

Тенденции, формирующиеся в 2013 году

Тенденции, которые изменят мир инфраструктуры в ближайшие пять лет

ПРОГНОЗ

Глобальные перспективы сектора инфраструктуры



2012 год оказался сложным годом для сектора инфраструктуры. Из-за возникших сложностей во многих странах мира их правительства неактивно размещали заказы на рынке, поэтому новых проектов реализовывалось мало. Ситуация на финансовых рынках оставалась напряженной, экономическая стабильность была лишь иллюзорной, а активность компаний — невысокой. Тем не менее сейчас закладываются основы для будущего роста, и многие рынки ждут хорошие перспективы.

В специальном выпуске издания Foresight ведущие специалисты по инфраструктуре из КПМГ анализируют события 2012 г. и рассказывают о десяти тенденциях, которые, по их мнению, изменят ситуацию на рынке инфраструктуры в будущем.

Сохраняющаяся неопределенность

В 2012 году правительства по-прежнему испытывали на себе давление: их финансовое положение остается неустойчивым, но потребности в модернизации существующих и строительстве новых объектов инфраструктуры продолжают расти. Многие из них до сих пор пытаются найти разумный баланс между необходимостью долгосрочного планирования и решением приоритетных для избирателей задач в краткосрочной перспективе. Одним из результатов этих попыток стало начало перераспределения затрат с налогоплательщика на потребителя, и это заставило потребителей смириться с необходимостью платить за используемую ими инфраструктуру.

Поскольку главная задача разных стран — экономический рост, первоочередное внимание по-прежнему уделяется экономической, а не социальной инфраструктуре. Наиболее успешными окажутся те проекты, которые предполагают взимание высокой платы с потребителей или получают хорошее частное финансирование. Так, в 2012 г. высокий уровень активности наблюдался в секторах портовой, электроэнергетической и горнодобывающей инфраструктуры.

Прошлый год также показал, что сектор инфраструктуры начинает эволюционировать. Например, проектировщики инфраструктуры стали использовать более целостный подход при оценке своих активов, чтобы понять производственный потенциал своих проектов и все преимущества своих инвестиций. В то же время технологии позволяют заказчикам проектов управлять своими активами разными способами, а операторам — добиться существенного повышения эффективности нынешних активов, улучшения долгосрочных показателей их работы, увеличения продолжительности их эксплуатации и сокращения времени простоя.

Фундамент для роста

Перспективы становятся более благоприятными. Сейчас на этапе планирования находится большое число новых проектов, а поскольку экономические условия продолжают улучшаться, все эти проекты в скором времени начнут попадать на рынок. Показательно, что в 2012 г. практика КПМГ по работе с инфраструктурными проектами добилась рекордных результатов, и это хороший признак того, что скоро на рынке снова начнут активно заключаться сделки.

Участников рынка инфраструктуры также должно ободрять возросшее желание правительств принимать различные меры, способствующие оживлению рынка с помощью прямых стимулов, нормативно-правового регулирования и финансовой поддержки (например в форме предоставления обеспечения по кредитам). Эти меры должны стимулировать развитие рынка в ближайшие годы, а при надлежащем управлении они могут помочь повысить доверие участников рынка и заложить основу для разработки большого числа будущих проектов.

Тем же, кто ищет благоприятные возможности в более краткосрочной перспективе, следует обратить внимание на неожиданную вспышку активности в секторе инфраструктуры на тех рынках, которые для многих находятся «в стороне от проторенных дорог». В таких странах, как Монголия, Мозамбик, Турция и Вьетнам, разрабатываются новые планы крупных инвестиций в инфраструктуру, создающие отличные возможности для компаний, желающих и способных вести деятельность в не совсем привычных условиях.

Международный опыт КПМГ

Мы полагаем, что КПМГ может играть активную роль в развитии мирового сектора инфраструктуры, делаясь ценной информацией и опытом, полученными в ходе работы в разных странах мира. В прошлом году наши специалисты консультировали инфраструктурные организации более чем из 130 стран мира — это подтверждает, что они могут давать практические рекомендации и полезную информацию по всем аспектам деятельности в секторе инфраструктуры на протяжении всего жизненного цикла актива.

Мы надеемся, что содержащаяся в этой публикации информация позволит по-новому взглянуть на основные тенденции и возможности в секторе инфраструктуры в 2013 г. и в последующие годы. Для более подробного обсуждения этих тенденций, а также их последствий советуем вам связаться с представителем местной группы КПМГ по работе с инфраструктурными проектами.



Ник Чизм
Глава Международной группы 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

Российский рынок

Частная инициатива играет существенную роль в развитии транспортной инфраструктуры в РФ

Инфраструктура РФ активно развивается за счет инициатив как государственного, так и частного сектора. Частные инвесторы реализуют крупномасштабные проекты в транспортной отрасли, в том числе в секторе аэропортов. Вслед за передачей в концессию одного из крупнейших российских аэропортов – «Пулково» – также передаются в концессию либо приватизируются региональные аэропорты. Среди недавних сделок можно выделить «Большое Савино» (Пермь), «Емельяново» (Красноярск). Как правило, данные проекты направлены на увеличение пропускной способности аэропортов путем модернизации терминалов и взлетно-посадочных полос. В ближайшие годы можно ожидать дальнейшую консолидацию отрасли в рамках нескольких межрегиональных аэропортовых холдингов.

