

СПЕЦИАЛЬНО
ДЛЯ ВОСТОЧНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА

 **ВТБ** ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ
ХОЛДИНГ



ГЧП В РЕГИОНАХ:

ИМПУЛЬС ДЛЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР
СЕНТЯБРЬ 2026

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Несмотря на то, что в последние пять лет наблюдается бум запуска концессионных и ГЧП-проектов на региональном и муниципальном уровнях, активно применяет инструмент лишь относительно небольшое количество субъектов федерации. Большой части регионов (64 из 89, или почти 72%) пока по различным причинам не удалось раскрыть свой потенциал, что сдерживает их экономический рост и усиливает инфраструктурные различия с регионами-лидерами.

Согласно нашим расчетам на основе данных Минэкономразвития, с момента принятия 115-ФЗ и 224-ФЗ **на региональном и муниципальном уровнях** заключено 517 соглашений по проектам дороже 1 млрд руб. с общим объемом заявленных инвестиций 4,8 трлн руб. Лидером по инвестициям является транспортная отрасль (2,3 трлн руб.; 47,6%). За последние пять лет — в 2021–2025 годах — подписали 387 концессионных и ГЧП-соглашений дороже 1 млрд руб. с объемом ожидаемых инвестиций более 3,3 трлн руб. Это соответствует почти 75% проектов и 70% вложений на этих уровнях за все время существования инструмента. Транспортная отрасль остается лидером по вложениям (почти 1,4 трлн руб. за последние пять лет), но ее доля в этот период сократилась до 41,4%.

В состав **наиболее активных** по использованию ГЧП регионов вошли семь субъектов федерации: Москва, Санкт-Петербург, Московская, Нижегородская и Самарская области, Якутия и Хабаровский край. Доля инвестиций в ГЧП-проекты этих регионов составляет почти 46% (2,2 трлн руб.) от показателя всей страны. В состав **активных** по применению ГЧП субъектов попали также семь регионов с общей долей инвестиций на рынке проектов 20% (940 млрд руб.): Пермский и Краснодарский края, Ленинградская, Новосибирская, Сахалинская и Тюменская области, а также Татарстан.

Мы выделили пять категорий активности регионов в применении инструментов ГЧП в зависимости от общего объема инвестиций в проекты в каждом регионе за все время:

- наиболее активные (более 200 млрд руб.),
- активные (100-200 млрд руб.),
- среднеактивные (50-100 млрд руб.),
- умеренно активные (10-50 млрд руб.),
- наименее активные (до 10 млрд руб.).

В расчетах учитывались только проекты дороже 1 млрд руб., заключенные на региональном или муниципальном уровне в рамках 115-ФЗ или 224-ФЗ с момента принятия законодательства.

Сравнение регионов по активности в ГЧП, доле в экономике и строительной отрасли России



Источник: данные Минэкономразвития РФ, Росстата, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

К субъектам федерации со **средней активностью** в применении ГЧП относятся 11 регионов с долей инвестиций в таких проектах 17% (808 млрд руб.). Наибольшее количество регионов находится в сегментах с пониженной активностью в ГЧП: 28 **умеренно активных** и 36 **наименее активных** субъектов. Доли инвестиций в ГЧП этих регионов составляют 15,5% (738 млрд руб.) и 1,8% (88 млрд руб.) соответственно. Для всех категорий подтвердилась закономерность: чем больше масштаб экономики и строительной отрасли региона, тем больше вероятность, что на его территории активнее запускаются ГЧП-проекты.

Отраслевое распределение проектов заметно меняется в зависимости от ГЧП-опыта региона. Так, у наиболее активных доля инвестиций в транспортную отрасль является самой высокой (66%) и снижается до 13%

у наименее активных. В противоположную сторону меняется доля вложений в коммунальную отрасль: с 19% у регионов, наиболее активно использующих механизм ГЧП, до 57% — у тех, кто применяет его наименее активно.

Наиболее активные в ГЧП регионы **тратят на инфраструктуру** больше, чем наименее активные. Так, например, в 2025 году у первых средний объем расходов на дорожное хозяйство был почти в семь раз больше, чем у последних (88,5 млрд руб. против 13 млрд руб.), при различиях в средней протяженности дорог только вдвое. Реализация ГЧП-проектов активными регионами усиливает инфраструктурные различия, а законодательные ограничения по расходам бюджета сдерживают большинство менее развитых субъектов в возможности сократить отставание.

Более активному запуску проектов в ГЧП могут мешать финансово-экономические, институциональные, инвестиционно-инфраструктурные и административно-организационные ограничения.

К **финансово-экономическим**, в первую очередь, относятся ограничения для регионов, получающих дотации из федерального бюджета на выравнивание бюджетной обеспеченности. В 2026 году под их действие не попали 24 региона из 89, однако почти половина из них (11 субъектов) обладает сдержанной активностью в использовании инструментов ГЧП.

Также среди значимых финансово-экономических ограничений — **высокий госдолг** и **небольшой масштаб** экономики региона. Не всегда эти ограничения мешали запуску проектов: например, Нижегородская область с исторически высоким уровнем госдолга (77% по итогам 2025-го) остается одним из регионов-лидеров по инвестициям в ГЧП. А в Карачаево-Черкесии, входящей в топ-10 субъектов с наименьшим объемом ВРП, реализуют крупную региональную

концессию по строительству аэропорта Архыз (36 млрд руб.).

Институциональными препятствиями

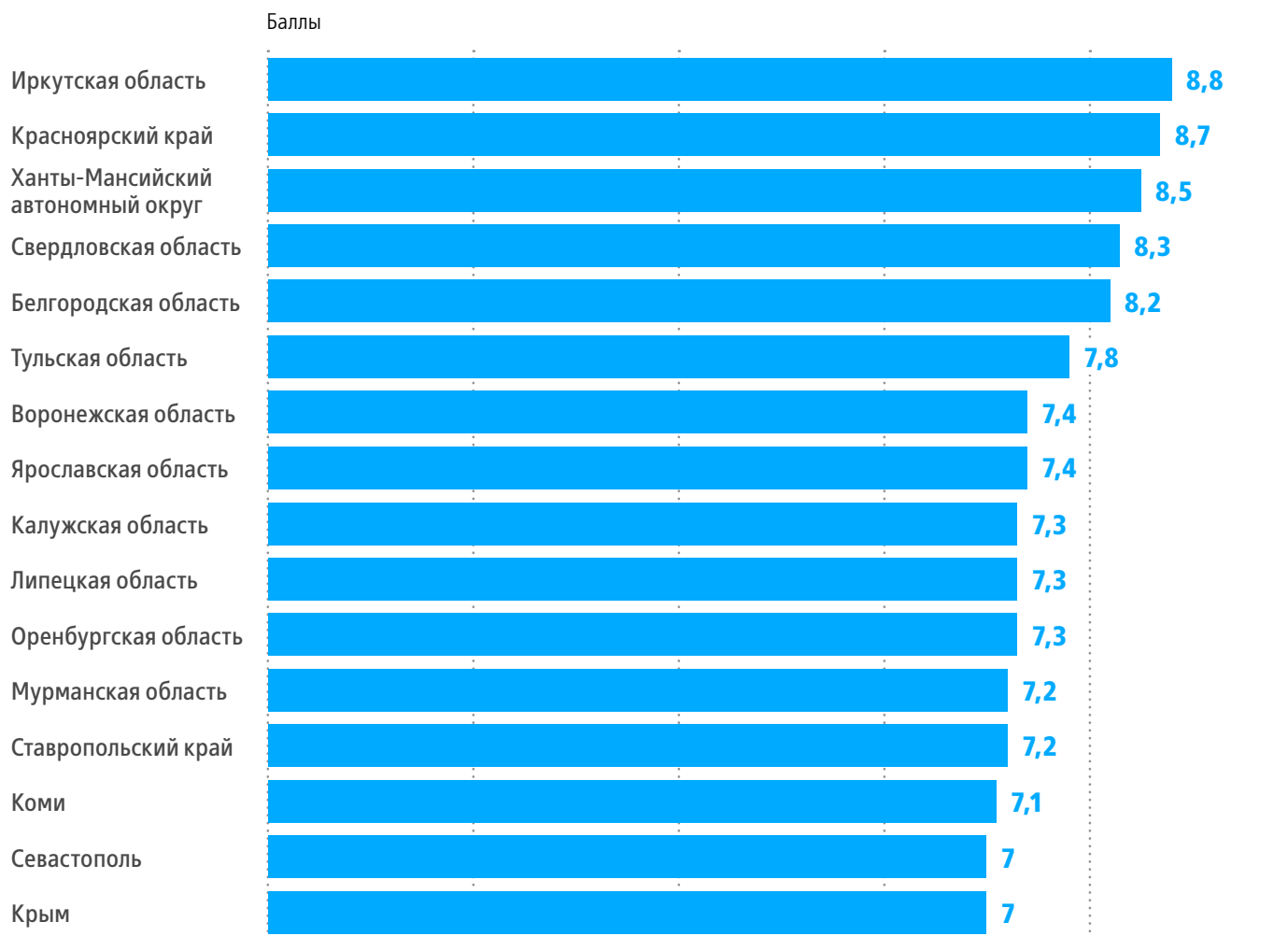
для активного запуска ГЧП-проектов часто являются отсутствие релевантного опыта на региональном и муниципальном уровне, дефицит качественно подготовленных проектов, а также конкуренция с другими форматами запуска и соглашений (госзаказом, СЗПК и др.).

Снятие ограничений для активного применения ГЧП-инструментов требует проактивной работы от публичной и частной сторон в регионе или муниципалитете, составления перечня действительно важных инициатив, способных пройти отраслевые оценки и фильтры. В свою очередь, инструменты ГЧП активно и эффективно применяют в проектах, помогающих сократить **инфраструктурные различия**: по строительству транспортных коридоров, обходов городов, трансграничных переходов, программ по модернизации коммунальной инфраструктуры и созданию кампусов мирового уровня.

На долгосрочном горизонте инфраструктурное отставание ведет к увеличению количества объектов, требующих модернизации и реконструкции, риска аварий в коммунальных сетях и на дорогах, росту логистических издержек, снижению качества услуг и ухудшению уровня жизни. Оно уменьшает конкурентоспособность территории и способствует оттоку жителей, что в результате негативно сказывается и на экономическом росте.

Регионы с наибольшей оценкой финансово-экономического потенциала для роста активности в ГЧП

Анализировались 64 региона из категорий умеренно активные и наименее активные в применении ГЧП для проектов дороже 1 млрд руб. (с общими инвестициями в ГЧП менее 50 млрд руб. в каждом субъекте).



Источник: расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг на основе данных Минфина, Федерального Казначейства и Росстата

Чтобы определить, какие из 64 умеренно и наименее активных регионов в течение ближайших пяти лет могли бы заметно увеличить объем инвестиций в ГЧП, мы сделали оценку **финансово-экономического потенциала** субъектов. Ее значение максимально для территорий с минимальными госдолгом и уровнем дотаций и масштабом экономики выше среднего. Наибольшей такая оценка получилась у Иркутской области (8,8 балла из 10), Красноярского края (8,7 балла)

и Ханты-Мансийского автономного округа (8,5 балла). Мы полагаем, что повышенные шансы для роста инвестиций есть у всех регионов, набравших более 7 баллов, — таких оказалось 16 шт. Их доля в региональной экономике составляет почти 20%, а на рынке ГЧП — пока 6%.

СОДЕРЖАНИЕ

Основные выводы.	1
Содержание	5
Важное уведомление.	6
О холдинге	7
I. Опыт регионов в применении ГЧП	8
II. Инфраструктурные различия регионов.	19
III. Ограничения для ГЧП в регионах	28
IV. Стимулы и возможности для роста активности в ГЧП	42

ВАЖНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ

Данный материал подготовлен ООО ВТБ Инфраструктурный Холдинг. ВТБ Инфраструктурный Холдинг является юридическим лицом, зарегистрированным в Российской Федерации (государственный регистрационный номер 5 147 746 002 619).

Эта информация предоставляется ВТБ Инфраструктурный Холдинг исключительно в ознакомительных целях и предназначена для использования предполагаемыми получателями. Данное сообщение не является побуждением или предложением купить/продать ценные бумаги или заключить договоры, являющиеся производными финансовыми инструментами, и любые цены, содержащиеся в этом сообщении, являются индикативными, если не указано иное.

ВТБ Инфраструктурный Холдинг не является инвестиционным советником и не осуществляет инвестиционное консультирование или предоставление индивидуальных инвестиционных рекомендаций получателям

или любым другим лицам в соответствии с федеральным законом «О рынке ценных бумаг» от 22.04.1996 № 39-ФЗ (с изменениями и дополнениями). Получатели должны провести собственную независимую оценку, прежде чем принять решение о том, следует ли вкладывать средства в ценные бумаги или заключать договоры, являющиеся производными финансовыми инструментами, упомянутые в данном материале.

Любая информация или мнения, содержащиеся в данном документе, были собраны или получены ВТБ Инфраструктурный Холдинг из общедоступной информации и источников.

Любые высказанные мнения отражают только личную оценку автора (-ов) и не обязательно отражают точку зрения ВТБ Инфраструктурный Холдинг и/или его аффилированных лиц (совместно именуемых «Группа ВТБ»). Все мнения и оценки приведены на дату предоставления материала и могут быть изменены.

О ХОЛДИНГЕ

ВТБ Инфраструктурный Холдинг — ключевой игрок российского рынка инфраструктурных инвестиций. Компания реализует масштабные и коммерчески эффективные проекты на принципах государственно-частного партнерства. Суммарно с 2007 года Холдинг привлек в экономику страны более 1 трлн руб. Холдинг владеет обширным инструментарием для решения задач любой сложности на всех этапах реализации инфраструктурных проектов — от создания концепции и привлечения финансирования до строительства и последующей эксплуатации объекта. Для наиболее эффективной концентрации технической экспертизы были созданы профильные сервисные структуры, специализирующиеся на строительных вопросах и разработке систем управления дорожным движением.

КОМАНДА

В компаниях, входящих в ВТБ Инфраструктурный Холдинг, работают более 6 000 человек. Команда Холдинга обладает исключительной профессиональной экспертизой.

ПРОЕКТЫ

Портфель ВТБ Инфраструктурный Холдинг включает в себя значимые инфраструктурные проекты по всей России и охватывает большое количество индустрий: платные дороги и мостовые переходы, аэропорты, логистика, социальная и ИТ-инфраструктуры.

КОНТАКТЫ

Россия, 123 317, Москва,
Пресненская набережная, 10, Блок С,
БЦ «Башня на Набережной»
+7 495 287 68 38
www.vtbinfra.ru

I. ОПЫТ РЕГИОНОВ В ПРИМЕНЕНИИ ГЧП

Как выглядит рынок региональных и муниципальных концессий? Что происходило с ним последние пять лет? В каких регионах инструменты ГЧП применяются наиболее и наименее активно?

