

Перспектива

**Глобальные перспективы сектора
инфраструктуры**

Специальный выпуск. Март 2016 г.

10 формирующихся трендов 2016 года

**Тенденции, которые изменят мир
инфраструктуры в ближайшие пять лет**

Сегодня уже наблюдаются признаки того, что 2016 год станет годом нарастающей динамики развития для сектора инфраструктуры, если этому не помешают глобальный экономический кризис или какие-либо другие кардинальные перемены.

Признаки наметившейся динамики наблюдаются повсеместно: в новых источниках капитала и новых подходах к финансированию, которые могут способствовать вливанию триллионов долларов в новые виды акционерного и долгового инвестирования; в растущих возможностях в области управления активами, кибербезопасности и государственных закупок, которые влекут за собой существенные изменения в управлении активами их операторами и владельцами; в более решительных действиях государства, направленных на создание экономических и социальных благ, и в более полном согласовании потребностей государства на макроуровне и решений потребителей на микроуровне.



На протяжении последних четырех лет KPMG International отслеживала ключевые тенденции, которые, по нашему мнению, будут влиять на сектор инфраструктуры в течение следующих нескольких лет. Некоторые из выявленных нами в прошлом тенденций сохраняются: правительства сталкиваются с трудностями при запуске проектов; на развивающихся рынках по-прежнему отмечается нехватка финансирования; все еще продолжают формироваться оптимальные отношения между государственным сектором, частным сектором и налогоплательщиками. Сохранение этих тенденций вполне предсказуемо, поскольку масштабные изменения в области таких фундаментальных проблем не происходят моментально.

Тем не менее мы считаем, что именно сейчас сектор стоит на пороге существенных изменений.

Развитие и взаимосвязь многих из тех тенденций, о которых мы говорили ранее, вполне может изменить способы взаимодействия и инвестирования со стороны государства, бизнеса и пользователей. И, что более важно, при надлежащем управлении они также могут решить многие существенные задачи, стоящие сегодня перед отраслью.

Мы надеемся, что прогноз на этот год не только обозначит основные тенденции, но и позволит читателям увидеть некоторые из менее очевидных долгосрочных изменений, влияющих на сектор инфраструктуры. Для более подробного обсуждения этих тенденций и их последствий рекомендуем обратиться к специалистами локальной команды КПМГ по работе с инфраструктурными проектами.



Джеймс Стюарт
Председатель
Международной группы
КПМГ по работе
с инфраструктурными
проектами



Стивен Битти
Руководитель
Международной группы
КПМГ по работе
с инфраструктурными
проектами в Северной
и Южной Америке и Индии



Джулиан Велла
Руководитель
Международной группы
КПМГ по работе
с инфраструктурными
проектами в Азиатско-
Тихоокеанском регионе



Степан Светанков
Руководитель
группы по работе
с инфраструктурными
проектами и проектами
государственно-
частного партнерства
в России и СНГ

Тенденция 1 | Изменения в области макрорисков: нестабильность становится новой нормой

В прошлом году мы отмечали, что неопределенность в области политики и нормативно-правового регулирования создавала трудности для инвесторов в секторе инфраструктуры. Однако сегодня риски, связанные с политикой и нормативно-правовым регулированием, – это лишь вершина айсберга.

Неопределенность проявляется повсюду: в неожиданных результатах голосования и политических волнениях; в усилении протекционистских настроений; в стремительном революционном развитии технологий; в геополитических и социальных потрясениях. Иными словами, традиционные представления, которые когда-то лежали в основе планирования и инвестиций в области инфраструктуры, уже неприменимы.

Примечательно, что преимущественно страны с формирующимся рынком и развивающиеся страны используют существующую неопределенность в своих интересах. Китайский проект «Один пояс и один путь» (One Belt, One Road) и инициатива Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) не только улучшат перспективы экономического роста в регионе, но и могут способствовать усилению влияния Китая в регионе. Существенные инвестиции Японии в сектор промышленного производства и инфраструктуры Индии, лидирующие позиции Сингапура в сообществе стран АСЕАН и дальнейшие

инвестиции стран Персидского залива в западные активы указывают на политику с позиции силы в действии и на назревание дополнительных изменений в ближайшем будущем.

Несмотря на то что инвесторам не нравится неопределенность, многие из них, как представляется, недооценивают возросший риск при построении своих моделей. Это отчасти связано с текущим «избытком» капитала на рынке, что заставляет инвесторов более активно конкурировать за инвестиции. Однако мы полагаем, что со временем инвесторы будут более тщательно подходить к способу оценки, управления и определения цены такого вида неопределенности.

► Долгосрочная перспектива:

Объективная реальность такова, что нестабильность, возможно, в обозримом будущем станет новой нормой, и инвесторам придется привыкнуть к неопределенности и научиться правильно оценивать эти новые и только появляющиеся риски.

Демонстрация геополитической силы может привести к фундаментальным изменениям в мировом порядке, торговле и инвестиционных потоках.

► Россия

Этот тренд как никакой другой применим для России, которая оказалась в последние годы в центре масштабных геополитических изменений и прочувствовала на себе всю волатильность ситуации. Девальвация рубля, введение финансовых санкций, падение цен на нефть, усиление роли «ручного» управления экономикой – все это становится факторами, которые напрямую влияют на возможности реализации инфраструктурных проектов и «аппетита» со стороны частных инвесторов.

Изменение макроэкономической и геополитической обстановки оказало непосредственное влияние на возможности финансирующих организаций предоставлять

долгосрочное заемное финансирование для инфраструктурных проектов, а также привело к изменению их подхода к формированию его стоимости, что негативно отразилось на рынке инфраструктуры в стране.