Развитие сектора портов происходит как за счет привлечения частного капитала, так и за счет оптимизации бизнеса крупными компаниями, которые создают вертикально интегрированные структуры. Можно отметить проекты по строительству и модернизации портов (Усть-Луга), приватизации (Ванинский и Мурманский торговые порты), сделки между частными компаниями (продажа зернового терминала в порту Тамань, продажа доли в ООО «Восточная стивидорная компания»). Ожидается дальнейшее увеличение инвестиций в расширение пропускной способности портов, в том числе в строительство новых контейнерных терминалов.

Одна из главных тенденций в секторе автомобильных дорог – это расширение практики применения государственно-частного партнерства (ГЧП) при реализации проектов как на федеральном, так и на региональном уровне. В конце 2012 года состоялось финансовое закрытие одного из крупнейших региональных проектов – Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге. Кредиторами проекта стали такие крупнейшие финансовые институты, как ВЭБ, ВТБ, ЕБРР и Газпромбанк. Кроме того, ожидается объявление конкурса на отбор инвесторов по проектам «М-4 «Дон», строительство скоростной автомобильной дороги «М-11 «Москва – Санкт-Петербург», Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД), строительство трассы «М-1 Беларусь», строительство мостового перехода через реку Лену в районе г. Якутска и ряд других.

В таких секторах, как здравоохранение, социальная инфраструктура и ЖКХ, появляются различные проекты на региональном уровне, но при этом их число и масштабы пока не существенны по сравнению с проектами в других секторах инфраструктуры.

Безусловно, одним из тех событий, которые повлияют на развитие транспортной и социальной инфраструктуры, может стать чемпионат мира по футболу в 2018 году. В настоящий момент ожидается принятие федерального закона о ГЧП, который также может придать импульс развитию различных форм партнерства государства и бизнеса в инфраструктурных проектах.

Казахстан как рынок инфраструктуры получает мощный импульс для развития

Чтобы обеспечить успешную реализацию проектов в сфере инфраструктуры, был принят новый закон о концессионных соглашениях, а сейчас основная повестка дня – это принятие закона о ГЧП, который позволил бы расширить возможные модели партнерства государства и бизнеса. Одним из крупнейших пилотных концессионных проектов станет строительство Большой алматинской кольцевой автомобильной дороги (БАКАД). В течение 2013 года планируется объявить конкурс на инвестора по данному проекту, а к концу 2014 года – достичь финансового закрытия.

Развиваются различные формы партнерства государства и бизнеса и в других секторах, в том числе в секторе энергетики (проект строительства и эксплуатации межрегиональной линии электропередачи «Северный Казахстан – Актюбинская область»), создания социальной инфраструктуры (строительство детских садов в Караганде), транспортной инфраструктуры (строительство и эксплуатация новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск», трансформация старой трамвайной линии в Алматы в новую легкорельсовую систему (Almaty Light Rail Transit (LRT) Project)).

Правительство Украины стремится повысить инвестиционную привлекательность инфраструктуры

В Украине был принят закон о морских портах и закон о концессии, а также разработана стратегия развития морских портов. На основании этих документов будет произведена реорганизация отрасли путем создания Администрации морских портов, на баланс которой будут переведены стратегические активы, и передачи ряда других портовых активов в концессию.

В рамках подготовки к проведению финала чемпионата Европы по баскетболу будет осуществлена реконструкция ряда аэропортов по схеме ГЧП. Государство будет финансировать реконструкцию взлетно-посадочной полосы, а частные инвесторы будут реконструировать терминалы.

Первый эксперимент по созданию платных автодорог (на участке кольцевой автодороги вокруг Киева) не принес желаемых результатов. Результаты ТЭО, разработанного техническим консультантом, были признаны неудовлетворительными и отправлены на доработку. Тем не менее, мы ожидаем появления пилотных проектов на основе ГЧП в автодорожной отрасли, в том числе ввиду существующих бюджетных ограничений и потребности в дальнейшем развитии сети автодорог.



Роберт Вартевян

Руководитель Группы по работе с инфраструктурными проектами и проектами государственно-частного партнерства
КПМГ в России и СНГ



Антон Пешков

Группа по работе с инфраструктурными проектами и проектами государственно-частного партнерства
Директор
КПМГ в России и СНГ

