



АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ. АВГУСТ 2021

ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В 2020-Х ГГ.



ОГЛАВЛЕНИЕ

1	О холдинге	3
2	Глобальные и российские тренды в транспортном секторе в 2020-гг.	4
2.1	Инвестиции в транспорт после пандемии в мире	5
2.2	Пассажирские перевозки: рост скоростей и снижение транспортного неравенства	7
2.3	Грузовые перевозки: комплексные логистические услуги, рост надежности сроков доставки и развитие беспилотных перевозок	9
2.4	Роль ГЧП в реализации крупнейших транспортных проектов 2020-х гг.	11
3	Крупнейшие перспективные проекты развития транспортной инфраструктуры 2020-х гг.	12

Данный материал подготовлен ООО «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» (далее – «ВТБ ИХ») при участии ООО «Центр экономики инфраструктуры». ВТБ ИХ является юридическим лицом, зарегистрированным в Российской Федерации (государственный регистрационный номер 5147746002619).

Эта информация предоставляется ВТБ ИХ 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 ИХ 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 ИХ из общедоступной информации и источников.

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

1 О ХОЛДИНГЕ

ВТБ Инфраструктурный Холдинг — лидер российского рынка инфраструктурных инвестиций, реализующий масштабные стратегические и коммерчески эффективные проекты на принципах государственно-частного партнерства и концессионных соглашений. Холдинг является крупнейшим инвестором в российскую инфраструктуру.

КОМАНДА

>7 000



В компаниях, входящих в ВТБ Инфраструктурный Холдинг, работает более 7 000 человек. Команда Холдинга обладает исключительной профессиональной экспертизой с опытом работы сотрудников в крупнейших иностранных банках и финансовых компаниях, таких как Merrill Lynch, Credit Suisse, JPMorgan, ABN AMRO, Royal Bank of Canada, KPMG, Société Générale, Ernst&Young.

ПРОЕКТЫ



Текущий портфель ВТБ Инфраструктурный Холдинг состоит из крупнейших проектов не только по российским, но и по европейским стандартам.



Он разнообразен и охватывает большое количество индустрий:

- Платные дороги общей протяженностью свыше 200 км
- Аэропорты, обслуживающие около 20 млн пассажиров в год
- Зерновые терминалы пропускной способностью более 10 млн тонн в год
- Другие флагманские объекты в России



КОНТАКТЫ

Москва, 123317, Россия
Пресненская набережная, 10, Блок С, БЦ «Башня на Набережной»

+7 495 960 99 99

+7 495 287 68 38

www.vtbinfra.ru



2 ГЛОБАЛЬНЫЕ И РОССИЙСКИЕ ТРЕНДЫ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ В 2020-Е ГГ.

Развитие жилищной, коммунальной, транспортной, промышленной и прочей инфраструктуры в России является сегодня одним из основных приоритетов государственной экономической политики.

Разрабатываемая сегодня Правительством РФ Фронтальная стратегия развития не является исключением. Стратегия ставит перед собой задачи по реализации «прорывных» проектов развития, кардинально ускоряющих достижение национальных целей, в том числе в сфере развития инфраструктуры. Ключевыми задачами инфраструктурного развития являются выстраивание транспортного каркаса внутри страны и пространственное объединение территорий, цифровизация инфраструктуры, формирование «инфраструктурного меню» для развития транспортной и инженерной инфраструктуры в городских агломерациях.

Начиная с 2018 г., транспортная инфраструктура вошла в число первоочередных государственных приоритетов в России, впервые как минимум за 20 лет. Благодаря двум нацпроектам* транспорт стал крупнейшим направлением инвестирования (около 12 трлн руб. в период 2019–2024 гг.) и расходования государственных средств. Реализация этих планов должна увеличить объем инвестиций в транспорт в 1,5 раза в реальном выражении относительно предыдущего десятилетия и довести расходы на транспорт до 3 % к ВВП, что соответствует лучшим практикам стран со схожим уровнем экономического развития.

Разработка Правительством новых стратегических инициатив социально-экономического развития только усилит внимание к транспорту. В числе таких инициатив проект «мобильный город», предполагающий модернизацию городского пассажирского транспорта, а также перечень крупных федеральных инфраструктурных проектов. В разделе 3 эти проекты рассмотрены подробно.

* Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (далее – КПМИ) и Безопасные и качественные автомобильные дороги (далее – БКАД)



2.1 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ В МИРЕ

Год назад, на пике пандемии, когда международные перевозки упали сильнее, чем во Вторую мировую войну, часто звучали мнения о том, что транспортная отрасль не восстановится и ее роль в мировой экономике снизится. Однако реальность оказалась противоположной.

