

АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА:

ПРОЕКТЫ,
ИНВЕСТИЦИИ,
ПЕРСПЕКТИВЫ



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР
ИЮНЬ 2025



t.me/vtbinfra

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

Для российской автодорожной отрасли в последние годы характерны подъемы и спады инвестиций, связанные с запуском (или отсутствием) масштабных инициатив и циклом реализации нацпроектов, а также преобладание финансирования за счет бюджета. Предыдущий пик активности пришелся на 2022–2023 годы, следующий возможен в 2027–2028 годах. Удерживать стабильные объемы вложений и снижать зависимость от государственных инвестиций можно уже сейчас за счет подготовки проектов с участием частных средств.

Периоды снижения инвестиций негативно влияют не только на состояние компаний в автодорожной и смежных отраслях, но и в отложенном виде на **экономический рост** в целом. Автодорожные проекты после их реализации за счет создания сопутствующих проектов в жилой, коммерческой, промышленной инфраструктуре могут дать **до 2,9 руб. дополнительных средств** на каждый инвестированный рубль, что является самым высоким показателем среди других инфраструктурных сфер.

Поддержать автодорожную отрасль во время спада можно частными инвестициями с помощью подготовки к запуску новых

ГЧП-проектов. Сейчас в перспективных планах государства в дорожной отрасли преобладают **проекты** на стадии строительства и инициативы в рамках госзаказа.

ОТРАСЛЬ ДО 2025 ГОДА

Максимум трат на автодороги в рамках национальных проектов прежней формации пришелся на 2022 год (почти 775 млрд руб.). Тогда через комплексный план финансировалось строительство транспортного коридора «Европа — Западный Китай», вложения в другие мероприятия поступали через «Безопасные качественные дороги». Расходы бюджетов регионов на дорожное хозяйство прошли через пик в 2023 году (почти 2 трлн руб.), а у Росавтодора были повышенными в 2022 и 2024 годах.

Федеральные концессии в автодорогах в России перестали запускать еще до пандемии. Активность на рынке отраслевых концессий в 2021–2024 годах дороже 1 млрд руб. поддерживалась в основном за счет **региональных проектов** (98% вложений). Общий объем заявленных инвестиций в отраслевые концессии этих лет составил 748,4 млрд руб., или 39% от объема

КАК СООТНОСЯТСЯ НАЦПРОЕКТ И ПЛАН ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ?

Национальные проекты «Инфраструктура для жизни» (и его дорожная часть), а ранее «Безопасные качественные дороги» и комплексный план увязывают финансирование с достижением целей майского указа и общественно значимых результатов (например, повышением качества дорог, снижением уровня ДТП и др.).

План дорожной деятельности, в свою очередь, координирует финансирование федеральных проектов и госпрограмм, имеющих отношение к отрасли, с мероприятиями и конкретными инициативами. Расходы, публикуемые в обоих документах, могут достаточно сильно пересекаться.

Ключевые документы финансирования и планирования в дорожной отрасли



Источник: анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

инвестиций в автодорожный сегмент за все время существования инструмента (с 2005 года).

Широтной магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге (II–IV этапы; более 241 млрд руб.).

Почти 70% вложений в 2021–2024 годах в автодорожные концессии приходились на проекты в Северо-Западном (47%) и Приволжском федеральных округах (23%). Тогда же было подписано **самое крупное концессионное соглашение в сфере** — по строительству и эксплуатации

В условиях жесткой денежно-кредитной политики **роль бюджетных средств** в проектах возрастает. Если до 2020 года включительно доля бюджетных вложений в запущенных концессиях автодорожной сферы в среднем составляла 50%, то в 2021–2024 годах это значение выросло до 55%.

При смягчении денежно-кредитной политики доля бюджетного участия, на наш взгляд, вновь начнет снижаться. При этом средства федерации или регионов часто играют роль финансового буфера, облегчая нагрузку на саму публичную сторону и конечных пользователей на этапе эксплуатации.

ОТРАСЛЬ С 2025 ГОДА

Согласно паспорту нового нацпроекта «Инфраструктура для жизни», в ближайшие шесть лет на ключевые автодорожные проекты собираются потратить около 8,3 трлн руб., в том числе на «Развитие федеральной сети» — 5,8 трлн руб., «Региональную и местную дорожную сеть» — 2,4 трлн руб. **Пик расходов** на автодороги в рамках «Инфраструктуры для жизни» ожидается в 2028 году (1,67 трлн руб. против 1,07 трлн руб., планируемых в 2025-м).

Еще одним документом, регулирующим финансирование отрасли, является шестилетний план дорожной деятельности. В его рамках в 2025–2030 годах запланировано распределение 9,3 трлн руб., из которых 7,2 трлн руб. относятся к госпрограммам, а 2,1 трлн руб. к отдельным инфраструктурным проектам. **Максимум распределения средств** в рамках плана, как и в случае нацпроектов, ожидается в 2028 году (1,74 трлн руб.).

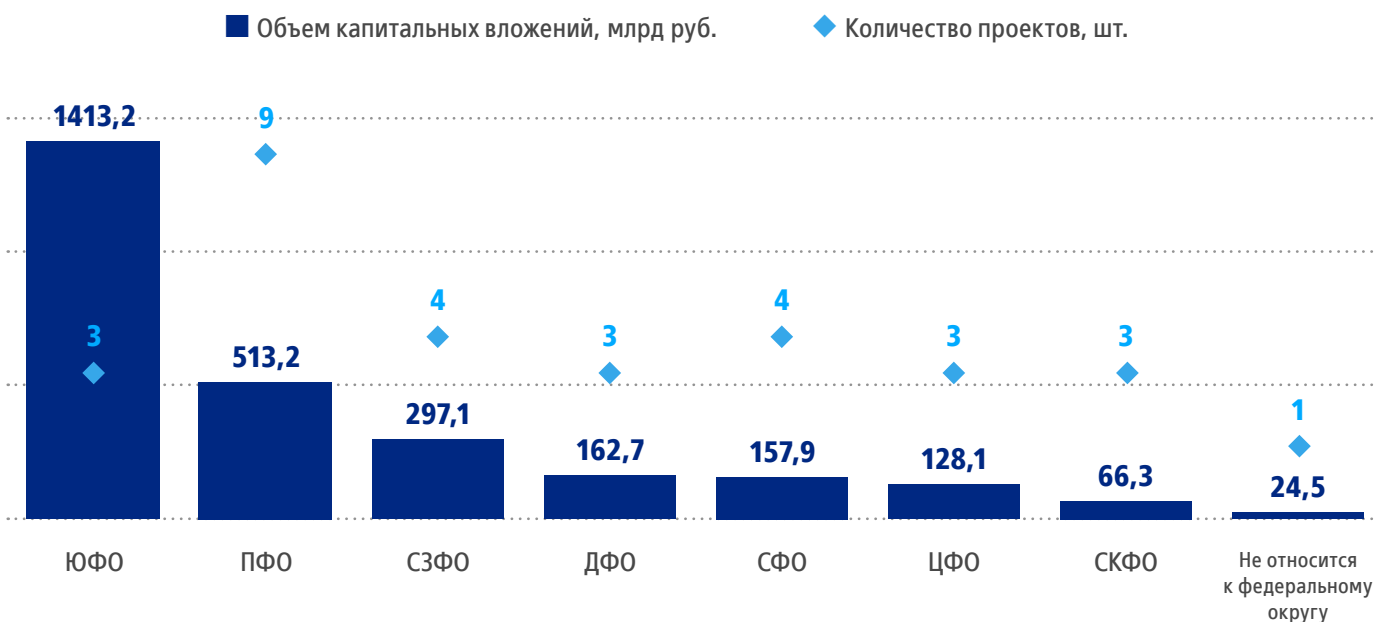
В плане дорожной деятельности присутствуют 378 инициатив общей стоимостью

