

Влияние коронавируса на инфраструктурные проекты. Международный контекст



Пандемия серьезно повлияла на строительную отрасль. Речь даже не о том, что работы на многих объектах были приостановлены. Дело в том, что в связи с падением цен на энергоресурсы, снижением платежеспособного спроса и разрушением цепочек поставок многие инфраструктурные проекты могут в принципе оказаться невостребованными.

В статье проанализированы вопросы реализации инфраструктурных проектов с упором на выводы российских и зарубежных аналитиков, в том числе McKinsey и InfraOne.

Мельников Павел Александрович

Исполнительный директор ООО «Центр сопровождения земельных отношений»
info@zemkomcenter.ru

Подводить итоги того, как COVID-19 повлиял на мир и происходящие в нем процессы, еще, безусловно, преждевременно. Однако определенные выводы по складывающейся к сегодняшнему дню ситуации сделать уже можно и даже нужно. Ведь в этой новой реальности нам всем предстоит жить и работать еще длительное время.

По мнению экономистов датского Saxo Bank, наиболее очевидными последствиями распространения эпидемии коронавируса в мире являются глобальное изменение цен на нефть, падение платежеспособного спроса и разрушение глобальных цепочек поставок. Долгосрочные последствия не так очевидны, но не менее интересны.

Немецкий историк Герфрид Мюнклер тонко отметил, что крупнейшие корпорации сегодня стоят перед выбором: или наращивать запасы, или сокращать производственные цепочки с их локализацией. В результате пандемии глобализация как процесс всемирной экономической интеграции оказалась под угрозой, в ее противовес возможно возникновение экономических макрорегионов. Набирает обороты реиндустриализация с возвратом промышленности в развитые страны. Мастерская мира может снова перебраться из Китая в США и Европу. Дополнительные политические риски создают публичные обвинения Китая в сознательном распространении коронавируса. При таком сценарии возможна изоляция Китая и снижение его роли в мировой торговле.

Россию эти процессы касаются напрямую в силу специализации страны – добыча и экспорт ресурсов, а также транзит. Напомним, что до начала действия ограничений, связанных с распространением вируса, для обеспечения транзита грузов было запланировано развитие транспортного коридора Запад-Восток, являющегося первой декларируемой целью комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Основой этого коридора должен был стать международный транспортный маршрут «Европа-Западный Китай». План принят распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 №2101-р) с финансовым обеспечением транспортной части средствами федерального бюджета в размере 3,028 трлн руб.

В случае реализации негативного сценария, транспортный коридор Запад-Восток может оказаться не востребованным, при этом надежды на зарубежные источники финансирования в рамках Проекта «Один Пояс – Один Путь» (Новый шелковый путь) не состоятельны. В связи с этим, более логичным видится смена приоритетов для финансирования. Например, вместо траты бюджетных денег на транзит необходимо направить их на повышение уровня экономической связанности территории посредством расширения и модернизации транспортной инфраструктуры. Необходимо переосмыслить систему расселения, так как текущая сверхконцентрация в 20 агломерациях уязвима и имеет явные недостатки. А утвержденная распоряжением Правительства РФ от 13.02.2019 №207-р Стратегия пространственного развития в настоящий момент и вовсе, на взгляд автора, потеряла свою актуальность.

Инвестиции в инфраструктуру

McKinsey в 2013 и 2016 годах выпустил отчеты об инфраструктуре, которые актуальны и настоящее время. Согласно указанным документам, суммарные мировые инвестиции в инфраструктуру (не считая недвижимость) составили в 2013 году 7% мирового ВВП, из них в транспорт, энергетику, водоснабжение и телекоммуникацию – 3,5% мирового ВВП. А Китай в 2008–2013 вкладывал в инфраструктуру ежегодно 8,6% ВВП, в основном в автомобильные и железные дороги, энергетическую инфраструктуру.

В рамках исследования McKinsey было выведено «эмпирическое правило 70%», согласно которому для обеспечения экономического роста стоимость инфраструктуры должна составлять не менее 70% ВВП. После достижения этих значений 40% инвестиций должны направляться на ее обновления, а оставшаяся часть – на расширение инфраструктуры.

К сожалению, в наших условиях при дефиците информации, эти цифры проверить затруднительно. Однако согласно оценкам InfraOne, вложения государства и частных

инвесторов в РФ в 2019 в инфраструктуру составили 4,9 трлн руб., что составляет 4,4% ВВП. Большая часть этих частных инвесторов связана с государством. Прямые расходы бюджетов все уровней в инфраструктуру составили 2 трлн рублей. При этом до эпидемии для ускоренного развития экономики требовалось 7,2 трлн рублей. В текущих условиях эти оценки скорее всего будут пересмотрены в стороны увеличения.