Этой весной президент США Джо Байден озвучил беспрецедентную со времен Эйзенхауэра программу развития транспортной инфраструктуры* стоимостью более \$ 600 млрд, к наиболее капиталоемким задачам которой относятся:

- реконструкция и строительство более 30 тыс. км автомобильных дорог, реконструкция 10 системообразующих мостов и 10 тыс. малых мостов, обеспечивающих локальные связи
- модернизация инфраструктуры городского пассажирского транспорта (качественный транспорт с нулевыми выбросами во всех городах с населением более 100 тыс. человек, обновление 24 тыс. автобусов, 5 тыс. вагонов рельсового транспорта, модернизация 200 станций и модернизация нескольких тысяч км. трамвайных путей)
- создание сети высокоскоростных и скоростных железных дорог, включая завершение строительства ВСМ в Калифорнии, строительство линии Даллас – Хьюстон, реконструкция линии и ускорение сообщения в коридоре Вашингтон – Нью-Йорк – Бостон

Новая американская транспортная программа является частью плана по созданию новых рабочих мест и имеет массу других социальных последствий.

Европейский союз усилил программу «Shift2rail» («Переключение на железную дорогу»), сохранив глобальное лидерство по инвестициям в ж.-д. инфраструктуру. Связано это, прежде всего, с долгосрочной целью по снижению на 90 % выбросов парниковых газов от транспорта**. Согласно аналитике IEC International, половина крупных проектов в железнодорожной отрасли, из всех объявленных в мире в I квартале 2021 г., пришлась на страны Европейского союза (124 проекта из 253).

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

- Строительство и реконструкция 30 тыс. км автомобильных дорог
- Реконструкция 10 системообразующих мостов
- Реконструкция 10 тыс. малых мостов

ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

- Качественный транспорт с нулевыми выбросами во всех городах с населением более 100 тыс. чел.
- Обновление 24 тыс. автобусов
- Обновление 5 тыс. вагонов рельсового транспорта
- Модернизация 200 станций и нескольких тыс. км трамвайных путей

СЕТЬ СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

- Завершение строительства ВСМ в Калифорнии
- Строительство линии Даллас – Хьюстон
- Реконструкция линии и ускорение сообщения Вашингтон – Нью-Йорк – Бостон

* <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/03/31/fact-sheet-the-american-jobs-plan/>

** https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy_en

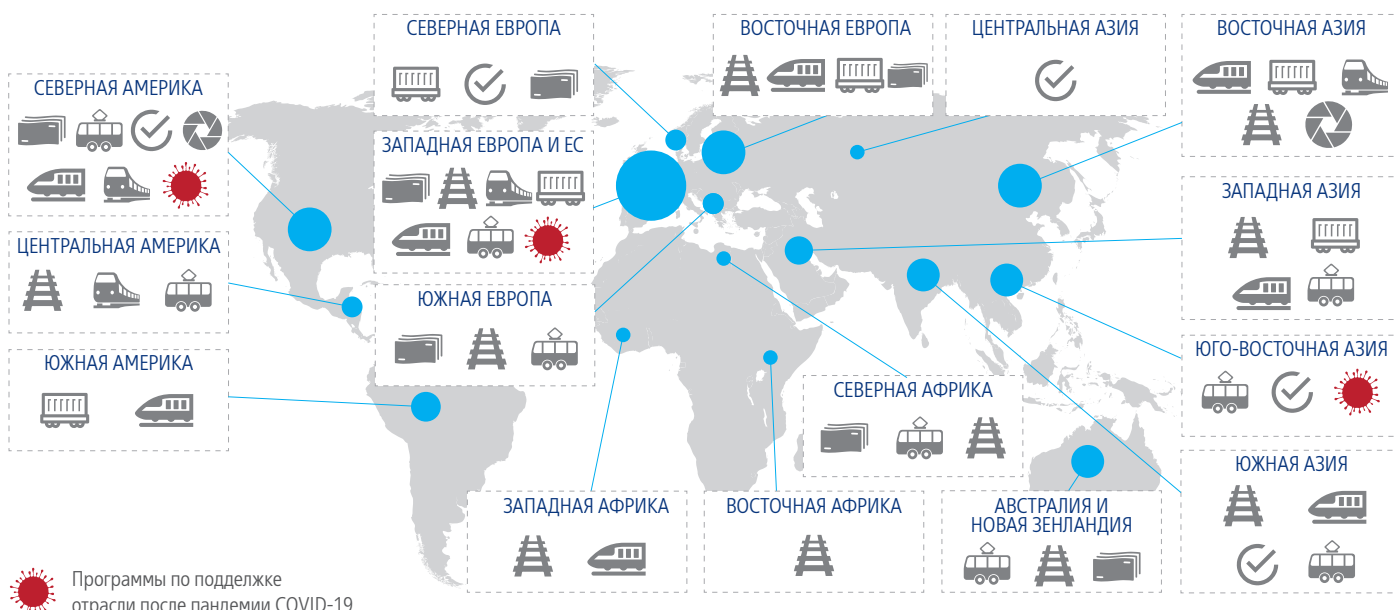
Масштабные программы развития транспорта озвучивают многие развивающиеся страны. В Индии широкомасштабная программа по строительству 65 тыс. км дорог была фактически остановлена в 2020 г.: существовал риск перераспределения бюджетных ресурсов из транспорта в здравоохранение и прямую поддержку создания рабочих мест, но в 2021 г. эта программа была возобновлена и усилена в отдельных штатах*. Аналогично – в железных дорогах, особенно в пассажирском транспорте. Например, анонсирован крупный проект скоростной железной дороги в агломерации «Дели – Панипат» (103 км). Китай, вопреки советам макроэкономистов, продолжает расширять программы строительства хайвеев и ВСМ.

