профиль. Несмотря на стремления властей диверсифицировать ее (см. [«Как «Сила Сибири» питает ТОР»](#)), структура капитальных вложений округа показывает,

что добыча, транспортировка и переработка ископаемых – в приоритете Дальнего Востока, как и десять лет назад.

Мы ожидаем, что крупные промышленные инициативы, прежде всего в нефтегазовом секторе, на фоне относительно небольшой экономики дальневосточных регионов (в 2019 году ВРП округа составил лишь 6,1% от ВВП страны) будут и дальше «раскачивать» их инвестиционную сферу – от прироста капитальных трат и обратно. При этом не исключено, что в 2021–2022 годах инфраструктурные инвестиции макрорегиона вырастут – за счет продолжения реализации указанных инициатив и старта новых (см. [«Инвестиционный «маятник»](#)).

#### **Инвестиционный «маятник»**

*Ближайшие проявления «колеблющейся» динамики дальневосточных инвестиций могут быть видны уже в 2021 году. Например, в Хабаровском крае в 2020-м закончилось строительство сразу двух крупных объектов – первой очереди комплекса для перевалки угля в Ванино и ТЭЦ в Советской Гавани. Из-за этого в 2021-м инвестиции в регионе могут ощутимо «просесть», если другие масштабные инициативы это не компенсируют (второй этап строительства угольного терминала в Ванино, начало строительства завода «Дальневосточный СПГ» в поселке Де-Кастри и ТЭЦ-4, обустройство ГОК на Малмыжском месторождении).*

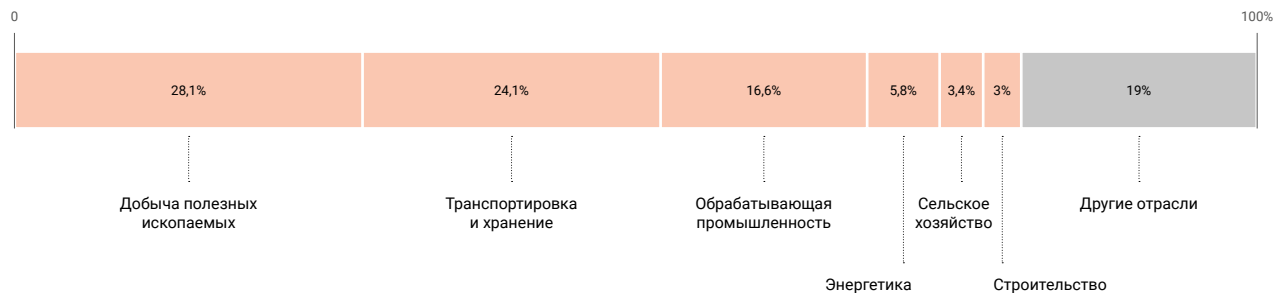
*Также в ближайшие годы на Дальнем Востоке планируют запуск третьей очереди проекта «Сахалин-2» на Сахалине, создание завода «Владивосток СПГ» в Приморье, дальнейшее расширение БАМа и Транссиба и реализацию других проектов.*

**Рисунок 10. Отраслевая структура инфраструктурных инвестиций ДФО в среднем в 2018–2020 годах**

Представлены данные без учета инвестиций субъектов малого предпринимательства и тех, что не наблюдаются прямыми статистическими методами.

Расчеты основаны на данных региональных отделений Росстата об отраслевой структуре инвестиций субъектов. Такая статистика отсутствовала только у Забайкальского края: по нему в расчет заложена общероссийская структура вложений. За 2018–2020 годы на край пришлось около 7% от расходов ДФО, поэтому такое допущение, на наш взгляд, существенно не повлияло на результат подсчетов.

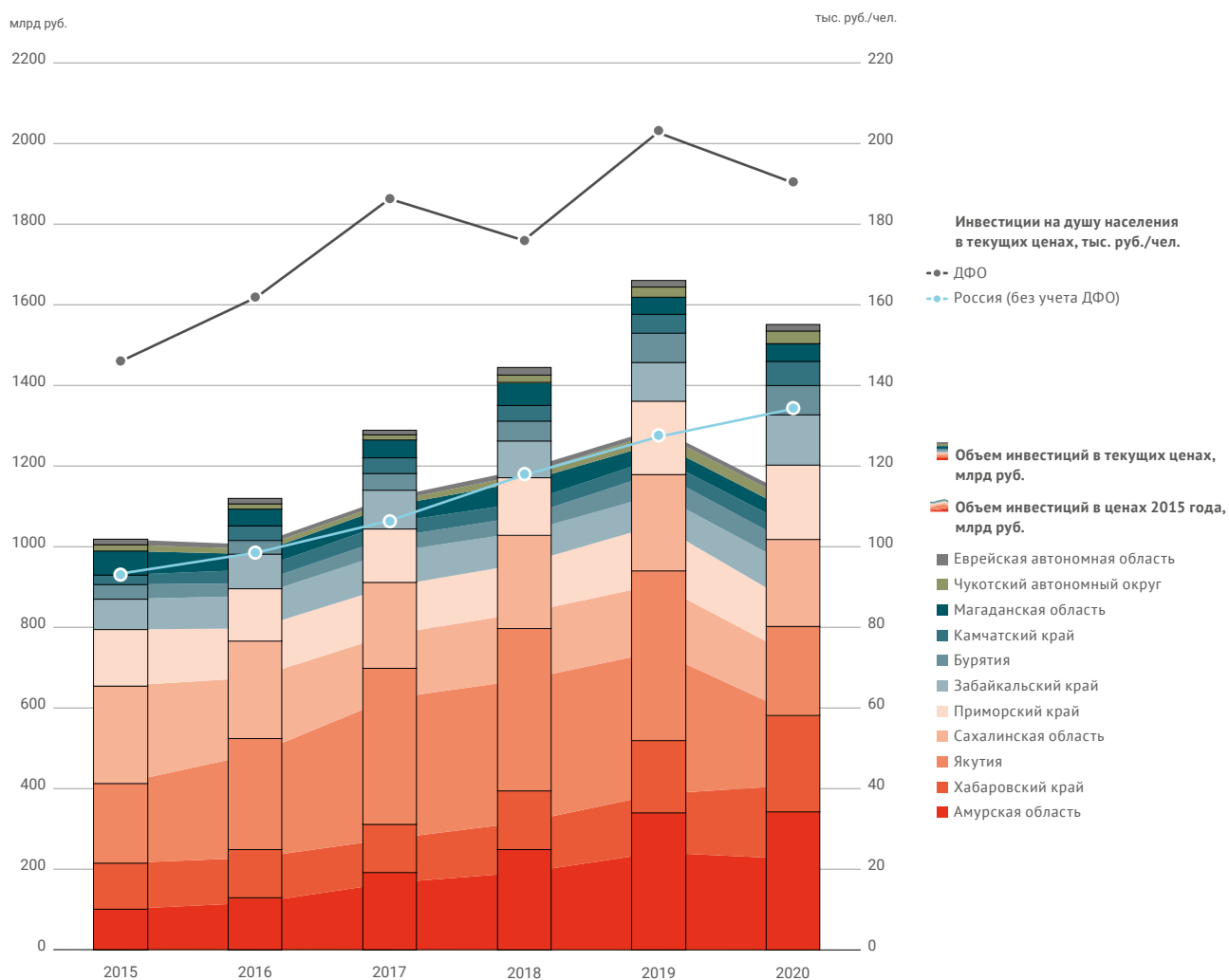
Под «Энергетикой» представлены данные по отрасли «Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха», под «Сельским хозяйством» – «Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство».



Источник: данные Росстата, анализ и расчеты InfraOne Research

**Рисунок 11. Инвестиции в основной капитал регионов ДФО в 2015–2020 годах**

Динамика инвестиций по всем регионам ДФО



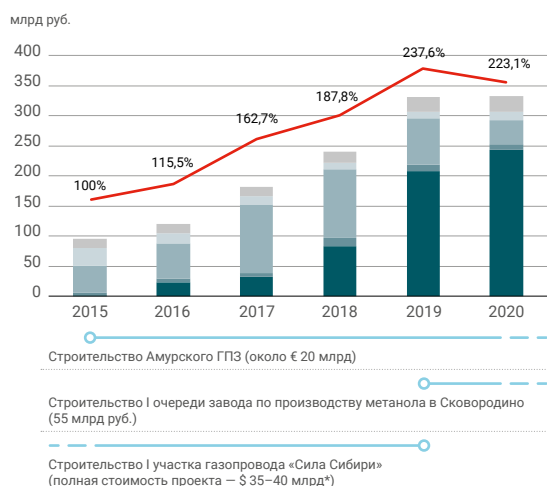
## Динамика и отраслевая структура инвестиций по топ-5 регионов с наибольшими вложениями в 2020 году

Представлены данные без учета инвестиций субъектов малого предпринимательства и тех, что не наблюдаются прямыми статистическими методами.

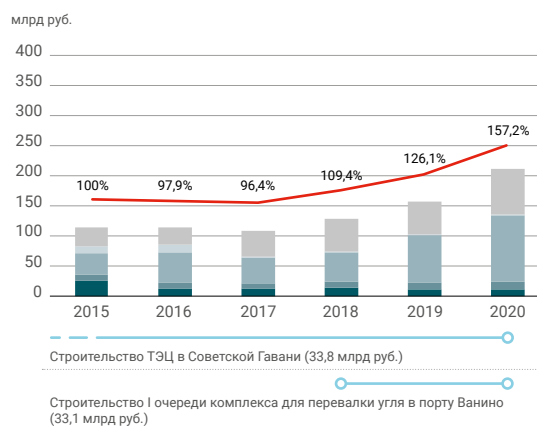
Под «Энергетикой» представлены данные по отрасли «Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха», а до 2016 года включительно – по коду ОКВЭД «Производство и распределение электроэнергии, газа, пара и горячей воды».