Многие инфраструктурные проекты России были инициированы до последних серьезных макроэкономических колебаний на рынке и в другой финансовой и политической среде. Соответственно, для их успешной реализации необходима адаптация этих проектов к текущим реалиям, в том числе уточнение макропараметров, новое распределение рисков, а также четкое обозначение и разъяснение государством долгосрочных правил игры для инвесторов.

Тенденция | 2 Усиление конкуренции за инвестиции

В условиях увеличения объема капитала на рынке конкуренция за инфраструктурные проекты, подходящие для инвестирования, достигла максимума.

Увеличение потока частично вызвано тем, что институциональные инвесторы стремятся заставить свой капитал работать. Влияние также оказывает повышение инвестиционной активности международных финансовых институтов и суверенных фондов, которые часто отдают приоритет целям, отличным от доходности на инвестированный капитал (ROI), что может исказить потоки и доходность на рынках капитала.

Проблема заключается в том, что выросшие потоки акционерного капитала вызывают конкуренцию, что, в свою очередь, снижает доходы, которые инвесторы могут получить от прозрачных и низкорискованных инвестиций в инфраструктуру. Мультипликаторы регулируемых активов на развитых рынках резко выросли; уже возникает беспокойство по поводу того, что некоторые заплатили слишком много, только чтобы получить долю рынка.

В ответ более искушенные и активные институциональные инвесторы начинают использовать свой богатый опыт оценки и определения цены риска и реализуют стратегии повышения операционной эффективности, которые позволяют взяться за более широкий круг проектов с более высоким потенциалом доходности.

Некоторые инвестируют в гринфилд-проекты, которые естественно несут повышенные уровни риска. Другие рассматривают инфраструктуру

в более широком контексте и инвестируют в объекты социального обеспечения и здравоохранения. А некоторые (особенно более продвинутые азиатские фонды) тщательно изучают «пограничные рынки» – развивающиеся рынки, такие как Мьянма и Монголия – для выявления потенциальных инвестиций.

Разумеется, это хорошие новости для инициаторов проектов по всему миру. По мере того как увеличивается объем капитала на рынке, а инвесторы получают больше опыта управления рисками в своих инвестициях, можно ожидать увеличения доступа к капиталу и снижения стоимости финансирования как в развитом, так и в развивающемся мире. Однако правительствам и заказчикам проектов необходимо понимать, что частный капитал будет привлечен (по разумным ставкам) на те рынки, которые создают предсказуемые и стабильные условия инвестирования.

► Долгосрочная перспектива:

В долгосрочной перспективе такой сдвиг окончательно изменит подход к рискам: кто принимает какой риск, когда и как. Однако мы полагаем, что в конечном итоге это может стать переломным моментом, после которого наступит 50 (или более) лет процветания, когда предложение капитала начнет соответствовать предложению проектов, что, в свою очередь, будет стимулировать экономический рост в развивающемся мире и сохранит накопленные сбережения на развитых рынках.

► Россия

К сожалению, в России данный мировой тренд пока не подтверждается, несмотря на наличие относительно небольшого количества хорошо структурированных и проработанных проектов в области инфраструктуры, которые могут заинтересовать инвесторов и финансирующие организации.

Отсутствие ясной дорожной карты инфраструктурных проектов усугубляется ограниченным кругом лиц со стороны инвесторов, которые готовы в настоящее время конкурировать за них. Это связано как с условиями, предлагаемыми государством по таким проектам, так и с масштабом этих проектов, а также наличием опыта их реализации в стране.

Сегодня в России продолжает развиваться тенденция, когда основная конкуренция за инфраструктурные проекты идет между ограниченным кругом крупных финансирующих организаций, а не между строительными компаниями, девелоперами и операторами, как мы это наблюдаем в других странах мира.

Мы не ожидаем кардинальных изменений в этом направлении в ближайшем будущем, хотя видим появление новых игроков на рынке, которые, в том числе, начинают готовить инфраструктурные проекты «под себя» в рамках частной финансовой инициативы. В долгосрочной перспективе мы ожидаем изменение конкурентной ситуации на рынке инфраструктуры и рост количества потенциальных инвесторов.

Тенденция 3 Ориентация на долгосрочные выгоды для ускорения выхода проектов на рынок

Два года назад мы прогнозировали, что правительствам придется принять ряд мер, направленных на активизацию запуска новых проектов. В прошлом году мы отметили тенденцию к повышению роли государства в работе инфраструктурных рынков. Поскольку влияние таких действий оказывается в целом неэффективным, мы ожидаем (и надеемся), что в 2016 году государство пойдет дальше и сосредоточится на запуске проектов, а не на попытках найти безупречный баланс рисков.

Многие правительства начинают признавать, что, стремясь использовать минималистский подход к рискам или достичь структурного или контрактного «совершенства», они упускают главное и в результате делают проекты более сложными, менее привлекательными для инвесторов и замедляют их выход на рынок. Иными словами, они уделяют слишком много внимания правильности, вместо того чтобы получать более существенные выгоды (такие как экономическое и социальное процветание).

Мы полагаем, что в 2016 году правительства начнут предпринимать более решительные действия, необходимые для активизации частных рынков. Руководители правительств признают, что во многих случаях формирование рынков и реализация проектов (и получение долгосрочных экономических и социальных выгод от них) важнее, чем снижение рисков или безупречность других аспектов.

Примечательно, что именно в странах с развитой экономикой наблюдается тенденция к увеличению роли государства, и именно эти страны развивают системы госзакупок. Мы полагаем, что в течение предстоящего года многие развивающиеся рынки последуют их примеру, чтобы активизировать инвестиции. Если эта тенденция будет развиваться



в соответствии с ожиданиями, мы можем увидеть повторение событий 25-летней давности на некоторых рынках Латинской Америки, которые, например в Чили, привели к успешной концессионной программе строительства платных дорог в конце 1990-х и начале 2000-х годов.