Планы выхода из кризиса и состояние компаний в сфере инфраструктуры

Глава Счетной палаты А.Кудрин считает, что падение ВВП России из-за пандемии может составить от 3% до 5%. В ближайшее время нам стоит ожидать дискуссию о путях выхода из ситуации. С одной стороны, формируется тренд на экономию вложений в основной капитал, то есть на первый план выйдут проекты по созданию и поддержанию критической инфраструктуры. А с другой – ряд стран (Китай, США, Бразилия, Таиланд и др.) планируют бороться с экономическим кризисом, вызванным пандемией, увеличивая инвестиции в инфраструктуру. Например, по сообщениям Bloomberg, Китай для оживления своей экономики вложит в инфраструктуру в 2020 году 4 трлн юаней (\$565 млрд) через выпуск специальных облигаций. В приоритете высокоскоростные железные дороги, междугородные соединения в агломерациях и платные автомобильные дороги.

По оценкам Росстата, объём выполненных работ по виду деятельности «строительство» в 2019 году в нашей стране составил 9,1 трлн руб., из них около 4,2 трлн руб. приходится на строительство жилья и нежилой недвижимости. То есть 54% всей отрасли по объёмам выполненных работ – это инфраструктурное строительство.

Приостановка строительных работ в значительном масштабе не наблюдается, хотя возросли затраты на обеспечение санитарно-эпидемиологических требований при выполнении работ. Возможно, в связи с этим и меры поддержки отрасли, предложенные на сегодняшний день государством, не очень существенные. По сути, основное – правительство разрешило увеличить размер аванса до 50% (Постановление от 30 апреля 2020 года №630).

Перспективные инфраструктурные проекты. Высокоскоростные магистрали

В 2019 году InfraOne был подготовлен перечень перспективных инфраструктурных проектов в России. В него вошли 160 проектов с общей суммой инвестиций в 4 трлн руб. 93,4% инвестиций приходится на железнодорожные и автомобильные дороги. Из них 25 проектов общей суммой инвестиций в 1,27 трлн руб. в центральном федеральном округе.

По мнению InfraOne, к запуску готово 29 проектов на сумму 1,2 трлн руб., включая ВСМ «Москва-Казань» и передачу в концессию аэропорта Домодедово. Впрочем, стоит учитывать, что перспективы ВСМ Москва-Казань связаны с международным транспортным маршрутом «Европа-Западный Китай».

В марте текущего года вице-премьер Марат Хуснуллин заявил, что правительство отложило проект ВСМ «Москва-Казань» из-за больших финансовых трат и не подтвержденного пассажиропотока. Ставка на российско-китайское взаимодействие в области транспорта и инфраструктуры не сработала.

Более привлекательным видится проект ВСМ «Москва-Адлер», который включен в программу организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения. Данная программа утверждена протокольным решением заседания правления АО «РЖД» 23.11.2015 №43.

ВСМ «Москва-Адлер» лежит в транспортном коридоре Центр-Юг, направлена на повышение экономической связности территорий и имеет перспективы серьезной загрузки и окупаемости. При этом степень проработанности проекта ниже, отсутствует проектная

документация, имеется только предпроектная и сметная документация, разработанная АО «Ленгипротранс» в 2013–2014. Это обуславливает серьезные риски для потенциальных участников.

Кстати, именно проблема нехватки готовых и качественно структурированных проектов, по мнению экспертов InfraOne, является основным сдерживающим фактором инфраструктурного развития в России.

Выводы

Инвестиции в инфраструктуру остаются наиболее эффективным способом для поддержания внутреннего спроса и экономического роста. Необходимо довести объем инвестиций в инфраструктуру до 9% ВВП. Это означает фактическое удвоение инвестиций от текущего уровня. Для этого требуются качественные проекты с грамотной проработкой предпроектной и проектной стадии. Все это приведет к тому, что возрастает роль и значение проектно-изыскательских работ.

Сбор исходных сведений, разработка градостроительной документации, выполнение технико-экономического обоснования, проведение технологического и ценового аудита, осуществление изыскательских работ, межевание территории и подготовка проектной документации – неполный перечень работ, которые будут востребованы рынком для подготовки качественных проектов. Его объем может составить порядка 250 млрд рублей. Это ставит новые вызовы перед проектировщиками и изыскателями, на которые необходимо дать адекватный ответ.

Желаю всем удачного дня и отличных проектов!