10 тенденций, которые изменяют мир инфраструктуры

Тенденция 1

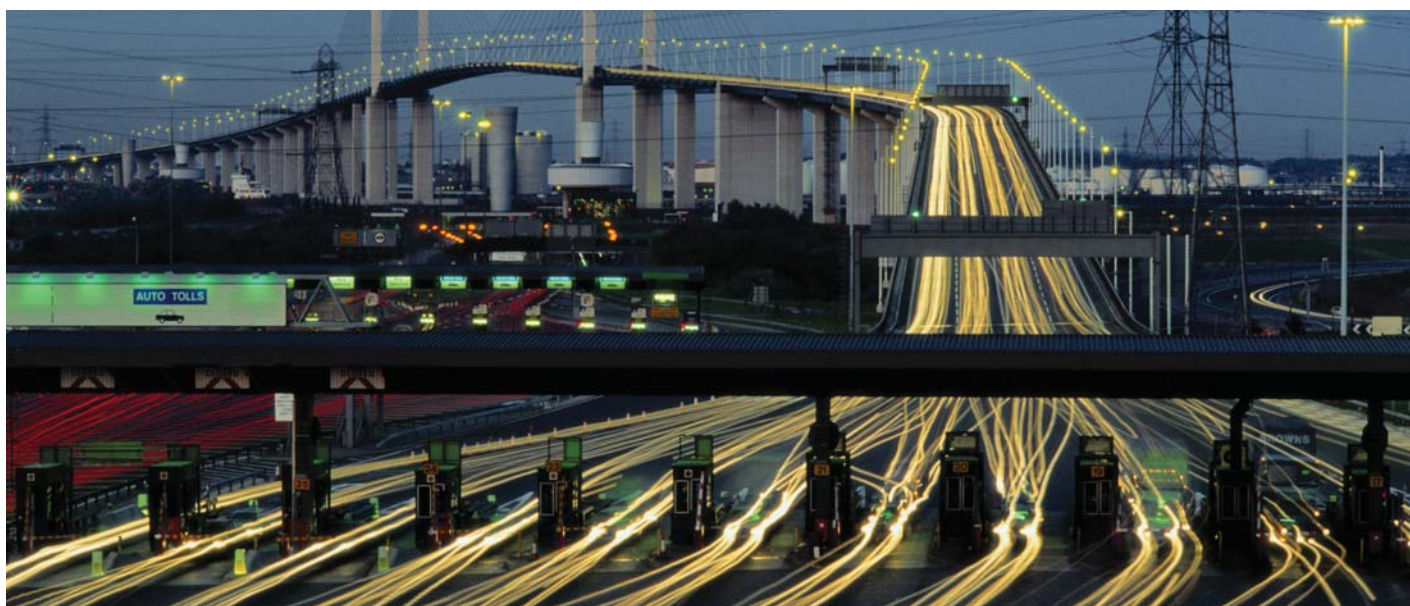
Перекладывание расходов на потребителя

Потребители по всему миру начали ощущать на себе бремя расходов, связанных с инфраструктурой. Правительства испытывают нехватку денежных средств, хотят разгрузить долгосрочные расходы и поэтому все чаще задумываются о том, как переложить расходы на инфраструктуру с налогоплательщиков на потребителей.

В некоторых случаях это может означать строительство большего числа платных инфраструктурных объектов или взимание специальных сборов с предприятий в качестве одного из источников финансирования строительства. Но это также означает, что потребителям придется оплачивать реальные затраты на используемую ими инфраструктуру. Это неизбежно вызовет вопросы к политикам, ведь рост расходов на электроэнергию и водоснабжение всегда болезненно воспринимается потребителями. В реальности скрытое или перекрестное субсидирование искажает ситуацию на рынке как положительным, так и отрицательным образом. В любом случае очевидно, что сектор инфраструктуры встал на путь увеличения прозрачности и ценообразования по принципу «платит конечный пользователь».

Прозрачность будет иметь играть очень важную роль. Пользователи хотят знать, за что конкретно они платят и куда идут их деньги. Правительства будут следить за тем, чтобы доходность необоснованно не завышалась. А проектировщики инфраструктуры захотят получать информацию о начисляемой восстановительной стоимости и операционных затратах.

Хотя добиться этого большинству правительств будет сложно, необходимо найти решение указанных задач, чтобы обеспечить финансирование строительства инфраструктуры. Более реалистичное ценообразование и установление платы за пользование услугами сделают более понятным для пользователей соотношение цены и объемов потребления (что приведет к снижению потребности в увеличении будущих инвестиций) и позволят правительствам направлять средства на более приоритетные проекты или проекты с более высоким уровнем риска.



Правительства осознают, что им необходимо играть более значимую роль, если они хотят удовлетворять потребности своих граждан в инфраструктуре. Не каждый инфраструктурный проект может привлечь частные инвестиции, особенно в текущей ситуации на рынке, а это означает, что правительства вынуждены брать на себя роль лидера: вмешиваться в ситуацию и восполнять недостаток средств.

Поскольку прямые государственные инвестиции быстро становятся крайней мерой, многие правительства находят не такие очевидные, но не менее эффективные способы влияния на развитие частного сектора и рынок финансирования. В некоторых случаях они прибегают к непосредственному вмешательству, предоставляя обеспечение по кредитам на реализацию более рискованных проектов или предлагая гарантии инвесторам. На других рынках (особенно в развивающихся странах) наблюдается усиление роли финансирования с многосторонним обеспечением.

В то же время правительства ищут способы создания более благоприятных условий для инвестиций посредством совершенствования нормативно-правового регулирования. В тех случаях, когда заплатить, хотя бы частично, может пользователь, ужесточение регулирования — практически гарантированное решение проблемы.

Учитывая потребность в увеличении прозрачности, правительства, особенно на местном и муниципальном уровне, начинают активнее просвещать население относительно реальных затрат и экономических преимуществ используемой ими инфраструктуры. Это важно не только с точки зрения перекладывания затрат на потребителей, но и с точки зрения получения широкой общественной поддержки для дальнейших инвестиций в инфраструктуру.