▶ Долгосрочная перспектива:

Правительства начинают признавать, что именно государственному сектору необходимо активизировать запуск проектов и что до настоящего времени они слишком сильно полагались на частный сектор в вопросе достижения своих экономических, социальных и экологических целей. Реальность такова, что частный сектор стремится к коммерческой прибыли, в то время как правительство нацелено на достижение долгосрочных экономических выгод и других общегосударственных целей.

Мы ожидаем, что в целом правительства станут более активно влиять на инфраструктурные рынки и ускорять их развитие.

▶ Россия

В настоящий момент количества проектов, которые выходят на рынок в России и одновременно являются привлекательными для инвесторов, явно недостаточно.

Одна из причин этого кроется в концентрации внимания государственных органов на финансовых аспектах от реализации проектов, зачастую в ущерб полноценному учету немонетарных и косвенных социально-экономических эффектов, которые очень важно максимально детально оценивать.

Четкое понимание таких эффектов позволит более справедливо распределить риски в проектах, ускорить их выход на рынок, привлечет инвесторов, а также позволит идентифицировать дополнительные источники по их финансированию. Тем не менее в настоящее время все больше внимания при анализе проектов уделяется социально-экономическим эффектам, и эта тенденция сохранится в России и в будущем.

Тенденция 4 Управление активами становится более совершенным

Поскольку владельцы инфраструктуры переключаются на максимальное повышение эффективности уже имеющихся активов вместо наращивания инвестиций в новые, им необходимы более совершенные методы управления активами. Мы полагаем, что в течение предстоящего года (и в дальнейшем) владельцы и операторы инфраструктуры как из государственного, так и из частного сектора будут более тщательно подходить к работе со своими активами.

Это отчасти связано с тем, что владельцы стремятся не только использовать свои активы на протяжении их полного жизненного цикла, но и повысить производительность текущей операционной деятельности. Достижение максимальной операционной эффективности, более продуктивное управление спросом и мощностями, сокращение расходов на техническое обслуживание и оказание более качественных услуг клиентам могут позволить владельцам получить доступ к полному потенциалу своих инвестиций.

Достижения в области технологий, включая использование статистики и аналитики, также способствуют совершенствованию управления активами. Решения больше не должны основываться на эмпирических нормативах: современные технологии позволяют менеджерам тщательно отслеживать свои активы в режиме реального времени и благодаря этому принимать более качественные решения, управлять мощностями и максимально повышать эффективность. В более долгосрочной перспективе интенсивное использование аналитических инструментов, способных строить прогнозы, изменит подход к содержанию активов – от пассивного к активному.

Мы полагаем, что в 2016 году управление активами станет основным направлением деятельности инвесторов, при этом они будут использовать передовые технологии, более совершенные подходы и более полную информацию о фактической операционной деятельности и эффективности своих активов.

▶ Долгосрочная перспектива:

Учитывая темпы развития в таких областях, как «Интернет вещей», робототехника и технологии анализа данных, очевидно, что технологический прогресс будет и дальше способствовать повышению эффективности инфраструктуры и приведет к росту производительности, более продолжительному жизненному циклу активов, снижению количества аварийных ситуаций и повышению безопасности. В таких условиях владельцам необходим более совершенный подход, который объединяет технологии, данные/аналитику и управление активами. Им также необходимо изучить влияние, которое указанные перемены окажут на существующую рабочую силу: для эксплуатации инфраструктуры в новых условиях требуется меньшее вовлечение человека.

▶ Россия

Россия находится в начале пути по внедрению современных методов и технологий по управлению активами в области инфраструктуры.

Несмотря на огромные перспективы данного направления в нашей стране, в частности по оптимизации операционной деятельности, российские компании только начинают задумываться о более системном подходе по этому вопросу. Это объясняется отчасти тем,

что большая часть инфраструктуры находится в собственности и управлении государства, а этот процесс в первую очередь инициируется частным сектором во многом посредством привлечения иностранных партнеров и специалистов по управлению активами.

Мы ожидаем развитие данного тренда в России в более долгосрочной перспективе.

“ В последующие годы существующая взаимосвязь между макро- и микропотребностями еще больше усилится на фоне снижения затрат на разработку технологий и роста спроса среди потребителей. ”

Стремительное развитие технологий во всем мире практически не затронуло сектор инфраструктуры. За исключением сферы телекоммуникаций особых нововведений в отрасли инфраструктуры не отмечено, и она осталась практически такой же, как и была 50 лет назад. Мы по-прежнему используем ресурсы и оборудование, созданные еще полвека назад. И опираемся на те же предположения, сделанные 50 лет назад. Но реальность такова, что мы находимся в самой гуще технологических изменений. И текущая ситуация стремительно и самым кардинальным образом влияет на то, как осуществляются планирование, разработка, создание и эксплуатация объектов инфраструктуры.

Так, например, технологии солнечной энергии не только меняют представление о производстве электроэнергии, но и подрывают концепцию существующих моделей «централизованного» производства и сбыта, лежащих в основе стратегий по осуществлению инвестиций в сектор энергетики в большинстве развитых стран. С разработкой идеи «автономных автомобилей» (автомобилей без водителя) встает вопрос о том, каким образом эта концепция может быть интегрирована в общество. А непрекращающиеся попытки реализации проекта «вакуумного поезда» грозят в корне изменить наше представление о транспортной системе.

Особый интерес представляет тот факт, что спрос на новейшие технологические разработки определяется потребителями. В развивающихся странах низкий уровень доступности традиционных технологий способствует появлению новых решений. В то же время потребители из развитых стран стремятся к большому контролю над использованием инфраструктуры, что, в свою очередь, требует разработки более сложных и современных услуг.

Спрос на новые технологии также объясняется усилением взаимосвязи между макропотребностями отрасли инфраструктуры в целом (такими как снижение уровня выбросов) и решениями, принимаемыми потребителями на микроуровне (например, осуществление инвестиций в термостаты для дома с управлением через Интернет). В последующие годы существующая взаимосвязь еще больше усилится на фоне снижения затрат на разработку технологий и роста спроса среди потребителей.