После пандемии транспортные проекты переосмысливаются в странах мира с акцентом на увеличение скорости, вместимости, грузоподъемности, экологичности, появление новых транспортных средств и новых типов сообщений. Можно отметить ориентацию

на качественные характеристики, предъявляемые клиентами (надежность, ритмичность, своевременность доставки грузов, комфортность, безопасность поездки пассажиров). Стоимость перевозки пассажиров и грузов теряет роль монопольного фактора, влияющего на транспортные потоки. Пользователи предъявляют к инфраструктуре все более разнообразные и зачастую разнонаправленные требования, а глобальные экологические и социальные тренды диктуют новые стандарты управления и финансирования.

Основными технологическими трендами, которые были усилены в период пандемии COVID-19 в транспортной отрасли, являются беспилотные транспортные средства, в том числе инфраструктура для их использования, блокчейн в логистике, адресная доставка, доставка дронами, усиление использования контейнеров при сухопутной доставке грузов, рост электронной торговли и рынка фулфилмента.

Железнодорожные проекты, анонсированные в 2021 г., по макрорегионам мира**:



Финансирование операционных затрат

Иновации

Городской транспорт

Грузовой транспорт

Слияния и поглощения

Строительство / Реконструкция

Пассажирский транспорт

Подвижной состав

- Страны объединены в макрорегионы в соответствии с классификацией ООН
- Размер значков пропорционален объёму инвестиций в заявленные проекты
- Проекты в Северной Америке не включают инвестиции в рамках программы Байдена, объявленной 31.03.2021

* <https://www.worldhighways.com/wh6/feature/indias-infrastructure-programme-continues>

** Источник: аналитика IEC International

2.2 ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: РОСТ СКОРОСТЕЙ И СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО НЕРАВЕНСТВА

Основные тренды пассажирских перевозок этого десятилетия:

- рост требований к скорости и комфорту перевозок, «доставке» пассажиров точно в срок, как это происходит с грузами несколько последних десятилетий
- снижение ритмичности поездок внутри городов и агломераций, «размытие» концепции маятниковых миграций, рост доли деловых многоцелевых поездок в структуре пассажиропотока
- требования к цифровой интеграции пассажирских сервисов

Рост числа фрилансеров, распространение гибкого графика работы, усилившееся после пандемии, – все это приводит к тому, что люди смогут чаще выбирать место жительства без привязки к месту работы, предъявляя самые разнообразные требования к среде проживания.

Исследования Центра экономики инфраструктуры показывают, что после пандемии увеличится группа людей, стремящихся поселиться ближе к природе в спокойном пригороде, но иметь возможность быстрого доступа к услугам и рабочим местам крупных центров. Возрастет потребность в быстрых и незапланированных перемещениях, связанных с работой, как внутри городов, так и между ними. Переход значительной части деловой активности в виртуальный формат приведет к некоторому сокращению перемещений внутри городов (в первую очередь в пиковые часы), но к росту

перемещений между деловыми центрами и периферийными частями агломераций.

В 2020-х гг. роль пассажирского транспорта увеличится в транспортном комплексе в целом, а задачей развития инфраструктуры станет необходимость ускорения перевозок.

Одной из ключевых целей устойчивого развития ООН и социально-экономической повестки многих стран мира на ближайшее десятилетие становится сокращение неравенства. Транспортная изоляция, низкая транспортная доступность – факторы социального неравенства, влияющие на возможность получить качественные услуги и достойную работу, ограничивающие коммуникации между людьми. В этой связи, наряду с ростом скоростей, транспортная инфраструктура должна будет обеспечить стандарты транспортной доступности. С одной стороны, это важно для удаленных и труднодоступных территорий в Арктике, на Дальнем Востоке, в горных районах Кавказа и Сибири. С другой стороны, потребуется развитие транспортной инфраструктуры, повышение доступности районов крупных городов, не обеспеченных качественным транспортным сообщением.