Сфера «Транспортировка и хранение» до 2016 года включительно содержит данные по отрасли «Транспорт и связь» без учета статистики по связи (а по Хабаровскому краю из-за отсутствия отдельных данных по «Связи» – с учетом этой статистики).

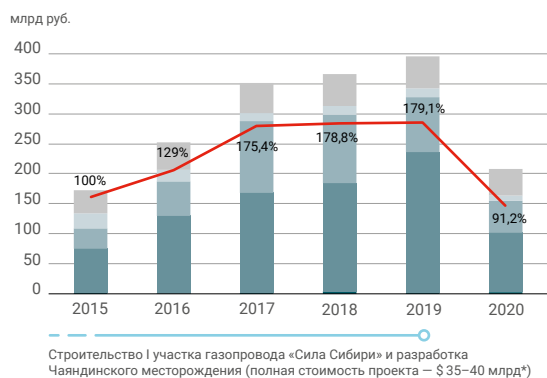
### АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ



### ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ



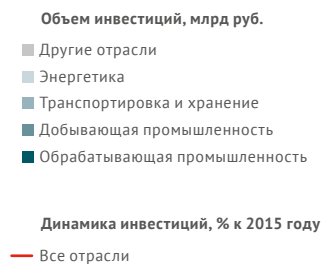
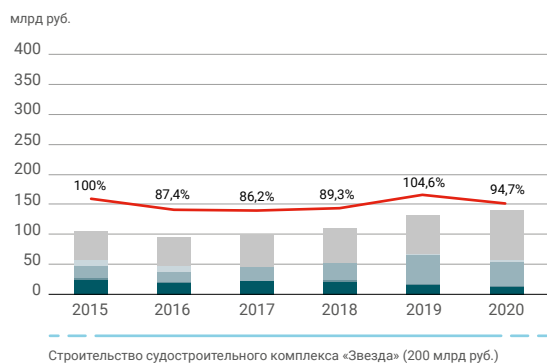
### ЯКУТИЯ



### САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ



### ПРИМОРСКИЙ КРАЙ



\* Стоимость строительства всего газопровода и разработки двух месторождений, включая Ковыктинское в Иркутской области.

## Инфраструктурные госрасходы Дальнего Востока

По нашей оценке, в 2020 году регионы Дальнего Востока потратили на инфраструктуру 151,4 млрд руб. бюджетных средств. Анализируя тренды, связанные с этим показателем, мы сделали следующие выводы.

*Представленная статистика основана на наших расчетах по данным Казначейства и Росстата.*

- В 2020 году бюджетные инвестиции ДФО в инфраструктуру выросли на 12%. Частные, в отличие от них, упали на 8,2%.

Этот расчет не учитывает инфляцию, однако отражает общие итоги года. Государственные инвестиции продолжили расти, как и год назад, хотя и не столь стремительно (в 2019 году они увеличились сразу на 45% в текущих ценах).

А вот частный сектор «просел» впервые за долгий период: как минимум с 2016 года его инвестиции ежегодно прибавляли 11–18%. На наш взгляд, дело здесь не только и не столько в «коронакризисе», сколько в завершении на территории округа крупных инвестиционных проектов (см. [«Борьба за сырьевые» инвестиции](#)).

- Бюджеты регионов ДФО вносят лишь небольшой вклад в их суммарные инвестиции в основной капитал – не более 10%. Но это характерно не только для ДФО.

По итогам 2020 года доля региональных бюджетов ДФО в суммарных инфраструктурных инвестициях округа составила 9,8%. На сопоставимом уровне она была и в предыдущие пять лет – 6,5–10,7%. Примерно столько же вкладывают в инфраструктуру и другие российские регионы: в среднем по стране за 2015–2020 годы участие бюджетов находилось в диапазоне от 7,5% до 9,1%.

На наш взгляд, соотношение долей государства и бизнеса в финансировании отрасли может широко варьироваться, если это удовлетворяет местные инфраструктурные потребности. Однако на Дальнем Востоке ощущим дефицит публичной инфраструктуры в разных сферах, так что там требуется большее участие бюджета – в том числе за счет федеральных трансфертов.

*В Севастополе и Крыму, где значительную часть бюджетных инфраструктурных инвестиций формируют федеральные субсидии (вплоть до 80% и даже выше), доля госучастия в суммарных капитальных затратах в 2015–2020 годах составляла более 27%, а в Севастополе в 2020-м и вовсе превысила 60%.*

*Один из самых высоких показателей также у Москвы, но уже не за счет федерального участия. В ней за 2015–2020 годы в среднем 17,8% от суммарных инфраструктурных вложений поступало из бюджета города.*

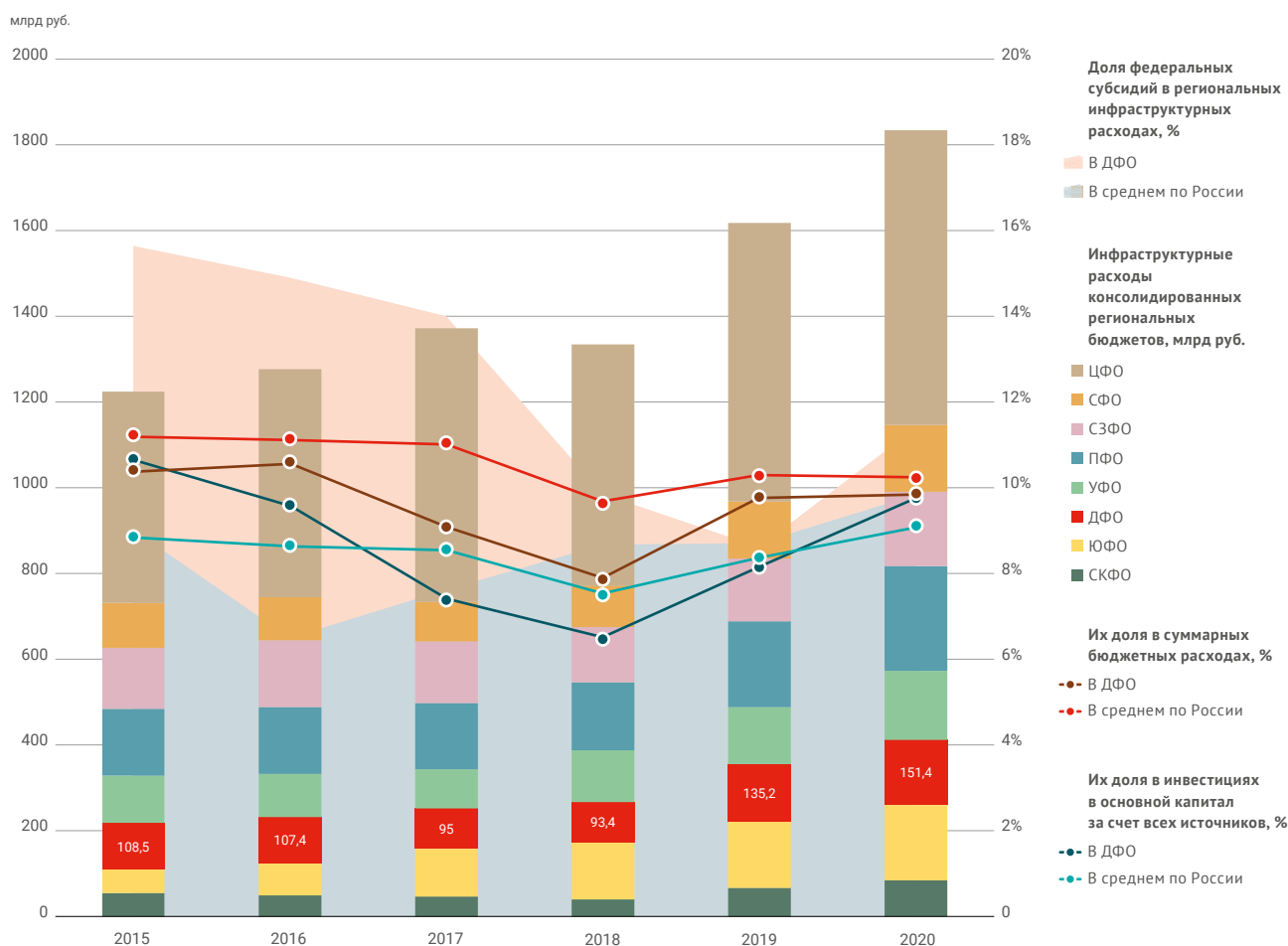
- Доля инфраструктуры в бюджетных тратах Дальнего Востока ниже среднероссийской, хотя и не самая маленькая в стране.

По нашим расчетам, в 2020 году только 9,9% от суммарных бюджетных расходов ДФО шли на инфраструктуру, а в среднем за 2015–2019 годы показатель равен 9,5%. Это незначительно, но все же ниже среднероссийского уровня – 10,5% за 2015–2020 годы.

На последний, впрочем, заметно влияют отдельные регионы со значительными суммарными расходами и высокой долей инфраструктуры в них. Речь идет о Москве (в среднем за 2015–2020 годы траты на инфраструктуру в ней превысили 17,6% от госрасходов), Крыме и Севастополе (26,6% и 20,6%), Самарской области (11,1%), Татарстане (12,7%) и других субъектах.