▶ Долгосрочная перспектива:

Хотя совершенно очевидно, что потребители, как и прежде, будут определять направление для принятия решений и области дальнейшего развития, речь идет не просто о погоне за новейшими технологиями и стремлением удовлетворить спрос покупателей. Основная задача заключается в том, чтобы понять направление, темп и влияние технологических изменений для принятия взвешенных долгосрочных решений в отношении инвестиций, бизнес-моделей и обслуживания клиентов.

И хотя современная классическая микроэкономическая теория предполагает, что технологии относятся к постоянным («фиксированным») факторам, в реальности дела обстоят иначе. Иными словами, инфраструктура, которая нам понадобится и которую мы будем использовать в ближайшие 20 лет, будет сильно отличаться от той, которая существует и разрабатывается в настоящее время.

В последующие годы операторы и собственники объектов инфраструктуры приспособятся к технологиям и изменениям, произошедшим в этой сфере. Более того, некоторые юрисдикции (например, страны, обладающие высоким потенциалом по производству солнечной энергии) смогут, используя новые технологии, существенно опередить более развитые страны по уровню себестоимости и доступности услуг.

▶ Россия

В отношении инфраструктурных технологий традиционно консервативной России предстоит пройти еще долгий путь в этом направлении, и во многих аспектах нам потребуется здесь ориентироваться на опыт зарубежных коллег. Например, в России только начинается проектирование ВСМ, в то время как многие страны уже давно реализовали подобные проекты (так, в Японии ВСМ эксплуатируется уже около полувека). В связи с этим имеет смысл заглядывать немного вперед и использовать наиболее передовые технологии, чтобы сократить это отставание. Тем не менее, как и во всем мире, вопрос технологий имеет все более важное значение при анализе и принятии решений о реализации инфраструктурных проектов, и данная тенденция будет только усиливаться.

Тенденция | 6 В центре внимания обеспечение безопасности

Правительство, регулирующие органы, собственники и операторы должны уделять особое внимание вопросам обеспечения безопасности инфраструктуры. Учитывая масштаб и частоту физических атак, природных катастроф или кибератак в отношении населения или важных объектов инфраструктуры за последние несколько лет, необходимость снижения уязвимости объектов инфраструктуры и обеспечения защиты граждан и пользователей становится очевидной.

В ряде ситуаций это означает необходимость реагирования на явную существующую опасность. Террористическая деятельность представляет самую что ни на есть реальную угрозу для инфраструктуры (это касается, как физических действий, так и кибератак), в первую очередь это относится к густонаселенным городам и крупным мероприятиям, где любая атака может привести к разрушительному эффекту и иметь серьезные последствия. В других случаях речь идет о необходимости принимать правильные меры и осуществлять необходимые инвестиции в обеспечение надлежащего уровня безопасности населения, ресурсов и объектов, а также экономики.

Угроза кибератак на объекты инфраструктуры растет как со стороны террористов или поддерживаемых правительством лиц, стремящихся подорвать положение тех, кого они считают врагами, так и коммерческих хакеров, пытающихся получить ценную информацию, или мошенников и мелких правонарушителей, которые ищут новых ощущений.

Взаимозависимость объектов инфраструктуры еще больше усугубляет имеющуюся проблему. Так, например, перебои в работе государственной электросети могут привести к нарушению деятельности многих предприятий, людей и других объектов инфраструктуры, что, в свою очередь, отразится на работе других компаний и жизни граждан.

Проблема усугубляется тем, что лишь немногие руководители инфраструктурных компаний понимают всю степень риска и принципы работы средств по управлению ими. При этом тех, кто в полной мере осознает опасность кибератак, еще меньше.

По мере усиления геополитического напряжения, совершенствования навыков киберпреступников, роста взаимозависимости технологий, уровень угрозы будет неизменно увеличиваться.

Одной из основных проблем, тем не менее, остается размер затрат. Повышение уровня безопасности, в частности существующих объектов, требует инвестиции на протяжении всего его жизненного цикла объекта – от стадии проектирования и планирования до этапа эксплуатации и вывода из эксплуатации, как, например, в случае с атомными электростанциями. При этом со стороны властей потребуются определить приоритеты в отношении инвестиций в системы обеспечения безопасности и принять трудное решение относительно того, что же будет иметь первостепенное решение: обеспечение безопасности (усилия в этом отношении останутся по большей мере незаметными) или направление инвестиций на расширение инфраструктуры.

Мы ожидаем, что в 2016 году собственники государственных и частных объектов инфраструктуры увеличат объемы инвестиций и направят больше усилий на разработку основополагающих принципов, четкое определение ролей и ответственности, а также разработку инициатив, которые позволят повысить уровень физической и информационной безопасности.

► Долгосрочная перспектива:

На фоне роста политической нестабильности во многих странах мира и с учетом реализации и разработки ряда крупных международных проектов в области инфраструктуры, степень серьезности угрозы от физических и кибератак на инфраструктурные объекты будет только расти. И в первую очередь это скажется на простых гражданах и пользователях. Несмотря на революционные достижения в области киберзащиты, следует ожидать, что расходы на обеспечение безопасности будут увеличивать свою долю в инфраструктурных бюджетах.

► Россия

Для России задача по обеспечению безопасности всегда занимала ключевое место. Однако традиционно упор в области безопасности ставится на защиту объектов инфраструктуры, прежде всего, от физических атак. Учитывая геополитическую обстановку, а также изменения климата, все больше внимания и, соответственно, средств необходимо будет уделять вопросам кибербезопасности и снижению уязвимости инфраструктуры от природных катастроф.