более 3,2 трлн руб. Почти треть из них — 121 шт. — сопутствующие дорожные проекты (комплексное обустройство дорог и др.), но их общий объем составляет 69,1 млрд руб., или порядка 2% от всех вложений. По стоимости в плане преобладают **проекты дороже 5 млрд руб.**, их 109 шт. на сумму 2,9 трлн руб. Стоимость проектов на федеральном уровне (1,64 трлн руб.) почти равна объему инвестиций в региональные и местные дороги (1,61 трлн руб.).

Объем федеральных средств, распределенных по конкретным проектам **плана дорожной деятельности**, заметно меньше их общей стоимости (3,2 трлн руб.) и составляет 2,1 трлн руб., или 1,6 трлн руб. в 2025–2030 годах. Это связано с тем, что часть проектов плана реализуется в концессионном формате и предполагает частные вложения, а часть профинансирована из бюджета ранее. Наиболее обеспечены федеральными средствами проекты плана до 1 млрд руб. (на 97% от сметной стоимости). Наименее — проекты от 50 млрд руб. — лишь на 43%. Несмотря на то, что многие из крупных проектов являются концессиями, такое низкое значение может говорить и о **наличии рисков недофинансирования** капиталоемких инициатив.

Расходы на федеральные дороги в рамках «Инфраструктуры для жизни» будут повышать с 732 млрд руб. в 2025-м до 1,24 трлн руб. в 2028-м, а в последние два года шестилетнего периода они будут находиться на уровне 1 трлн руб. В то же время расходы на региональную и местную дорожную сеть будут расти в среднем на 7% ежегодно: с 337,4 млрд руб. в 2025 году до 453,9 млрд руб. в 2030-м.

Распределение топ-30 перспективных проектов автодорожного рынка по округам



Источник: данные компаний, региональных органов власти, Минтранса России, Росавтодора, плана дорожной деятельности на 2025–2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

План дорожной деятельности в большей степени содержит информацию об уже запущенных и разыгранных на конкурсах проектах и меньше о тех, что готовятся к запуску. Такой подход не решает проблему долгосрочного планирования для потенциальных подрядчиков и концессионеров. Поэтому мы составили свой **топ-30 перспективных проектов** в автодорогах, конкурсы для которых еще не проведены и которые могут запустить до 2030 года.

Общий объем ожидаемых капитальных вложений в проекты топ-30 составляет

почти 2,8 трлн руб., из них 80% приходится на Южный, Приволжский и Северо-Западный федеральные округа. По объему возможных вложений лидируют Краснодарский край (1,38 трлн руб.), Нижегородская область (303 млрд руб.), Санкт-Петербург вместе с Ленинградской областью (суммарно 252 млрд руб.), Приморский край (133 млрд руб.) и Башкирия (131 млрд руб.). Мы полагаем, что создание **пула перспективных проектов** (причем не только автодорожных), чье финансирование и формат реализации согласованы с государством на более длинном горизонте, могло бы позитивно повлиять на развитие инфраструктуры в стране.

Такой план способствовал бы устойчивому развитию отрасли, поскольку фокусировал бы возможности государства, инвесторов, финансирующих организаций на согласованных задачах и помогал бы мобилизовать финансовые ресурсы с наилучшим социально-экономическим эффектом.

ЧТО ПОДДЕРЖИТ ОТРАСЛЬ ДО 2030-ГО

В ближайшие годы **ограничениями** для запуска автодорожных концессионных проектов будут, по нашей оценке, дефицит проработанных инициатив, вероятное снижение предложения со стороны регионов-лидеров, отсутствие опыта у остальных субъектов, невысокое количество межрегиональных проектов, низкий интерес крупных игроков к небольшим проектам, дефициты бюджетов субъектов.

Стимулами развития сферы могут, в свою очередь, стать смягчение денежно-кредитной политики, продолжение повышения роли стратегического планирования, как на уровне отрасли, так и регионов, развитие транспортных коридоров, необходимость достижения целевых показателей национальных проектов, а также потребность в загрузке и сохранении мощностей дорожно-строительной и смежных отраслей.

Даже при относительно высоких значениях ключевой ставки авторам проектов **доступны способы снижения** финансовой нагрузки, например, в виде инструментов инфраструктурного меню (инфраструктурных облигаций, инфраструктурных бюджетных кредитов, казначейских инфраструктурных кредитов). Для их использования проекты должны пройти отбор, то есть быть конкурентоспособными по социально-экономическим эффектам и возвратности инвестиций по сравнению с инициативами из других регионов и сфер.

Хорошим инструментом поддержки отрасли могло бы также стать включение **наиболее крупных и важных автодорожных проектов** в периметр Фабрики проектного финансирования или отнесение их к проектам технологического суверенитета и структурной адаптации экономики.

Существующая жесткая денежно-кредитная политика не мешает готовить концессионные автодорожные проекты к реализации уже сейчас, так как их финансовое закрытие и непосредственные инвестиции в строительство могут прийти на период благоприятных условий заимствований.

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, работает 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-инфраструктура.