Всё большее внимание пассажиры будут уделять развитию цифровых сервисов: сквозному планированию поездок от точки до точки, детальной интерактивной навигации, быстрой оплате проезда по универсальным правилам и технологиям (вплоть до FaceID).

* <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/03/31/fact-sheet-the-american-jobs-plan/>

** https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy_en

Прогнозируемая среднегодовая динамика пассажиропотоков на разных видах транспорта в России к 2030 г.*:



В АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

В ближайшие 5 лет прирост пассажиропотока на внутренних авиалиниях может вырасти на четверть к уровню 2019 года при соответствующих рыночных условиях. Позитивная динамика региональных перевозок в первую очередь будет обеспечиваться за счёт расширения программ государственной поддержки и развития внутреннего туризма. Дальнейшее развитие авиационных перевозок России пойдёт в направлении децентрализации и формирования крупных региональных хабов.

В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Прогнозируется быстрое восстановление докризисного уровня пассажиропотока как в пригородном сообщении, так и в дальнем следовании. К 2030 г. пригородные перевозки вырастут на 15–20 % относительно 2019 г., в первую очередь за счёт увеличения спроса на поездки внутри крупнейших агломераций. Основным драйвером развития междугородних перевозок станет скоростное и высокоскоростное сообщение. Традиционные перевозки дальнего следования в плацкартных и купейных вагонах продолжают терять пассажира на фоне набирающей популярность авиации и растущей автомобилизации.

В АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

В течение последних 10 лет роль личного автомобильного транспорта несколько снижалась в пассажирских перевозках развитых стран. Это было вызвано все большей популяризацией общественного транспорта и насыщения населения автомобильным парком. В России, наоборот, происходил бурный рост автомобильных перевозок (1,5–2 % в год), обусловленный увеличением денежных доходов при низком стартовом уровне автомобилизации. В ближайшее десятилетие дальнейший рост автомобилизации и перемещений на автомобилях будет сильно различаться по регионам. В крупных городах и особенно в московской агломерации рост автомобилизации замедлится. Если развитие общественного транспорта получит государственную поддержку, население будет переключаться с автомобилей на него. В дальнем междугороднем сообщении мы ожидаем сохранение текущего уровня поездок, а в регионах с низким уровнем автомобилизации (меньше 350 авто на 1000 жителей) сохранится тенденция к росту на 1,5–2 % в год.

2.3 ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КОМПЛЕКСНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ, РОСТ НАДЕЖНОСТИ СРОКОВ ДОСТАВКИ И РАЗВИТИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В 2020-х гг. будет снижаться доля сырья и физический вес грузов, а их стоимость будет расти. Это предъявит более жесткие требования к срокам доставки, а главное – к точности их соблюдения. Усилится спрос на ускоренные перевозки уникальных изделий, медицинской продукции, высокотехнологичных компонентов и готовых изделий. Учитывая высокую скорость и непредсказуемость технологических изменений в реальном секторе, транспортная система будущего должна быть максимально универсальной и разветвленной, предоставлять возможность для перевозки самых разных грузов – от скоропортящихся продуктов питания до сырья для трехмерной печати. Кроме того, одним из глобальных трендов, возникших в результате пандемии, стала регионализация производственных цепочек, поиск новых маршрутов перевозок. Все это приводит к усложнению транспортных схем и развитию комплексных логистических услуг, в которых перевозка не отделима от хранения, обработки, страхования, мониторинга состояния груза.

Тренды, которые уже реализовывались в последние годы, были усилены во время пандемии. Транспортно-экспедиторское обслуживание превращается в отрасль транспорта, имеющую в своем распоряжении транспортно-логистические центры (ТЛЦ), «сухие порты», складские сооружения, подъездные дороги и собственный автопарк. Расположенные в крупных городах подобные узлы становятся также центрами притяжения торговли и других видов деятельности.