РЕГИОНЫ И МУНИЦИПАЛИТЕТЫ НА РЫНКЕ ГЧП

Эти и дальнейшие расчеты не учитывают федеральные концессии, которые реализуют на территории регионов: например, по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва — Санкт-Петербург», эксплуатации 3-го и 4-го участков Центральной кольцевой автодороги, развитию аэропорта Шереметьево и др. Регионы не имеют в них полномочий публичной стороны и не влияют на управление проектом.

По нашим расчетам, основанным на данных Минэкономразвития, в России на 1 июля 2026 года на региональном и муниципальном уровнях реализовывалось не менее 517 концессионных и ГЧП-соглашений дороже 1 млрд руб. с общим объемом заявленных инвестиций около 4,8 трлн руб.

Наибольшая доля в этом объеме инвестиций у проектов дороже 1 млрд руб., запускаемых на **региональном уровне**: 72,3% (3,3 трлн руб.). Их доля в количестве соглашений тоже преобладает: 60% (310 шт.). Это связано с тем, что у регионов обычно больше финансовых возможностей и опыта для запуска крупных инфраструктурных проектов, чем у муниципалитетов.

Почти половина реализуемых региональных и муниципальных концессионных и ГЧП-проектов по объему инвестиций относилась к **транспортной** отрасли (47,6%; 2,3 трлн руб.). В целом по рынку с учетом федеральных концессий эта доля выше (почти 67%), так как большинство последних запускается в транспортной сфере.

Количественно среди соглашений в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ дороже 1 млрд руб. лидируют проекты в **коммунальной** сфере: их доля в этом ценовом сегменте составляет 47,1%, или 244 шт.

В разрезе **федеральных округов** наиболее крупные вложения в региональные и муниципальные концессии и ГЧП относятся к Приволжскому (110 проектов на более 1,08 трлн руб.)

Рисунок 1. Распределение региональных и муниципальных проектов, запущенных в рамках концессий и ГЧП

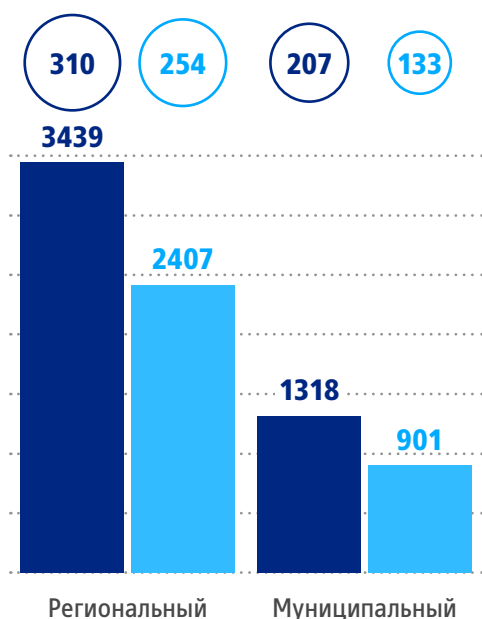
Учтены действующие соглашения, подписанные в рамках 115-ФЗ или 224-ФЗ с публичной стороной регионального или муниципального уровня, для проектов с объемом инвестиций более 1 млрд руб.



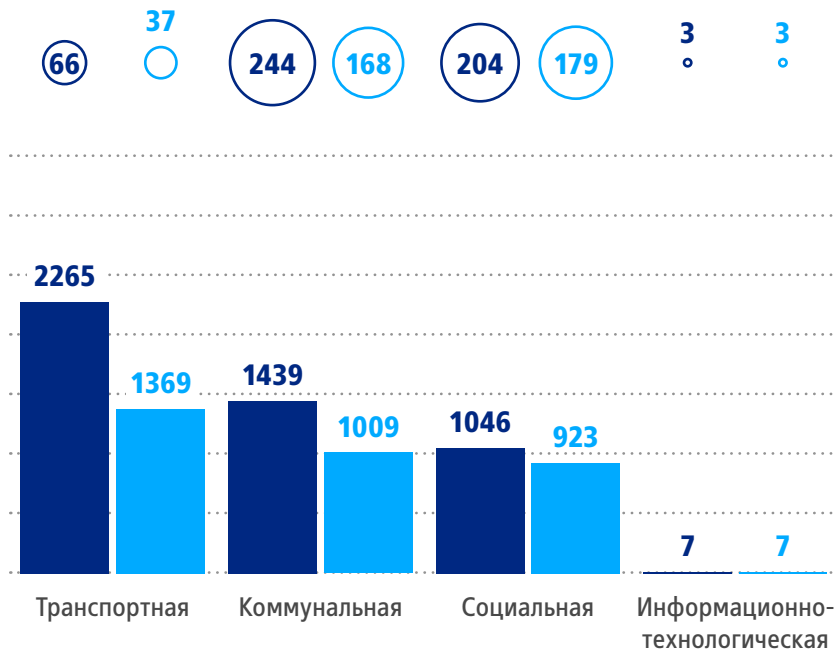
Суммарный объем инвестиций, млрд руб.: ■ за 2009–2025 годы ■ за 2021–2025 годы

Суммарное количество проектов, шт.: ○ за 2009–2025 годы ○ за 2021–2025 годы

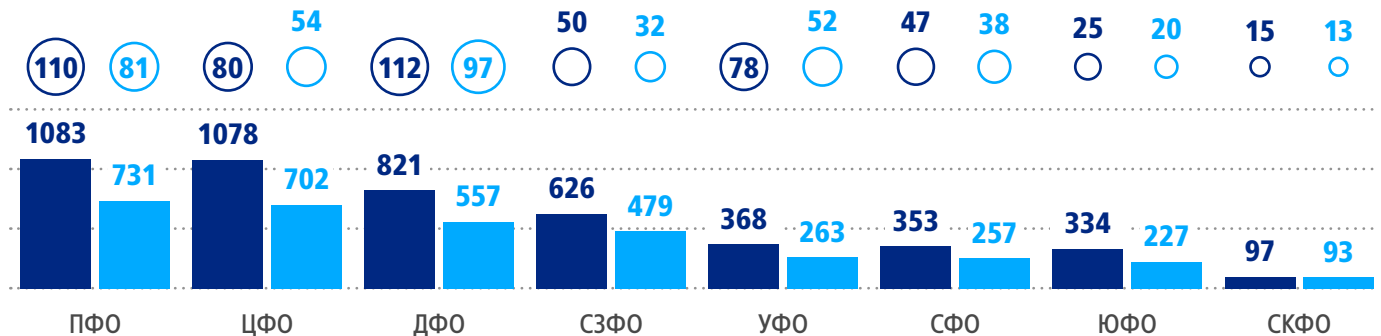
По уровням реализации



По отраслям



По федеральным округам



Источник: данные Минэкономразвития РФ, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

и Центральному федеральным округам (80 проектов на почти 1,08 трлн руб.). Наименьший объем вложений — у Северо-Кавказского федерального округа (15 проектов дорожке 1 млрд руб. на 96,5 млрд руб.). Лидер по количеству соглашений — Дальний Восток (112 шт. на 820,5 млрд руб.).

Наиболее активные по вложениям муниципалитеты находятся в Южном федеральном округе: на этот уровень там приходится почти 88,3% инвестиций в проекты с использованием инструментов государственно-частного партнерства. Самая низкая активность у муниципалитетов Северного Кавказа: 1,2% от объема вложений округа в ГЧП.

Тремя крупнейшими **регионами** по объему инвестиций в подписанные соглашения дорожке 1 млрд руб. с момента вступления в силу федерального законодательства о концессиях и ГЧП являются Москва (487 млрд руб.), Московская область (385,6 млрд руб.) и Санкт-Петербург (337,9 млрд руб.). В денежном выражении на них приходится четверть всего концессионного и ГЧП-рынка (25,4%).

По нашей оценке, активность по запуску проектов в рамках 115-ФЗ и 224-ФЗ в сегменте дорожке 1 млрд руб. к середине 2026 года затронула 72 региона. В остальных субъектах федерации наибольшие объемы заключаемых соглашений меньше этой суммы или в целом опыт запуска проектов в таком формате минимален.

КАК ИЗМЕНИЛСЯ РЫНОК В 2021–2025 ГОДАХ

Последние пять лет активность на рынке региональных и муниципальных проектов дорожке 1 млрд руб. росла опережающими темпами. Так, в 2021–2025 годах было подписано 387 концессионных и ГЧП-соглашений на общую сумму ожидаемых инвестиций свыше 3,3 трлн руб., что соответствует почти 70% вложений за все время существования инструмента.

Такой значительный рост можно было бы связать с влиянием инфляции на стоимость проектов, однако количество подписанных в этот период соглашений дороже 1 млрд руб. также увеличивалось: за последние пять лет подписали 75% всех региональных и муниципальных соглашений.

Соотношение инвестиций в проекты регионального и муниципального уровней в 2021–2025 годах составило 72,8% и 27,2% соответственно. Это слабо отличалось от показателей за все время: 72,3% и 27,7%.

Доля инвестиций в проекты транспортной отрасли в последние пять лет осталась наибольшей (41,4%), но меньше, чем была за все время (47,6%). По количеству региональных и муниципальных соглашений в 2021–2025 годах лидировали проекты в социальной инфраструктуре: 179 шт., или 46,2% от общего количества. В целом за все годы их доля составляет 39,5%.

Больше всего заявленных инвестиций в соглашения, заключенные в последние пять лет, было в Приволжском (732 млрд руб. в 81 проекте) и Центральном федеральных округах (702 млрд руб. в 54 проектах). Минимальный объем вновь наблюдался на Северном Кавказе (13 соглашений на 93,4 млрд руб.), а по количеству соглашений дороже 1 млрд руб. вновь лидировал Дальний Восток (97 соглашений на 557 млрд руб.).

Тем не менее, на фоне низкой базы в СКФО был зафиксирован наибольший рост активности в ГЧП в 2021–2025 годах: в этот период там заключили соглашения, которым соответствовало 96,5% инвестиций округа с момента принятия законодательства. В других федеральных округах на последние пять лет тоже приходилась большая часть заключенных соглашений, при этом минимальным такое отношение было в ЦФО (65%).

В 2021–2025 годах регионами с наибольшими объемами вложений в соглашения дороже 1 млрд руб. были Москва (заявленные инвестиции в этот период составили

около 397 млрд руб.), Нижегородская область (290,6 млрд руб.) и Санкт-Петербург (270,6 млрд руб.). Всего проекты в разных форматах ГЧП в этот период запускались в 70 регионах страны.

Таким образом, в 2021–2025 годах менялось распределение инвестиций по отраслям, выросла доля коммунальной и социальной инфраструктур и снизилась доля капиталоемких транспортных инициатив. В меньшей степени менялась картина запуска проектов по федеральным округам.

Среди причин изменений количества проектов и объема инвестиций по отраслям были более активное применение госзаказа в период пандемии коронавируса, высокая ключевая ставка в 2024–2025 годах, а также повышенная активность в сфере создания гостиничных объектов и инфраструктуры для высших учебных заведений (кампусов мирового уровня).

РЕГИОНЫ РАСПРЕДЕЛИЛИ ПО КАТЕГОРИЯМ

Для того чтобы оценить активность регионов в реализации проектов, мы разделили их на пять категорий в зависимости от общего объема инвестиций в соглашения дороже 1 млрд руб.

Категории регионов	Объем инвестиций в ГЧП-проекты в каждом регионе, млрд руб.
Наиболее активные	более 200
Активные	100–200
Среднеактивные	50–100
Умеренно активные	10–50
Наименее активные	менее 10

Для каждой из категорий мы также рассчитали средний объем валового внутреннего продукта и средний объем строительных работ входящих в них регионов. Первый показатель позволяет оценить масштабы экономики субъектов в категории, второй — масштабы строительной отрасли.

Дополнительно мы рассчитали доли каждой категории в экономике всех регионов и строительной отрасли страны, чтобы посмотреть, насколько эти показатели соотносятся с их долями в государственно-частном партнерстве ([подробнее см. рисунок 2](#)).

КТО ПОПАЛ В НАИБОЛЕЕ АКТИВНЫЕ?

По нашей оценке, к **наиболее активным** регионам в сфере реализации концессионных и ГЧП-проектов относятся семь субъектов федерации: Москва, Санкт-Петербург, Московская, Нижегородская и Самарская области, Якутия и Хабаровский край. В каждом из них общие инвестиции в ГЧП-соглашения превышают 200 млрд руб.

Доля этой категории в инвестициях на рынке региональных и муниципальных концессий и ГЧП составляет почти 46%. Это выше, чем доля тех же субъектов федерации в региональной экономике (более 40%), и заметно больше, чем в строительной отрасли (28%).

В категорию **активных** с точки зрения использования ГЧП регионов — с инвестициями от 100 до 200 млрд руб. — вошли тоже семь субъектов: Пермский и Краснодарский края, Ленинградская, Новосибирская, Сахалинская и Тюменская области, а также Татарстан. Доля этих регионов в сегменте региональных и муниципальных концессий дороже 1 млрд руб. составляет около 20%. При этом им соответствует только 12% от суммарного ВРП регионов и 17,5% объема строительных работ страны.

В категорию регионов со **средней активностью** в ГЧП (объем инвестиций для каждого от 50 до 100 млрд руб.) вошли 11 субъектов федерации. На рынке региональных и муниципальных концессий и ГЧП дороже 1 млрд руб. их доля составляет 17% от всех инвестиций, в региональной экономике — 12,9% и в строительстве — 15%.

К **умеренно активным** в применении ГЧП регионам, по нашим расчетам, относятся 28 субъектов с долей в ВРП — 23% от общерегионального уровня, в строительстве — 26%, а в ГЧП — 15,5%.

В свою очередь, 36 **наименее активным** в использовании механизма регионам суммарно принадлежит менее 2%

Рисунок 2. Сравнение регионов по активности в ГЧП, доле в экономике и строительной отрасли России



Источник: данные Минэкономразвития РФ, Росстата, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

инвестиций на рынке концессий и ГЧП. Эти субъекты федерации занимают в региональной экономике и общероссийском строительстве 11,5% и 12,5% соответственно.

В целом для рынка сохраняется правило: чем больше объем валового регионального продукта и чем больше масштабы строительного рынка, тем чаще для запуска крупных проектов в инфраструктуре власти региона и местных муниципалитетов будут склонны использовать инструменты государственно-частного партнерства.

Но у этого правила тоже есть исключения. Например, среди умеренно активных не полностью раскрыт потенциал капиталоемких концессий и ГЧП в таких крупных по масштабам экономики и объемам строительства регионах, как Ханты-Мансийский автономный округ, Свердловская область и Красноярский край. В этих регионах запускают с помощью инструмента в основном относительно небольшие проекты. Частично потому, что ряд крупных инициатив такие субъекты могут реализовать с помощью крупных налогоплательщиков.