КОНТАКТЫ

Россия, 123 317, Москва,

Пресненская набережная, 10, Блок С,

БЦ «Башня на Набережной»

+7 495 287 68 38

www.vtbinfra.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Основные выводы	1
Важное уведомление	6
О холдинге	7
Содержание	8
I. Финансирование автодорожной сферы до 2025 года	9
II. Государственно-частное партнерство в дорожной сфере	16
III. Планируемые вложения в автодорожную сферу до 2030 года	29
IV. Перспективные проекты автодорожного рынка	39
V. Автодорожные концессии: возможности и ограничения	53

I. ФИНАНСИРОВАНИЕ АВТОДОРОЖНОЙ СФЕРЫ ДО 2025 ГОДА

Особенностью финансирования дорожной сферы в 2021–2024 годах был первоначальный рост расходов, связанный с реализацией масштабных проектов, а затем их спад. В некоторых направлениях — например, капитальном ремонте и содержании федеральных дорог — рост вложений был «нивелирован» инфляцией.

РОСАВТОДОР ВЫШЕЛ ЗА ТРИЛЛИОН

Расходы Федерального дорожного агентства (Росавтодора) значительно выросли вскоре после пандемии коронавируса, что, по нашему мнению, стимулировалось повышенным вниманием к автодорожной отрасли со стороны государства.

В 2020 году федеральные расходы через Росавтодор составляли 730,7 млрд руб., в 2021-м году они выросли на 11,6%, до 815,7 млрд руб., а в 2022-м — еще на 30,4% и достигли 1,06 трлн руб. Если учесть инфляцию в строительной отрасли, то очищенный рост (в сопоставимых ценах) был в 2022 году на уровне почти 18% против 3,6% годом ранее.

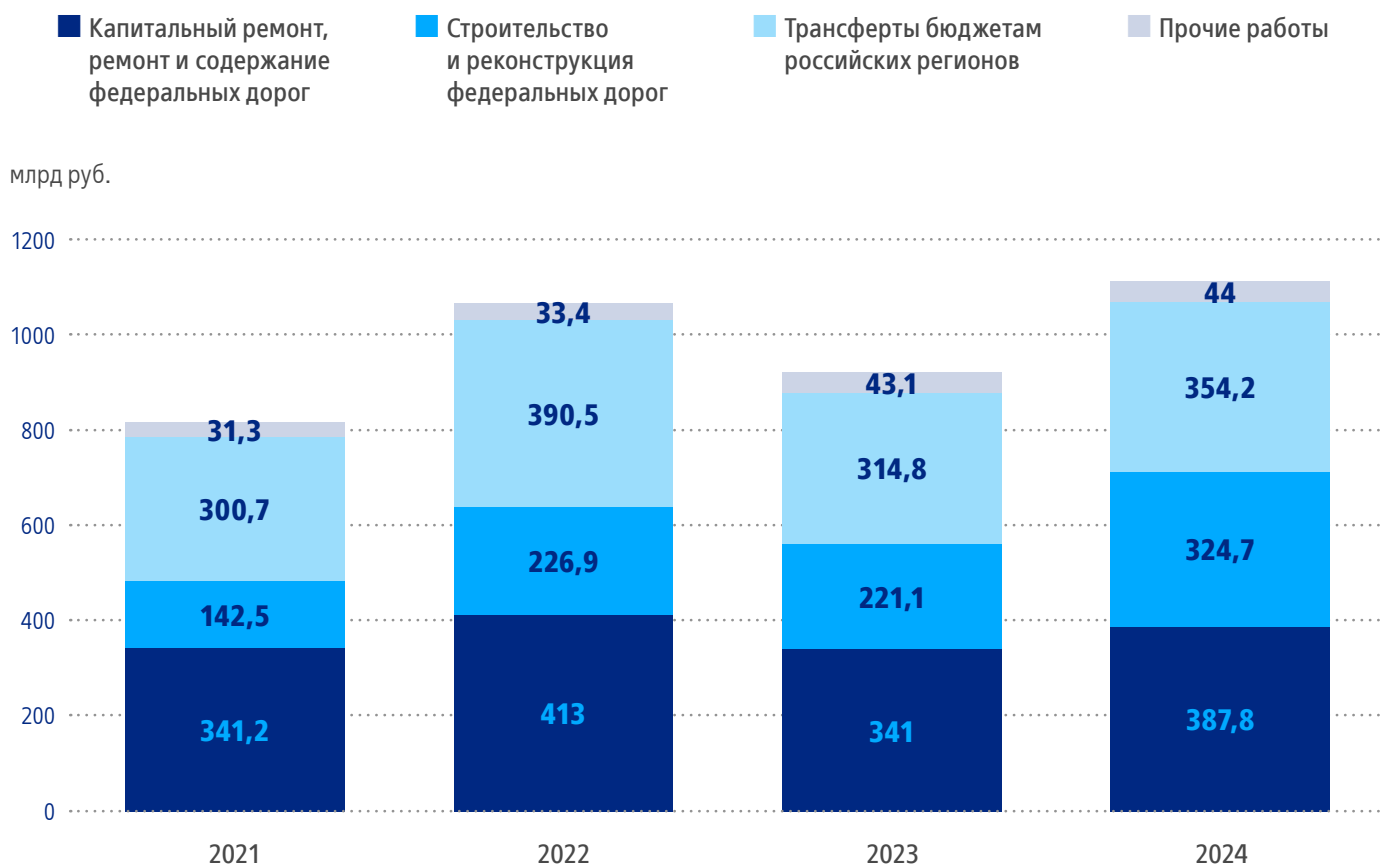
В 2022-м году предсказуемо наиболее значительно выросли расходы на строительство и реконструкцию федеральных трасс: по сравнению с 2021 годом вложения агентства увеличились на 59,2% в текущих ценах, или примерно на 84,4 млрд руб. В то же время межбюджетные трансферты выросли почти на 30%, а расходы на ремонт и содержание дорог — только на 21%.

Фактические федеральные расходы Росавтодора на 25 апреля 2025 года составили почти 212,2 млрд руб., или примерно 23% от запланированных в бюджете.

Но уже в 2023 году расходы в текущих ценах снизились на 13,5%. Через Росавтодор стали направлять меньше средств в капитальный ремонт и содержание федеральных дорог (более чем на 17%), а также на трансферты региональным бюджетам (на 19%), при этом расходы на строительство сохранились на уровне предыдущего года.

I. ФИНАНСИРОВАНИЕ АВТОДОРОЖНОЙ СФЕРЫ ДО 2025 ГОДА

Рисунок 1. Структура и динамика расходов Федерального дорожного агентства в 2021–2024 годах



Источник: данные Федерального дорожного агентства

В 2024 году расходы Федерального дорожного агентства вновь стали рекордными, превысив 1,11 трлн руб., что, по нашей оценке, связано с завершением национальных проектов и увеличением вложений по всем направлениям.

Однако даже по самой умеренной оценке инфляция в строительной отрасли составила с конца 2020 года по 2024 год более 35%, а с 2021-го по 2024-й — свыше 26%. При этом в структуре вложений Росавтодора с 2021 года по 2024 год расходы на капитальный ремонт и содержание федеральных дорог выросли только на 13,6%, а межбюджетные трансферты — на 17,8%. То есть в сопоставимых ценах вкладывать в эти направления стали меньше.