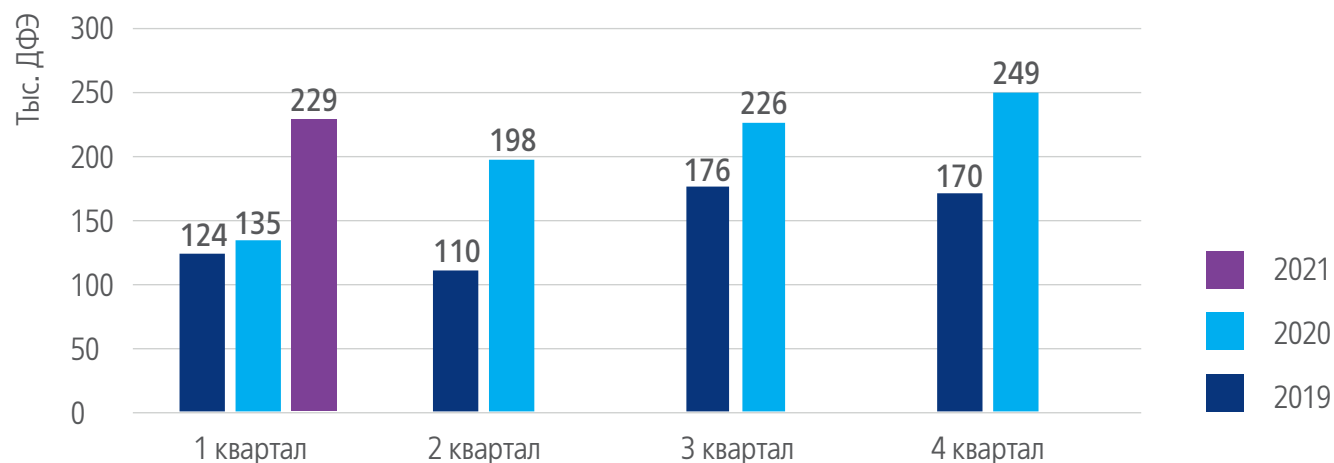
Отрасль грузовых перевозок больше года находится под значительным воздействием пандемии. Объем мировой торговли по итогам 2020 г. снизился на 6 %, то есть снижение было большим по сравнению с показателями

мировой экономики (-4,3 %). Ситуация была бы еще хуже, если бы не страны Восточной Азии и Тихоокеанского региона: к концу 2020 г. им удалось несколько оживить масштабы торговли. В большей части стран произошло снижение грузовых перевозок и показателей грузооборота, и эти значения превысили падение ВВП этих стран.

С конца 3 квартала 2020 г., когда в ряде азиатских и европейских стран стали постепенно снимать карантинные ограничения, началось значительное увеличение цен на морские перевозки. Основной причиной этого роста стало отсутствие свободного порожнего оборудования в азиатских портах на фоне увеличения объемов экспорта из Азии в Европу и пробок из порожних контейнеров в европейских и североамериканских портах. Данный фактор повлиял на увеличение потенциала развития других видов транспорта на тех корреспонденциях, где это было возможно. Например, перевозки между Китаем и Европой железнодорожным транспортом увеличились практически на 40 % в 2020 году относительно 2019 года, а в первом квартале 2021 г. – более чем на 80 % относительно соответствующего периода 2019 года.

Особенно в период пандемии выиграли те виды транспорта, которые позволяют доставить груз с наименьшими затратами по времени, высокой степенью надежности и безопасности, руководствуясь принципом «точно в срок». При этом спрос на перевозки по таким маршрутам будет увеличиваться и после того, как влияние пандемии будет нивелировано. Данные тренды возникли ещё до пандемии, но под ее влиянием они были значительно усилены и способствовали дополнительному росту многих секторов грузового транспорта.

Динамика железнодорожных контейнерных перевозок между Европой и Азией транзитом через Россию в 2019–2021 гг.*:



В числе главных направлений развития отрасли грузового транспорта в России на ближайшее десятилетие можно выделить:

- Создание сети узловых мультимодальных транспортно-логистических центров
- Реализация потенциала Северного морского пути
- Проект «Северный широтный ход», развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна с учетом транспортного обеспечения Крыма

- Тяжеловесное движение
- Формирование сети контейнерных поездов по расписанию
- Унификация международных перевозочных и таможенных документов и полный перевод их в электронный вид

* Источник: на основе данных ОАО «РЖД» и компаний-перевозчиков



2.4 РОЛЬ ГЧП В РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЕЙШИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ 2020-Х ГГ.

Ключом к успеху инфраструктурного проекта становится обеспечение эффективности и гибкости на всех стадиях – от проектирования до эксплуатации. Все эти свойства в полной мере характерны для проектов ГЧП, в рамках которых есть возможность привлекать в инфраструктуру не только ресурсы, но и компетенции бизнеса в сфере проектного менеджмента, интерактивного взаимодействия с пользователями, внедрения инновационных технологий и адаптации проекта к быстро меняющимся условиям.

Несмотря на запланированное увеличение расходов федерального бюджета на транспортную инфраструктуру, транспортная отрасль может ощущать существенный дефицит инвестиций в 2020-х гг.