“ Не каждый инфраструктурный проект может привлечь частные инвестиции, особенно в текущей ситуации на рынке, а это означает, что правительства вынуждены брать на себя роль лидера: вмешиваться в ситуацию и восполнять недостаток средств.”

За исключением отдельных стран, прежде всего Китая, в прошлом году во всем мире заключалось довольно мало сделок в секторе инфраструктуры. Учитывая сложившиеся условия, это неудивительно: политики сосредоточены на краткосрочной перспективе, финансовые рынки подавлены, экономическая эффективность проектов вызывает вопросы, а бюджеты на развитие ограничены.

Но это не означает отсутствие проектов, которые готовы к реализации и лишь ждут подходящего времени. Проектировщики и заказчики проектов в последний год активно прорабатывали свои программы, готовясь к выводу проектов на рынок в ожидании благоприятных экономических, финансовых, политических и социальных условий, которые обеспечили бы их успешную реализацию.

В этом есть и положительная сторона: проекты значительно дольше находятся на этапе планирования. Поэтому мы ожидаем, что следующая волна проектов будет по большей части лучше продумана и в конечном итоге окажется более успешной.



На некоторых рынках правительства выбрали другой подход: они переложили обязанности по разработке на частный сектор и ждут подачи инициативных заявок. В таких странах, как Бразилия, это оказалось хорошим способом решения проблемы ограниченных возможностей государственного сектора в области разработок.

Мы полагаем, что в 2013 г. поток сделок улучшится и начнется долгожданное увеличение количества новых проектов, обсуждаемых за столами переговоров. Стоит лишь посмотреть на рынок США, где всего несколько лет назад застройщики жаловались на дефицит сделок. Сегодня этот рынок — один из самых активных, где реализуется целый ряд тщательно спланированных и хорошо финансируемых проектов. Активное развитие прогнозируется также на рынках Бразилии, ЮАР, Китая и Индии.

Города стали основными центрами экономической активности. И это неудивительно: по данным ряда источников, в городах проживает более половины мирового населения, на города приходится более 70% мировых выбросов парниковых газов, города потребляют 80% мировой энергии и стимулируют значительную часть объемов экономического производства.

Это приводит к тому, что органы власти всех уровней — муниципальные, провинциальные, национальные и даже международные — уделяют все больше внимания созданию необходимой городской инфраструктуры, которая стимулировала и поддерживала бы экономический рост. За последнее десятилетие роль городов в мире выросла до такого уровня, когда их руководители, по сути, определяют направление развития соответствующего региона или даже страны.



В городах начинает формироваться новая тенденция, предполагающая привязку инвестиций в инфраструктуру к экономическому росту. Все больше городов начинают осознавать, что основное внимание следует уделять не вложению средств в отдельные проекты и секторы (что характерно для обособленных местных органов власти), а тщательной оценке того, какой проект или, что гораздо важнее, совокупность проектов окажутся наиболее эффективными с учетом произведенных затрат, поскольку это позволит получить максимальную пользу и долгосрочную экономическую отдачу от инвестиций.

Так, руководители Большого Манчестера сосредоточили усилия на решении вопросов, касающихся улучшения транспортного сообщения с пригородами, реконструкции делового центра города и привлечения туристов за счет развития инфраструктуры, что, в свою очередь, привело к росту экономической активности и налоговых поступлений во всем регионе.

В последние двадцать лет предпочтение отдавалось проектам по возведению объектов с нуля. Однако учитывая те трудности, с которыми сталкиваются заказчики при запуске новых проектов, и стремительный рост количества операционных активов, сейчас большее внимание уделяется уже имеющимся активам. Мы полагаем, что в ближайшее десятилетие эта тенденция будет продолжать развиваться быстрыми темпами. В связи с этим владельцы активов и проектировщики инфраструктуры должны пересмотреть способы управления существующими активами. В некоторых случаях заказчики проектов рассчитывают на предельно возможное продление сроков эксплуатации своих активов, значительно превышающее первоначально запланированные сроки. В связи с этим владельцам и операторам придется уделять более пристальное внимание вопросам оперативного руководства, чтобы обеспечить надлежащее техническое обслуживание и распределение инвестиций для сохранения актива в хорошем состоянии. В других случаях владельцы активов изучают возможности для внедрения на существующих объектах новых технологий и инновационных решений, повышающих долгосрочную стоимость актива, увеличивающих его производительность или пропускную способность либо повышающих его надежность в будущем. Другие владельцы инвестируют в технологии, чтобы повысить общую эффективность своих активов в расчете на то, что в будущем придется строить меньше новых объектов.

Правительства также стремятся извлечь максимальную пользу из имеющихся у них финансовых активов за счет продажи принадлежащих им объектов (особенно тех, которые ограничивают их фискальные возможности), чтобы вернуть вложенные средства, которые, в свою очередь, можно использовать повторно для новых проектов и активов. Британская скоростная железная дорога HS1 — отличный пример того, как правительство может передать права собственности частному сектору, сохранив при этом надлежащий уровень обслуживания и качества.

Формируется новый подход, при котором каждое решение, касающееся прав собственности, подвергается новой оценке. Теперь все чаще звучит вопрос: «Зачем мне быть собственником, если...?» А учитывая ужесточение нормативно-правового регулирования, мы полагаем, что такой подход будут активно брать на вооружение правительства по всему миру.