Таблица 1. Распределение регионов по активности в ГЧП-сфере

Категория и совокупный объем инвестиций ¹	Перечень и количество регионов в категории	Общая доля этой категории на региональном и муниципальном ГЧП-рынке	Средний объем валового внутреннего продукта в категории (2024)	Средний объем строительных работ в категории (2025)
Наиболее активные Более 200 млрд руб.	Москва, Санкт-Петербург, Московская, Нижегородская и Самарская области, Якутия, Хабаровский край 7 регионов	2182 млрд руб. (45,9%)	10,7 трлн руб.	760 млрд руб.
Активные От 100 до 200 млрд руб.	Пермский и Краснодарский края, Ленинградская, Новосибирская, Сахалинская и Тюменская области, Татарстан 7 регионов	940 млрд руб. (19,8%)	3,2 трлн руб.	462 млрд руб.
Среднеактивные От 50 до 100 млрд руб.	Башкирия, Амурская, Архангельская, Волгоградская, Магаданская, Омская, Ростовская, Челябинская области, Ямало-Ненецкий автономный округ, Алтайский и Приморский края 11 регионов	808 млрд руб. (17%)	2,2 трлн руб.	252 млрд руб.
Умеренно активные От 10 до 50 млрд руб.	Белгородская, Владимирская, Воронежская, Калининградская, Калужская, Кемеровская, Кировская, Курская, Липецкая, Новгородская, Оренбургская, Пензенская, Саратовская, Свердловская, Тамбовская, Томская и Ярославская области, Забайкальский, Камчатский и Красноярский края, Бурятия, Дагестан, Карелия, Карачаево-Черкесия, Удмуртия, Ханты-Мансийский автономный округ, Чечня, Чувашия 28 регионов	738 млрд руб. (15,5%)	1,6 трлн руб.	176 млрд руб.
Наименее активные До 10 млрд руб.	Севастополь, Еврейская автономная область, Астраханская, Брянская, Вологодская, Ивановская, Иркутская, Костромская, Курганская, Мурманская, Орловская, Псковская, Рязанская, Смоленская, Тверская, Тульская, Ульяновская области, Республика Алтай, Адыгея, Ингушетия, Калмыкия, Кабардино-Балкария, Коми, Крым, Марий Эл, Мордовия, Северная Осетия, Тува, Хакасия и Ставропольский край, Ненецкий и Чукотский автономные округа, новые территории (ЛНР, ДНР, Херсонская и Запорожская области) 36 регионов	88 млрд руб. (1,8%)	572 млрд руб.	61 млрд руб.

Источник: данные Минэкономразвития РФ, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

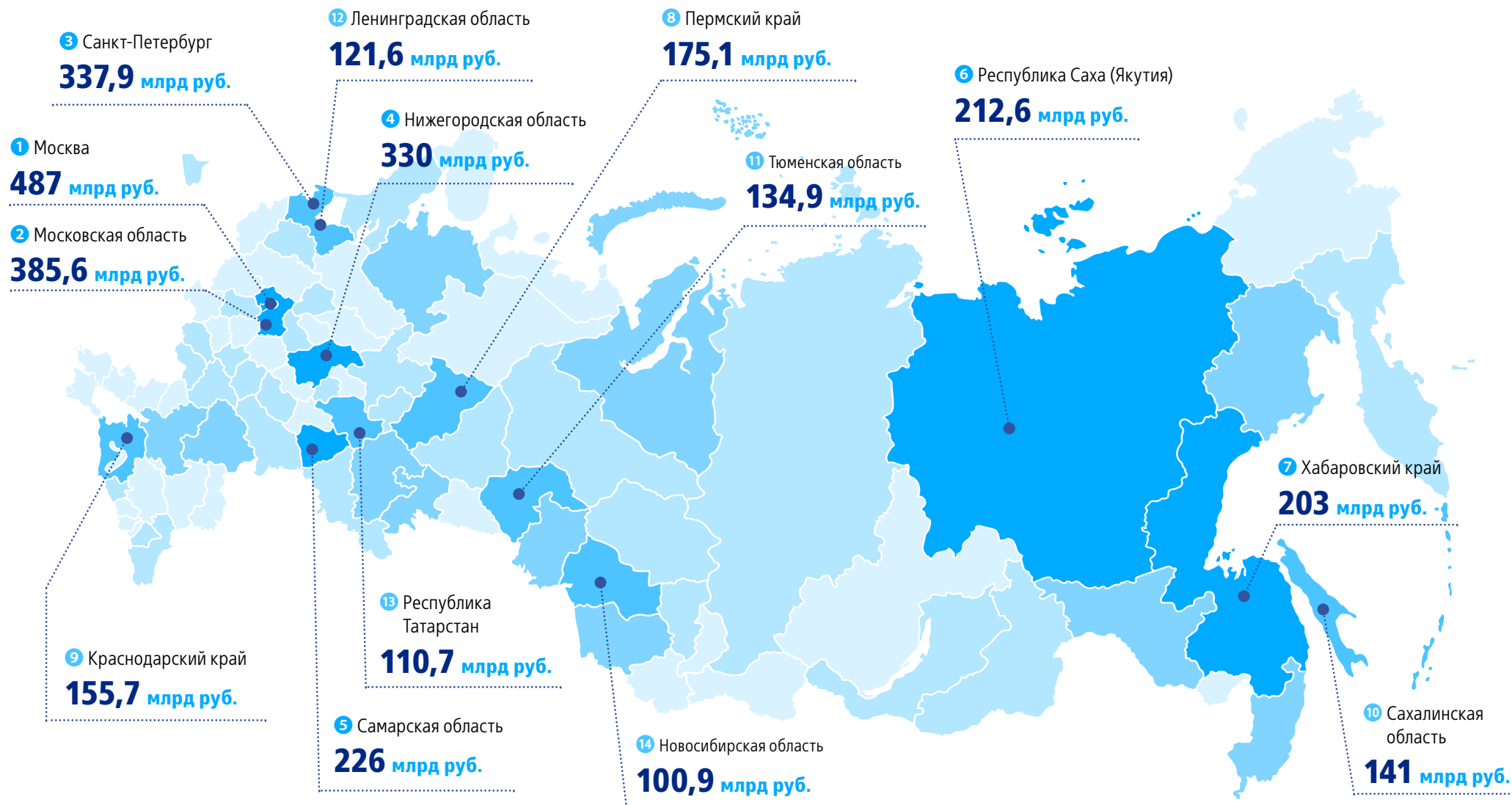
¹ Совокупный объем инвестиций в проекты дороже 1 млрд руб. в конкретном регионе

Рисунок 3. Активность регионов по применению инструментов ГЧП

Активность оценивалась по суммарному объему инвестиций в проекты дороже 1 млрд руб. в рамках соглашений по 115-ФЗ и 224-ФЗ.

■ Наиболее активные (>200 млрд руб.) ■ Активные (100–200 млрд руб.) ■ Среднеактивные (50–100 млрд руб.) ■ Умеренно активные (10–50 млрд руб.) ■ Наименее активные (<10 млрд руб.)

Данные по объему инвестиций приведены для **наиболее активных** и **активных** в ГЧП регионов.



Источник: данные Минэкономразвития РФ, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

ПОЧЕМУ ГЧП-АКТИВНОСТЬ ИЗМЕРЕНА В ИНВЕСТИЦИЯХ?

Распределение регионов по активности в ГЧП можно было бы также рассчитать, опираясь на количество заключенных соглашений дороже 1 млрд руб.

Оценка по такому принципу улучшила бы позиции некоторых субъектов, в которых запускалось много относительно небольших проектов. Например, Ханты-Мансийский автономный округ, Свердловская область и Бурятия оказались бы в более высокой категории активности по применению механизма, если оценивать частоту запуска проектов.

Однако такой расчет лишь незначительно бы изменил состав категории наименее активных по применению ГЧП-регионов, так как объем

инвестиций в них и количество проектов, как правило, одинаково малы.

На наш взгляд, проведенная нами оценка активности по общему объему инвестиций в ГЧП позволяет сопоставить последние с финансово-экономическими показателями регионов, оценить влияние и существующие ограничения.

Более капиталоемкие соглашения (либо общий объем инвестиций в них) сильнее влияют на экономику субъекта и повышают уровень развития их инфраструктуры, позволяют привлечь более крупных и опытных инвесторов, стимулировать дальнейшую активность на местном рынке ГЧП, в том числе в менее крупных ценовых сегментах.

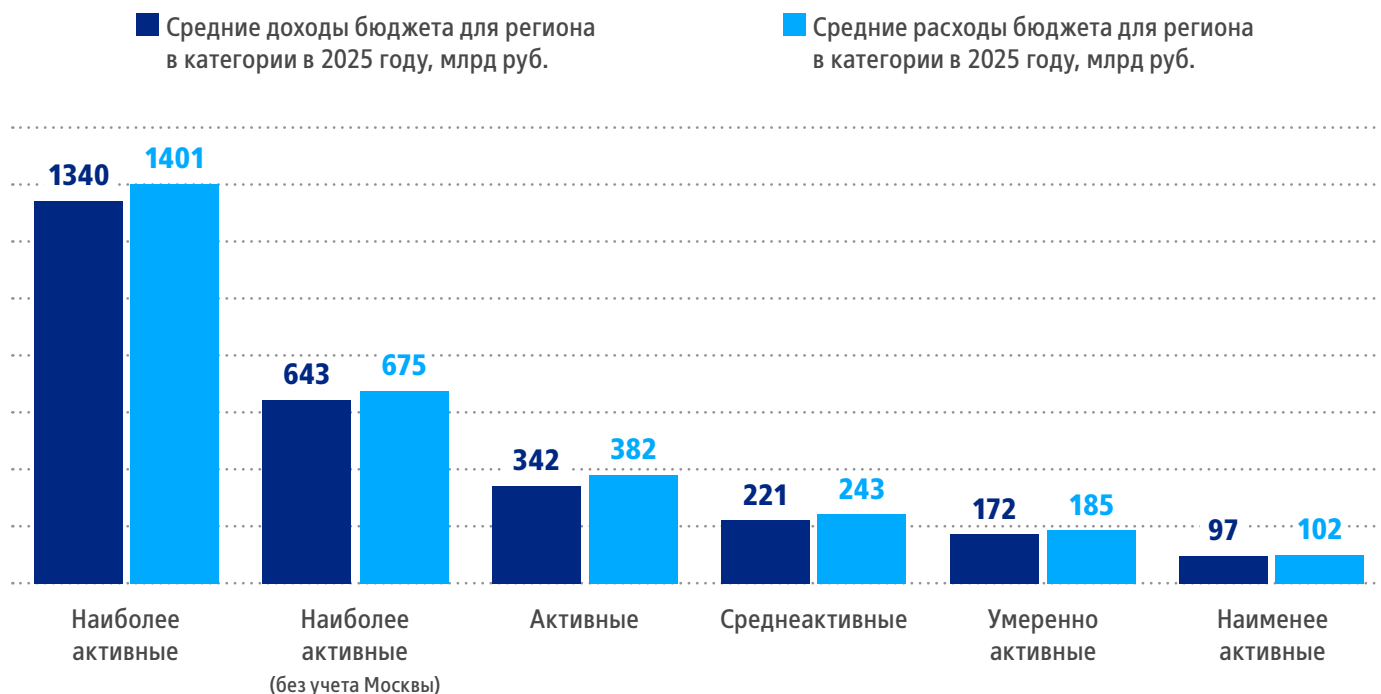
ГЧП-АКТИВНОСТЬ РЕГИОНОВ И ИХ БЮДЖЕТЫ

Регионы с более крупными доходами и расходами бюджетов, как правило, чаще используют инструменты ГЧП для запуска крупных проектов. Например, бюджетные расходы регионов, наиболее активно применяющих механизм, в 2025 году в среднем составили 1,4 трлн руб. против 102 млрд руб. у наименее активных.

В такое распределение сильный вклад вносит Москва, чьи расходы бюджета в 2025 году составили около 5,8 трлн руб. Если не учитывать столицу, различия в бюджетных расходах регионов между категориями наиболее и наименее активных сокращаются, но все равно остаются большими: в среднем 675 млрд руб. против 102 млрд руб.

По нашей оценке, регионам с годовым объемом бюджета менее 70–80 млрд руб. проблематичнее запускать крупные ГЧП-проекты, которые в перспективе могли бы улучшить ситуацию с их доходами и привести к росту ВРП. Даже разделенный на периоды строительства капитальный грант для одного проекта может быть сопоставим с их расходами на инфраструктуру в целом.

Рисунок 4. Средние доходы и расходы бюджетов регионов в 2025 году в зависимости от их активности в ГЧП



Источник: данные Минэкономразвития РФ, Росстата, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Финансированию инфраструктурных проектов в регионах с небольшим бюджетом могли бы помочь специальные подходы: больший уровень субсидирования со стороны институтов развития или федерального центра, минимальные вложения со стороны регионов на этапе строительства и более высокая плата концедента на этапе эксплуатации объекта, когда он начинает генерировать прибыль, налоги и способствует экономическому росту территории.

II. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ РАЗЛИЧИЯ РЕГИОНОВ

Как меняется отраслевая структура запускаемых ГЧП-проектов в зависимости от активности региона? Насколько велики инфраструктурные различия между субъектами федерации? Какие последствия возникают от усиления этих различий?

ОТРАСЛИ И УРОВЕНЬ АКТИВНОСТИ РЕГИОНОВ

ГЧП-активность региона заметно связана со структурой запускаемых им проектов. Так, в наиболее активных по применению инструмента субъектах федерации доля **транспортной отрасли** по объему инвестиций в среднем достигает 66 %.