Также потенциальной угрозой является человеческий фактор, например, ошибки персонала, обслуживающего объекты инфраструктуры, которые могут привести к тяжелым последствиям.

Мы прогнозируем в будущем рост бюджетов в первую очередь из государственных источников на решение вопросов безопасности.

С момента начала волны приватизации и появления государственно-частных партнерств в 1980-х гг. правительства большинства стран исходили из того, что компании частного сектора превосходят государственные предприятия в том, что касается непосредственно реализации инфраструктурных проектов. Однако сейчас ситуация уже не всегда так однозначна.

На сегодняшний день компетенции и возможности государственного сектора улучшились во многих аспектах. Понимая, что их работу постоянно сравнивают с частными компаниями, многие государственные органы сделали ценные выводы и начали внедрять принципы работы частного сектора в своих организациях. Несмотря на то что государственные органы по-прежнему не готовы инвестировать в подбор сотрудников с необходимой квалификацией и уровнем вознаграждения (независимо от того, относится ли это к управлению проектами или эксплуатационной деятельности), разрыв между частным и государственным секторами начинает уменьшаться.

Однако это совсем не означает, что роль частных компаний в сфере инфраструктуры снижается – как раз наоборот. В последние несколько лет наблюдается увеличение присутствия международных застройщиков и операторов в таких ключевых сегментах, как развитие портов, аэропортов и транспортной системы, а правительство по-прежнему использует опыт компаний частного сектора для достижения высоких результатов.

В конечном итоге ожидается дальнейшее сокращение разрыва в уровне знаний между частным и государственным сектором на фоне усиления взаимодействия между ними, накопления и обмена опытом и повышения эффективности.



► Долгосрочная перспектива:

Хотя движение в сторону приватизации и развития государственно-частных партнерств за последние несколько десятков лет стало своеобразным ответом на давно назревшие вопросы в отношении компетенций государственного сектора, оно также выступило в роли катализатора улучшения качества работы государственных органов и предприятий. В долгосрочной перспективе ожидается усиление взаимодействия между частным и государственным сектором, что позволит им достичь наиболее эффективных результатов независимо от выбранного способа реализации проектов. В итоге при принятии решений частные компании и государственные предприятия будут гораздо меньше зависеть от «идеологических» факторов.

► Россия

Прежде всего следует отметить, что за последние 10 лет в России существенно улучшилось качество государственного управления, в том числе наработан определенный опыт и компетенции в инфраструктурных проектах, в том числе ГЧП. Тем не менее разрыв между компетенциями частного и государственного секторов по-прежнему остается существенным. Особенно остро этот вопрос стоит на региональном уровне.

Необходимо улучшать систему госзакупок, качество управления проектами и мониторинга за ходом их реализации, полноту предоставляемой

информации для принятия решений и глубину анализа проектов. Необходим более системный подход к развитию инфраструктуры со стороны государства, включая разработку инфраструктурного плана (очередность выхода проектов на рынок, сроки их реализации, источники финансирования и др.), который должен регулярно обновляться.

Мы ожидаем дальнейшее развитие компетенций госсектора, что положительно скажется на качестве и количестве выводимых на рынок проектов.

Тенденция | 8 Новые передовые способы финансирования развития инфраструктуры

По мере того как обязанности по осуществлению инвестиций постепенно переходят к региональным и муниципальным органам, а объемы централизованного/федерального финансирования все больше сокращаются, для многих все более актуальным становится вопрос поиска новых источников финансирования проектов.

В большинстве случаев государственные органы стремятся решить лишь одну задачу – найти достаточное количество денег. Но есть и такие, кто старается найти новые механизмы и решения, обеспечивающие оплату расходов на развитие инфраструктуры со стороны тех лиц, которые напрямую получают выгоду от использования ее объектов.

Мы ожидаем, что в 2016 году продолжится наметившаяся в последние годы тенденция, когда пользователи оплачивают затраты на инфраструктуру. Также ожидается, что государственные органы сконцентрируются на выявлении текущих и будущих выгод от реализуемых проектов и будут стремиться использовать эти выгоды для финансирования инфраструктуры.

Прагматизм некоторых государственных органов позволит им проявить больше смелости в вопросах приватизации активов (или «монетизации активов», если использовать корректную формулировку). Вместо того, чтобы беспокоиться о политических аспектах приватизации, правительства будут все чаще рассматривать приватизацию как разумный способ повторного использования капитала для финансирования новых активов и услуг.

Однако обязательным условием для достижения поставленной цели является построение убедительной логики и четких механизмов целевого использования денежных средств, полученных от монетизации. Кроме того, эту идею необходимо предельно ясно сформулировать и донести до населения. Лидерство в этой сфере принадлежит Австралии, но многие другие страны уже начинают следовать ее примеру, пусть и в более мелких масштабах.

Вместе с тем мы ожидаем появление новых способов монетизации выгод от проектов, а также более решительных и эффективных мер со стороны государственных органов в отношении частных застройщиков, владеющих участками земли, прилегающими к объекту инфраструктуры. В некоторых случаях государственные органы будут стремиться получить доходы от владельцев жилья или бизнеса, расположенных в непосредственной близости к инфраструктуре, через механизм земельных налогов и сборов с застройщиков. И мы практически наверняка столкнемся с введением новых видов специальных налогов, поступления от которых будут целевым образом направлены на финансирование объектов инфраструктуры в будущем.

Основная сложность будет заключаться в определении подхода к монетизации выгод. Многое будет зависеть от политической ситуации, местных традиций, ожиданий и нормативной базы.

▶ Долгосрочная перспектива:

На сегодняшний день инновации в области привлечения средств доступны только развитым странам, а государства с развивающейся экономикой пока не могут воспользоваться существующими способами монетизации выгод.