Рост в сопоставимых ценах за эти годы сохранился только в строительстве федеральных дорог (более чем на 79%) и прочих тратах (около 11%).

В 2025 году расходы Росавтодора вновь могут снизиться — в утвержденном федеральном бюджете они предполагаются на уровне 931 млрд руб. Однако обычно фактические бюджетные расходы оказываются выше запланированных, поэтому можно ожидать как небольшого снижения, так и повторения результата 2024 года.

РЕГИОНЫ И ИХ РАСХОДЫ НА ДОРОГИ

Согласно данным Единого портала бюджетной системы России, пик бюджетных расходов российских регионов на дорожное хозяйство приходился на 2023 год, когда они составили почти 2 трлн руб. В 2024 году произошло снижение почти на 5,7%, до 1,85 трлн руб., из-за более сдержанных инфраструктурных расходов со стороны региональных бюджетов.

Наибольшее уменьшение бюджетных расходов на дорожное хозяйство в 2024 году коснулось Центрального и Южного федеральных округов: на 17,6% и 17,1% соответственно. Менее сильно они снижались в Приволжском федеральном округе (–8,4%).

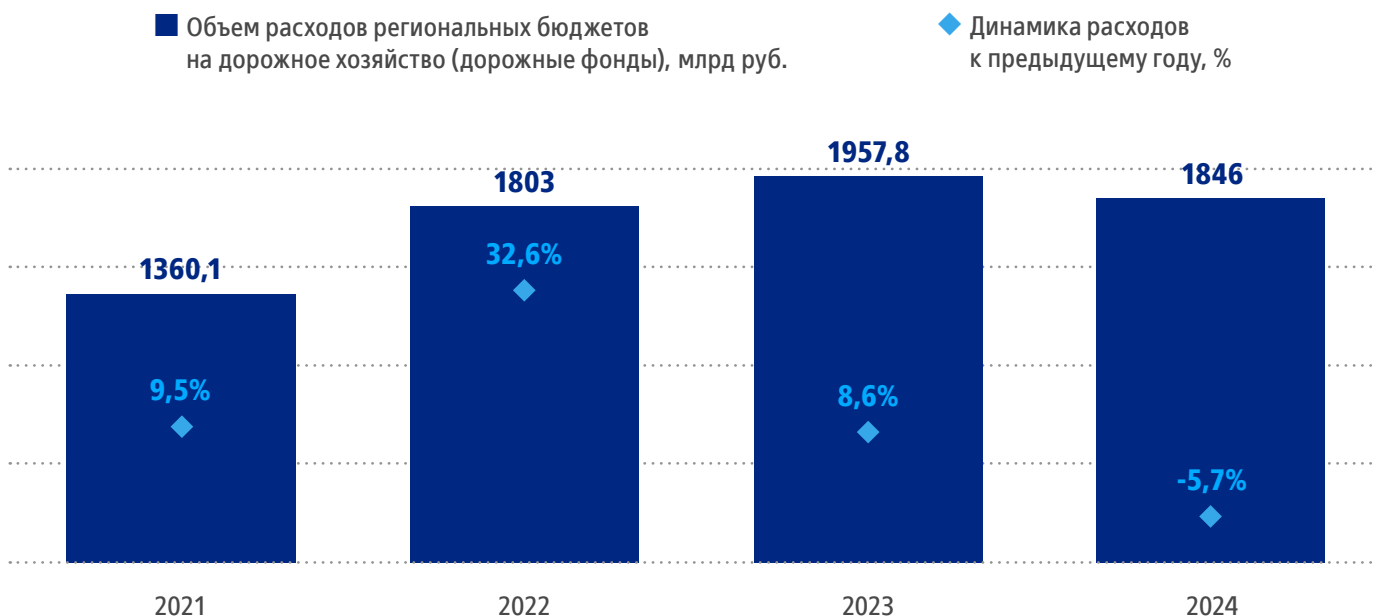
К расходам на дорожное хозяйство мы относили расходы региональных бюджетов по коду «0409» («дорожное хозяйство, дорожные фонды»). Не весь объем этих средств идет на капитальное строительство или ремонт автодорог, сюда также входят расходы на фонд оплаты труда, социальные выплаты, закупку товаров и услуг для выполнения отраслевых задач, субсидии и т. д.

Самый значительный рост зафиксирован на территориях, пока не относящихся к федеральным округам (федеральный центр «Сириус» и регионы, вошедшие в состав Российской Федерации осенью 2022 года): на 47%, до 30,8 млрд руб.

Из федеральных округов по относительному росту бюджетных расходов на дорожное хозяйство в 2024 году лидировал Северо-Западный (+16,1%, до 286,3 млрд руб.), что было связано с увеличением отраслевых вложений в Санкт-Петербурге (146,3 млрд руб.). Северная столица лишь немного отстала от лидера по расходам на дорожное хозяйство — Москвы (152 млрд руб.), у которой в 2024 году бюджетные автодорожные расходы, наоборот, сократились. Впрочем, для региона, реализующего крупные проекты, перепады вложений между циклами запуска естественны.