В целом же ДФО имеет сравнительно высокую долю инфраструктуры в своих бюджетных тратах по сравнению с другими округами: в 2020 году показатель был ниже у ПФО (9,4%), УФО (9,2%), СЗФО (8,8%), СФО (8,3%). Однако целевым, на наш взгляд, все равно должен быть уровень лидирующих регионов. Причина, по которой многие недотягивают до них, на наш взгляд, в небольшом объеме региональных бюджетов и наличии множества текущих проблем, требующих бюджетного участия.

**Рисунок 12. Бюджетные инвестиции в инфраструктуру ДФО и других округов в 2015–2020 годах**



Источник: данные Казначейства, Росстата, анализ и расчеты InfraOne Research

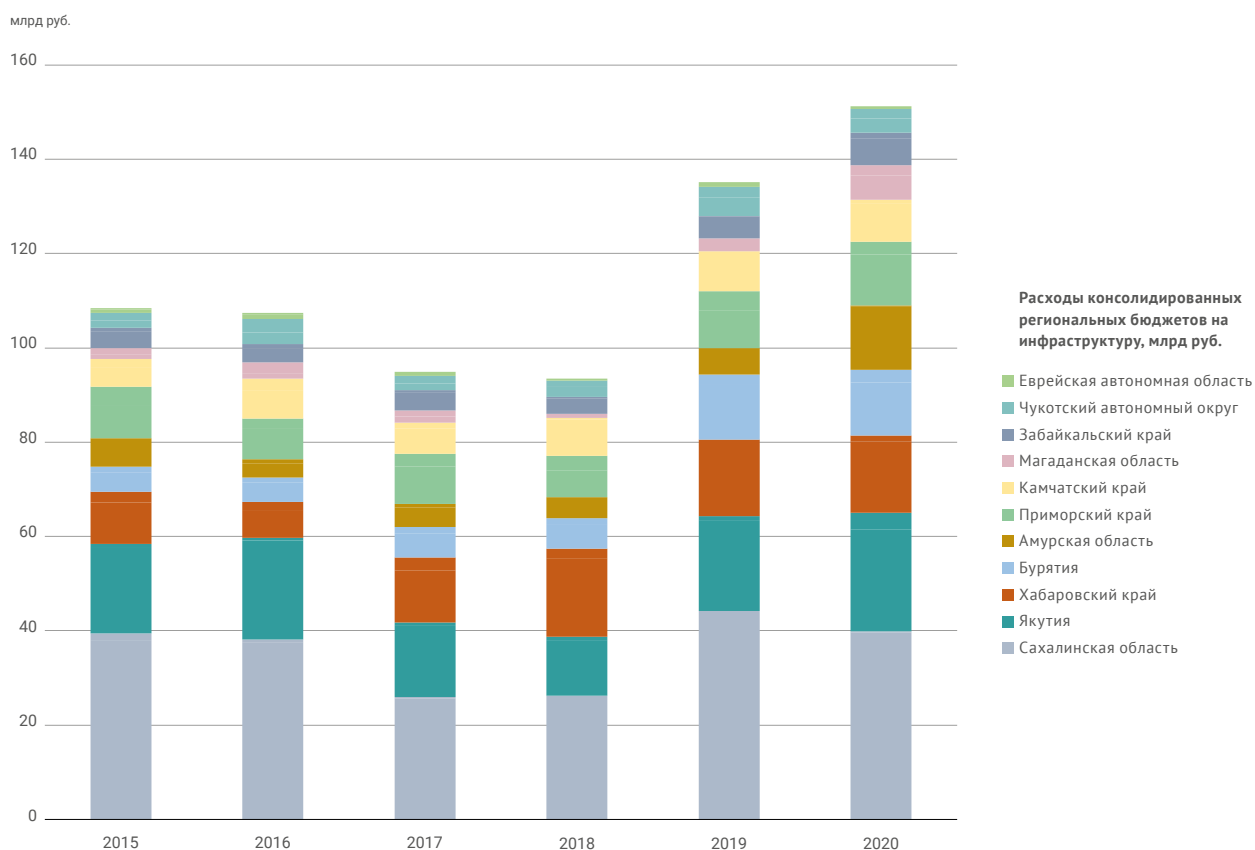
- Федерация не «балует» дальневосточные регионы инфраструктурными субсидиями. В отличие от некоторых других субъектов.

По нашим расчетам, в 2020 году Дальний Восток получил 17,3 млрд руб. субсидий на инфраструктурные цели. Это 11,4% от его бюджетных трат на отрасль за год и почти 10% от суммарных инфраструктурных трансфертов правительства российским регионам. В последние годы около 8–10% составляет доля федеральной помощи в инфраструктурных тратах и в среднем по стране.

Почти столько же – 17 млрд руб. – ДФО получал и пять лет назад, в 2015 году, но тогда эта сумма превышала 15% бюджетных капзатрат округа. Хотя в отдельные годы ДФО получал и того меньше: например, в 2018 году ему досталось немногим более 9 млрд руб.

На наш взгляд, такая поддержка выглядит несерьезной, особенно с учетом того, что правительство официально считает Дальний Восток геостратегической территорией, и того, что своих ресурсов для развития инфраструктуры регионам ДФО явно не хватает (см. [«Особенности дальневосточного развития»](#)). Отчеты Казначейства показывают, что возможность нарастить поддержку Дальнего Востока у правительства есть, но пока деньги уходят на помощь другим территориям: только за 2020 год 68,6 млрд руб. инфраструктурных субсидий федерация выделила Крыму и Севастополю (это почти 40% от их общего объема).

**Рисунок 13. Бюджетные инвестиции в инфраструктуру регионов ДФО в 2015–2020 годах**



Источник: данные Казначейства, анализ и расчеты InfraOne Research

- В ближайшие годы у Дальнего Востока есть шансы нарастить бюджетные траты на инфраструктуру.

На наш взгляд, зависеть это будет от решений по крупнейшим инфраструктурным инициативам региона, а также от активности властей и инвесторов в сегменте государственно-частного партнерства (см. «Частные инициативы подталкивают рынок»). Последнее будет связано в том числе с успешностью дальневосточного акселератора проектов, который запустили в 2021 году (см. «Дальневосточное ГЧП «ускоряют»).

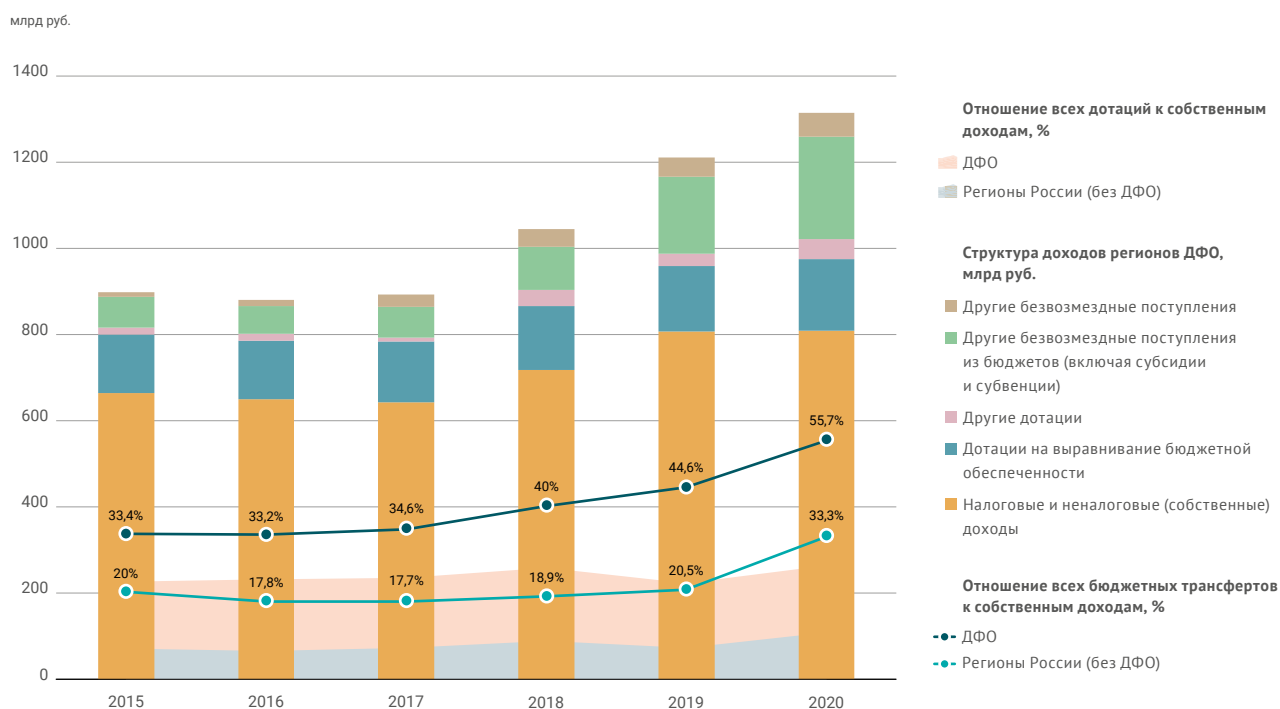
### На «игле» федеральной помощи

Дальневосточные регионы получают относительно мало инфраструктурных субсидий, однако их общая зависимость от федерального центра высока: доля федеральных трансфертов в их бюджетных доходах выше, чем у других субъектов.

По данным Казначейства, доходы консолидированных бюджетов субъектов ДФО в 2020 году составили 1,3 трлн руб. Из них собственные доходы едва превысили 60%, или 0,8 трлн руб.: оставшуюся их часть округ получил за счет безвозмездных поступлений из разных источников, главным образом — из федерального бюджета. Для сравнения, в остальных субъектах России доля собственных доходов за тот же год составила почти 75%.