В долгосрочной перспективе ожидается, что развивающиеся страны достаточно быстро внедрят передовые практики как на региональном, так и на общегосударственном уровне. Затем их примеру в рамках «второй волны» последуют другие более консервативные страны. А это, в свою очередь, позволит высвободить новые источники финансирования и удовлетворить потребности развивающихся стран в создании инфраструктуры.

▶ Россия

К сожалению, возможность внедрения инноваций в области финансирования инфраструктурных проектов остается ограниченной. Это объясняется прежде всего тем, что рынок достаточно сжат (как мы говорили ранее, нет достаточного количества хорошо структурированных инфраструктурных проектов, ограничено количество участников данного рынка), а также увеличением прямого государственного финансирования таких проектов, что связано с изменением макроэкономической и геополитической обстановки. При этом государство запустило и продолжает запускать ряд механизмов по поддержке инфраструктурных проектов в России, однако часто данные меры не имеют прямого

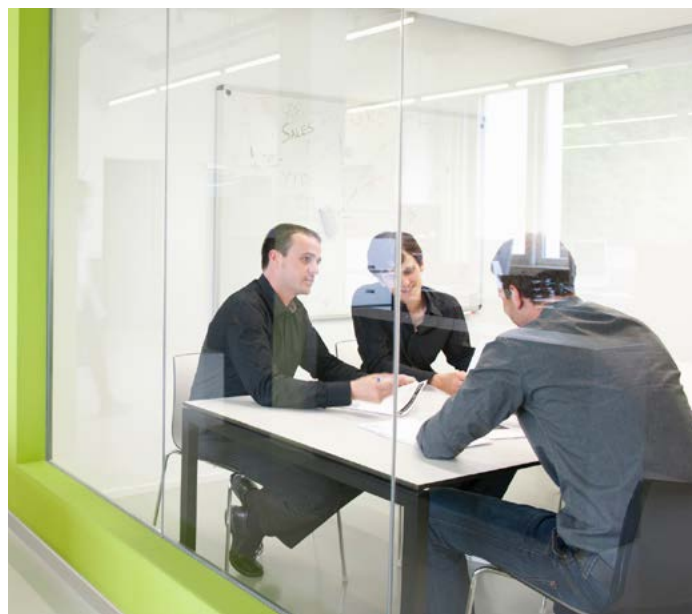
финансового эффекта на инвестиционной стадии и не снижают риски инвестора. В текущих макроэкономических реалиях новых источников финансирования не появляется, что будет и далее стимулировать тенденцию по поддержанию традиционных, уже сформировавшихся и апробированных на рынке схем финансирования. При этом при условии наличия необходимой государственной поддержки как на уровне внесения необходимых поправок в законодательство, так и на уровне рабочего процесса, в долгосрочной перспективе возможно возникновение таких новых для России, но вполне классических для развитых стран игроков, как пенсионные фонды и страховые компании.

За последний год наметилась тенденция существенного увеличения объема и размера сделок, предусматривающих кредитование международных финансовых институтов. Все указывает на то, что в 2016 году развитие этого сегмента рынка будет еще активней набирать обороты.

Ситуация будет во многом зависеть от того, каким образом международные банки развития решат использовать свой капитал. Многие из них уже сейчас признают, что их действующие модели кредитования являются недостаточно эффективными для отражения масштаба требуемых преобразований. Большинство банков полагают, что их капитал был бы задействован куда более продуктивно, если бы их инвестиции стимулировали больше вложений частного капитала, при этом используя инструменты, способные улучшить кредитное качество старшего долга, что, в свою очередь, могло бы обеспечивать лучший доступ ко всем возможностям рынков капитала.

Результатом должен стать масштабный рост кредитования со стороны международных институтов в течение ближайших нескольких лет. Например, новый Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) прямо сообщил о своем намерении вложить около 100 миллиардов долларов США в качестве одной из мер стимулирования инвестиций частного сектора. Инвестиционный план Евросоюза, представленный Жан-Клодом Юнкером, предусматривает осуществление госсектором финансовых вложений в размере 21 миллиарда евро для привлечения частных инвестиций на сумму 315 миллиардов евро. Другие организации в настоящее время заняты переориентацией своих инвестиционных моделей в том же направлении.

Здесь следует отметить, что политические изменения, как правило, не сразу претворяются в жизнь, так что может пройти некоторое время, прежде чем удастся выйти на максимальные объемы инвестирования. В краткосрочной перспективе существует риск того, что ограниченный поток сделок приведет к вытеснению государственным финансированием частных инвестиций.



Подобная ситуация допустима в течение непродолжительного времени, но только если она является своего рода катализатором формирования нового, существенно выросшего рынка институциональных инвестиций.

► Долгосрочная перспектива:

Возникает вопрос о том, а смогут ли международные организации принять правильные решения в нужное время, чтобы максимально стимулировать частные инвестиции. Если им это действительно удастся, то все страны мира получат огромные преимущества от более ликвидного рынка заемного капитала. Но при этом нельзя ни на минуту забывать о долгосрочных целях, ведь задача состоит не в том, чтобы инвестировать миллиарды в течение ближайших двух лет, а в том, чтобы привлечь порядка 70 триллионов долларов США за следующие 30 лет.

► Россия

К сожалению, многие международные банки развития (такие как ЕБРР и МФК) приостановили свое финансирование проектов в России вследствие введения международных санкций. В текущей ситуации наиболее перспективными остаются азиатские банки и институты развития, а также суверенные фонды арабских стран.

Хотя эти инвесторы проявляют интерес к российским активам, Россия не является для них главным приоритетом для инвестиций.

В дальнейшем, со снятием экономических санкций, мы ожидаем возвращения международных финансовых институтов, которые послужат стимулом для роста частных инвестиций в сектор инфраструктуры.

Тенденция 10 Китай и Индия выходят в авангард

В течение всего прошлого года становилось все очевиднее, что Китай и Индия идут семимильными шагами, успешно преодолевая расстояние от развивающихся до развитых стран и рынков.