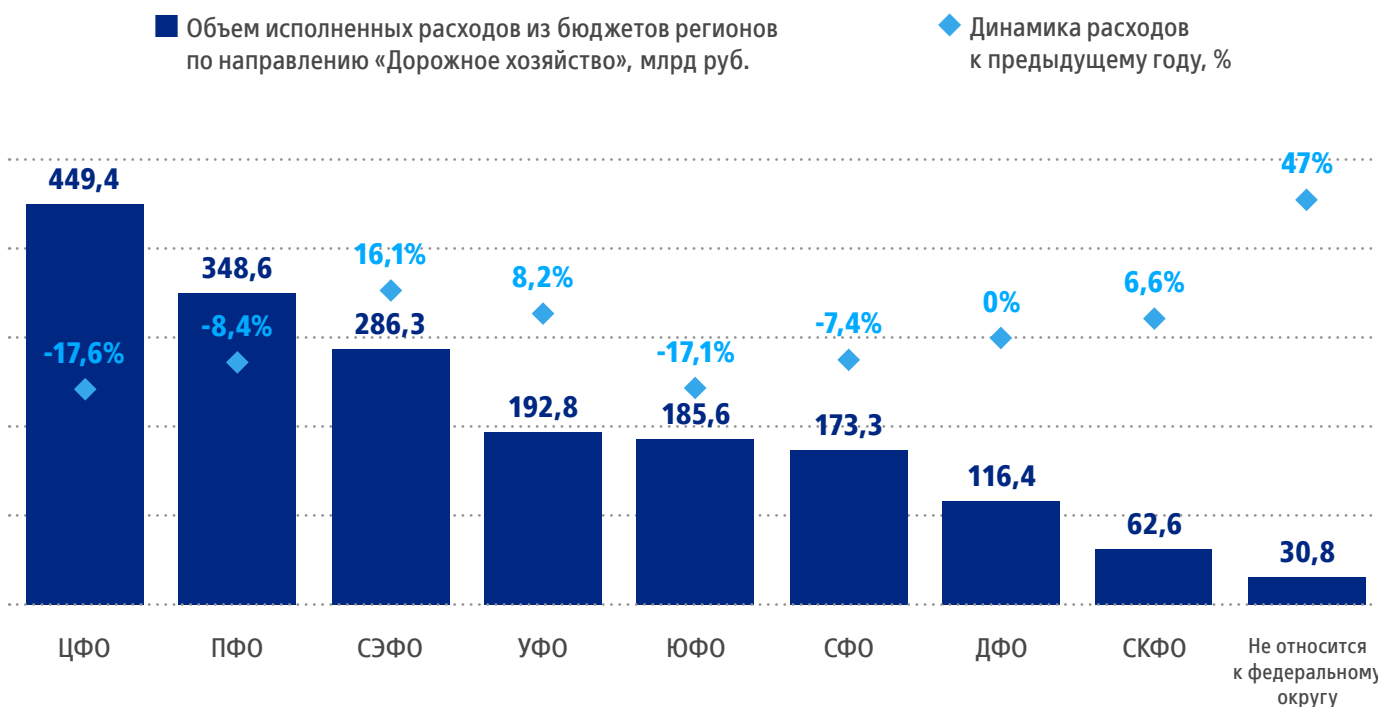
I. ФИНАНСИРОВАНИЕ АВТОДОРОЖНОЙ СФЕРЫ ДО 2025 ГОДА

Рисунок 2. Динамика расходов на дорожное хозяйство со стороны региональных бюджетов в 2021–2024 годах



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

Рисунок 3. Динамика расходов на дорожное хозяйство со стороны региональных дорожных фондов по федеральным округам в 2024 году



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

Таблица 1. Топ-10 регионов по расходам на дорожное хозяйство в 2024 году

Регион	Федеральный округ	Объем расходов на дорожное хозяйство, млрд руб.	Доля расходов на дорожное хозяйство в общих расходах региона
1 Москва	ЦФО	152,0	2,9%
2 Санкт-Петербург	СЗФО	146,3	10,4%
3 Татарстан	ПФО	104,5	18,1%
4 Московская область	ЦФО	87,1	8,3%
5 Крым	ЮФО	59,2	21,5%
6 Краснодарский край	ЮФО	48,5	9,0%
7 Ханты-Мансийский автономный округ	УФО	47,3	10,9%
8 Ямало-Ненецкий автономный округ	УФО	46,5	11,1%
9 Нижегородская область	ПФО	37,0	9,6%
10 Кемеровская область	СФО	36,5	12,2%

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

Также среди округов, где наблюдался рост отраслевых расходов в 2024 году, были Уральский (+8,2%) и Северо-Кавказский (+6,6%). В свою очередь, в Дальневосточном федеральном округе расходы на дорожное хозяйство оказались на уровне предыдущего года.

Доля топ-10 регионов в общем объеме расходов на дорожное хозяйство в 2024 году составила 41,4% (764,9 млрд руб.). Это на 1 п. п. меньше, чем годом ранее, и чем, например, по итогам 2021 года, который мы брали стартовым для анализа. Такая динамика свидетельствует о более быстром снижении их расходов на дороги, чем это было в среднем по стране.

В отличие от расходов Федерального дорожного агентства, объем вложений регионов в дорожное хозяйство с 2021 по 2024 год вырос как в текущих (почти на 36%), так и в сопоставимых ценах (на 7%).

В 2025 году общий объем расходов бюджетов регионов на дорожное хозяйство может составить 1,8 трлн руб. По итогам I квартала 2025 года, было доведено 312,7 млрд руб., или примерно 17,5%. Это умереннее динамики расходов на региональную и местную дорожную сеть в рамках «Инфраструктуры для жизни» (21,6%).

КАК ФИНАНСИРОВАЛИ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН И БКД?

Темпы роста федеральных вложений в «Безопасные качественные дороги» в 2021–2024 годах составляли 27,8% ежегодно. Наиболее сильно за это время увеличивались вложения в региональную и местную дорожную сеть — на 37,7% в год — что, впрочем, было связано с более низкой базой на начало периода (112 млрд руб.). Вложения в «Развитие федеральной магистральной сети» росли в то же время в среднем на 20,9% в год.

Общий объем федеральных вложений через нацпроекты 2018–2024 годов в автомобильную отрасль составил, по нашим расчетам, почти 3,3 трлн руб., из них 2,25 трлн руб. (около 69%) поступили через «Безопасные качественные дороги».