На рисунке 14 видно, что зависимость ДФО от безвозмездных поступлений в последние годы растет, но то же характерно и для остальной части страны. При этом самодостаточность регионов Дальнего Востока стабильно более низкая, чем у других субъектов.

**Рисунок 14. Структура бюджетных доходов субъектов ДФО и других регионов России**



Источник: данные Казначейства, анализ и расчеты InfraOne Research

Ключевой вид трансферта со стороны федерации для поддержки регионов – дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности. Они призваны выравнивать доходы разных субъектов страны за счет перераспределения средств между ними. В 2020 году ДФО получил 165,9 млрд руб. таких дотаций, или больше 20% от того, что «заработал» сам. В стране в целом (без учета ДФО) этот показатель за тот же период – лишь 5,5%.

Больше половины «выравнивающих» дотаций для ДФО все последние годы получали Якутия и Камчатский край (в 2020-м на них пришлось почти 56%). Но если в Якутии эти трансферты равны примерно трети ее собственных доходов, то в Камчатском крае они, как правило, превышают их. По нашим расчетам, в среднем за 2015–2020 годы размер таких дотаций составлял почти 40% всех доходов края, или более чем на 15% превосходил его собственные доходы.

Самые дотационные регионы ДФО, помимо Камчатского края, – Бурятия и Чукотский автономный округ. В среднем за последние шесть лет дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности формировали по 22,8% их суммарных доходов и равнялись 53,6% и 63,5% от их налоговых и неналоговых поступлений.

Единственный дальневосточный регион, который не получает такие дотации, – Сахалинская область с ее значительными налоговыми потоками от шельфовых нефтегазовых проектов. Безвозмездные поступления есть в структуре доходов области, но занимают там небольшую долю (за 2015–2020 годы – от 2,3% до 14,5%).

Всего в 2020 году в консолидированные бюджеты регионов Дальнего Востока поступило свыше 210 млрд руб. дотаций всех видов. Это более 16% от суммы, которую получили все регионы страны, и столько же – от общего объема годовых бюджетных доходов ДФО. В структуре доходов других округов дотации в 2020 году занимали в два раза меньше – 8%.

Зависимость Дальнего Востока от федеральной поддержки вполне понятна. Регионы ДФО имеют низкую доходную базу при часто больших финансовых потребностях, чем у других регионов: сказываются низкая плотность населения, значительные расстояния между населенными пунктами и труднодоступность многих из них, длительный отопительный сезон и другие факторы. При этом в последние годы их финансовая зависимость от федерации только растет.

Одним из способов ее снижения могло бы стать увеличение инфраструктурной поддержки регионов ДФО, в том числе субсидий на софинансирование капитальных вложений. На наш взгляд, такие целевые трансферты (в отличие от нецелевых дотаций, которые идут на финансирование текущих социальных обязательств) со временем позволят регионам ДФО нарастить доходную базу и снизить потребность в дотациях. То, как это работает, уже видно по Сахалинской области: по нашей оценке, компании, работающие на шельфе, только в части налога на прибыль принесли в бюджет области 74 млрд руб. за 2020 год – свыше 40% от ее суммарных доходов.



## Богатые — богатеют: кому достались инфраструктурные кредиты

С 2022 года российские регионы начнут получать бюджетные кредиты на развитие инфраструктуры. Суммарно до конца 2023 года правительство планирует выделить 500 млрд руб., а затем еще столько же — до 2026 года. В ближайшие два года Дальний Восток, по нашим расчетам, может получить лишь около 6% от этих денег.

Льготные кредиты будут выдавать по ставке 3% годовых на срок от 15 лет. Погашать их регионы должны начиная с третьего года после получения. Средства можно будет направить на проектирование, строительство или реконструкцию транспортной, социальной и иной публичной инфраструктуры, на закупку городского транспорта и иные цели, связанные с развитием региональной инфраструктуры.

Проекты, претендующие на федеральные деньги, будут проходить оценку и конкурсный отбор. По данным правительства, ключевые требования к ним — финансовые: объем привлекаемых внебюджетных средств должен быть не меньше суммы кредита, а дополнительные налоговые доходы должны равняться или превышать затраты на обслуживание и возврат долга в течение 15 лет. Кроме этого будут оценивать количество новых рабочих мест в расчете на каждый миллион рублей кредита, соотношение дополнительных доходов от проекта и расходов на обслуживание кредита и другие показатели.

Рисунок 15. Инфраструктурные кредиты и реструктуризация долгов регионов до 2023 года



Источник: данные Минфина, расчеты InfraOne Research

*Одновременно с инфраструктурными правительство будет выделять бесплатные кредиты на реструктуризацию коммерческих долгов субъектов. Их предоставят регионам, чей рыночный долг превышает 25% от их собственных доходов (см. рисунок 15).*

Подать заявку на получение кредитов регионы могут до октября 2021 года. Лимиты бюджетных средств для них уже определены (см. рисунок 15): по информации Минэкономразвития, на больший объем смогут претендовать субъекты с большей численностью населения, меньшим уровнем долговой нагрузки и с более дешевым фиксированным набором товаров и услуг.

По нашим расчетам, четверть объема инфраструктурных кредитов – свыше 130 млрд руб. – предназначена для трех крупнейших и наиболее развитых регионов страны: Москвы, Московской области и Санкт-Петербурга. А вот суммарные

лимиты для одиннадцати дальневосточных субъектов установили на уровне 30,7 млрд руб., или 6,1% от общей суммы. Меньше может получить только СКФО – 29,4 млрд руб.

На наш взгляд, для Дальнего Востока указанная сумма довольно скромная. Она рассчитана на годы вперед и при этом составляет лишь около 20% от бюджетных трат ДФО в 2020 году (см. [«Инфраструктурные госрасходы Дальнего Востока»](#)). С учетом того, что размер внебюджетных вложений в проекты не может быть меньше объема кредита, суммарные вложения по этому «каналу» могут превысить 60 млрд руб., но и это лишь около 4% от общих капитальных затрат округа за год (см. [«ДФО недосчитался инфраструктурных трат»](#)).

Наиболее заметный объем кредитов может получить Приморский край – 9,4 млрд руб.: это треть от всех предназначенных Дальнему Востоку денег. На довольно крупные суммы могут претендовать также Якутия и Хабаровский край – 4,2 и 3,7 млрд руб. Меньше всего может достаться наименее развитым регионам округа – Магаданской области, Еврейской автономной области и Чукотскому автономному округу (суммарно 1,3 млрд руб.).

Таким образом, с одной стороны, распределение инфраструктурных кредитов имеет свою логику и может считаться справедливым: больше получают самые густонаселенные регионы, проводящие ответственную долговую политику. Отчасти это служит наградой для успешных и мотивацией для закрепитованных субъектов. Но с другой стороны, с такими критериями приоритет получают и без того наиболее развитые и обеспеченные регионы, а самые нуждающиеся остаются почти ни с чем – что только закрепляет неравенство между субъектами.

*Хабаровскому краю также планируют выделить самый большой объем средств на реструктуризацию коммерческого долга – почти 17 млрд руб., или 72,5% от суммы, установленной для Дальнего Востока.*

*Подробнее об инфраструктурных кредитах читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research Weekly #14 2021.*

Впрочем, даже безотносительно их справедливости критерии отбора инициатив, на наш взгляд, довольно запутаны – из-за сложности конкурсных процедур правительство рискует недораспределить часть средств. Кроме того, регионы едва ли успеют найти готовые для финансирования проекты к октябрю 2021 года: сроки слишком коротки, и на этом фоне основной объем средств могут перетянуть на себя авторы крупнейших инициатив, заручившиеся поддержкой правительства.

### III. ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ КОНЦЕССИИ И ГЧП

И хотя инфраструктурные инвестиции Дальнего Востока заметно снизились по итогам кризисного 2020 года, его рынок концессий и ГЧП, напротив, оживился. По нашей оценке, за год в ДФО только в сегменте от 0,1 млрд руб. запустили не меньше 16 таких проектов суммарно более чем на 100 млрд руб. — это стало рекордом для округа.

Динамично проходит и 2021 год. По состоянию на конец августа в ДФО уже подписали девять концессий чуть более чем на 50 млрд руб. Как минимум в 2021–2022 годах округ едва ли повторит результаты 2020-го, однако, на наш взгляд, вполне способен сохранить высокий темп запуска проектов, в чем ему может помочь в том числе новый инструмент — инвестиционный акселератор.

Какие проекты «взбодрили» дальневосточный рынок? Как много инициатив могут запустить в округе в ближайшие год–два? И чем инвестиционный акселератор может помочь последним?

#### Вопреки пандемии: «бум» дальневосточных концессий и ГЧП

Пандемия коронавируса и вызванный ею кризис в 2020 году замедлили рост отечественного концессионного и ГЧП-рынка: количество и объем подписанных соглашений стали минимальными за последние три года. Однако в Дальневосточном федеральном округе — традиционно не самом активном в этой сфере — наблюдался всплеск проектов. По итогам года он установил личный рекорд по количеству и объему вложений в подписанные концессии и ГЧП: 16 штук на 102,3 млрд руб. (см. рисунок 17).

По нашей оценке на конец августа 2021 года, всего за время действия 115-ФЗ и 224-ФЗ было подписано более 520 концессионных и ГЧП-соглашений в сумме на 2,5 трлн руб. Расчет включает в том числе соглашения, которые впоследствии были расторгнуты.

С учетом соглашений, подписанных на федеральном уровне, в регионах Дальневосточного федерального округа, по нашим данным, реализуют 69 инициатив суммарно на 258,1 млрд руб. (см. рисунок 16). Как и год назад, ДФО занимает четвертое место по количеству проектов и третье — по их объему инвестиций в них. Традиционно наиболее капиталоемкие соглашения заключают в транспортной сфере, а наиболее многочисленные — в коммунальной.