В Китае наметилась явная тенденция к открытию рынка для зарубежных инвесторов; опубликованы планы по реализации свыше 2 тысяч проектов государственно-частного партнерства (ГЧП). На международной арене Китай переориентирует свою экономику с двусторонних сделок межправительственного уровня на успешную конкуренцию в виде участия в открытых тендерах. Для обеспечения своей конкурентоспособности на международных рынках китайские компании приобретают все больше активов, а китайские технологии становятся все более современными, развитыми и все чаще отвечают высоким требованиям по критерию качества. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и проект «Один пояс и один путь» имеют все шансы стать факторами, способными кардинально изменить ситуацию на рынке.

После избрания новым премьер-министром Моди Индия тоже становится силой, с которой приходится считаться игрокам международного инфраструктурного рынка. При этом, несмотря на то, что Индия является самой быстро развивающейся крупной экономикой в мире, она также занимает 142-е место по критерию наличия благоприятных условий для ведения бизнеса¹. Положительные изменения в данной области будут иметь поистине революционные последствия, особенно ввиду того, что к 2025 году четверть всего трудоспособного населения мира будет проживать в Индии, причем эта рабочая сила характеризуется качественным образованием, владением иностранными языками, высокой квалификацией и более низкой оплатой труда. Уже сейчас Индия делает определенные шаги по внедрению инновационных решений в международном масштабе.

Примечательно, что постепенное становление Китая как развитой экономики во многом обусловлено ситуацией в корпоративном секторе: китайские компании (как государственные, так и частные) весьма оперативно переняли технологические решения и подходы



других компаний, чтобы активно развивать собственные профессиональные навыки и умения. Что же касается Индии, то здесь за постепенный качественный переход к новому статусу развитого рынка отвечают предприниматели: они уже не являются всего лишь субподрядчиками западных компаний в сфере услуг, а все чаще играют роль принципала. В частности, мы прогнозируем рост влияния индийских компаний в области предоставления профессиональных услуг за счет низких затрат и наличия доступа к высококвалифицированным кадрам.

▶ Долгосрочная перспектива:

Хотя контуры указанных тенденций только наметились, очевидно, что центр притяжения глобального инфраструктурного рынка основательно смещается в сторону азиатских стран.

На сегодняшний день индийские и китайские компании успешно и на равных конкурируют с западными корпорациями, причем оба рынка генерируют новые идеи, производят продукцию и создают ценность, демонстрируя при этом беспрецедентные темпы роста. В долгосрочной перспективе можно ожидать от этих двух рынков расширения и углубления ими своих конкурентных преимуществ.

▶ Россия

Китай и Индия оторвались по темпам роста от своих партнеров по БРИКС. Бурный рост и активность со стороны Китая и Индии давно ощущается в России, но особенно актуальным этот вопрос стал после введения экономических санкций.

Инвесторы и финансирующие организации Азии стали проявлять свой интерес к российскому рынку инфраструктуры, однако по-прежнему

их неизменными условиями является получение строительных контрактов и поставка оборудования. Также остро стоит вопрос закрытия валютного риска для таких инвесторов в проектах.

По мере стабилизации макроэкономической ситуации мы ожидаем больше активности азиатских инвесторов и, в частности, их активного участия в реализации инфраструктурных проектов в России.

¹ <http://www.newindianexpress.com/nation/India-Ranks-142-in-Ease-of-Doing-Business-Among-189-Economies-World-Bank/2015/09/15/article3028226.ece>



Книжная полка

Для получения доступа к данным публикациям перейдите по ссылке: kpmg.com/infrastructure или напишите нам по адресу: infrastructure@kpmg.com

Insight

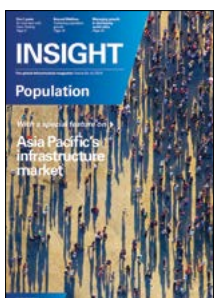
Журнал об инфраструктуре в мире



Выпуск № 7 — Кто контролирует нашу инфраструктуру?

В этом номере мы обсудили с эксплуатирующими организациями, собственниками, инвесторами и регулирующими органами разных стран некоторые основные вопросы и тенденции, касающиеся осуществления контроля за инфраструктурными объектами.

В журнале также приводится специальный отчет относительно ситуации в железнодорожном секторе.



Выпуск № 6 — Население

В этом выпуске опубликованы материалы, в которых идет речь о связи между беспрецедентными демографическими изменениями и сдвигами, которые мы наблюдаем на сегодняшний день, и инфраструктурой, необходимой для выравнивания возникшей ситуации.

В издании также обнародован специальный отчет об инфраструктурном рынке стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

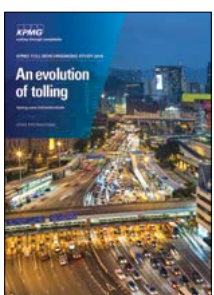
Публикации Глобальной группы КПМГ по работе с инфраструктурными проектами



100 лучших инфраструктурных проектов: отчет о мировых рынках

В третьем номере данной публикации КПМГ рассказывает об основных тенденциях осуществления инвестиций в инфраструктурные объекты по всему миру и о международной группе отраслевых

специалистов, которые выбирают 100 самых инновационных и значимых инфраструктурных проектов в мире.

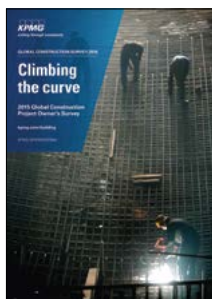


Сравнительный анализ КПМГ по платным дорогам за 2015 год: эволюция систем сбора платы за пользование дорогой

Данное исследование предназначено для собственников и операторов платных дорог, а также для государственных органов, чтобы они могли сравнивать основные характеристики подобных проектов, такие как затраты на сбор платы и операционная эффективность.