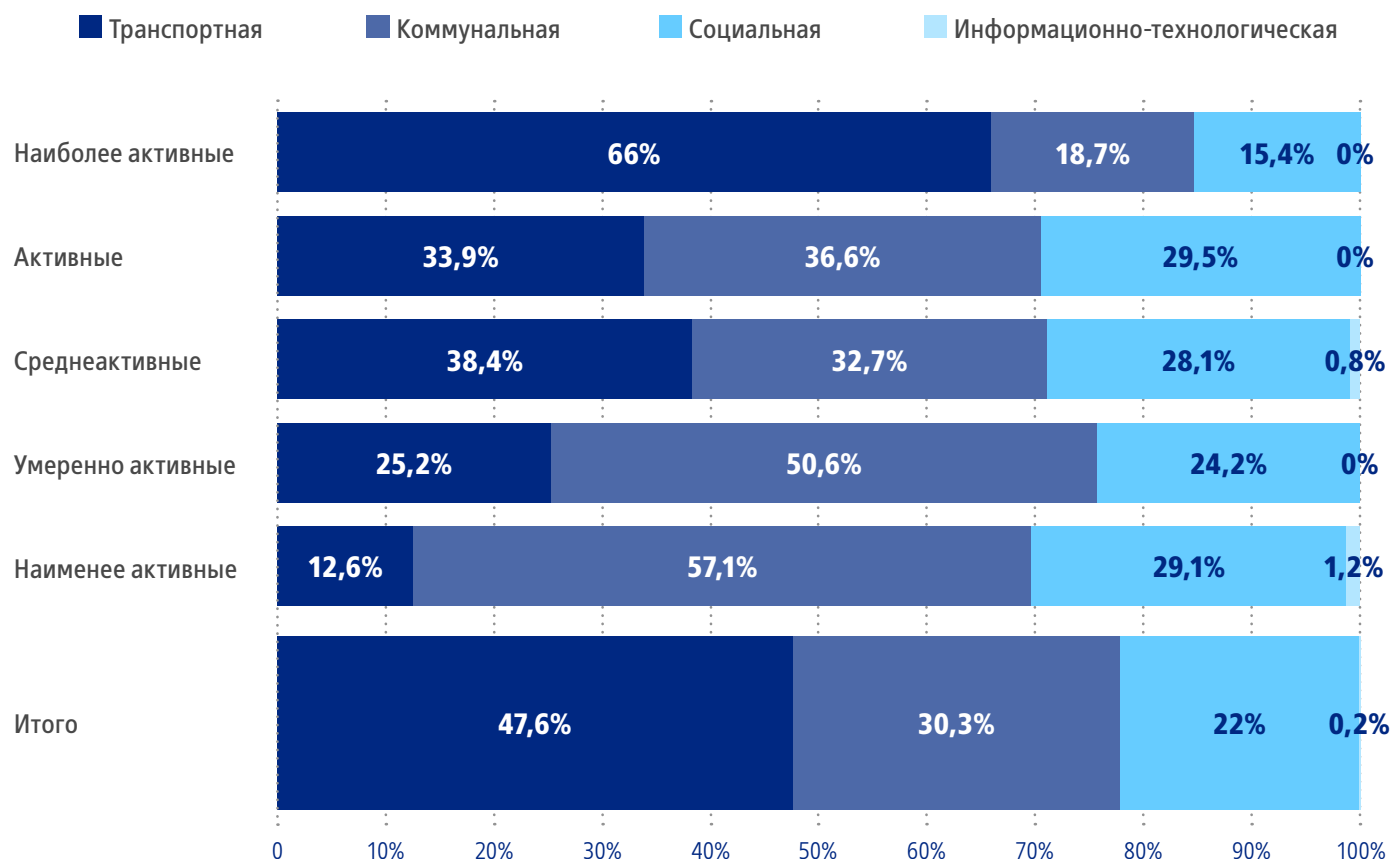
У активных и среднеактивных регионов она составляет 34–38 % и снижается до 25 % для умеренно активных. Самая низкая доля транспортной отрасли характерна для наименее активных в ГЧП регионов: около 13 %.

Такое уменьшение вызвано тем, что наиболее капиталоемкие проекты ГЧП-рынка относятся к транспортной отрасли и их, как правило, запускают активные и экономически более развитые регионы.

Например, из десяти крупнейших региональных и муниципальных концессий девять относятся к транспорту и только одна к ЖКХ — по развитию водоснабжения и водоотведения в Комсомольске-на-Амуре (Хабаровский край).

В свою очередь, доля инвестиций в **коммунальную отрасль** на фоне остальной инфраструктуры растет со снижением ГЧП-активности. Если у наиболее активных регионов она составляет около 19 %, то у наименее активных — возрастает до 57 %.

Рисунок 5. Распределение инвестиций в инфраструктурные отрасли в зависимости от ГЧП-активности региона



Источник: данные Минэкономразвития, расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

В более узких пределах меняется доля инвестиций в объекты **социальной отрасли** — она минимальна в случае наиболее активных регионов (15%), а во всех остальных категориях составляет от 24% до 30%.

Подобное распределение объяснимо: меньшие по объему вложений проекты легче запустить с минимальным участием бюджетных средств. Запуск относительно небольших проектов в социальной и коммунальной инфраструктурах, как правило, не останавливается даже во время кризисов, когда многие транспортные инициативы ставят «на паузу». Так, например, происходило во время пандемии коронавируса в 2020 году. Поэтому подобные инициативы проще реализовать даже в тех регионах, которые не обладают достаточными финансовыми возможностями.

Таблица 2. Топ-10 крупнейших по инвестициям проектов в региональных и муниципальных концессиях и ГЧП

Проект	Объем инвестиций, млрд руб.	Регион/Округ	Отрасль	Закон/уровень	Год подписания	Срок соглашения, лет
1 Создание Широкой магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге	241,3	Санкт-Петербург/СЗФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2024	49
2 Строительство платной автомобильной дороги от Ленинградского шоссе до 3-й Магистральной улицы в Москве	179	Москва/ЦФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2025	49
3 Строительство автомобильного моста через Лену в районе Якутска	174,8	Якутия/ДФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2020	28
4 Создание сети автомобильных дорог «Солнцево – Бутово – Видное – Каширское шоссе – Молоково – Лыткарино – Томилино – Красково – Железнодорожный»	156,8	Московская область/ЦФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2020	29
5 Строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу	140,4	Самарская область/ПФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2019	20
6 Создание, реконструкция и эксплуатация объектов централизованных систем водоснабжения и водоотведения Комсомольска-на-Амуре	123,7	Хабаровский край/ДФО	Коммунальная	115-ФЗ/ Муниципальный	2025	49
7 Создание автомобильной дороги «Алексеевское – Альметьевск»	100	Татарстан/ПФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2022	99
8 Строительство участков Широкой магистрали скоростного движения в Ленобласти	98,3	Ленинградская область/СЗФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2023	49
9 Строительство автодороги от Новорижского шоссе до Северного обхода Одинцова	81	Москва/ЦФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2025	49
10 Строительство автодороги «Северный дублер Кутузовского проспекта» в Москве	80,7	Москва/ЦФО	Транспорт	115-ФЗ/ Региональный	2014	40

Источник: данные Минэкономразвития, расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

РЕГИОНЫ УСИЛИВАЮТ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ РАЗЛИЧИЯ

В регионах с умеренной и наименьшей активностью в ГЧП, по нашей оценке, проживает почти половина (47 %) населения России. В то же время в активных и наиболее активных регионах — 38%.

В оснащенности инфраструктурой между противоположными по активности категориями наблюдаются сильные различия.

Так, например, в **транспортной отрасли** средняя протяженность региональных и местных автомобильных дорог в наименее активных в ГЧП регионах примерно вдвое меньше, чем в среднеактивных, активных и наиболее активных, или 12,2 тыс. км против 24–26 тыс. км.

Схожие различия наблюдаются и в средней протяженности железных дорог: в наименее активных регионах она почти в 1,7 раза меньше, чем в наиболее активных: 758 км против 1,3 тыс. км.

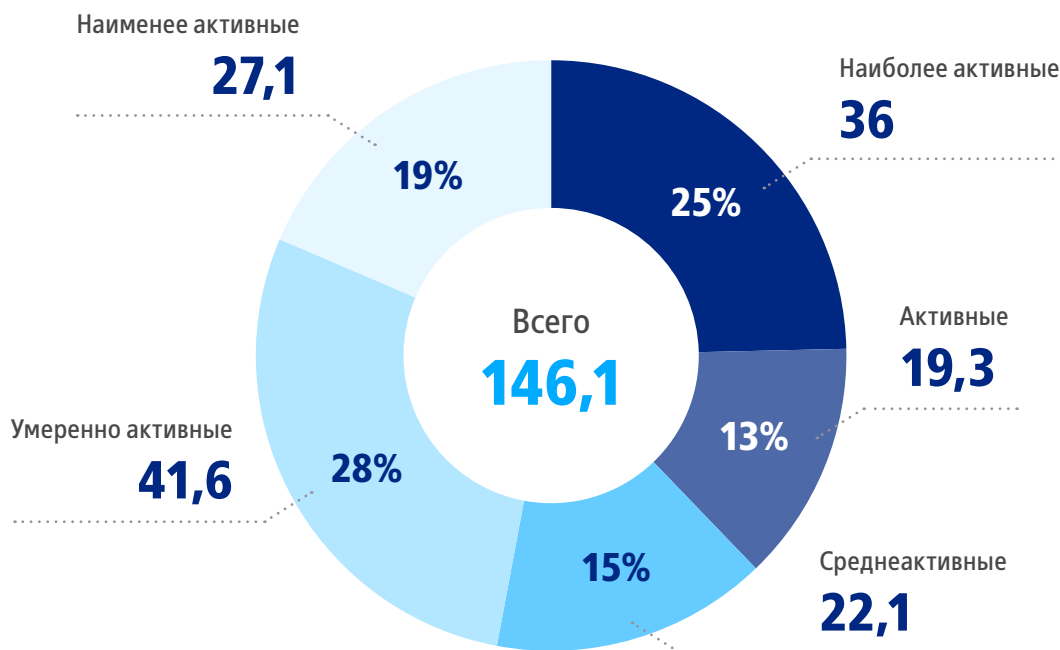
Оснащенность объектами **коммунальной отрасли** между категориями также отличается. Средняя протяженность водопроводных сетей в регионах максимальна в категории «среднеактивные» (12,2 тыс. км), это в 2,8 раза больше, чем в регионах с минимальной активностью (в среднем 4,4 тыс. км). Различия между наиболее и наименее активными субъектами федерации в протяженности канализационных и тепловых сетей еще больше: в 5,3 и 5,6 раза соответственно.

Частично различия могут объясняться разной средней численностью населения (у наиболее и наименее активных она отличается примерно в шесть раз), но зачастую в регионах с меньшим населением это компенсируется более высокой потребностью в перевозке грузов и промышленных объектов.

Дисбаланс между регионами сохраняется и за счет более активного строительства и финансирования отраслей в экономически развитых субъектах.

Рисунок 6. Количество населения в регионах с разной ГЧП-активностью

Млн человек



Источник: данные Росстата, Минэкономразвития, расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

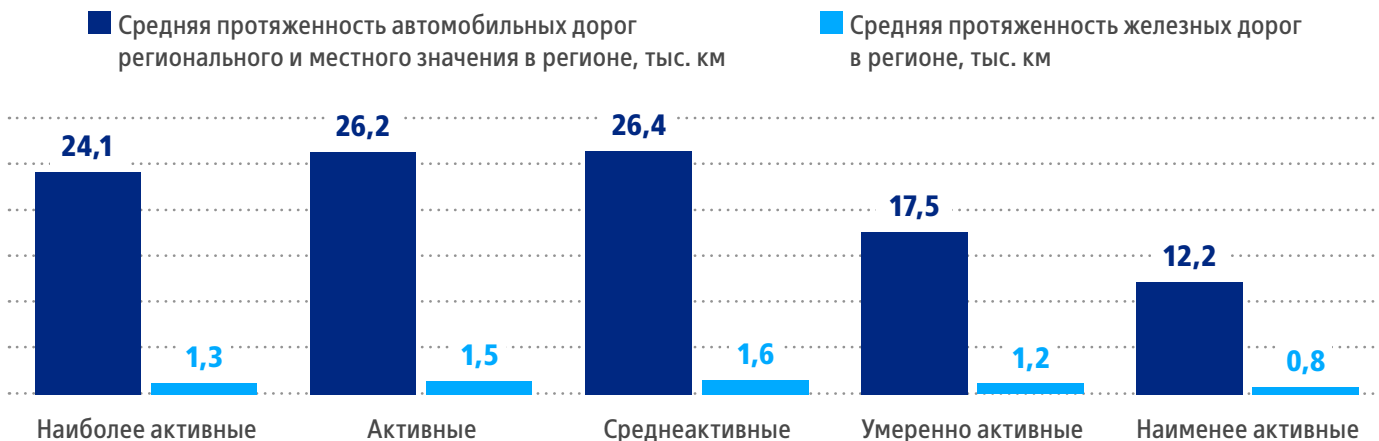
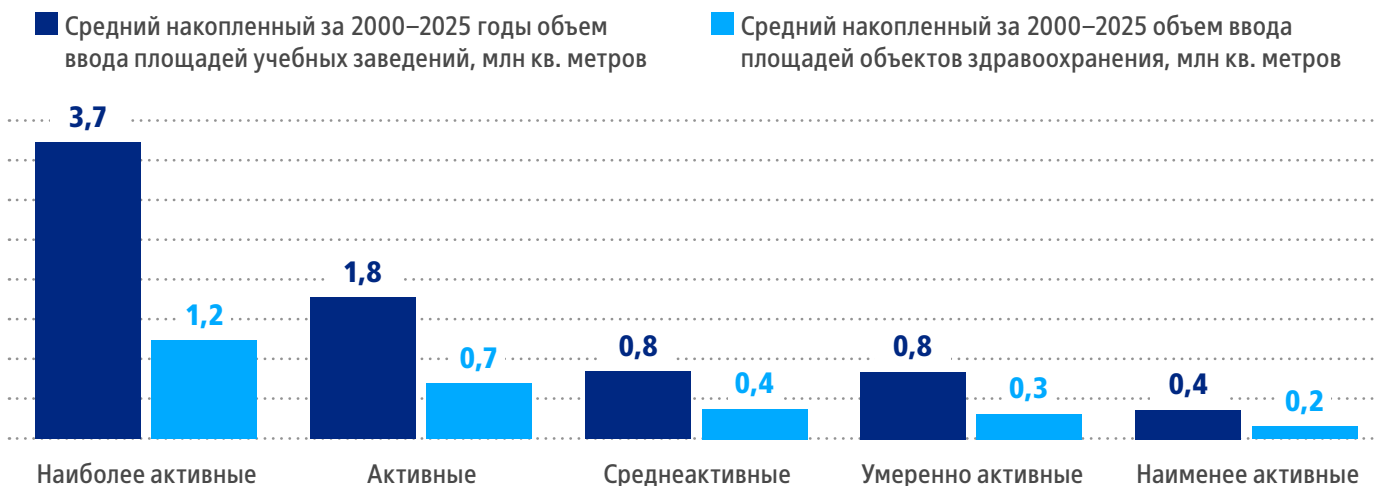
Если оценивать ввод социальной инфраструктуры в 2000–2025 годах на душу населения, то в наиболее активных по применению ГЧП регионах площадь ввода на человека для объектов здравоохранения была на 28% больше, чем в наименее активных субъектах. В случае учебных заведений такое различие достигало 68%.

Так, в 2000–2025 годах в **социальной отрасли** регионы из категории «наиболее активные» ввели в эксплуатацию в среднем 3,7 млн кв. метров учебных заведений и 1,2 млн кв. метров объектов здравоохранения. В наименее активных в ГЧП регионах ввод за тот же период в среднем составил 364 тыс. кв. метров и 159 тыс. кв. метров соответственно, или в 10 и 7,7 раз меньше.

В свою очередь, в транспортной отрасли при отличающейся примерно вдвое протяженности региональных и местных дорог средний объем финансирования дорожного хозяйства в 2025 году в наиболее активных регионах превышал в 6,9 раза показатель для наименее активных, или 88,5 млрд руб. против почти 13 млрд руб. Без учета Москвы — 63 млрд руб. против 13 млрд руб.