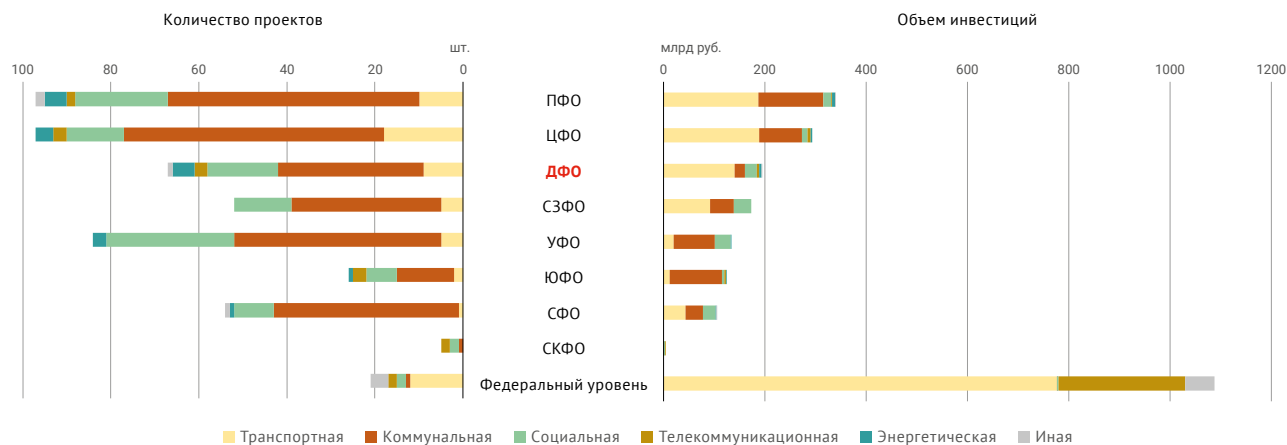
На наш взгляд, рекордные для округа показатели 2020 года — результат растущего интереса к территории со стороны инвесторов и «созревания» одновременно большого количества инициатив, которые начали прорабатывать еще до кризиса. Самой крупной сделкой в 2020-м стала концессия по строительству автомобильного моста через Лену в Якутии (68,5 млрд руб.), которую, однако, заключили еще до «коронакризиса». Вторым по объему вложений стало соглашение по созданию производственно-логистического комплекса Минобороны во Владивостоке за 26,1 млрд руб. На эти два проекта пришлось свыше 90% инвестиций в соглашения, подписанные в ДФО в 2020 году. Стоит отметить, что капиталоемкие инициативы, сделки по которым заключили в 2020 году,

*Подробнее о влиянии кризиса на рынок концессий и ГЧП в 2020 году читайте в аналитическом обзоре InfraOne Research Weekly #1 2021.*

*Здесь и далее приведена статистика по сделкам с объемом инвестиций более 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ.*

**Рисунок 16. Распределение концессий и ГЧП по федеральным округам и сферам**

Приведены данные по соглашениям дороже 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ на конец августа 2021 года. Расторгнутые соглашения не учтены.



Источник: данные органов власти, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

еще не прошли финансовое закрытие. Однако ситуация с более медленным, чем раньше, переходом к инвестиционной стадии характерна для некоторых масштабных проектов не только на Дальнем Востоке, но и в целом по стране.

Не исключено, что в 2021 году Дальний Восток если и не повторит, то по крайней мере приблизится к результатам 2020-го. По нашим данным, за январь-август в макрорегионе уже заключили девять концессионных соглашений суммарно на 50,6 млрд руб. (почти три четверти из них пришлось на проект по строительству инфраструктуры многофункционального грузового района морского порта Поронайск). Это чуть хуже показателей за аналогичный период 2020-го: тогда запустили 11 инициатив в сумме на 74,1 млрд руб. До конца 2021 года в регионах ДФО могут подписать еще порядка десяти соглашений в сумме на 95,3 млрд руб. (см. [«Частные инициативы подталкивают рынок»](#)).

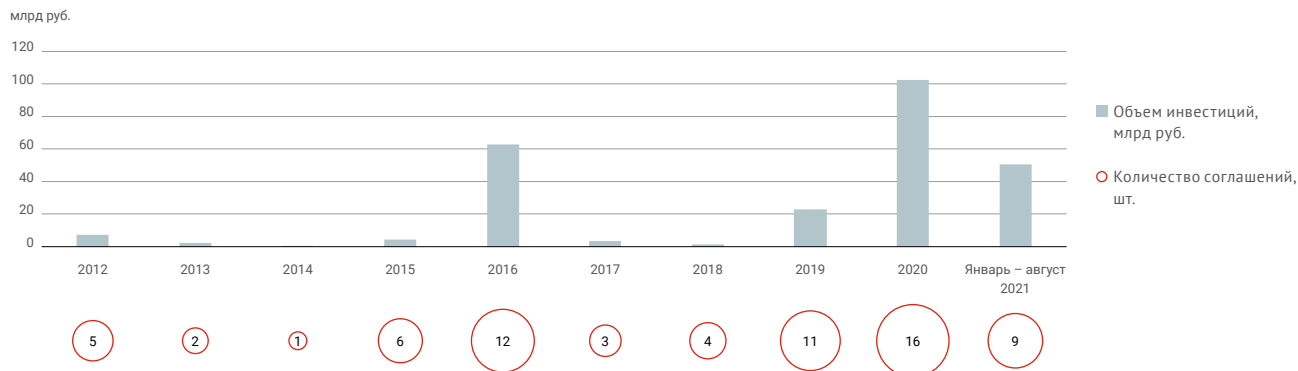
Регионы внутри ДФО существенно различаются по активности на концессионном и ГЧП-рынке. Так, на Якутию, Хабаровский и Приморский края приходится 33 соглашения в сумме на 173,1 млрд руб. Это почти половина от общего числа запущенных на Дальнем Востоке проектов по 115-ФЗ и 224-ФЗ и две трети от суммарного объема инвестиций в них. Меньше всего проектов запустили Чукотский автономный округ, Забайкальский край и Еврейская автономная область: в сумме лишь семь штук на 2,5 млрд руб. Единственный субъект ДФО, где пока не подписано ни одной концессии или ГЧП в сегменте от 100 млн руб., – Магаданская область.

Магаданская область может стать одной из первых территорий, где запустят инициативы в рамках «дальневосточной концессии». В течение следующих пяти лет в экономику региона планируют направить до 30 млрд руб. бюджетных средств для реализации инфраструктурных проектов. Интерес к созданию по концессии пяти объектов здравоохранения в Магадане уже проявил инвестор: в июле 2021 года «Магаданская концессионная компания 1» направила ЧКИ с общим объемом инвестиций 31,5 млрд руб.

На наш взгляд, у Дальнего Востока есть все шансы поддержать набранный темп запуска концессий и ГЧП. Впрочем, его, как и другие территории, по-прежнему сдерживают недостаток средств и компетенций у местных властей. На их преодоление направлен, в частности, новый инструмент поддержки концессионного и ГЧП-рынка – инвестиционный акселератор (см. [«Дальневосточное ГЧП «ускоряют»](#)). Мы ожидаем, что в ближайшие годы он простимулирует подготовку и реализацию целого ряда инициатив, которые пока находятся на начальных этапах проработки.

**Рисунок 17. Распределение концессий и ГЧП на Дальнем Востоке по годам**

Приведены данные по соглашениям дороже 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ на конец августа 2021 года. Расторгнутые соглашения не учтены.



Источник: данные органов власти, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

**Таблица 2. Топ-10 крупнейших концессий и ГЧП-проектов Дальнего Востока**

Приведены данные по соглашениям дороже 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ на конец августа 2021 года. Расторгнутые соглашения не учтены.

Проект	Сфера	Регион	Объем инвестиций, млрд руб.	Формат	Уровень власти	Инвестор	Год подписания
Строительство моста через Лену	Автодороги	Якутия	68,5	Концессия (ЧКИ)	Региональный	Восьмая концессионная компания (консорциум группы «ВИС» и «Ростеха»)	2020
Строительство обхода Хабаровска	Автодороги	Хабаровский край	40,9	Концессия	Региональный	Региональная концессионная компания (консорциум группы «ВИС» и Газпромбанка)	2016
Строительство объектов инфраструктуры многофункционального грузового района морского порта Поронайск	Морские порты	Сахалинская область	35,9	Концессия	Федеральный	«Многофункциональный грузовой район»	2021
Создание производственно-логистического комплекса Минобороны во Владивостоке	ПЛК	Приморский край	26,1	Концессия	Федеральный	«ПЛК Владивосток»	2020
Строительство моста через Амур	Автодороги	Амурская область	19,1	Концессия	Региональный	Российско-китайская компания по развитию и строительству моста «Амур (Хэйлунцзян)»	2016
Создание государственной филармонии Якутии и Арктического центра эпоса и искусств	Культура	Якутия	9,9	Соглашение о ГЧП	Региональный	Семнадцатая концессионная компания (группа «ВИС»)	2019
Строительство международного пассажирского терминала и сопутствующей инфраструктуры аэропорта Благовещенска	Аэропорты	Амурская область	7	Концессия	Региональный	«АБС» («Аэропорты Большой Страны»)	2021
Создание информационной системы «Цифровое Приморье» с элементами «умного» города	IT	Приморский край	5	Концессия (ЧКИ)	Региональный	«Цифровое Приморье»	2021
Реконструкция участка автодороги Введеновка – Февральск – Экимчан (с 303 по 495 км)	Автодороги	Амурская область	3,8	Концессия	Региональный	«Албынский рудник» и «Маломырский рудник» (простое товарищество)	2012
Сохранение и воспроизводство охотничьих ресурсов и среды обитания «Кучелиново»	Охотничье хозяйство	Приморский край	2,9	Соглашение о ГЧП	Региональный	Охотничье хозяйство «Орлиное»	2019

Источник: данные органов власти, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

**Таблица 3. Распределение концессий и ГЧП по регионам ДФО**

Приведены данные по соглашениям дороже 100 млн руб., заключенным в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ на конец августа 2021 года. Расторгнутые соглашения не учтены.