Отчет был составлен на основе подробного опроса, проведенного среди более чем 40 агентов по сбору платы за пользование дорогами по всему миру, и позволяет читателям составить полную картину основных текущих проблем, рисков, затрат и возможностей данного направления.

Серия международных исследований строительной отрасли



Исследование мировой строительной отрасли — 2015: набираем высоту

В девятом выпуске мы расскажем вам об основных сложностях, с которыми сталкиваются собственники, когда пытаются уравновесить власть, ответственность и контроль.

В этом отчете приведены мнения более чем 100 руководителей высшего звена ведущих частных и государственных организаций со всех уголков планеты.



Исследование мировой строительной отрасли — 2013: готовы ли строительные компании к новой волне активности на рынке?

В отчете за 2013 год проанализировано весьма оптимистичное представление о ключевых тенденциях и возможностях роста и развития данной отрасли 165 руководителей ведущих проектных и строительных фирм со всего мира.

Перспектива Глобальные перспективы сектора инфраструктуры



Разработка нового месторождения полезных ископаемых может дать новый толчок к развитию экономики Монголии

Автор материала Марк Эберст рассуждает о том, как разработка месторождения «Ою Толгой» концерном Rio Tinto может способствовать присоединению Монголии

к международной горнодобывающей премьер-лиге и дать ее экономике столь необходимый толчок к развитию.



Результаты выборов в Аргентине вселяют оптимизм в части инвестирования в инфраструктуру

Мариано Санчес и Мартин Лопардо считают, что новоизбранный президент Аргентины Маурисио Макри в своей политической программе

сообщает иностранным игрокам на инфраструктурном рынке о том, что его богатая ресурсами страна открыта для бизнеса.



Глобальная группа КПМГ по работе с инфраструктурными проектами



Комплексные услуги

Объективные рекомендации

Отраслевой опыт

Фирмы – члены сети КПМГ имеют точное представление о том, что является фактором успеха в реализации инфраструктурных проектов. Благодаря своему обширному опыту работы в большинстве отраслей и стран по всему миру, специалисты Глобальной группы по работе с инфраструктурными проектами могут предоставить необходимую информацию и актуальные консультационные услуги, а также услуги в области налогообложения, аудита, бухгалтерского учета и соблюдения регуляторных требований для государственных организаций, строительных компаний, операторов и инвесторов инфраструктурных проектов.

Мы помогаем заказчикам грамотно формулировать вопросы о тех проблемах, с которыми им приходится сталкиваться на любом этапе жизненного цикла инфраструктурных активов или программ – от планирования, разработки стратегии, этапа строительства до эксплуатации и возврата. На каждом этапе проекта эксперты Глобальной группы по работе с инфраструктурными проектами помогают клиентам в разработке программы его реализации, чтобы клиенты могли получить максимальный эффект от осуществления таких проектов.

В ближайшие несколько десятилетий развитие инфраструктурного сектора будет скорее всего сопряжено с наибольшими сложностями, с которыми сталкиваются компании во всем мире. Именно поэтому Глобальная группа КПМГ по работе с инфраструктурными проектами сформировала команду из высококвалифицированных специалистов (многие из которых занимали высокие посты по инфраструктурным вопросам как в государственном, так и в частном секторе), которые тесно сотрудничают с заказчиками фирм – членов сети КПМГ, делятся с ними своим передовым профильным опытом и разрабатывают эффективные стратегии с учетом местных реалий.

Благодаря бесценным отраслевым знаниям в глобальном масштабе и практическому опыту работы на местах, Глобальная группа КПМГ по работе с инфраструктурными проектами имеет точное представление о тех проблемах, которые приходится решать самым разным заказчикам в разных уголках планеты. А отличное владение различными профильными дисциплинами, такими как экономика, проектирование и строительство, проектное финансирование, управление проектами, стратегическое консультирование, налогообложение и бухгалтерский учет, позволяет специалистам КПМГ по работе с инфраструктурными проектами гарантировать эффективное предоставление комплексных услуг нашим клиентам.

Контакты

Для получения дополнительной информации вы можете зайти на сайт по ссылке kpmg.com/infrastructure или обратиться к следующим специалистам:

Джеймс Стюарт

Руководитель Международной группы КПМГ по работе с инфраструктурными проектами
Партнер
КПМГ в Великобритании
E: jamesa.stewart@kpmg.co.uk

Стивен Битти

Руководитель Международной группы КПМГ по работе с инфраструктурными проектами в Северной и Южной Америке и Индии
Партнер
КПМГ в Канаде
E: sbeaty@kpmg.ca

Джулиан Велла

Руководитель Международной группы КПМГ по работе с инфраструктурными проектами в Азиатско-Тихоокеанском регионе
Партнер
КПМГ в Китае
E: julian.vella@kpmg.com

Степан Светанков

Руководитель группы по работе с инфраструктурными проектами и проектами государственно-частного партнерства
Партнер
КПМГ в России и СНГ
E: ssvetankov@kpmg.ru

kpmg.ru

kpmg.com/app



Информация, содержащаяся в настоящем документе, носит общий характер и подготовлена без учета конкретных обстоятельств того или иного лица или организации. Хотя мы неизменно стремимся представлять своевременную и точную информацию, мы не можем гарантировать того, что данная информация окажется столь же точной на момент получения или будет оставаться столь же точной в будущем. Предпринимать какие-либо действия на основании такой информации можно только после консультаций с соответствующими специалистами и тщательного анализа конкретной ситуации.

© 2016 АО «КПМГ», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации, член сети независимых фирм КПМГ, входящих в ассоциацию KPMG International Cooperative ("KPMG International"), зарегистрированную по законодательству Швейцарии. Все права защищены.

KPMG и логотип KPMG являются зарегистрированными товарными знаками или товарными знаками ассоциации KPMG International.

Переведено с разрешения [KPMG International].