“ В последние двадцать лет предпочтение отдавалось проектам по возведению объектов с нуля. Однако учитывая те трудности, с которыми сталкиваются заказчики при запуске новых проектов, и стремительный рост количества операционных активов, сейчас большее внимание уделяется уже имеющимся активам.”

За последние несколько лет перед участниками рынка инфраструктуры, правительствами стран и представителями частного сектора со всей очевидностью предстала необходимость планирования мер по обеспечению устойчивости к внешним воздействиям. Перебои в работе электросетей нанесли серьезный ущерб многим рынкам, а землетрясение в Японии имело длительные негативные последствия далеко за пределами ее границ. Опыт событий на восточном побережье США, на которого обрушился ураган «Сэнди», свидетельствует о том, что даже самые зрелые рынки могут оказаться под серьезным ударом из-за повреждений инфраструктуры.

Стоит отметить, что современная инфраструктура значительно более восприимчива к такого рода рискам. Во многом это связано с тем, что между ее элементами существует более тесная взаимосвязь. С учетом того, что сейчас города всё больше зависят от единственных источников энергии, только представьте, какие могут быть последствия в случае их отказа (например, при проведении Суперкубка по американскому футболу XLVIII). Совершенно очевидно, что при таком положении вещей сбой в одном из элементов инфраструктуры может вызвать цепную реакцию во всей системе.

В связи с этим защита ценных активов от последствий катастроф (природных или каких-либо иных) приобретает ключевое значение в обеспечении экономической и политической стабильности. Однако не менее важен и такой показатель, как время восстановления работоспособности после аварии. Вспомните события прошлого года в Гонконге и Нью-Йорке, оба из которых пострадали от в равной степени разрушительных штормов. Но для того чтобы восстановить подачу электричества и освободить от воды подземные переходы и автомобильные тоннели, Нью-Йорку понадобилась почти неделя, а Гонконг вернулся к нормальному режиму работы в течение 24 часов.

Другой важный вопрос, ставший в последнее время особо актуальным, связан с риском кибератак. По всему миру возросла частотность атак на критические инфраструктурные системы со стороны хакеров, спонсируемых государствами, хакеров-активистов или просто подростков, которым нечем заняться. Последствия нарушения безопасности системы в результате хорошо спланированной атаки могут быть самыми катастрофическими, поэтому правительства стран во всем мире усиливают давление на проектировщиков инфраструктуры, чтобы те предпринимали все возможные меры предосторожности для защиты от кибератак.



По мере изменения взгляда на вопросы инфраструктуры и созревания рынка многие заказчики проектов и проектировщики инфраструктуры начинают пересматривать структуру моделей разработки и функционирования своих проектов. Каким образом можно на протяжении жизненного цикла проекта возместить средства, потраченные на реконструкцию и текущие операции? Как можно скорректировать инвестиционные модели, чтобы добиться оптимального распределения, управления и оценки рисков? Как следует проводить тендер на реализацию проекта, чтобы получить максимальную стоимость по всем активам?

Другие задаются вопросом о том, в каком направлении должны далее развиваться традиционные инфраструктурные модели при условии, что они должны обеспечивать как экономический рост, так и выполнение экологических требований. Многие страны сейчас рассматривают варианты изменений в инфраструктурных моделях, которые бы, с одной стороны, позволили выполнить экологические обязательства, а с другой – добиться оптимальной стоимости моделей для налогоплательщиков и пользователей.

Отчасти такой сдвиг во взглядах связан с возобновлением внимания к вопросу достижения долгосрочных целей и ценности объектов инфраструктуры. Это заставляет владельцев активов, инвесторов, операторов и проектировщиков выискивать способы получения стоимости на протяжении всего жизненного цикла актива, начиная от планирования и до окончания срока службы, а также варианты оптимальной структуры актива на каждом из этих этапов. И, конечно же, важную роль в этом играет экологический аспект, без которого теперь невозможно представить разработку ни одного проекта.

Другой катализатор происходящих изменений в инфраструктурных моделях – это стремление к повышению операционной эффективности. Понимая, что с некоторыми аспектами операционной деятельности и управления эффективнее справляются частные предприятия и субподрядчики, многие владельцы активов (особенно из государственного сектора) уделяют всё больше внимания внедрению коммерческих моделей и подходов в свои планы развития инфраструктуры.

Никогда еще технологические изменения не имели столь существенного влияния на инфраструктуру. Начиная от создания технологий, повышающих эффективность (например облачные вычисления), и заканчивая появлением принципиально новых отраслей инфраструктуры (например отрасль по производству возобновляемой энергии), мы пережили десятилетие столь мощного технологического прогресса, по сравнению с которым промышленная революция — лишь детские шалости. Но при всем при том, что современные инфраструктурные системы в режиме реального времени генерируют огромные объемы данных, наши возможности по их анализу и применению для совершенствования процесса принятия решений пока ограничены.