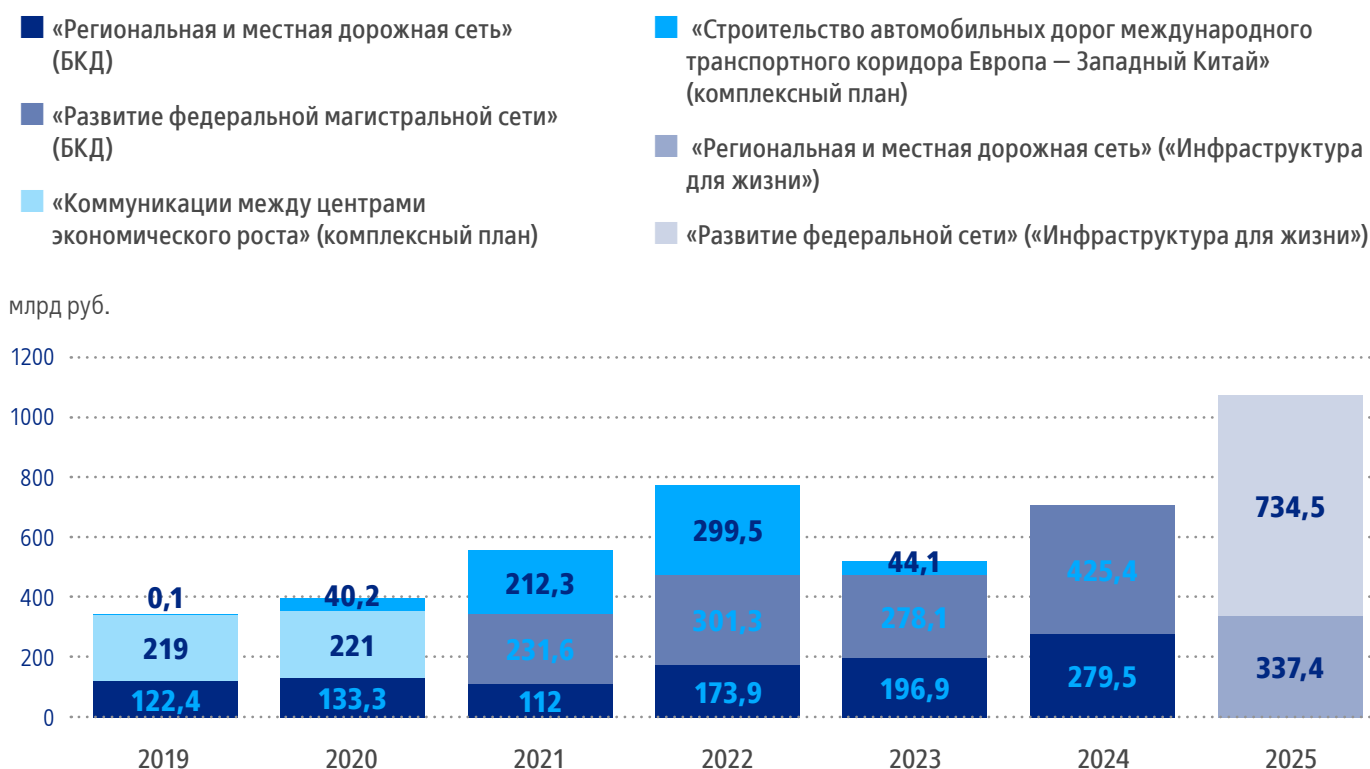
В этих расчетах учитывались расходы на автомобильную часть комплексного плана* и на дорожно-строительную часть национального проекта «Безопасные качественные дороги», но не учитывались расходы на сопутствующие мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения и др.

Во время реализации нацпроектов между их автомобильными расходами произошло перераспределение: если в 2019 и 2020 годах больше средств приходило в отрасль из комплексного плана (примерно 55–58%), то с 2021-го после перемещения ряда мероприятий стали лидировать «Безопасные качественные дороги» и к 2024 году сконцентрировали на себе все автомобильные расходы нацпроектов.

Пик расходов на автомобильные дороги через нацпроекты приходился на 2022 год, когда из федерального бюджета было перечислено 774,7 млрд руб., почти на 39% больше, чем за год

* К ней относятся «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» и частично «Коммуникации между центрами экономического роста».

Рисунок 4. Динамика федеральных расходов на автодороги в рамках нацпроектов в 2019–2025 годах



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

до этого. Главной причиной стало ускорение реализации строительства объектов транспортного коридора Европа — Западный Китай.

В 2023–2024 годах федеральные вложения через нацпроекты в отрасль — 519,1 млрд руб. и 704,9 млрд руб. — уже не дотягивали до этой планки, несмотря на постоянный рост вложений в мероприятия «Безопасных качественных дорог».

В 2025 году через дорожно-строительную часть национального проекта «Инфраструктура для жизни» планируется вложить 1,07 трлн руб., что может почти в полтора раза превысить вложения 2024 года. Однако такой рост, на наш взгляд, связан с концентрацией регулярных (процессных) отраслевых расходов в нацпроекте.

Неравномерность расходов может негативно сказываться на загруженности подрядчиков и их финансовом состоянии, что впоследствии затруднит реализацию других масштабных проектов.

II. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Еще до пандемии государство перестало запускать автодорожные концессии на федеральном уровне, но активность в этой сфере в последние годы сохраняется за счет региональных проектов. При этом из-за роста стоимости капитала зависимость последних от бюджетных средств растет.

КОНЦЕССИОННЫЙ РЫНОК НЕ СВЕРНУЛ С АВТОДОРОГ

В концессионном соглашении по строительству и эксплуатации скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва — Санкт-Петербург» на участке 15–58 км концедентом первоначально выступало Федеральное дорожное агентство (Росавтодор), так оно подписывалось еще до создания госкомпании. Но с февраля 2011 года обязанности концедента в этом проекте также были переданы «Автодору».

Общий объем заявленных инвестиций в концессии в автодорожной сфере*, по нашей оценке, на начало 2025 года превышает 1,9 трлн руб., или 27% от суммарного объема концессионного рынка. К этой сфере относятся 36 проектов с объемом инвестиций дорожке 1 млрд руб.

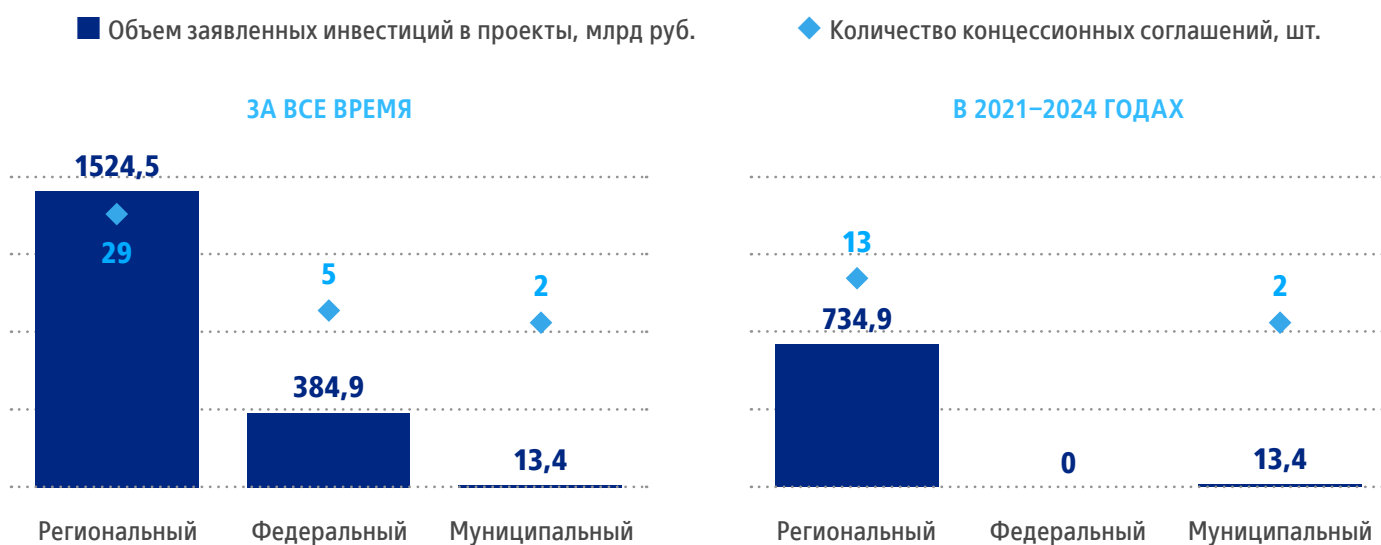
Большая часть — 79% по инвестициям и 80,5% по количеству — действующих автодорожных концессионных соглашений в сегменте дорожке 1 млрд руб. относится к **региональному** уровню реализации, так как такие проекты более дорогие для бюджетов муниципалитетов, сложнее в структурировании, для успешной реализации требуют привлечения частных или федеральных средств, вовлечения подрядчиков и банков.