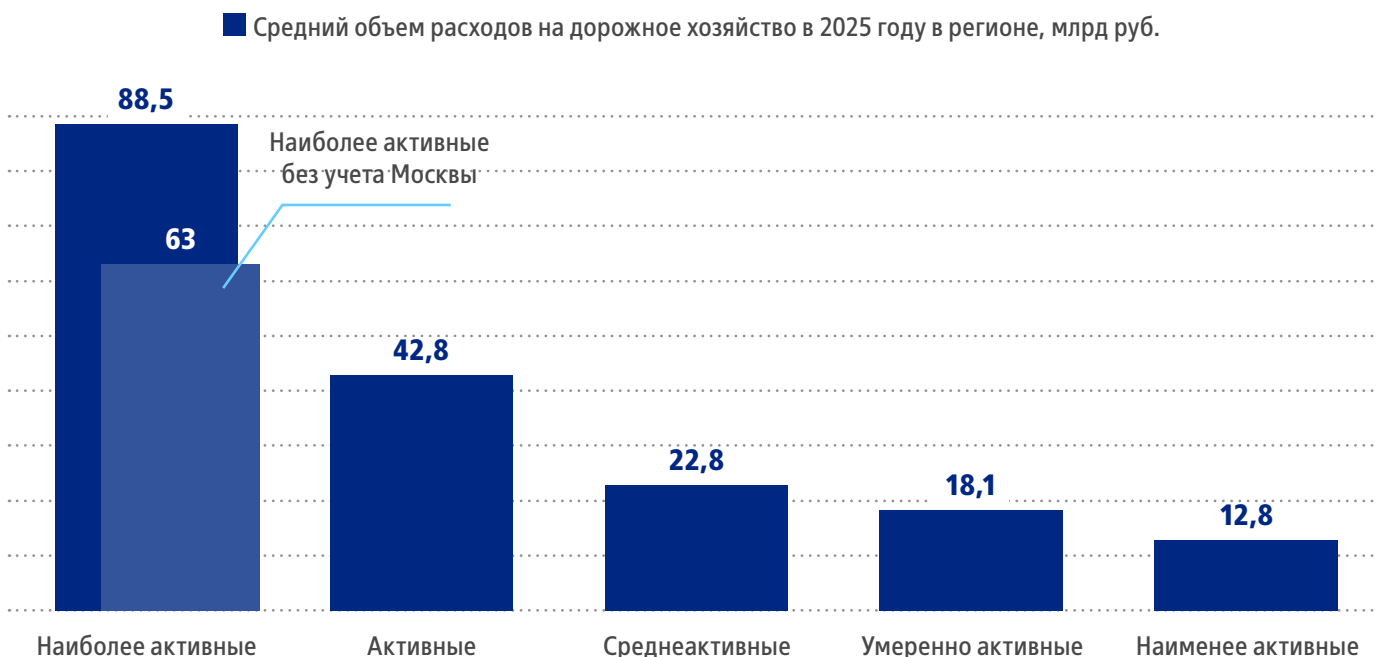
То есть инфраструктура в субъектах с повышенной активностью в применении ГЧП, как правило, более развита и лучше профинансирована, чем в регионах со сдержанной активностью. Кроме того, в отрасль поступает больше средств от концессионеров, что способствует еще более быстрому развитию.

Рисунок 7. Инфраструктурная оснащенность регионов с разной ГЧП-активностью

Транспортная отрасль**Коммунальная отрасль****Социальная отрасль**

Источник: данные Росстата, Минэкономразвития, расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Рисунок 8. Финансирование дорожного хозяйства в регионах с разным уровнем ГЧП-активности



Источник: данные Единого портала бюджетной системы России, расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Отраслевая структура заключаемых концессионных и ГЧП-соглашений ведет к тому, что различия между субъектами федерации постепенно усиливаются. Наиболее активные регионы продолжают успешно создавать и совершенствовать инфраструктуру, а менее активные тратят и вводят меньше. При этом они почти не запускают с помощью ГЧП крупные проекты, которые могли бы изменить ситуацию. Более того, с 2025 года они ограничены на уровне законодательства в возможности чаще использовать этот механизм ([подробнее см. «Что мешает регионам применять ГЧП активнее»](#)).

ПОСЛЕДСТВИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОТСТАВАНИЯ

Разница в инфраструктурном развитии регионов сказывается и на их социально-экономическом положении.

Если более инфраструктурно развитые субъекты федерации могут использовать различные инструменты для финансирования проектов и брать на себя долгосрочные обязательства, то догоняющим регионам это, как правило, сложнее, они сталкиваются с хроническим дефицитом бюджета, недостатком компетенций, а также с ограниченными возможностями привлекать частные инвестиции.

ОПЫТ ИСПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ДИСБАЛАНСА В ИНДИИ

Инфраструктурный и социально-экономический дисбаланс характерен для многих крупных стран. Например, в **Индии** в менее выгодном географическом и экономическом положении относительно остальной страны находятся восемь штатов Северо-Восточного региона. Он расположен на границе с Китаем, Мьянмой, Бангладеш, Бутаном и Непалом и соединен с остальной страной узким перешейком (коридором Силигури) шириной от 21 до 40 км.

Суммарно на эти восемь штатов в начале 2020-х годов приходилось менее 3,4% ВВП. Их население составляло около 3,8% населения всей Индии. Для сравнения, доля трех крупнейших по экономике индийских штатов (Махараштра, Тамилнад и Гуджарат) в этот же период составляла 34–36%, а население — 20%, что свидетельствует также о более высоком ВРП на душу населения по сравнению с отдаленными штатами.

Средняя протяженность автодорог в штатах Северо-Восточного региона была в 3,5 раза меньше, чем в среднем у трех крупнейших по экономике. Железнодорожное сообщение имелось лишь с частью штатов. На более слабое развитие инфраструктуры в Северо-Восточном регионе влияли не только меньшие экономические возможности и отдаленность, но также горный рельеф и повышенная сейсмичность.

Стимулом для более активного запуска проектов с 2014 года в Северо-Восточном регионе стала реализация внешнеполитической стратегии «Действуй на Востоке», нацеленной на укрепление позиций государства в Юго-Восточной Азии с точки зрения развития экономики (например, туризма), транспортной доступности соседних стран и обеспечения обороноспособности.

Инициативы были направлены на развитие автодорожной, железнодорожной, авиационной, энергетической, телекоммуникационной инфраструктуры, а также внутренних водных путей. Количество последних, в частности, в регионе увеличилось с одного до 20.

По данным министерства развития Северо-Восточного региона, с 2014 по 2025 годы удалось расширить сеть дорог национального значения с 10,9 тыс. километров до 16,2 тыс. километров. Ежегодные вложения в железные дороги за тот же период выросли с 21,2 млрд рупий (18,8 млрд руб.) до 104,4 млрд рупий (92,4 млрд руб.).

По данным на август 2026 года, в штатах Манипур, Нагаленд и Сикким продолжалось строительство линий для интеграции в единую железнодорожную сеть Индии. Полностью ввести в эксплуатацию эти линии планируют в 2027–2029 годах. Осенью 2025 года был сдан участок, соединивший с железнодорожной сетью страны штат Мизорам.

Часть инфраструктурных проектов в Северо-Восточном регионе была реализована с использованием ГЧП или смежных инструментов (например, развитие международного аэропорта Гувахати имени Локприя Гопинат Бордолой в штате Ассам, строительство приграничного шоссе в штате Аруначал-Прадеш и др.).

Общий объем расходов на социально-экономическое развитие территорий (не только на инфраструктурные проекты) составил за 2014–2025 годы более 6 трлн рупий (5,4 трлн руб.), что соответствовало доведению средств в объеме 0,2–0,4% ВВП страны ежегодно.

При этом в них растет доля объектов, нуждающихся в модернизации и реконструкции, повышаются риски аварий в коммунальных сетях и на дорогах, растут логистические издержки, что ведет к снижению качества предоставляемых услуг и, как следствие, ухудшению уровня жизни населения. Это, в свою очередь, уменьшает конкурентоспособность региона или муниципалитета и способствует оттоку жителей, которые перемещаются на более инфраструктурно развитые территории.

Увеличение населения там ведет к повышенной нагрузке на инфраструктуру, в которую развитый регион начинает вкладывать дополнительные средства, и вновь усиливает различия по сравнению с отстающими субъектами.

Такие тенденции невыгодны и регионам, и экономике страны в целом, поскольку требуют от федерального центра увеличения дотаций и межбюджетных трансфертов, которые в основном идут на поддержание инфраструктурного «статус-кво», а не на опережающее развитие отрасли, способное стимулировать экономический рост.

Поэтому постепенное сокращение инфраструктурных различий за счет улучшения ситуации в догоняющих регионах необходимо, и инструменты ГЧП могут сыграть здесь ключевую роль.

III. ОГРАНИЧЕНИЯ ДЛЯ ГЧП В РЕГИОНАХ

Что ограничивает применение инструментов ГЧП в регионах? Насколько сильно влияет госдолг и дотационность на активность в ГЧП-сфере? Какие преимущества есть у концессий и ГЧП перед другими инструментами?

ЧТО МЕШАЕТ РЕГИОНАМ ПРИМЕНЯТЬ ГЧП АКТИВНЕЕ

Более активному использованию инструментов государственно-частного партнерства в регионах с нераскрытым потенциалом препятствуют сразу несколько видов ограничений: финансово-экономические, институциональные, инвестиционно-инфраструктурные и административно-организационные.

К **финансово-экономическим** ограничениям мы относим бюджетные ограничения со стороны Минфина для регионов, получающих дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности, высокую долговую нагрузку и небольшой масштаб экономики региона. В частности, из-за последнего запуск проектов на таких территориях и формат запуска сильно зависят от активности и возможностей внешних игроков и участия федерального центра.

Институциональными ограничениями на рынке являются дефицит качественных проектов и отсутствие их перечня для реализации в долгосрочной перспективе.

К таким ограничениям также можно отнести малый опыт запуска проектов в значительной части субъектов федерации: 36 регионов из 89 запускали лишь небольшие проекты в ГЧП-формате или до сих пор не пробовали такую возможность (таких регионов, по нашей оценке, 17).

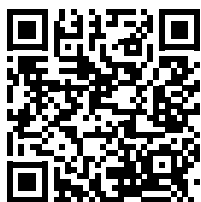
В институциональные ограничения мы включили конкуренцию с другими инструментами запуска проектов: в инфраструктуре — с госзаказом, в промышленности и смежных сферах —

с соглашениями о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), специальными инвестиционными контрактами (СПИК) и другими инструментами.

Также к институциональным препятствиям мы относим низкий уровень конкуренции за проекты дороже 1 млрд руб. на региональном и муниципальном уровнях. Из-за этого объявленный конкурс может не состояться либо повышается риск выбора концессионером (частной стороной) организации с низким уровнем надежности, не обладающей достаточными компетенциями и опытом.

Инвестиционно-инфраструктурными ограничениями для запуска ГЧП-проектов могут быть низкий спрос на создаваемый объект, связанный с экономическими и демографическими особенностями малонаселенных регионов, необходимость создавать базовую инфраструктуру для реализации нового проекта и логистические сложности при реализации проектов на отдаленных территориях.

Ограничения для запуска проектов могут быть и **административно-организационными**: например, изменение отношения к инструменту и пересмотр уже заключенных соглашений из-за смены региональных властей, медленное принятие решений по проектам, различные трактовки ГЧП- и смежного законодательства у региональных и федеральных ведомств, приводящие к судебным спорам и денежным выплатам, затягивание сроков выдачи земельных участков со стороны концедента.



Подробнее о том, какие сложности возникают при запуске ГЧП-проектов в 2026 году, смотрите в подкасте ВТБ Инфраструктурный Холдинг **«Новые фильтры для проектов ГЧП»**.

Таблица 3. Ограничения для более активного применения ГЧП в регионах

Ограничение	В чем заключается	Примеры регионов
ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ		
Лимиты бюджетных расходов на концессии и ГЧП	Дотационным регионам ограничили долю расходов по концессионным и ГЧП-обязательствам (а также лизинговым платежам) в размере 10% от собственных доходов, общий объем обязательств вместе с долгом не должен превышать объем собственных доходов	В зоне риска в 2026 году до 65 регионов, получающих дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности
Высокая долговая нагрузка	Регионы не могут принимать на себя дополнительные долгосрочные бюджетные обязательства, как из-за ограничений Минфина, так и в связи с необходимостью сохранять финансовую устойчивость на долгий срок	Архангельская область, Еврейская автономная область, Бурятия, Мордовия, Хакасия и др.
Высокая доля дотаций в целом	Ограничивает бюджетные возможности региона в заключении соглашений, может снижать интерес инвесторов к совместным проектам, за исключением проектов с явной коммерческой привлекательностью	Дагестан, Ингушетия, Чечня, Тува и др.
Небольшой масштаб экономики региона	При реализации проектов в таких регионах сильна зависимость от федеральной господдержки и участия внешних частных инвесторов. Для местных властей и инвесторов запуск крупного проекта может быть неподъемной задачей	Еврейская автономная область, Адыгея, Ингушетия, Псковская область, Тува и др.
ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ		
Отсутствие перечня качественных проектов на долгий срок	Отсутствие возможности для инвесторов формировать портфель проектов, каждый проект создается «с нуля» и мало связан с остальными, что не позволяет достичь более высокого мультипликативного эффекта	Проблема характерна для всей страны, в том числе для федерального уровня
Отсутствие релевантного опыта запуска проектов в регионе	В регионе и крупных муниципалитетах отсутствует специализированная команда ГЧП, нет интереса частных инвесторов, готовых тиражировать свой опыт, что повышает риски слабой подготовки проектов и ошибок в структурировании	Большинство наименее активных в ГЧП регионов
Конкуренция с другими инструментами реализации проектов	Выбор местных чиновников в пользу госзаказа при наличии средств в региональном бюджете, предложение регионам заключать долгосрочные инвестиционные соглашения в автодорожной сфере с ГК «Автодор» и др.	Большинство регионов
Выбор в качестве концессионера компании, не справляющейся с обязательствами	Подписание соглашений с компаниями, которые впоследствии не реализуют проект и не отвечают по обязательствам и срокам, что ведет к расторжению соглашений	С проблемой чаще сталкиваются менее опытные регионы
ИНВЕСТИЦИОННО-ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ		
Низкий спрос	Проект в небольших регионах часто не генерирует достаточный денежный поток из-за небольшого количества пользователей	Северные и малонаселенные территории

Ограничение	В чем заключается	Примеры регионов
Отдаленность регионов и логистические трудности	Стоимость строительства инфраструктурного объекта сильно зависит от региона. В более отдаленных вероятно удорожание из-за логистики и возможного дефицита базовой инфраструктуры (дорог, сетей, подстанций)	Регионы Арктики и Дальнего Востока
АДМИНИСТРАТИВНО-ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ		
Отсутствие преемственности региональных властей в части проектов ГЧП	Реализация проекта может оказаться под угрозой или сдвинуться по времени из-за прихода новых региональных властей. Срабатывание такого риска снижает активность возможных инвесторов и в других отраслях на этой территории	Отдельные регионы
Разные подходы к инструментам ГЧП у разных ведомств	Федеральные и региональные органы исполнительной власти и контролирующие ведомства (Федеральная антимонопольная служба, Счетная палата) могут по-разному трактовать законодательство о ГЧП и смежное законодательство. В случае судебных споров это негативно отражается на конкретных проектах и создает репутационные риски для инструмента в целом. Кроме того, с 2024 года растет количество оценок и экспертиз, которые должна пройти инициатива (например, в ВЭБ.РФ, ГК «Автодор», профильных министерствах и др.), что повышает риски незапуска проекта либо приводит к удорожанию и затягиванию его подготовки	Споры о необходимости уплаты НДС с капитального гранта в автодорожных концессиях
Затягивание сроков в выделении земель	Периодически характерно для концессий и ГЧП в регионах и муниципалитетах, когда строительство объекта задерживается не по вине концессионера, а местных властей из-за проблем с участками и сервитутами	Проблема характерна для всей страны, в том числе для федерального уровня

Источник: данные Минфина, компаний, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Большое количество необходимых оценок инициатив (оценка социально-экономической эффективности и сравнительного преимущества концессий), внедрение регуляторных ограничений, с одной стороны, призваны отсеять проекты, требующие большего участия бюджета, с другой, затягивают и повышают стоимость этапа подготовки для остальных.