В настоящее время инфраструктурный сектор сталкивается с целым рядом трудностей, пытаясь адаптироваться к столь стремительным изменениям. С момента планирования до ввода в эксплуатацию многих активов могут пройти годы, если не десятилетия, и это зачастую приводит к тому, что технологии устаревают еще до запуска их в работу. Учитывая необходимый срок эксплуатации для дамб, канализационных систем и других подобных активов, планирование с учетом технологических изменений на 30–100 лет вперед становится все затруднительнее.

В ответ на это еще больше проектировщиков и владельцев инфраструктурных объектов начинают думать на перспективу, пытаясь найти способ интегрировать технологии в свои активы так, чтобы, с одной стороны, повысить эффективность, а с другой – не допустить потери актуальности этих технологий в будущем. Например, такие крупные города, как Рио-де-Жанейро и Лондон, осваивают методы обработки больших объемов данных, поступающих от их инфраструктурных систем, для выявления потенциальных проблем до их появления, оптимизации работы и даже распределения бюджетных средств.

Но этого недостаточно. Реальность такова, что технологии способны разрешить многие важнейшие мировые проблемы в области инфраструктуры (приемлемая стоимость, минимизация ущерба окружающей среде, операционная эффективность и т.д.), если удастся их грамотно коммерциализировать и внедрить. Весь фокус в том, чтобы дать развиваться «правильным» технологиям, т.е. наиболее экономичным и жизнеспособным, а остальным позволить отойти на второй план.

“ В настоящее время инфраструктурный сектор сталкивается с целым рядом трудностей, пытаясь адаптироваться к столь стремительным изменениям. С момента планирования до ввода в эксплуатацию многих активов могут пройти годы, если не десятилетия, что зачастую приводит к тому, что технологии устаревают еще до запуска их в работу. ”

“ Независимо от того, кто платит, доступность инфраструктуры по цене стала насущным вопросом для правительств стран во всем мире. Почти повсеместно спрос на инвестиции многократно превышает возможности стран по их финансированию независимо от того, поступают ли средства от налогоплательщиков или потребителей.”

Независимо от того, кто платит, доступность инфраструктуры по цене стала насущным вопросом для правительств стран во всем мире. Почти повсеместно спрос на инвестиции многократно превышает возможности стран по их финансированию независимо от того, поступают ли средства от налогоплательщиков или потребителей.

В связи с этим правительства многих стран начинают буквально под микроскопом изучать стоимость своей инфраструктуры в поисках возможностей, которые бы позволили сделать ее более приемлемой в ценовом отношении. Правительства разных стран не раз приглашали специалистов КПМГ по работе с инфраструктурными проектами для поиска решений этого вопроса, и наши коллеги обнаружили, что стоимость объектов инфраструктуры может значительно варьироваться от рынка к рынку.

Некоторые из причин повышенных расходов на инфраструктуру встречаются повсеместно и вполне очевидны: во-первых, расходы на оплату труда разнятся от города к городу даже в пределах одного рынка, во-вторых, стоимость материалов также может значительно отличаться в зависимости от их доступности, цен, тарифов на импорт и т.п. Однако в некоторых случаях мы обнаружили такие факторы увеличения расходов, появление которых вполне можно предотвратить (хотя они и зачастую являются институциональными).

Осознавая свою способность добиться изменений, правительства стран начинают уделять все больше внимания этому вопросу. В Великобритании, например, Infrastructure UK, инфраструктурное подразделение Казначейства Ее Величества, недавно провело ревизию расходов после того, как было обнаружено, что некоторые утвержденные расчетные показатели расходов на строительство Скоростной железнодорожной магистрали 2 (High Speed Rail 2, HS2) в два раза превышают эталонные показатели в Европе. Ревизия показала, что, если удастся эффективно разрешить ряд вопросов, расходы могут быть снижены примерно на 15% (2–3 млрд фунтов стерлингов в год).

Учитывая повышение актуальности вопроса расходов во всем мире, в ближайшие годы мы ожидаем, что данной проблеме будет уделяться больше внимания.

Возможно, одно из наиболее серьезных, хотя и часто игнорируемых, препятствий, мешающих мировому сообществу справляться с растущими трудностями в области инфраструктуры, – это нехватка квалифицированных специалистов. Неважно, говорим ли мы об инфраструктурных и генеральных планировщиках, проектировщиках, управляющих инфраструктурных фондов или об инженерах-атомщиках, масштабы дефицита квалифицированных кадров в отрасли предстают со всей очевидностью. Печально, но, судя по всему, в дальнейшем ситуация только ухудшится, прежде чем произойдут какие-либо перемены к лучшему.

Но все же некоторый прогресс налицо. Как внутри организаций, так и в учебных учреждениях создаются адресные учебные программы, правительства стран начинают продвигать инициативы в области набора и обучения персонала, а инфраструктурные организации по всему миру продолжают нанимать квалифицированных специалистов. Важнейшим источником кадровых ресурсов становятся развивающиеся страны. Например, Индия, Китай и Бразилия, например, экспортируют своих специалистов в области инфраструктуры на зрелые рынки Европы и Северной Америки.

Но на самом деле сектор испытывает нехватку не только квалифицированных специалистов, непосредственно работающих в полях, но и руководящих сотрудников. Нынешние руководители инфраструктурных проектов должны уметь продемонстрировать принципиально новый набор навыков для того, чтобы организовать взаимодействие с большим количеством заинтересованных лиц и реализовывать масштабные проекты, и все это под пристальным надзором со стороны регулирующих органов, политиков, инвесторов и широкой общественности.