На **федеральном** уровне заключено пять соглашений с общим объемом инвестиций 384,9 млрд руб. Функции концедента закреплены за государственной компанией «Автодор».

После 2018 года федеральных концессий в автодорожной сфере не заключали. Одна из основных причин — взятый еще во время пандемии курс на реализацию масштабных межрегиональных

* К ним мы относим строительство/реконструкцию и последующую эксплуатацию автомобильных дорог и сопутствующих искусственных сооружений, но не относим проекты в сфере автодорожной телематики (системы фото-, видеофиксации, «Платон» и др.).

Рисунок 5. Распределение автодорожных концессий дорожке 1 млрд руб. по уровню реализации



Источник: данные компаний, Минэкономразвития, федеральных и региональных исполнительных органов власти, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

автодорожных проектов в формате госконтрактов, а не государственно-частного партнерства. В частности, по такому принципу строили автомагистраль М-12 «Восток».

Действующих концессий **муниципального** уровня в сегменте проектов дорожке 1 млрд руб. всего две: на строительство автомобильных дорог в Магадане и Южно-Сахалинске. Эти проекты реализуются с привлечением инфраструктурных кредитов от ДОМ.РФ.

Основной объем концессионных соглашений в автодорожной сфере заключен в Центральном, Северо-Западном и Приволжском федеральных округах. Суммарно на них на конец 2024 года приходился 81% заявленных инвестиций (1,5 трлн руб.) и более 58% от общего количества проектов в сегменте от 1 млрд руб. Такое территориальное распределение объяснимо наличием трафика (пассажирского и грузового), а также возможностью реализации сопутствующих проектов, которые в итоге окупят создание объекта.

С момента принятия концессионного законодательства изучаемые нами автодорожные проекты были запущены и реализованы в 23 регионах страны. К крупнейшим по объему инвестиций регионам относятся Московская область,

ВОЗМОЖНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ГЧП В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ

В приведенной статистике не учитывается соглашение о создании и эксплуатации автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр», так как оно было запущено на основе регионального законодательства о государственно-частном партнерстве.

Рисунок 6. Схема Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге



Протяженность трассы:

46,6 км

(26,7 км на искусственных сооружениях)

Объем инвестиций:

212,7

млрд руб.

Действующие развязки:

13 шт.

Соответствующее соглашение сроком на 30 лет власти Санкт-Петербурга, ООО «Магистраль Северной столицы» и АО «ЗСД» подписали в декабре 2011 года. Частная сторона обязалась обеспечить финансирование и строительство наиболее сложного — Центрального — участка ЗСД протяженностью 11,7 км. По условиям соглашения «Магистральной Северной столицы» в 2013 и 2014 годах были переданы сданные в эксплуатацию Северный и Южный участки скоростного диаметра.

Общая протяженность Западного скоростного диаметра составила 46,6 км, а объем инвестиций в его создание — 212,7 млрд руб. Строительство центрального участка стоило более 120 млрд руб.

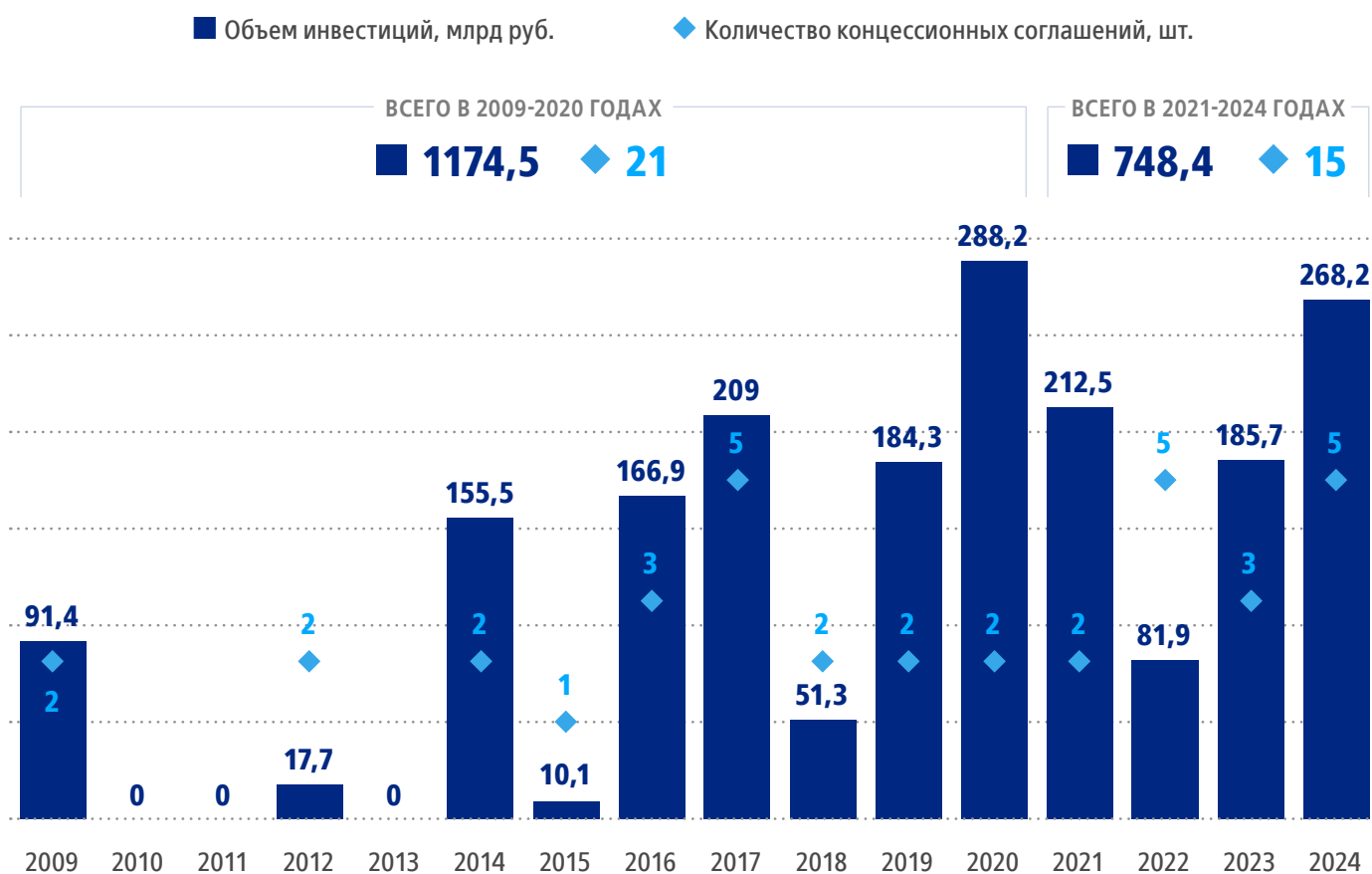
Пуск движения по всей магистрали состоялся в декабре 2016 года. В следующие годы постепенно строили и вводили транспортные развязки ЗСД с другими ключевыми магистралями города.