С учетом макроэкономической динамики, низкого государственного долга и невысоких процентных ставок привлечение внебюджетного финансирования, в том числе через механизмы государственной поддержки (выпуск федеральных облигаций, обеспечение будущих федеральных гарантий и пр.), является оптимальным решением, которое позволит реализовать больше проектов одновременно и ускорить экономический рост страны.

Режим благоприятствования для реализации значительной части этих проектов в формате концессионных соглашений (или других форматов государственно-частного взаимодействия) позволит привлечь до 1 трлн руб. инвестиций в инфраструктуру и внести значительный вклад в достижение национальных целей и реализацию новых стратегических инициатив.

В случае если Правительство Российской Федерации обеспечит прозрачные и устойчивые «правила игры», определит перечень проектов, которые целесообразно реализовать с применением механизмов ГЧП или концессий (или хотя бы типы таких проектов), институциональные инвесторы смогут обеспечить целевой прирост инвестиций в транспортную инфраструктуру за счет частных средств.

Ключевые регуляторные изменения, которые позволят простимулировать дальнейшее развитие рынка, – это формирование открытого перечня объектов концессионных соглашений, снижение требований по резервированию при покупке банками облигаций инфраструктурных проектных компаний, расширение перечня инструментов для вложения средств НПФ путем включения в него акций инфраструктурных проектных компаний.

Концессионный механизм даст возможность раньше приступить к реализации многих проектов, а бюджетные затраты – отсрочить и «растянуть» во времени. Это позволит форсировать улучшение инфраструктуры уже в ближайшие 3–5 лет и существенно ускорить экономический рост.

«Платой» за это со стороны государства будет увеличение долгосрочных обязательств федерального бюджета, и это – ключевой недостаток ГЧП. Но даже если приравнять перспективную плату концедента по концессиям суммарным объемом 1 трлн руб. к государственному долгу, то его отношение к ВВП увеличится не более чем на 1,5 п.п. В нынешних макроэкономических условиях такой рост долговой нагрузки не является критичным.

Наращивание темпов инфраструктурного строительства является залогом развития экономики в ближайшее десятилетие за счет создания новых рабочих мест, сокращения времени в пути и транспортных издержек в структуре себестоимости товаров и услуг. Расшивка узких мест транспортной инфраструктуры и «сшивание» пространства в единую экономическую сущность за счет скоростных транспортных коридоров обеспечит целевой рост экономики и рост уровня и качества жизни населения, что является приоритетом государственной политики.

В 2021–2030 гг. транспортные проекты будут входить в одну из категорий в соответствии с типологией, приведенной в разделе 3.

3 КРУПНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ 2020-Х ГГ.

Цель этого раздела – представить шорт-лист ключевых проектов развития транспортной инфраструктуры в России до 2030 года, которые в наибольшей степени повлияют на транспортный ландшафт страны и внесут максимальный вклад в экономический рост.

Эти проекты в той или иной мере отвечают следующим требованиям:

- Проекты предполагают создание новой инфраструктуры, а не только и не столько реконструкцию или модернизацию существующей
- Проекты значительно ускоряют транспортное сообщение, расширяют узкие места и формируют новые транспортные связи
- Проекты предполагают участие частного капитала в той или иной форме

Приведенный далее список проектов не является исчерпывающим. В нем, например, нет многих проектов, реализуемых в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» или Стратегии развития сети скоростных автомобильных дорог ГК «Автодор», нет проектов, реализация которых выходит за горизонт 2030 г. Ряд крупных проектов, например, развитие

Восточного полигона железных дорог, не попали в этот список, потому что они уже находятся на стадии строительства и все решения по ним окончательно приняты.

Представленные проекты имеют различный статус. Часть из них попала в Комплексный план модернизации инфраструктуры и обеспечена финансированием (как автомобильная дорога М12), а другие проекты только обсуждаются и не имеют даже предпроектной проработки (например, водный коридор «Каспий – Азов»), но уже получили поддержку.

В докладе использовались различные источники информации, включая:

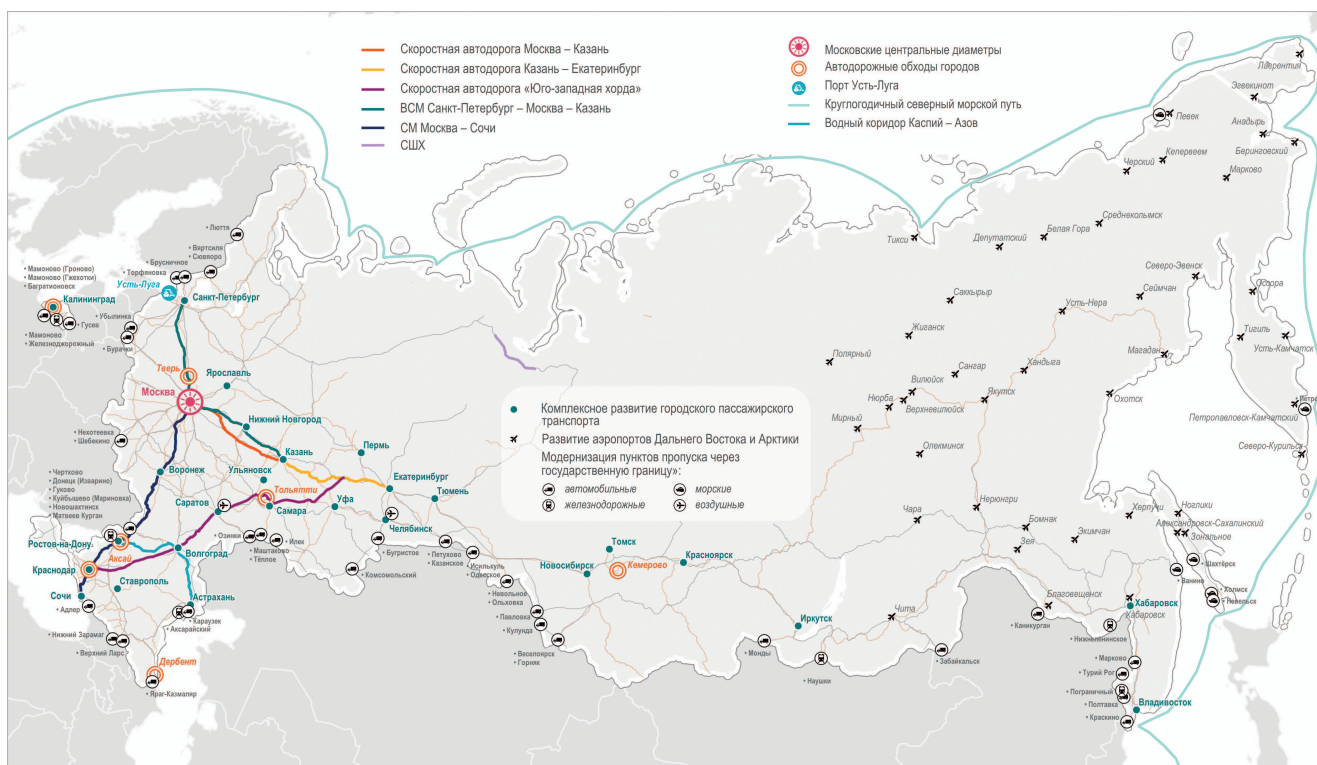
- Паспорта национальных проектов КПМИ и БКАД
- Стратегические документы ОАО «РЖД» и ГК «Автодор»
- Информация из открытых источников

Оценки капитальных затрат по проектам – приблизительные и могут меняться по мере дальнейшей проработки проектов.

МОДЕЛЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ	КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ, МЛРД РУБ.	СРОКИ ВВОДА / СТАТУС
1. Проекты, по которым уже определено, что их реализация планируется с использованием механизма концессии или других форматов ГЧП	ВСМ «Москва – Казань»	Новая двухпутная электрифицированная ж.-д. линия с эксплуатационной скоростью 360 км/ч., протяженностью 770 км	1341 млрд руб., в том числе 700 млрд руб. бюджетных средств	2030 г. / Утвержден в стратегических документах РЖД, бюджетное софинансирование пока не подтверждено
	Автодорожные обходы городов, в т.ч.: Тольятти (100 км) Аксай (67 км) Тверь (60 км) Краснодар (51 км) Калининград (8,1 км) Кемерово (47 км) Дербент (31 км)	Проекты по строительству новых автомобильных дорог общей протяженностью порядка 300 км. Все они будут обладать сложными внеклассовыми сооружениями, в том числе мостами через крупные реки	440 млрд руб.	2024 г. / Различный статус, ряд проектов включен в число приоритетных инициатив социально-экономического развития Правительства России и обеспечен бюджетным софинансированием
	Концессии на городской электрический транспорт	Реконструкция и развитие инфраструктуры трамваев и троллейбусов, обновление транспортных средств в крупнейших городах	Более 630 млрд руб., в т.ч. 50 % внебюджетных инвестиций	2024–2030 гг. / Проект включен в число приоритетных инициатив социально-экономического развития Правительства России
	Северный широтный ход	Новая ж.-д. ветка 350 км (Надым – Обская), мостовые переходы через р. Обь в г. Салехарде и через р. Надым в ЯНАО, реконструкция и усиление ж.-д. «Пангоды – Новый Уренгой» и «Новый Уренгой – Коротчаево»	260 млрд руб.	2027 г. / Подписано концессионное соглашение, идет проектирование
ВСЕГО			> 2500	
2. Проекты, которые могут быть реализованы с привлечением внебюджетного финансирования, но модель реализации еще не определена	Скоростной автодорожный коридор «Юго-западная хорда»	Строительство и реконструкция до категории 1Б и выше участков автомобильных дорог по маршруту Екатеринбург – Самара – Саратов – Волгоград – Краснодар	1300 млрд руб.	2030 г. / Утвержден в стратегических документах ГК «Автодор», бюджетное софинансирование пока не подтверждено
	Водный коридор «Каспий – Азов»	Обеспечение круглогодичной навигации в направлении Каспий – Азов, реконструкция 19 судоходных гидротехнических сооружений Волго-Донского судоходного канала и на р. Дон и строительство 4 речных ледоколов	306 млрд руб.	2030 г. / Проект включен в число приоритетных инициатив социально-экономического развития Правительства России
ВСЕГО			> 1600 млрд руб.	
3. Проекты, по которым уже определено, что их реализация планируется с помощью государственного заказа	Комплексный проект «Развитие аэропортов Дальнего Востока и Арктики»	Реконструкция 48 аэропортов. В небольших населённых пунктах в Республике Саха (Якутия), Чукотском АО и Камчатском крае. Завершение реконструкции ВПП в Якутске и Южно-Сахалинске. В ряде труднодоступных сёл строительство и реконструкция взлётно-посадочных полос и аэровокзалов	100 млрд руб.	2024 г. / Проекты включены в Комплексный план модернизации инфраструктуры
ВСЕГО			100 млрд руб.	

МОДЕЛЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ	КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ, МЛРД РУБ.	СРОКИ ВВОДА / СТАТУС
4. Проекты, реализуемые государственными компаниями (ГК «Автодор», ОАО «РЖД», ГК «Росатом»), привлечение внебюджетных инвестиций через выпуск облигаций и другие инструменты	ВАвтодорожный коридор «Запад – Восток» (новые дороги Москва – Казань и Казань – Екатеринбург)	Строительство 794 км новой автомобильной дороги категории IА и IБ, включая новый мост через р. Волгу близ Казани	593 млрд руб.	2024 г. / Проект включен в Комплексный план модернизации инфраструктуры, в приоритетные инициативы социально- экономического развития Правительства России
	ВСМ «Москва – Санкт-Петербург»	Новая двухпутная электрифицированная ж.-д. линия с эксплуатационной скоростью 360 км/ч., протяженностью 680 км	1372 млрд руб., в том числе 200 млрд руб. бюджетных средств	2026 г. / Проект включен в Комплексный план модернизации инфраструктуры, в приоритетные инициативы социально- экономического развития Правительства России
	Скоростное ж-д сообщение «Москва – Адлер»	Реконструкция ж.-д. на участках Ожерелье – Елец и Воронеж – Горячий Ключ (всего 1303 км), строительство линии Елец – Воронеж (121 км). На 2 этапе строительство новой ж.-д. линии Кривенковская – Сочи (96 км)	1 этап – 362 млрд руб., 2 этап – 671 млрд руб.	2030 г. / Проект утвержден в стратегических документах РЖД
	Московские центральные диаметры	Развитие инфраструктуры (строительство 208 км главных путей, создание более 20 ТПУ), закупка подвижного состава и реорганизация движения в московском ж.-д. узле по пяти диаметрам	452,6 млрд руб., в том числе бюджетных средств – 238 млрд руб.	2025 г. / Проект на стадии реализации, проект включен в приоритетные инициативы социально- экономического развития Правительства России
	Круглогодичный Севморпуть	Создание объединенной группировки флотов, состоящих из 75 судов, в т.ч. атомные ледоколы, для обеспечения круглогодичной транзитной навигации СМП. формирование арктической спутниковой группировки, строительство портов	996,6 млрд руб., в том числе 372,4 млрд руб. бюджетных средств	2030 г. / Проект включен в стратегические документы ГК «Росатом»
ВСЕГО			4900	
5. Лизинг транспортных средств	Лизинг транспортных средств для городского транспорта	Обновление более 30 тыс. единиц подвижного состава с приоритетом автобусов большого класса, трамваи, троллейбусы, требованиями к экологичности и доступности для маломобильных групп населения	650	2030 г. / Проект включен в приоритетные инициативы социально- экономического развития Правительства России
ВСЕГО			650	

Крупнейшие инфраструктурные проекты 2020-х гг. на карте:



* Источник: паспорта национальных проектов КПМИ и БКАД; стратегические документы ОАО «РЖД» и ГК «Автодор»; информация из открытых источников



+7 495 960 99 99
+7 495 287 68 38
WWW.VTBINFRA.RU