Хотя на многих зрелых рынках инфраструктуры за последний год наблюдалось некоторое затишье, мы обратили внимание на ряд относительно новых рынков, на которых наблюдаются признаки роста инвестиций в инфраструктуру, а также набирают обороты разработка и реализация инфраструктурных проектов.

США ищут способы довести сделки до реализации

Несмотря на «фискальный обрыв», кризис, связанный с потолком госдолга, и бескомпромиссные настроения в Вашингтоне, наибольшие темпы роста среди развитых рынков продемонстрировали США. Хотя там достаточно долго наблюдалось снижение числа запланированных и реализованных сделок, в настоящее время активность на рынке, судя по всему, возобновилась. Отчасти это связано с постепенным спадом политической и экономической неопределенности на рынке, что способствует созданию более благоприятных условий для инвестирования. Кроме того, свой вклад внесли и другие факторы, в частности, открытие запасов сланцевого газа, что, с одной стороны, стало толчком к развитию соответствующей инфраструктуры, а с другой – привело к снижению операционных расходов, связанных с основными активами. Если только не возникнут сложности с решением вопроса «фискального обрыва», мы ожидаем, что в обозримом будущем активность в США не потеряет своей динамики.

Бразилия заявила о себе как о новом игроке рынка инфраструктуры

Объявив в минувшем году сразу о трех крупных инвестиционных проектах, правительство Дилмы Роуссефф, судя по всему, взяло курс на модернизацию ключевых объектов экономической инфраструктуры в Бразилии, что призвано способствовать развитию страны в целом. В соответствии с утвержденным планом ожидаются модернизация и развитие портов, расширение и модернизация сети автомобильных и железных дорог, а также реконструкция и строительство новых аэропортов.

Также Бразилия приняла значительные шаги для стимулирования иностранных инвестиций и участия на рынке за счет обеспечения благоприятной среды регулирования и предоставления ценного поощрения. Учитывая то, что в скором будущем в стране пройдет чемпионат мира по футболу (2014 г.), а в 2016 г. она станет хозяйкой летних Олимпийских игр, рынок инфраструктуры в Бразилии и в дальнейшем останется одним из наиболее ярких в мире.

Ранее игнорируемые рынки вступают в игру

Одним из наиболее заметных изменений в сфере инфраструктуры за последние несколько лет стало увеличение активности на новых и развивающихся рынках. Такие страны, как Монголия или Мозамбик, начинают привлекать инвестиции в свою инфраструктуру, что, в свою очередь, способствует созданию дополнительных возможностей для развития и инвестиций. Другие рынки, например Турция, недавно разработали инвестиционную программу, направленную на повышение доступности услуг для групп населения, не охваченных ими в полном объеме, что также стимулирует значительные инвестиции в инфраструктуру. Победа будет за теми организациями, которые смогут найти новые решения для работы на неосвоенных территориях.

Минувший год показал: для того чтобы сделка была реализована, она должна либо иметь крайне важное значение для экономического роста, либо обеспечиваться независимыми потоками денежных средств. В итоге в некоторых отраслях наблюдался стабильный рост, тогда как в других был зафиксирован спад активности.

Бум на рынке экономической инфраструктуры

Все страны, будь то зрелые или развивающиеся, сосредоточили свои основные усилия на стимуляции экономического роста. Это будет способствовать инвестированию тех проектов, которые могут повысить конкурентоспособность, создать рабочие места и увеличить производительность. В частности, многие политики отдают предпочтение масштабным проектам, уже готовым к реализации, например, касающимся дорог, общественного транспорта или проведения Интернета. Учитывая, что многие из этих инвестиций откроют в будущем двери другим проектам, планировщикам необходимо будет тщательно проанализировать, насколько эти проекты впишутся в общую концепцию и план экономического роста и развития. Введение комплексного подхода к планированию должно принести пользу не одному поколению в будущем.

Оживление в секторе социальной инфраструктуры

Одним из секторов, значительно пострадавших от экономического спада, стал сектор социальной инфраструктуры. Однако в ближайшее время его судьба может измениться. За последний год наблюдался рост числа планируемых инфраструктурных проектов в области жилья, образования, здравоохранения и социального обеспечения как в развитых странах, где существующие активы нуждаются в срочной модернизации, так и в развивающихся, где социальная инфраструктура только создается. Хотя многие из социальных проектов не будут завершены в ближайшие пять лет или около того, застройщики и инвесторы могут сейчас задуматься над тем, можно использовать имеющийся у них опыт или расширить свои возможности в данном секторе в среднесрочной перспективе.

Независимые потоки денежных средств открывают дорогу новым проектам

Несмотря на то что темпы роста в ряде инфраструктурных секторов замедлились из-за сокращения госрасходов и снижения объемов кредитования, секторы, обеспечиваемые потоками денежных средств от потребителей или частного сектора, процветали. Организации, занимающиеся реализацией инфраструктурных проектов в области горной добычи, отмечают увеличение спроса на такие проекты во всем мире, как и организации, работающие в области портовой инфраструктуры и инфраструктуры по производству электроэнергии.