По объему инвестиций, млрд руб.

М – муниципальный Р – региональный

	ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ		АМУРСКАЯ ОБЛАСТЬ		КАМЧАТСКИЙ КРАЙ		САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ		БУРЯТИЯ		ПРИМОРСКИЙ КРАЙ		ЯКУТИЯ		ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ		ЕВРЕЙСКАЯ АО		ЧУКОТСКИЙ АО		ИТОГО
	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	М	Р	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ</b>		40,9	0,1	30,5			0,4				0,8		68,5								<b>141,2</b>
Автомобильные дороги		40,9		23,5							0,8		68,5								133,7
Аэропорты				7,0																	7,0
Парковки							0,4														0,4
Гидротехнические сооружения			0,1																		0,1
<b>КОММУНАЛЬНАЯ</b>	0,8	2,3	0,5		6,7		1,0	0,7	0,9		0,5	2,7	1,7	1,8	0,2						<b>19,8</b>
Обработка и утилизация отходов		1,3					0,4	0,7					0,8	1,2							4,4
Теплоснабжение	0,3	1,0	0,5		6,7				0,8		0,5	2,7	0,2	0,6							13,3
ЖКХ									0,1												0,1
Водоснабжение и водоотведение	0,5						0,6						0,7		0,2						2,0
<b>СОЦИАЛЬНАЯ</b>				0,2		0,6			0,2	2,4	1,2	2,9	1,2	14						0,6	<b>23,3</b>
Физическая культура и спорт						0,6				1,4		0,4								0,6	3,0
Культура														9,9							9,9
Рекреация									0,2					1,9							2,1
Образование											1,2		1,2	0,5							2,9
Здравоохранение				0,2					1,0		2,5		1,7								5,4
<b>ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ</b>							2,3								0,9					0,1	<b>3,3</b>
Энергоснабжение							2,3								0,9						3,2
Генерация																					0,1
<b>ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ</b>												5,0			0,5		0,3				<b>5,8</b>
Транспортная телематика															0,5		0,3				0,8
IT												5,0									5,0
<b>ИНАЯ</b>												2,9									<b>2,9</b>
<b>ИТОГО по уровням</b>	<b>0,8</b>	<b>43,2</b>	<b>0,6</b>	<b>30,7</b>	<b>6,7</b>	<b>0,6</b>	<b>3,7</b>	<b>0,7</b>	<b>1,1</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>	<b>13,5</b>	<b>2,9</b>	<b>84,3</b>	<b>0,2</b>	<b>1,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>196,3</b>
<b>ИТОГО</b>	<b>44</b>		<b>31,3</b>		<b>7,3</b>		<b>4,4</b>		<b>3,5</b>		<b>16</b>		<b>87,2</b>		<b>1,6</b>		<b>0,3</b>		<b>0,7</b>		<b>196,3</b>

По количеству проектов, шт.

<b>ТРАНСПОРТНАЯ</b>		1	1	4			1				1			1							<b>9</b>
Автомобильные дороги		1		3							1			1							6
Аэропорты				1																	1
Парковки							1														1
Гидротехнические сооружения			1																		1
<b>КОММУНАЛЬНАЯ</b>	5	4	1		7		2	2	3		1	1	4	2	1						<b>33</b>
Обработка и утилизация отходов		1					1	2					1	1							6
Теплоснабжение	1	3	1		7				2		1	1	1	1							18
ЖКХ									1												1
Водоснабжение и водоотведение	4						1						2		1						8
<b>СОЦИАЛЬНАЯ</b>				1		1			1	2	2	2	2	4						1	<b>16</b>
Физическая культура и спорт						1				1		1								1	4
Культура														1							1
Рекреация									1					1							2
Образование											2		2	1							5
Здравоохранение				1						1		1		1							4
<b>ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ</b>							2								2					1	<b>5</b>
Энергоснабжение							2								2						4
Генерация																					1
<b>ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ</b>												1			1		1				<b>3</b>
Транспортная телематика															1		1				2
IT												1									1
<b>ИНАЯ</b>												1									<b>1</b>
<b>ИТОГО по уровням</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>67</b>
<b>ИТОГО</b>	<b>10</b>		<b>7</b>		<b>8</b>		<b>7</b>		<b>6</b>		<b>9</b>		<b>13</b>		<b>4</b>		<b>1</b>		<b>2</b>		<b>67</b>

Источник: данные органов власти, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

## Частные инициативы подталкивают рынок

В мае 2021 года мы в очередной раз исследовали рынок проектов, которые могут быть реализованы в одном из форматов государственно-частного партнерства, и отобрали 100 капиталоемких инициатив, имеющих, по нашей оценке, наиболее высокие шансы на запуск в ближайшие один-два года.

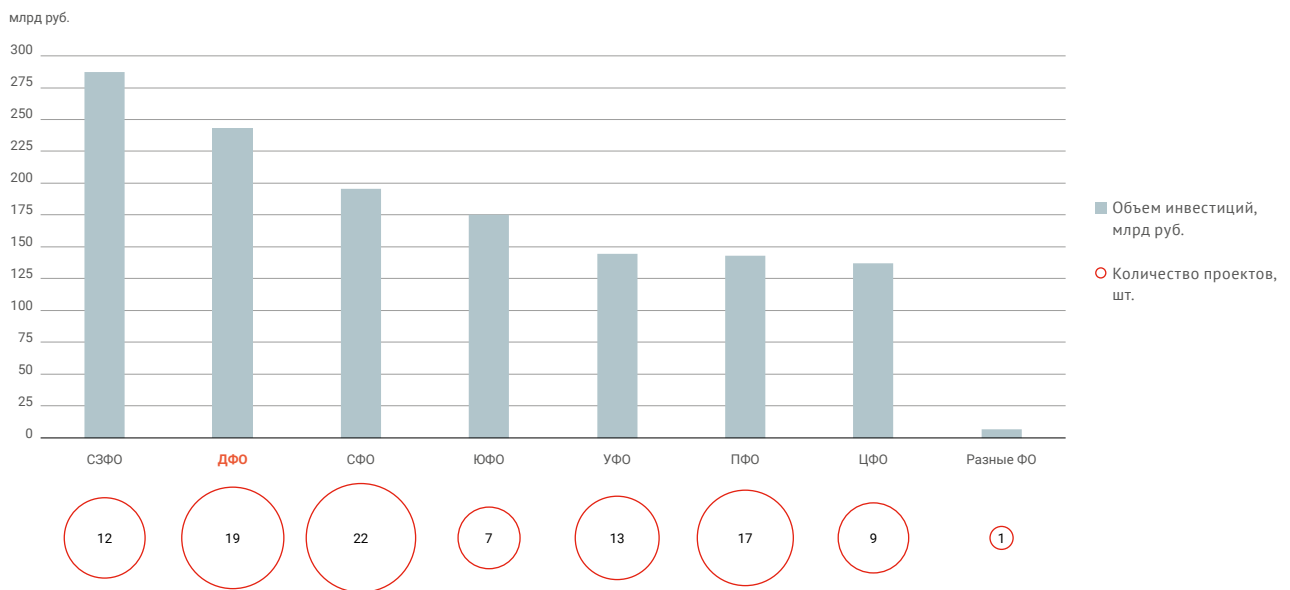
Дальний Восток вошел в топ-100 с 17 проектами в сумме на 160,7 млрд руб. Он занял третье место среди федеральных округов как по количеству планируемых инициатив, так и по объему инвестиций в них.

По данным на конец августа 2021 года, в ДФО подписаны соглашения по двум проектам из вошедших в национальный перечень. В Благовещенске власти города и компания «СЛС Благовещенск» (входит в «ИК «Регион») заключили концессию по модернизации объектов наружного освещения на 1,17 млрд руб., а в поселке Зима Южная Надеждинского района Приморья построят школу на 450 мест по концессионному соглашению между администрацией района и компанией «ДНС Развитие» (входит в ГК «DNS Девелопмент») за 0,82 млрд руб.

Подробнее о том, какие инициативы вошли в национальный перечень перспективных проектов 2021 года, читайте на странице проекта «Национальный перечень перспективных проектов 2021».

**Рисунок 18. Распределение проектов национального перечня по федеральным округам**

Приведены данные по состоянию на август 2021 года.



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Мы актуализировали перечень перспективных проектов в соответствии с текущей ситуацией на инфраструктурном рынке. К августу положение ДФО относительно других федеральных округов несколько упрочилось: теперь макрорегион занимает второе место как по количеству инициатив в топ-100, так и по объему инвестиций в них (см. рисунок 18).

По нашей обновленной оценке, на Дальний Восток приходится 19 проектов в сумме на 243,2 млрд руб., что составляет более 18% всех вложений в инициативы топ-100. По количеству проектов лидирует социальная сфера (11 штук), а по объему инвестиций – транспортная (в нее планируют вложить свыше 100 млрд руб., см. рисунок 19).