Как правило, крупные регионы и частные инвесторы обладают достаточным опытом и финансовыми возможностями, чтобы снять или минимизировать большинство из этих ограничений.

Для регионов с небольшой экономикой и/или отдаленных от магистральной инфраструктуры эти ограничения могут быть решающими для отказа от запуска проектов в ГЧП-формате, но есть способы снизить влияние таких препятствий и для них (подробнее см. в главе «Сокращение инфраструктурных различий улучшает экономику»).

**НЕ ВСЕ ДОНОРЫ
ОДИНАКОВО АКТИВНЫ**

От бюджетных ограничений Минфина на заключение новых ГЧП-соглашений и договоров лизинга защищены регионы, не получающие дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности.

Согласно приказу министерства, в 2026 году к подобным регионам относились 24 субъекта, что было на два меньше, чем годом ранее.

То, что регион внесен в перечень регионов, не получающих дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности, не означает, что он не получает дотации и межбюджетные трансферты на другие цели. Поэтому в действительности его зависимость от поступления федеральных средств может быть выше.

Эти регионы-доноры¹ представляют собой почти 68 % экономики всех субъектов федерации, в них производится 61 % строительных работ всей страны и на них приходится 59 % инвестиций в заключенные концессионные и ГЧП-соглашения регионального и муниципального уровней.

Список регионов-доноров остается достаточно устойчивым с 2022 года. С начала 2020-х годов в нем побывало 28 регионов из 89. Наибольшее количество было в 2025 году (26 шт.), наименьшее — из-за последствий пандемии в 2021-м (13 шт.).

По сравнению с 2025-м, в 2026-м перечень покинули Кемеровская область и Республика Коми. В первом случае это было связано со спадом доходов в угольной отрасли, во втором — со значительным снижением поступлений от налога на прибыль от предприятий сырьевой промышленности.

¹ Под регионами-донорами в данном исследовании подразумеваются субъекты федерации, не получающие федеральные дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности и собирающие достаточный объем налогов для пополнения доходов бюджета.

Таблица 4. Регионы, не получавшие в 2021–2026 годах дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности

■ – регион был признан Минфином донором и не получал дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности
■ – регион получал дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности

Регион	Федеральный округ	Категория региона	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Москва	ЦФО	Наиболее активные						
Московская область	ЦФО	Наиболее активные						
Нижегородская область	ПФО	Наиболее активные						
Самарская область	ПФО	Наиболее активные						
Санкт-Петербург	СЗФО	Наиболее активные						
Ленинградская область	СЗФО	Активные						
Новосибирская область	СФО	Активные						
Пермский край	ПФО	Активные						
Сахалинская область	ДФО	Активные						
Татарстан	ПФО	Активные						
Тюменская область	УФО	Активные						
Амурская область	ДФО	Среднеактивные						
Челябинская область	УФО	Среднеактивные						
Ямало-Ненецкий автономный округ	УФО	Среднеактивные						
Белгородская область	ЦФО	Умеренно активные						
Калужская область	ЦФО	Умеренно активные						
Кемеровская область	СФО	Умеренно активные						
Красноярский край	СФО	Умеренно активные						
Липецкая область	ЦФО	Умеренно активные						
Свердловская область	УФО	Умеренно активные						
Ханты-Мансийский автономный округ	УФО	Умеренно активные						
Ярославская область	ЦФО	Умеренно активные						
Вологодская область	СЗФО	Наименее активные						
Иркутская область	СФО	Наименее активные						
Мурманская область	СЗФО	Наименее активные						
Ненецкий автономный округ	СЗФО	Наименее активные						
Тульская область	ЦФО	Наименее активные						
Республика Коми	СЗФО	Наименее активные						
Количество регионов-доноров, шт.			13	23	23	22	26	24

Источник: данные Минфина, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Регионы-доноры значительно различаются по ГЧП-активности. В частности, в 2026 году в их числе находятся пять из семи наиболее активных по применению инструмента регионов (за исключением Хабаровского края и Якутии) и пять из семи активных регионов (без Пермского и Краснодарского краев).

Кроме того, в список 2026 года вошли три из 11 регионов со средней активностью, семь из 28 умеренно активных и четыре из 36 наименее активных в ГЧП-сфере. К последним четырем относятся Вологодская, Иркутская, Мурманская и Тульская области.

Отсутствие среди доноров некоторых регионов, достаточно активных в реализации ГЧП-проектов, означает, что дотационность субъекта — не всегда препятствие для запуска инициатив, хоть с 2025 года это и осложняется бюджетными ограничениями.

Впрочем, присутствие в списке регионов-доноров субъектов с низкой ГЧП-активностью означает, что их, скорее всего, сдерживают другие ограничения.

**ВЫСОКАЯ
ДОТАЦИОННОСТЬ
СТАВИТ КРЕСТ
НА ПРОЕКТАХ?**

Минфин ежегодно публикует список регионов, в которых доля дотаций из федерального бюджета в течение двух из трех последних отчетных лет превышает 40% от объема собственных доходов их консолидированного бюджета.

Эти дотации включают в себя не только федеральные средства на выравнивание бюджетной обеспеченности, но и другие перечисления (трансферты).

В последние три года количество и состав наиболее дотационных регионов постоянны. Это восемь субъектов федерации: Дагестан, Ингушетия, Тува, Чечня, а также четыре территории, вошедшие в состав Российской Федерации

Таблица 5. Регионы с долей дотаций в объеме собственных доходов выше 40% в течение двух из трех последних финансовых лет

■ — регион не считался высокодотационным в этот период
■ — регион был признан Минфином высокодотационным

Регион	Категория в ГЧП	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Дагестан	Умеренно активные						
Камчатский край	Умеренно активные						
Чечня	Умеренно активные						
Донецкая Народная Республика	Наименее активные						
Запорожская область	Наименее активные						
Ингушетия	Наименее активные						
Луганская Народная Республика	Наименее активные						
Республика Алтай	Наименее активные						
Тува	Наименее активные						
Херсонская область	Наименее активные						
Количество регионов, шт.		6	6	5	8	8	8

Источник: данные Минфина, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

в октябре 2022 года — ЛНР, ДНР, Херсонская и Запорожская области. Ранее к высокодотационным регионам относились также Камчатский край и Республика Алтай.

Шесть из восьми регионов с максимальными дотациями в 2026 году входят в категорию «наименее активные» с точки зрения применения инструментов ГЧП. Лишь два — Дагестан и Чечня — находятся в категории «умеренно активные».

Несмотря на высокий объем федеральных поступлений, в этих субъектах федерации теоретически возможны новые ГЧП-проекты. Но их запуск в большинстве случаев будет требовать высокой доли частных средств и коммерческой привлекательности инфраструктурных объектов. Кроме того, в субъектах федерации, вошедших в состав России в 2022 году, использование долгосрочных инструментов запуска проектов будет зависеть от снятия геополитической напряженности.

ГОСДОЛГ СДЕРЖИВАЕТ АКТИВНОСТЬ?

По итогам 2025 года государственный долг регионов составил 3,5 трлн руб. Это было на 10,6% больше, чем по итогам 2024 года, следует из данных Минфина и Федерального Казначейства.

Отношение госдолга к налоговым и неналоговым доходам региональных бюджетов в 2025 году составило, по нашей оценке, 18,7% (+0,9 п. п. к уровню 2024 года). Этот показатель ежегодно снижается: в 2021 году он составлял 21%.

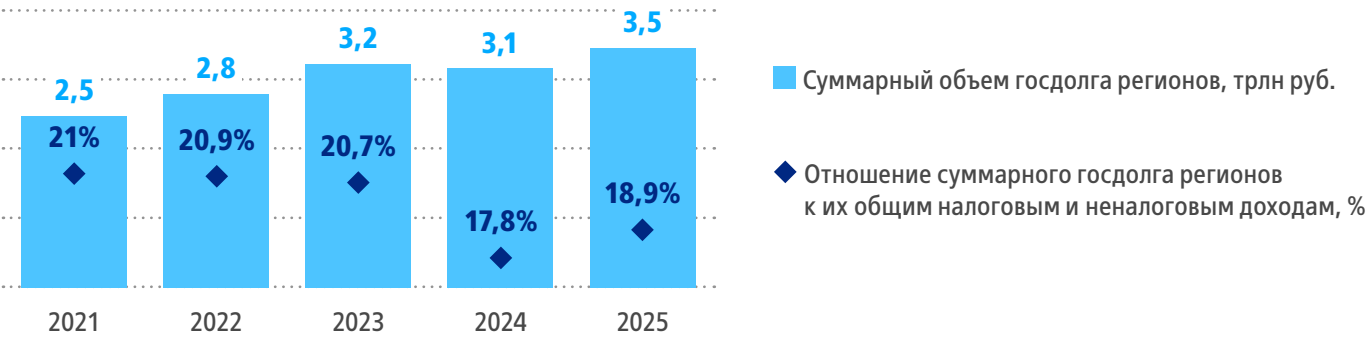
Наибольшее значение отношения госдолга к доходам бюджета зафиксировано в 2025 году у Архангельской области (122,5%), наименьшее было у Ненецкого автономного округа (1,6%). Оба региона входят в категорию наименее активных по использованию инструментов ГЧП.

Самый крупный объем госдолга в абсолютном выражении по итогам 2025 года у Нижегородской области (216,5 млрд руб.; 77,1% к налоговым и неналоговым доходам). Также в тройку субъектов с крупнейшим объемом госдолга входят Москва (208,5 млрд руб.; 3,9%) и Московская область (164,9 млрд руб.; 14,7%). Все эти регионы, наоборот, относятся к наиболее активно использующим инструменты ГЧП по сравнению с остальными. Впрочем, для Москвы и Московской области такой уровень долга в относительном выражении невысок.

Среди топ-10 регионов с наименьшим отношением госдолга к налоговым и неналоговым доходам два региона из категории наиболее активных в ГЧП (Москва и Санкт-Петербург) и сразу четыре региона из наименее активных (Севастополь, Крым, Ненецкий автономный округ, Ставропольский край).

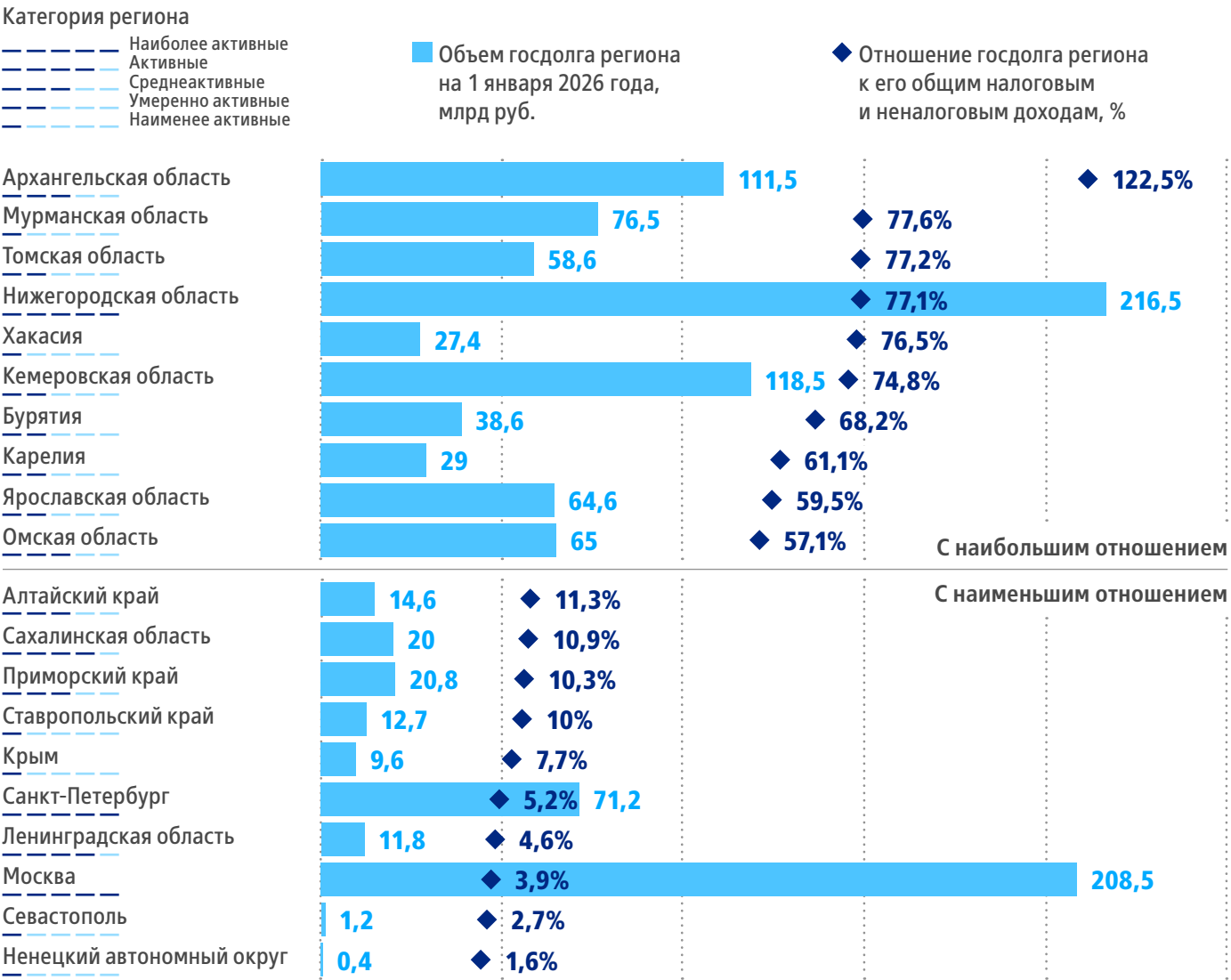
Анализ отношения госдолга к доходам в различных категориях показывает, что минимальным он оказался у регионов, входящих в категорию активных (в среднем за последние пять лет 16,5%),

Рисунок 9. Динамика объема суммарного государственного долга регионов и его отношения к налоговым и неналоговым доходам в 2021–2025 годах



Источник: данные Минфина, Федерального Казначейства, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Рисунок 10. Регионы с наибольшим и наименьшим отношением государственного долга к налоговым и неналоговым доходам бюджета в 2025 году



Источник: данные Минфина, Федерального Казначейства, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

а наибольшим — у регионов с умеренной активностью и наименее активных в использовании ГЧП-инструментов (38,6% и 38,9% соответственно). Для наиболее активных и среднеактивных регионов это отношение оказалось 28,5% и 33,5% соответственно.