Группа по работе с инфраструктурными проектами и проектами государственно-частного партнерства КПМГ в России и СНГ

Инфраструктура, вне всякого сомнения, на ближайшие десятилетия станет сферой наиболее сложных задач и самых крупных прорывов. Поэтому мы привлекли на работу в нашем подразделении высокопрофессиональных экспертов с большим опытом работы. Многие из них занимали в прошлом руководящие должности в государственных организациях и частных компаниях, действующих в сфере инфраструктуры. Они обладают важными знаниями о передовом опыте в разных странах и регионах и являются специалистами по разработке стратегии развития инфраструктуры с учетом местных особенностей.

Когда речь идет о развитии объектов инфраструктуры, специалисты КПМГ хорошо знают, как сделать их прибыльными. Эксперты практики КПМГ по вопросам инфраструктуры имеют обширный опыт деятельности в самых разных странах. Они могут предоставить ценную информацию, экспертные оценки и независимые консультации по вопросам налогообложения, аудита, бухучета и обеспечения соблюдения нормативно-правовой базы. Мы работаем с государственными организациями, подрядчиками по инфраструктурным проектам, операторами и инвесторами.

КПМГ может помочь клиентам максимально эффективно использовать имеющиеся у них возможности. Наши специалисты в области инфраструктурных проектов и проектов ГЧП предлагают широкий спектр услуг, которые помогут клиентам добиться успеха. Мы предлагаем:

- аудиторские услуги, консультации по вопросам применения международных стандартов финансовой отчетности;
- услуги по финансовому моделированию и консультационные услуги по сопровождению сделок;
- консультирование по вопросам международного, федерального и местного налогового законодательства;
- оценка управления рисками на предприятии и вопросов устойчивого развития;
- консультации по вопросам ликвидности для оценки финансовых потребностей компании;
- прединвестиционные исследования по финансовым, налоговым, коммерческим и операционным вопросам для выявления и оценки рисков и возможностей;
- услуги по оценке для определения стоимости активов на неликвидных рынках;
- реструктуризация проблемных активов для максимального повышения показателей деятельности;
- создание возможностей по управлению проектами с целью реализации стратегий компании;
- юридическое сопровождение сделок.

Оказывая услуги, мы используем наши обширные отраслевые знания и опыт работы с компаниями сектора инфраструктуры и по проектам ГЧП и всегда учитываем индивидуальные потребности клиентов. Оперативность работы и возможность использовать международный опыт фирм KPMG International позволяют нам решать текущие сложные бухгалтерские, налоговые, стратегические и операционные вопросы вашей компании, ориентируясь при этом не только на быстрый результат, но и на долгосрочную перспективу.

Краткий обзор результатов Международной группы КПМГ по работе с инфраструктурными проектами за 2012 г.

2012 год стал еще одним рекордным годом для практики КПМГ по оказанию консультационных услуг в области инфраструктурных проектов.

Австралия осталась нашим крупнейшим рынком, учитывая рост объемов работы по крупным проектам в области ресурсов. Самым быстрорастущим рынком снова стали США, что было обусловлено главным образом реализацией транспортных проектов ГЧП и проектов по управлению активами. Особенно мощные показатели роста продемонстрировали Бразилия и Индия.

Если смотреть по секторам, то быстрее всех росли сектор инфраструктуры по производству электроэнергии и секторы городской и горнодобывающей инфраструктуры. Высокие показатели роста по всему миру были зафиксированы также в транспортном секторе.

В консультировании по вопросам инфраструктурных проектов в КПМГ теперь задействованы приблизительно 3000 специалистов из 131 страны.

По нашим прогнозам, в 2013 г. рост продолжится на том же высоком уровне. Помимо вышеупомянутых рынков, мы ожидаем благоприятного развития ситуации на рынках Африки и Азии, а также восстановления активности в Европе.

Контакты

Лаура Яблонски

Международная группа КПМГ по работе
с инфраструктурными проектами
КПМГ в Канаде

Старший менеджер по маркетингу

Т: +1 416 777 8849

Е: ljablonski@kpmg.ca

Дейн Вулф

Международная группа КПМГ по работе
с инфраструктурными проектами
КПМГ в Канаде

Менеджер по маркетингу

Т: + 1 416 777 3740

Е: dmwolfe@kpmg.ca

kpmg.com

Роберт Вартеванян

Руководитель Группы по работе с инфраструктурными
проектами и проектами государственно-частного
партнерства

Партнер

КПМГ в России и СНГ

Т: + 7 495 937 4477

Е: robertvartevanian@kpmg.ru

Антон Пешков

Группа по работе с инфраструктурными проектами
и проектами государственно-частного партнерства
Директор

КПМГ в России и СНГ

Т: + 7 495 937 4477

Е: apeshkov@kpmg.ru

kpmg.ru

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.

© 2013 ЗАО «КПМГ», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации и являющаяся частью группы KPMG Europe LLP; член сети независимых фирм КПМГ, входящих в ассоциацию KPMG International Cooperative ("KPMG International"), зарегистрированную по законодательству Швейцарии. Все права защищены. Напечатано в России.

KPMG, логотип KPMG и слоган "cutting through complexity" являются зарегистрированными товарными знаками или товарными знаками ассоциации KPMG International.

Переведено с разрешения KPMG International.