**Рисунок 19. Распределение проектов ДФО из национального перечня по отраслям**



Источник: анализ и расчеты InfraOne Research

Наиболее капиталоемким проектом на территории ДФО из вошедших в национальный перечень остается инициатива по строительству Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД) с предполагаемым объемом вложений в размере 100 млрд руб. Согласно предварительной концепции строительства, трасса свяжет центральную часть города, остров Русский и остров Елены. До конца 2021 года должно быть подготовлено техническое и финансовое обоснование строительства первого этапа ВКАД, реализация которого, по последним данным, оценивается в 70 млрд руб. Концессия – возможный формат реализации проекта.

Всего же в топ-100 по состоянию на август 2021 года вошли инициативы семи из одиннадцати регионов ДФО. Шесть проектов в сумме на 58,7 млрд руб. планируют запустить в Сахалинской области, пять на 13,4 млрд руб. – в Хабаровском крае, четыре на 121,4 млрд руб. – в Приморском. Также в топ-100 попало по одному проекту от Магаданской области, Якутии, Чукотского автономного округа и Еврейской автономной области.

Сразу 14 дальневосточных проектов из топ-100 планируют запустить по концессии. В отношении двух проектов власти и инвесторы намерены подписать соглашения о ГЧП (224-ФЗ), а по трем инициативам формат пока не определен.

Мы считаем, что до конца года наиболее высоки шансы на запуск как минимум у десяти дальневосточных проектов в сумме на 95,3 млрд руб. Это те инициативы, потенциал которых мы оценили на 4 балла и выше из пяти возможных (подробнее о методологии оценки см. [«Как мы отбирали проекты»](#)). В частности, по восьми из них суммарно на 90,8 млрд руб. по состоянию на конец августа 2021 года инвесторы подали частные



*По сравнению с майской редакцией национального перечня в августе средний потенциал запуска одного проекта на территории ДФО увеличился на 0,4 балла и теперь составляет 3,7. В большей степени это связано с подачей ЧКИ сразу по нескольким капиталоемким проектам, а также с активной работой регионов и инвесторов в направлении запуска обсуждавшихся ранее инициатив.*

инициативы: речь идет о реконструкции объектов системы водоснабжения и водоотведения в Южно-Сахалинске, строительстве медицинских объектов в Магадане, модернизации объектов системы теплоснабжения в Корсакове, Ванино и Долинске и других проектах.

В целом же, на наш взгляд, 2020–2021 годы оказались успешными для дальневосточного рынка концессий и ГЧП. Есть все шансы, что позитивная динамика сохранится и дальше. Количество планируемых к реализации инициатив в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ с годами только увеличивается: по нашим расчетам, из-за более низкого потенциала запуска еще около 50 потенциальных концессий и ГЧП в сумме на 260 млрд руб. остались за рамками топ-100.

Новые механизмы поддержки таких инициатив (см. [«Дальневосточное ГЧП «ускоряют»](#)) помогут доводить все большую часть из них до запуска.

## Перечень перспективных проектов Дальнего Востока

В мае 2021 года мы подготовили национальный перечень перспективных проектов – 2021. Это список из ста инфраструктурных инициатив, которые готовятся в России и ожидаются к запуску в ближайшие один–три года в одном из форматов государственно-частного партнерства. В основе перечня лежат планы федеральных, региональных и муниципальных органов власти по реализации этих проектов.

В текущем исследовании представлена его часть, включающая только дальневосточные инициативы. При этом весь топ-100 обновлен по состоянию на август 2021 года.

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

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

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

## Потенциал запуска

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

## Сфера проекта

Автодороги

Физическая культура и спорт

ЖКХ

Канатные дороги

Образование

Обработка и утилизация отходов

Здравоохранение

Рекреация

## Уровень проекта

■ Региональный

■ Муниципальный

1



### Строительство Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД)

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

Стоимость проекта, млрд руб.

**100\***

\* Первый этап строительства трассы оценивается в 70 млрд руб.

Регион

**Приморский край**



Формат соглашения

**Концессионное соглашение**

Срок соглашения, лет

**25**

Инвестиционная стадия, лет

**4**

Претенденты на проект

**н/д**

Потенциал запуска



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

2



## Создание и модернизация объектов системы водоснабжения и водоотведения в Южно-Сахалинске

Проект модернизации существующих и строительства новых объектов централизованных систем водоснабжения и водоотведения в Южно-Сахалинске. Его реализация позволит сократить потери питьевой воды, которые достигают 60%, и уменьшить долю коммунальных объектов со сверхнормативным износом.

Стоимость проекта, млрд руб.

**33,7**

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

**Первая Водная Концессионная Компания (дочерняя компания ХК «Росводоканал» – совместного предприятия «РВК-Актив» и ВЭБ.РФ)**

Потенциал запуска



В конце мая 2021 года потенциальный инвестор направил ЧКИ. Ведется проработка условий соглашения.

3



## Строительство пяти объектов здравоохранения в Магадане

Проект предполагает строительство в Магадане пяти медицинских учреждений: объединенной инфекционной больницы, хирургического корпуса областной больницы, объединенной городской поликлиники, детской централизованной поликлиники с консультативно-диагностическим центром и поликлиники на Гороховом поле.

Стоимость проекта, млрд руб.

**31,5**

Доля внебюджетных средств



60%

Регион

Магаданская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

14

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

**«Магаданская концессионная компания 1» (принадлежит «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» и СК «Флай»)**

Потенциал запуска



В июле 2021 года направлена ЧКИ. Подведение итогов запланировано на сентябрь 2021 года.

4



## Создание многофункционального образовательно-производственного комплекса среднего профессионального образования в микрорайоне Кангалассы в Якутске (Суперкампус)

В состав студенческого кампуса планируют включить учебно-лабораторные корпуса площадью 18,5 тыс. кв. метров, общежития площадью 45 тыс. кв. метров для размещения 4,5 тыс. студентов и преподавателей в год, а также мастерские и помещения для коворкинг-центров площадью 14 тыс. кв. метров. Проект предполагает объединение десяти учреждений среднего профессионального образования. За счет этого предполагается высвободить 11 помещений и таким образом решить проблему второй смены в школах города.

Стоимость проекта, млрд руб.

14

Регион  
Якутия



Формат соглашения  
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет  
н/д

Инвестиционная стадия, лет  
н/д

Претенденты на проект  
«Системные концессии»  
(входит в АФК «Система»)

Потенциал запуска



В 2020 году была разработана концепция создания объекта. Летом 2021-го власти региона и потенциальный инвестор обсуждали возможность реализации проекта по концессии.

5



## Реконструкция мусоросжигательного завода во Владивостоке

В рамках проекта планировались работы по реконструкции мусоросжигательного завода по ул. Бородинская во Владивостоке, который был закрыт в 2018 году. Также рассматривается возможность строительства нового объекта по утилизации отходов на ул. Холмистая, где сейчас расположен Владивостокский полигон ТБО.

Стоимость проекта, млрд руб.

12

Доля внебюджетных средств



Регион  
Приморский край



Формат соглашения  
Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет  
н/д

Инвестиционная стадия, лет  
н/д

Претенденты на проект  
н/д

Потенциал запуска



Летом 2021 года власти региона и потенциальный инвестор прорабатывали финансовую модель проекта.

6



## Строительство хирургического корпуса Сахалинской областной клинической больницы

Проект включает возведение восьмизэтажного здания на 300 коек с возможностью проведения около 30 тыс. операций в год.

Стоимость проекта, млрд руб.

9,3

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП Частная инициатива

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ГК «МедИнвестГрупп» и Газпромбанк

Потенциал запуска



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

7



## Строительство краевой клинической инфекционной больницы во Владивостоке

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

Стоимость проекта, млрд руб.

6

Регион

Приморский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

Группа «ВИС»

Потенциал запуска



По данным властей региона, летом 2021 года обсуждение условий соглашения с потенциальным инвестором приостановлено.

8



## Создание и модернизация объектов теплоснабжения и строительство газовых котельных в Корсаковском городском округе

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

Стоимость проекта, млрд руб.

4,6

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

24 года и 2 месяца

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«ИКС-Корсаков» (входит в «Строительно-инжиниринговую группу Полипластик»)

Потенциал запуска



В марте 2021 года направлена ЧКИ. Проводилось обсуждение условий соглашения. Подведение итогов ЧКИ запланировано на сентябрь 2021 года.

9



## Создание культурно-образовательного квартала в Южно-Сахалинске

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

Стоимость проекта, млрд руб.

4,2

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП

Частная инициатива

Срок соглашения, лет

20

Инвестиционная стадия, лет

3

Претенденты на проект

«Газпромбанк», ГК «Просвещение»

Потенциал запуска



Инвестор направил частную инициативу. Ведется обсуждение условий реализации проекта. По данным властей региона, подписание соглашения возможно в 2021 году.

10



## Создание центра протонно-лучевой терапии в Хабаровске

Центр должен дополнить мощности ядерной медицины Хабаровского края. В объект соглашения входят проектирование, строительство, оснащение и эксплуатация здания центра расчетной мощностью 700 пациентов в год. В учреждении будет вся необходимая медицинская, радиационно-физическая и инженерно-техническая инфраструктура для лечения онкологических заболеваний пучками протонов.

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Регион

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

15

Инвестиционная стадия, лет

4

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



Строительство центра планировалось начать в 2019 году, а завершить – в 2023-м. Но только в июне 2021 года власти региона разработали проект строительства объекта. Концессия – возможный формат реализации проекта.

11



## Реконструкция систем водоотведения и водоснабжения в Корсаковском городском округе

В рамках проекта планируется строительство и реконструкция водопроводных и канализационных сетей, очистных сооружений и источников питьевой воды на территории Корсакова.

Стоимость проекта, млрд руб.

4

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



12



## Строительство регионального центра по хоккею на острове Русском во Владивостоке

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

Стоимость проекта, млрд руб.