То есть регионы, более активно реализующие ГЧП-проекты, обладают более низкой долговой нагрузкой, чем их менее активные конкуренты, но не всегда эта зависимость прямая.

Частично долговая нагрузка в регионе может снижаться за счет роста налоговых и неналоговых доходов, который обычно происходит после выхода на стадию эксплуатации инфраструктурных и смежных с ними инвестиционных проектов.

МАСШТАБ ЭКОНОМИКИ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Регионы с бóльшим масштабом экономики чаще и быстрее способны запускать проекты с использованием инструментов ГЧП, поскольку, как правило, у них есть необходимые финансовые возможности, налажены взаимоотношения с частными инвесторами, есть крупные подрядчики, а также необходимый уровень компетенций публичной и частной сторон.

В топ-10 регионов с наибольшими объемами ВРП четыре региона (Москва, Санкт-Петербург, Московская и Самарская области) относятся к категории наиболее активных и два (Татарстан и Краснодарский край) — активных.

Остальные четыре субъекта федерации в топ-10 (Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа, Свердловская область и Красноярский край) — пока средне- и умеренно активные в использовании инструментов ГЧП. Их потенциал, по нашему мнению, в этой сфере пока полностью не раскрыт, хотя относительно небольшие проекты в них запускаются и даже достаточно активно.

Таблица 6. Регионы с наибольшими и наименьшими объемами валового регионального продукта

Данные за 2024 год

Регион	Категория	ВРП, трлн руб.	
Москва	Наиболее активные	41,0	
Санкт-Петербург	Наиболее активные	12,9	
Московская область	Наиболее активные	10,9	
Ханты-Мансийский автономный округ	Умеренно активные	9,9	
Ямало-Ненецкий автономный округ	Среднеактивные	6,3	
Татарстан	Активные	5,5	
Краснодарский край	Активные	5,4	
Свердловская область	Умеренно активные	4,7	
Красноярский край	Умеренно активные	4,3	
Самарская область	Наиболее активные	3,3	
Северная Осетия	Наименее активные	0,3	
Адыгея	Наименее активные	0,3	
Севастополь	Наименее активные	0,3	
Чукотский автономный округ	Наименее активные	0,2	
Калмыкия	Наименее активные	0,2	
Карачаево-Черкесия	Умеренно активные	0,2	
Тува	Наименее активные	0,2	
Республика Алтай	Наименее активные	0,1	
Еврейская автономная область	Наименее активные	0,1	
Ингушетия	Наименее активные	0,1	

Источник: данные Росстата, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

В топ-10 регионов с наименьшими объемами ВРП преобладают девять регионов с минимальной активностью в ГЧП. Лишь один — Карачаево-Черкесия — относится к умеренно активным.

Помимо, как правило, менее развитого рынка финансовых инструментов, меньшего количества частных инвесторов и подрядчиков, на пониженную активность в этом случае влияет также и спрос: потребность в реализации проектов в сегменте дороже 1 млрд руб. здесь кратно меньше, чем в густонаселенных субъектах федерации.

Запуск крупных инфраструктурных проектов в субъектах с небольшой экономикой заметно сильнее, чем в случае других регионов, зависит от поддержки федерального центра либо участия внешних частных инвесторов с необходимым уровнем опыта.

НЕБОЛЬШОЙ БЮДЖЕТ — НЕ ПОМЕХА ПРОЕКТАМ

Один из зарубежных примеров реализации крупного ГЧП-проекта территорий с относительно небольшими экономикой и объемом госбюджета — строительство и эксплуатация нового терминала для **международного аэропорта Маврикия**.

Это государство-остров в Индийском океане, с 1968 года формально независимое от Великобритании. Население Маврикия составляет около 1,3 млн человек. Ежегодно страна принимает примерно столько же зарубежных туристов, а доля туризма в экономике превышает 20%.

В 2008 году власти страны подписали ГЧП-соглашение по развитию международного аэропорта имени сэра Сивусагура Рамгулама сроком на 20 лет с компанией Airport Terminal Operations Ltd (ATOL), банковское кредитование проекту обеспечил China Exim Bank.

Новый терминал открыли осенью 2013 года, его площадь составила 57 тыс. кв. метров, пропускная

способность — 4 млн человек (у старого она была 2,7 млн). В создание объекта было вложено \$ 306 млн долларов. Объект строили с учетом экологических тенденций: возобновляемых источников энергии (солнечные батареи), сбором и повторным использованием дождевой воды, интеграцией природной среды в элементы здания.

На год старта реализации проекта расходы государственного бюджета страны составляли всего около \$ 2 млрд. У государства также был и остается достаточно высокий дефицит бюджета (до 3% ВВП). Но это не стало помехой для реализации коммерчески интересного проекта с участием внешних инвесторов и кредиторов.

Новый терминал изначально строили как объект, который будет стимулировать развитие экономики на острове. На 2025 год по отношению к 2012 году, когда новый терминал еще не ввели, ВВП Маврикия вырос на 36%, с \$ 11,9 млрд до \$ 16,2 млрд.

Так, например, в Карачаево-Черкесии строительством аэропорта Архыз в рамках концессионного соглашения занимается специальная проектная компания, входящая в холдинг «Аэропорты Регионов». Для реализации проекта предусмотрено федеральное финансирование в объеме 12 млрд руб. Инвестиции в весь проект составят около 36 млрд руб., что для реализации проекта силами региона вне рамок ГЧП стало бы достаточно сложной задачей.

Несмотря на то, что запустить такие проекты в небольших регионах сложнее, влияние их реализации на экономику, в том числе на повышение доходов бюджета, выше, чем в случае более крупных субъектов федерации.

КОНКУРИРУЮЩИЕ ИНСТРУМЕНТЫ ЗАПУСКА ПРОЕКТОВ

На региональном и муниципальном уровнях в части создания инфраструктуры с инструментами ГЧП традиционно конкурирует **госзаказ**. Реализация крупных проектов с помощью него требует достаточного объема бюджетных средств или времени, чтобы их накопить, за которое стоимость объекта из-за инфляции значительно вырастает.

В отличие от госзаказа, концессионные и ГЧП-соглашения позволяют финансировать создание проекта частично или полностью на частные средства, использовать отраслевые меры господдержки, сбалансировать риски и совместить несколько стадий реализации, минимизируя потери времени и данных.

Несмотря на более длительное согласование условий соглашения, скорость создания объектов в ГЧП-проектах выше, чем в случае госзаказа, а инвестор замотивирован создать качественный объект с максимальной эффективностью, так как он же будет отвечать за его эксплуатацию.

Конкуренция между этими инструментами сохранится в ближайшие годы, однако залог более успешного и ускоренного развития инфраструктуры лежит в распределении проектов между ними.

Наилучший результат для экономики достигается, когда с помощью ГЧП реализуются коммерчески привлекательные проекты с высокими мультипликативными эффектами, стимулирующие создание других видов инфраструктуры, коммерческой и жилой недвижимости, а по госзаказу — социально значимые инфраструктурные инициативы.



Подробнее о преимуществах и особенностях инструментов ГЧП читайте в аналитическом обзоре ВТБ Инфраструктурный Холдинг **«Концессии и госзаказ: стимулы, возможности и сценарии инфраструктурного развития»**.

IV. СТИМУЛЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РОСТА АКТИВНОСТИ В ГЧП

Есть ли способы минимизировать ограничения, мешающие регионам активнее запускать проекты с использованием инструментов ГЧП? Что может помочь сокращению инфраструктурных различий между субъектами? Какие регионы с умеренной и низкой активностью в ГЧП могут повысить ее в ближайшие годы?

ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГЧП В РЕГИОНАХ ПРЕОДОЛИМЫ

Многие из препятствий, мешающие активнее использовать инструменты ГЧП в инфраструктурных проектах, можно преодолеть, но это требует серьезной проактивной работы от публичной и частной сторон в регионе или муниципалитете.

Например, запуск крупных транспортных проектов в регионе с небольшим объемом ВРП возможен. Для этого региону необходимо составить перечень действительно важных инициатив, чтобы потенциальный инвестор вкладывал средства в подготовку проектов, способных пройти через необходимые оценки и фильтры министерств и институтов развития.

То есть публичная сторона должна способствовать тому, чтобы усилия частной стороны направлялись не на доказывание нужности проекта профильным ведомствам и структурам, а на подготовку предложения с лучшими условиями для его реализации. Это позволит минимизировать потери при подготовке проектов, которые затем откладываются из-за неактуальности. Такой путь предполагает более высокий уровень ответственности региональных и местных властей и достаточный уровень развития территориального планирования.

Уровень подготовки проекта, компании-инвестора, команды со стороны концедента и его общественной поддержки должен быть таким, чтобы при смене руководства региона

Таблица 7. Способы минимизации ограничений для использования регионами инструментов ГЧП

Ограничения	Способы решения
Лимиты бюджетных расходов на концессии и ГЧП, высокие долговая нагрузка и дотационность	- Запуск наиболее коммерчески привлекательных проектов в регионе с минимальным бюджетным участием - Перенаправление средств от погашения бюджетных кредитов регионов на новые ГЧП-проекты в них же - Снятие законодательных ограничений либо их пересмотр со временем
Небольшой масштаб экономики региона	- Запуск относительно небольших проектов в социальной или коммунальной инфраструктуре - В транспортной отрасли региона – выделение приоритетных проектов с наибольшим мультипликативным эффектом, которые можно реализовать в ГЧП-формате, приглашение компаний с большим отраслевым опытом, участие в отборах по привлечению федерального финансирования - Объединение небольших отраслевых проектов региона в единый лот для достижения банкуемого объема сделки либо запуск ГЧП-соглашений совместно с другими субъектами федерации с той же целью
Отсутствие перечня качественных проектов на долгий срок	- Синхронизация планов регионов по созданию инфраструктуры с федеральными планами (включая использование мастер-планов городов) - Более активное стимулирование стадии подготовки проектов со стороны крупных участников рынка и институтов развития - Создание открытого для потенциальных инвесторов сводного реестра проектов, планируемых к реализации в инфраструктуре в российских регионах и на федеральном уровне
Отсутствие релевантного опыта запуска проектов в регионе	- Приглашение для реализации проектов команд с успешным опытом, наработанными компетенциями и вышедшими на стадию эксплуатации проектами в портфеле, активное взаимодействие с ВЭБ.РФ и другими институтами развития - Участие лиц, принимающих решения, и команды, отвечающей за ГЧП, в семинарах и конференциях для обучения и обмена опытом. Например, с 2022 года существует образовательная программа «Крупные инфраструктурные проекты в регионах РФ: от идеи до реализации»
Конкуренция с другими инструментами реализации проектов	- Выбор подходящего инструмента на основе оценки преимуществ различных способов реализации проектов - Реализация репутационной стратегии по развитию и использованию инструментов ГЧП на соответствующей территории
Низкий уровень конкуренции, выбор в качестве концессионера компании, не справляющейся с обязательствами	- Подготовка и реализация отраслевых проектов с уже имеющимся инвестором и их запуск с помощью частной инициативы - Привлечение внешних консультантов, способных оценить потенциал будущего концессионера - Привлечение на более ранних этапах подготовки специалистов из организаций, ответственных за экспертизу проектов (ВЭБ.РФ, ГК «Автодор» и др.)
Отдаленность регионов и логистические трудности	Приоритетный доступ наиболее качественных и коммерчески привлекательных проектов в отдаленных регионах к инфраструктурным бюджетным кредитам с повышенными лимитами, льготному финансированию и мерам господдержки
Отсутствие преемственности региональных властей в отношении к инструменту ГЧП	- Грамотное публичное позиционирование проекта, начиная с этапа подготовки, для сокращения репутационных и общественных рисков - Создание реестра приоритетных инфраструктурных проектов на уровне федерации под кураторством профильного министерства или института развития
Разные подходы к инструменту ГЧП у разных ведомств	Создание рабочих групп или межведомственных комитетов с участием представителей из различных федеральных и региональных отраслевых министерств, Минфина, ФАС и др. структур для выработки единой позиции по ключевым вопросам развития рынка

Источник: анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

не пересматривалось отношение к проекту. Это решает проблему преемственности на уровне регионов в отношении к инструментам ГЧП.

Более надежными для сотрудничества могут быть участники рынка, которые имеют успешный опыт подготовки и запуска проектов в других регионах и в тех же отраслях.

Проблемой рынка являются также отличающиеся трактовки профильного и смежного с ГЧП законодательства различными ведомствами, отражающиеся на финансовой модели конкретных проектов и работе в отрасли в целом. Для ее решения необходима комплексная и регулярная работа по сокращению возможных пробелов и противоречий в законодательстве.

Мы полагаем, что решение даже части проблем улучшит работу в отрасли и повысит конкурентоспособность ГЧП как эффективного способа реализовывать инфраструктурные проекты.

**СОКРАЩЕНИЕ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
РАЗЛИЧИЙ УЛУЧШАЕТ
ЭКОНОМИКУ**

Сокращать инфраструктурные различия между регионами можно несколькими способами: от расшивки узких мест в транспортной отрасли, строительства транспортных коридоров, реализации трансграничных проектов, разработки и использования мастер-планов городов до запуска масштабных отраслевых программ, в том числе по модернизации имеющихся объектов, и созданию узкоспециализированных отраслевых компаний (наподобие ППК РЭО).

Большинство этих способов уже успешно использовалось в России. Но часто это происходило при развитии отдельных отраслей и направлений, а не комплексно для всей инфраструктуры.