3,4

Регион

Приморский край



Формат соглашения

Соглашение о ГЧП

Частная инициатива

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

Группа «ВИС»

Потенциал запуска



Летом 2021 года направлена частная инициатива. Пока регион не готов войти в проект на условиях предложенных потенциальным инвестором.

13



## Создание и реконструкция объектов теплоснабжения и централизованных систем горячего водоснабжения в поселке Ванино

В рамках проекта планируется проведение работ по строительству и реконструкции тепловых сетей, сетей горячего водоснабжения и угольных котельных на территории рабочего поселка Ванино.

Стоимость проекта, млрд руб.

3,1

Доля внебюджетных средств

100%

Регион

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«ИКС-Ванино» (входит в «Строительно-инжиниринговую группу Полипластик»)

Потенциал запуска



В марте 2021 года направлена ЧКИ. Проводилось обсуждение условий соглашения. Подведение итогов ЧКИ запланировано на сентябрь 2021 года.



14



## Строительство нового корпуса районной больницы в Советской Гавани

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

Стоимость проекта, млрд руб.

3

Регион

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

ВЭБ.РФ

Потенциал запуска



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

15



## Создание и реконструкция объектов теплоснабжения в Долинске

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

Стоимость проекта, млрд руб.

2,9

Доля внебюджетных средств

74%

Регион

Сахалинская область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

25

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«ИКС Южно-Сахалинск» (входит в «Строительно-инжиниринговую группу Полипластик»)

Потенциал запуска



В декабре 2020 года направлена ЧКИ. Проводилось обсуждение условий соглашения. Подведение итогов ЧКИ запланировано на сентябрь 2021 года.

16



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

Новый канатный аэромост протяженностью 7,6 км свяжет Анадырь, аэропорт города и поселок Угольные Копи. Благодаря ему между городом и поселком появится стабильное круглогодичное сообщение. Планируемая скорость движения на объекте – 5 м/с, что позволит провозить до 280 человек или до 20 тонн грузов в час. В рамках проекта также создадут необходимую сопутствующую инфраструктуру: парковки, а также зоны отдыха, приема грузов и пассажиров.

Стоимость проекта, млрд руб.

2,7

Регион

Чукотский автономный округ



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

н/д

Претенденты на проект

«Транслиман»  
(принадлежит «Канатные аэромосты»)

Потенциал запуска



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

17



## Строительство школы в микрорайоне «Строитель» в Хабаровске

Проект строительства общеобразовательной школы на 1100 мест по ул. Вахова в Хабаровске.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,8

Регион

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

1,5

Претенденты на проект

ГК «Просвещение», Газпромбанк  
и консорциум фонда «Стратегия будущего»

Потенциал запуска



Летом 2021 года власти региона и потенциальные инвесторы прорабатывали условия соглашения. Начало строительства запланировано на 2022 год, ввод в эксплуатацию – на 2023-й.

18



## Строительство общеобразовательной школы в Биробиджане

Проект строительства общеобразовательной школы на 1275 мест по ул. Шолом-Алейхема в Биробиджане. Общая площадь здания составит не более 24 тыс. кв. метров. На территории школы планируют создать бассейн, два спортзала, столовую, медицинский блок.

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Доля внебюджетных средств

40%



Регион

Еврейская автономная область



Формат соглашения

Концессионное соглашение

ЧКИ

Срок соглашения, лет

10

Инвестиционная стадия, лет

1,5

Претенденты на проект

Восьмая концессионная компания «Просвещение»

Потенциал запуска



В мае 2021 года направлена ЧКИ. Подведение итогов запланировано на сентябрь 2021 года.

19



## Строительство Дальневосточного центра детского отдыха и оздоровления

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

Стоимость проекта, млрд руб.

1,5

Регион

Хабаровский край



Формат соглашения

Концессионное соглашение

Срок соглашения, лет

н/д

Инвестиционная стадия, лет

2

Претенденты на проект

н/д

Потенциал запуска



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

## Дальневосточное ГЧП «ускоряют»

В июне 2021 года Минвостокразвития и КРДВ запустили инвестиционный акселератор – платформу для поиска, подготовки и реализации концессий и ГЧП на территории Дальнего Востока и Арктики. С его помощью министерство планирует привлечь до 500 млрд руб. в инфраструктуру ДФО и Арктической зоны России до 2024 года.

Акселератор работает как «единое окно» для реализации проектов. На первом этапе Минвостокразвития, власти дальневосточных регионов или инвесторы направляют заявки с описанием планируемых инициатив в личный кабинет на сайте платформы. Затем КРДВ как оператор акселератора ранжирует поданные заявки и отбирает проекты для рассмотрения на инвестиционном комитете. В последний входят Минвостокразвития и другие федеральные и региональные органы власти, КРДВ и ВЭБ.РФ.

На третьем этапе инвестиционный комитет рассматривает отобранные проекты и размещает наиболее перспективные из них на «витрине проектов» акселератора. С этого момента начинается поиск потенциальных инвесторов для выбранных инициатив и закрепление за ними инвестиционных агентов – тех, кто будет сопровождать проект до его запуска (в том числе разрабатывать проект концессионного или ГЧП-соглашения, финансовую модель и другие документы).

*Затраты на работу инвестиционного агента ложатся на плечи инвестора. Как именно они будут возмещаться, прописывается в трехстороннем соглашении между инвестором, инвестиционным агентом и КРДВ.*

Четвертый и последний этап начинается с того, что инвестиционный агент направляет разработанную им проектную документацию в инвестиционный комитет, где органы власти согласуют условия проекта. Затем проект попадает в правительственную комиссию по развитию Дальнего Востока: будучи высшим органом в структуре

управления акселератором, она утверждает условия проекта, в том числе объем его бюджетного финансирования. В конце правительство или региональные власти принимают решение о заключении соглашения с инвестором, либо тот подает частную инициативу о реализации проекта.

Главное, что дает акселератор дальневосточному рынку проектов, – поддержка посевной стадии. Ведь отсутствие качественно проработанных проектов, готовых к финансированию и запуску, – по-прежнему одно из главных препятствий для более активного роста рынка концессий и ГЧП не только на Дальнем Востоке, но и в России в целом.

*У инвестиционного акселератора есть ряд требований к проектам. Так, если планируемая инициатива – федерального уровня, она должна быть направлена на создание обеспечивающей инфраструктуры ТОР или на строительство объектов, определенных отдельными актами правительства. Проект, планируемый к реализации на региональном уровне, может рассчитывать на поддержку в рамках акселератора при условии соответствия целям национальной программы по развитию Дальнего Востока и других стратегических документов.*

По нашей оценке, на конец августа 2021 года в ДФО только в сегменте инициатив от 100 млн руб. было как минимум 50 перспективных концессий и ГЧП на уровне идеи суммарно на 53,4 млрд руб. (еще примерно по 30 потенциальным проектам в этих форматах инвестиции пока не оценены). Это те проекты, у которых еще нет инвесторов, не готова проектная документация и для которых услуги акселератора наиболее актуальны. Как минимум часть указанных инициатив может рассчитывать на поддержку в рамках платформы.

## ГЛОССАРИЙ

---

<b>ESG</b>	Environmental, social, governance
<b>АКРА</b>	Аналитическое кредитное рейтинговое агентство
<b>ВКАД</b>	Владивостокская кольцевая автодорога
<b>ГК</b>	Группа компаний
<b>ГОК</b>	Горно-обогатительный комбинат
<b>ГПЗ</b>	Газоперерабатывающий завод
<b>ГХК</b>	Газохимический комплекс
<b>ЖК</b>	Жилой комплекс
<b>КРДВ</b>	Корпорация развития Дальнего Востока
<b>ОКВЭД</b>	Общероссийский классификатор видов экономической деятельности
<b>ПЛК</b>	Производственно-логистический комплекс
<b>РЭО</b>	Российский экологический оператор
<b>СЗПК</b>	Соглашение о защите и поощрении капиталовложений
<b>СОПФ</b>	Специализированное общество проектного финансирования
<b>СПВ</b>	Свободный порт Владивосток
<b>СПИК</b>	Специальный инвестиционный контракт
<b>СК</b>	Строительная компания
<b>ССК</b>	Судостроительный комплекс
<b>СФО</b>	Специализированное финансовое общество
<b>ТВК</b>	Торгово-выставочный комплекс
<b>ТЛТ</b>	Таможенно-логистический терминал
<b>ТОР (ТОСЭР)</b>	Территория опережающего развития (территория опережающего социально-экономического развития)
<b>ТЭЦ</b>	Теплоэлектроцентраль
<b>УК</b>	Управляющая компания
<b>ЦКК</b>	Целлюлозно-картонный комбинат
<b>ЧКИ</b>	Частная концессионная инициатива

## ОБ INFRAONE

---

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

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

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

### Роль InfraOne в проектах

При реализации проектов InfraOne традиционно выполняет одну из следующих ролей:

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

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

### Об InfraOne Research

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

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

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

## АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

---

**Галина Барцева**

**Марина Фомина**

**Екатерина Якунина**

**Александра Галактионова**

InfraOne Research | Исследовательское подразделение Группы компаний InfraOne

research@infraone.ru

### **Над аналитикой также работали:**

Дарина Бадмаева, Алан Бугулов, Альберт Еганян, Алексей Жундриков, Роман Чертков.

### **Благодарности**

Авторы выражают благодарность всем экспертам и специалистам из федеральных и региональных органов власти, инвестиционного сообщества, банковской и финансовой сферы, участникам проектов и остальным, кто помогал в подготовке обзора или его отдельных частей, поделившись своим профессиональным опытом и мнениями в ходе интервью, опросов и мозговых штурмов.