Таблица 8. Способы сокращения инфраструктурных различий между регионами

Способ	Примеры
Расшивка узких мест, создание дополнительных транспортных артерий	Строительство обходов городов, региональные концессионные проекты, мосты, путепроводы и транспортные развязки
Создание инфраструктурного фонда для финансирования проектов в отдаленных регионах	До 2023 года существовал Фонд развития моногородов, затем его функции перешли в ВЭБ.РФ, у которого очень широкий спектр задач и отраслевых мандатов. Для фокусировки на проектах в отдаленных и дотационных регионах, вероятно, необходима отдельная структура
Реализация трансграничных проектов	Построенные автомобильный мост «Благовещенск – Хэйхэ» и железнодорожный мост «Тунцзян – Нижнеленинское», проект по созданию трансграничной системы «Канатный экспресс» между селом Полтавка в Приморском крае и китайским городом Дуннин
Строительство транспортных коридоров, которые усиливают эффект от взаимодействия друг с другом	Продолжение строительства автомобильной магистрали М-12 «Восток», создание ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом и затем в других регионах страны, проекты по строительству трассы «Джубга – Сочи» и Юго-Западной хорды
Разработка мастер-планов регионов и реализация проектов комплексного развития территории	Разработка мастер-планов для 25 городов Дальнего Востока и населенных пунктов в других регионах, расширение этого круга городов; в свою очередь, по данным правительства России на июнь 2026 года, в 81 регионе страны реализуется около 1,5 тыс. проектов КРТ
Более активная реализация программ по модернизации имеющейся инфраструктуры	Подобные программы часто реализуются в составе нацпроектов. Например, в «Инфраструктуре для жизни» есть федеральный проект «Модернизация коммунальной отрасли», в который планируют направить 4,5 трлн руб. за счет бюджетных и внебюджетных вложений
Запуск отраслевых программ, в рамках которых схожая инфраструктура строится сразу в нескольких регионах	Среди отечественных примеров – реализация планов по строительству 25 кампусов мирового уровня в российских регионах до 2030 года и 40 подобных объектов до 2036 года (часть из них реализуют в рамках ГЧП). За рубежом – в Китае – в достаточно сжатые временные сроки с 2008 года была построена сеть ВСМ
Создание профильных компаний для развития отдельных отраслей	В России с 2019 года работает ППК «Российский экологический оператор» для запуска проектов в сфере обращения с твердыми коммунальными отходами. Инфраструктурными проектами, связанными с жилищным строительством, занимается ДОМ.РФ, а инфраструктурными и промышленными проектами в целом – ВЭБ.РФ. За рубежом существует узкоспециализированные структуры, стимулирующие развитие отрасли в регионе или стране в целом (например, госкорпорация по обеспечению чистой воды и организации водоотведения Филиппин)
Использование более сложных финансовых инструментов с фокусом на локальные рынки	Выпуски «народных бумаг», эмиссии бондов под проекты в регионе (от имени региона или консорциума), поддержка строительного блока через инвестирование в облигации или цифровые активы компаний, использование инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ
Более активное использование ГЧП в проектах в сочетании с различными мерами господдержки	Из крупнейших осуществленных проектов – модернизация аэропорта Пулково за счет средств частного инвестора, создание Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, реализация части проекта ЕЗК (обход Тольятти с мостом через Волгу); из крупнейших реализуемых – Широтная магистраль скоростного движения, мост через Лену в Якутии, строительство ВСМ «Москва – Санкт-Петербург»

Источник: анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг



Подробнее о том, как в России строят инфраструктуру для высших учебных заведений, читайте в аналитическом обзоре ВТБ Инфраструктурный Холдинг [«Кампусы-2030: региональные проекты и глобальные возможности»](#).

ОПЫТ ЯПОНИИ В ПРОДВИЖЕНИИ ГЧП НА УРОВНЕ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ

Продолжение на стр. 50

В Японии существует и регулярно обновляется **план действий по продвижению инструментов государственно-частного партнерства**. Объем планируемых инвестиций в проекты плана, утвержденного на 2022–2031 годы, составлял 30 трлн иен (15,5 трлн руб. по курсу на 1 июля 2026 года). В 2026 году он был пересмотрен до 40 трлн (19,3 трлн руб.).

В формате концессии за десять лет Япония собирается реализовать инициативы с общим объемом вложений 7 трлн иен (более 3,6 трлн руб.). Остальные инвестиции намерены

привлечь в рамках других разновидностей ГЧП, используемых в стране (системы назначенных управляющих, комплексных договоров на управление, PFI-контрактов и др.).

Цель плана — закрытие потребностей в инвестициях на обновление инфраструктуры Японии, которые оцениваются на ближайшие 40 лет в 190 трлн иен (98,5 трлн руб.).

Важным для инфраструктуры компонентом плана является **процедура приоритетного рассмотрения**. Она предполагает, что, если

Таблица 9. Ключевые меры плана действий по продвижению ГЧП в Японии, обновленные в 2026 году

Меры	Содержание
Повышение вклада в создание сильной экономики	Пересмотр планируемого целевого объема инвестиций в ГЧП с 30 трлн иен до 40 трлн иен
Расширение базы ГЧП для решения социальных проблем	Добавление к приоритетным отраслям реализации проектов направлений, где инфраструктура устаревает (в 2026 году — крематории, предприятия по переработке бытовых отходов и государственные больницы)
Поддержка разработки проектов в каждом регионе	- Продвижение небольших концессий - Развитие системы предоставления информации малому и среднему частному бизнесу о проектах - Поддержка со стороны Организации по развитию ГЧП в стране
Укрепление сотрудничества между профильными министерствами, ведомствами и органами местного самоуправления	- Создание рабочей группы, объединяющей министерства и ведомства, для выявления идей от частного бизнеса и связи с ним - Развитие региональных платформ для упрощения реализации межотраслевых и широкомасштабных проектов ГЧП
Реагирование на рост цен	- Улучшение методов сбора данных в местных органах власти - Более четкое и грамотное распределение рисков - Создание и использование «единого окна» в Кабинете министров для решения вопросов
Иные меры	- Включение в план действий новых отраслей, где еще не было ГЧП-проектов - Проведение оценки проектов ГЧП после их завершения для повышения качества - Стратегическая поддержка развития со стороны Организации по содействию государственно-частному партнерству

Источник: данные Национального плана действий по продвижению инструментов государственно-частного партнерства

ОПЫТ ЯПОНИИ В ПРОДВИЖЕНИИ ГЧП НА УРОВНЕ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ

Начало на стр. 49

стоимость будущего объекта выходит за установленный порог, то местные власти сначала должны оценить возможности применения инструментов ГЧП, и лишь затем принимать решение об обычном государственном финансировании.

Ранее такая процедура касалась муниципалитетов с населением от 200 тыс. человек, но сейчас ее вводят для территорий с населением от 20 тыс. жителей. Пороговая стоимость планируемых к строительству объектов составляет от 1 млрд иен (более 480 млн руб.), планируемых к передаче в эксплуатацию — от 100 млн иен (более 48 млн руб.).

В Японии также существует управление по развитию ГЧП при Кабинете министров страны, которое координирует и продвигает действия по развитию инструмента. При этом

хорошо развита сеть локальных профильных структур. Но если на территории не хватает опыта или средств для запуска инфраструктурного проекта в ГЧП-формате, то муниципалитет могут поддержать кадрами (командируют специалистов) и необходимыми субсидиями.

Первая рекомендация для муниципалитетов, желающих воспользоваться инструментами ГЧП, в Японии — составление перечня инфраструктурных объектов, находящихся в зоне ответственности местных властей, в котором зафиксированы основные проблемы, касающиеся объекта, ожидаемые сроки обновления, предполагаемый объем инвестиций. При этом даже в небольших муниципалитетах могут найтись проекты, которые можно реализовать с помощью ГЧП, — от восстановления заброшенных школ до развития общественных пространств.

Во многих из этих способов активно применялись инструменты ГЧП. Например, при создании обходов городов, реализации трансграничных проектов (мост «Благовещенск — Хэйхэ»), строительстве транспортных коридоров и кампусов мирового уровня.

Одним из позитивных результатов сокращения инфраструктурных различий между регионами является улучшение экономической ситуации в субъектах, которые раньше отставали. Это происходит за счет роста налоговых и неналоговых доходов, строительства новой коммерческой недвижимости и промышленных объектов, уменьшения уровня безработицы, повышения качества жизни жителей и снижения их оттока в другие регионы.

ГЧП-инструменты позволяют запускать несколько проектов сразу, а также способны ускорять создание объекта, который регион планировал несколько десятилетий. Мы ожидаем, что в ближайшие годы потенциал этого инструмента может быть раскрыт еще в ряде регионов, пока отстающих по активности.

КАКИЕ РЕГИОНЫ МОГУТ РАСКРЫТЬ СВОЙ ПОТЕНЦИАЛ

Мы также рассчитали, какие регионы с **умеренной и минимальной активностью** в сфере применения инструментов ГЧП в ближайшие пять лет могли бы усилить свои позиции. Для этого мы сделали **оценку финансово-экономического потенциала** региона для роста его активности в ГЧП в сегменте проектов дорожке 1 млрд руб.

В категорию умеренно активных и наименее активных регионов входят 64 субъекта. Мы проанализировали, у каких из них финансово-экономическое положение будет наиболее подходящим для увеличения инвестиций в ГЧП-проекты. Для этого мы учитывали дотационность региона, отношение госдолга к налоговым и неналоговым доходам и объем валового регионального продукта.

Наиболее высокие шансы для более активного запуска ГЧП-проектов, по нашей оценке, у регионов с масштабом экономики выше среднего, минимальным уровнем государственного долга и отсутствием дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности. По каждому из этих параметров регион мог получить максимальную оценку **10 баллов**.

Самые низкие шансы переместиться в более высокую категорию ГЧП-активности у регионов с минимальным ВРП, максимальным уровнем долга и дотационности. В таком случае по каждому из параметров региону присваивалась минимальная оценка в **0 баллов**.

Наибольшие оценки финансово-экономического потенциала оказались у Иркутской области (**8,8 балла**), Красноярского края (**8,7 балла**) и Ханты-Мансийского автономного округа (**8,5 балла**).

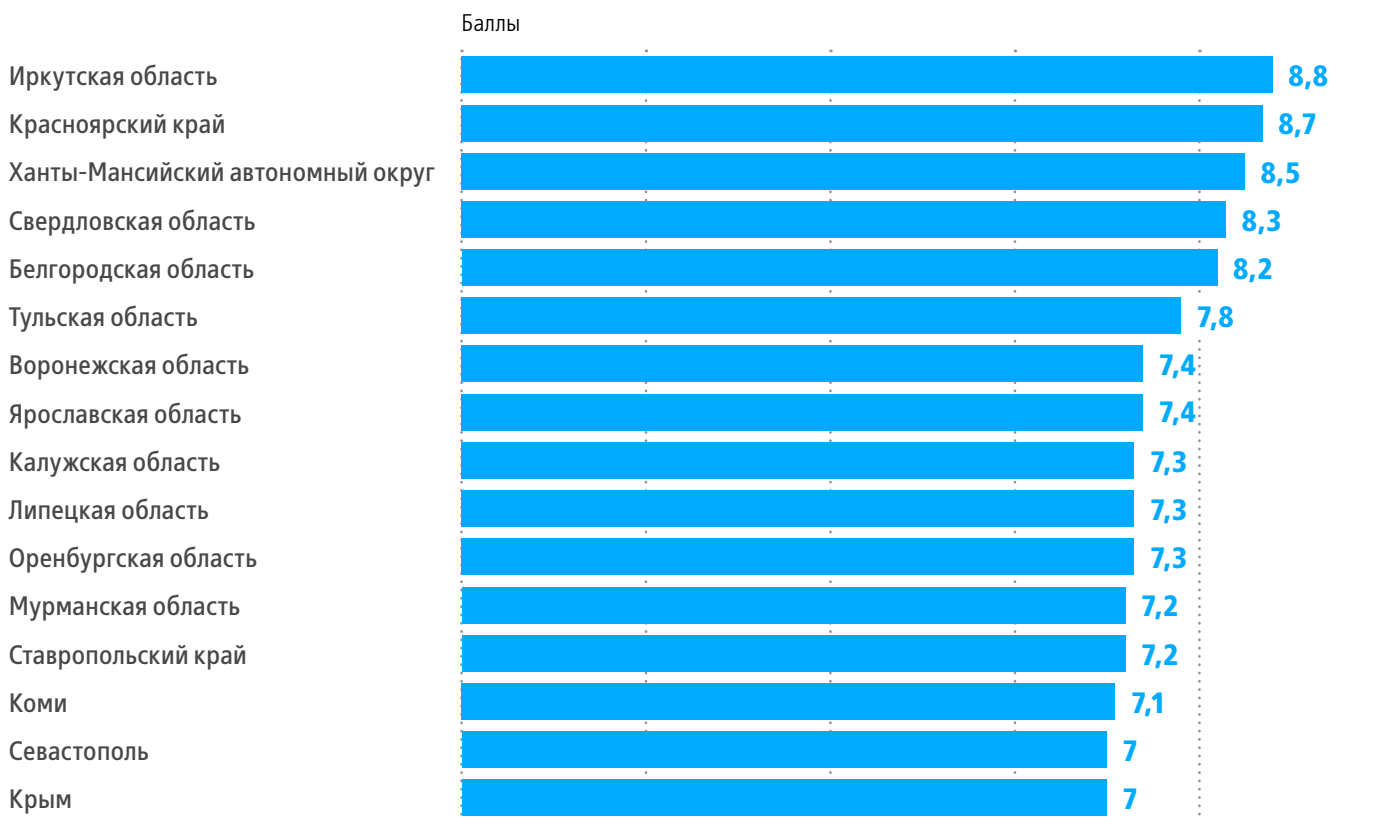
Средняя оценка по всем анализируемым 64 регионам составила **5,3 балла**.

Самые высокие шансы на повышение активности в применении инструмента ГЧП, по нашей оценке, у регионов, набравших

Сводная оценка действительна на 1 июля 2026 года, относится к активности региона в сфере реализации проектов дорожке 1 млрд руб. и может меняться из-за изменения экономической ситуации в этих регионах и в России в целом. Она не учитывала отношение властей региона к инструменту и портфель возможных проектов на стадии разработки.

Рисунок 11. Регионы с наибольшей оценкой финансово-экономического потенциала для роста активности в ГЧП

Анализировались 64 региона из двух категорий: «умеренно активные» и «наименее активные» в применении ГЧП (то есть с инвестициями в ГЧП менее 50 млрд руб. в каждом субъекте).



Источник: расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг на основе данных Минфина, Федерального Казначейства и Росстата

Рисунок 12. Средняя оценка финансово-экономического потенциала для роста активности в ГЧП регионов по федеральным округам



Источник: расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг на основе данных Минфина, Федерального Казначейства и Росстата

более 7 баллов. К ним относятся 16 субъектов федерации. Их доля в экономике всех регионов составляет почти 20 %, в строительстве страны — около 21 %, а на рынке ГЧП — пока 6 %.

Из этих 16 регионов с наибольшим потенциалом шесть входят в Центральный федеральный округ, по два — в Северо-Западный, Южный, Уральский и Сибирский, по одному — в Северо-Кавказский и Приволжский.

Наиболее высокая оценка финансово-экономического потенциала для роста активности в ГЧП среди федеральных округов оказалась у Уральского (**7 баллов**), наименьшая — у территорий, не входящих в федеральные округа (**3,7 балла**), так как у них высокий уровень дотационности, а на состояние экономики влияет геополитическая напряженность.

Не очень высокий результат Дальнего Востока (**4 балла**) объясним тем, что большинство его регионов (шесть из 11) уже входит в категории с повышенной активностью на ГЧП-рынке и не попало в состав анализируемых субъектов. В целом доля регионов с пониженной активностью в ГЧП у Дальнего Востока — минимальная среди всех федеральных округов.

Полученная оценка отражает финансово-экономический потенциал региона для запуска крупных, влияющих на его экономику проектов с использованием инструментов ГЧП. Насколько этот потенциал будет раскрыт в ближайшие годы, зависит также от наличия качественных инициатив, активности региональных и муниципальных властей и частных инвесторов, а также достижения благоприятных денежно-кредитных условий.