Реализация проекта улучшила транспортную связность Санкт-Петербурга, повысила инвестиционную привлекательность территории вдоль прохождения магистрали, создала дополнительные возможности для запуска новых проектов жилой и коммерческой недвижимости, повлияла на рост доходов бюджета и уровня занятости.

После того, как был накоплен опыт в реализации концессионных соглашений и совершенствования этого инструмента, новые проекты по региональному законодательству запускать перестали.

Источник: данные ООО «Магистраль северной столицы»

Рисунок 7. Распределение количества действующих автодорожных концессий дорожке 1 млрд руб. и объема заявленных в них инвестиций по годам



Источник: данные компаний, Минэкономразвития, федеральных и региональных исполнительных органов власти

Санкт-Петербург и Самарская область. С учетом новых проектов по итогам 2025 года в тройку наиболее активных в автодорожных концессиях субъектов федерации может войти Москва.

Концессионные и ГЧП-соглашения для проектов дорожке 1 млрд руб. пока отсутствуют на территории Южного и Северо-Кавказского федеральных округов.

Частично это связано с тем, что у крупнейших регионов Юга страны (Краснодарский край, Крым и др.) достаточно высокий объем расходов на дорожное хозяйство и многие проекты, реализуются при активном выделении федеральных средств. В свою очередь, у республик Северного Кавказа меньший опыт применения инструментов государственно-частного партнерства в транспортной сфере и более сложные условия строительства.

АВТОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ В ПОСТПАНДЕМИЧЕСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ

Реализуемые в рамках концессии этапы ШМСД в Санкт-Петербурге планируют сдать в эксплуатацию в 2030 году. Скоростная автомагистраль будет шестиполосной, ее протяженность составит 14,1 км. Для оплаты будет использоваться технология «Свободный поток», когда списание средств происходит с использованием транспондера или с помощью распознавания государственных номеров автомобиля.

Несмотря на то, что на федеральном уровне после 2018 года в автодорожной сфере концессионные соглашения не готовились и не подписывались, активность в сегменте поддерживалась запусками проектов на региональном уровне, а с расширением инструментов господдержки — и на муниципальном уровне.

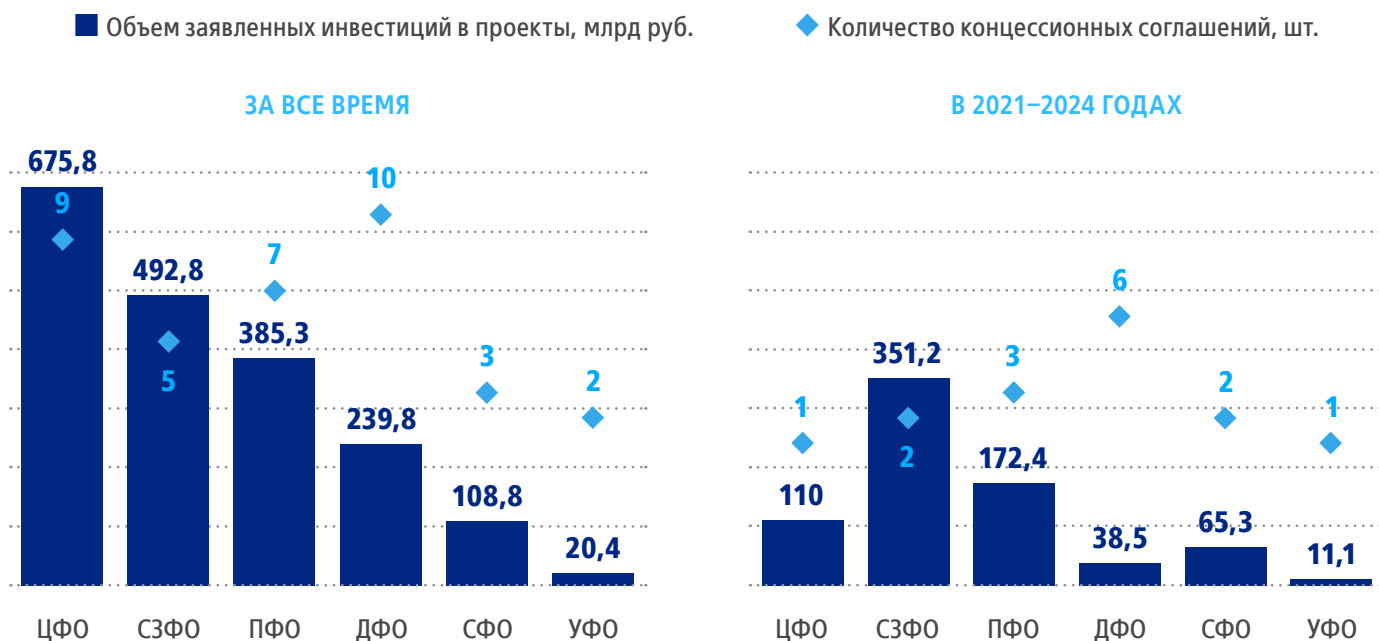
В 2021–2024 годах в сегменте проектов от 1 млрд руб. подписали 15 концессионных соглашений на строительство (реконструкцию) и последующую эксплуатацию автомобильных дорог и искусственных сооружений с общим объемом инвестиций 748,4 млрд руб., или почти 39% от вложений за все время существования инструмента. Более 98% этих средств приходится на проекты регионального уровня.

В этот период была подписана крупнейшая концессия в автодорогах на российском рынке — на строительство и эксплуатацию Широкой магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге (II–IV этапы) с общим объемом ожидаемых инвестиций более 241 млрд руб. Концедентом выступило правительство Санкт-Петербурга, концессионером — ООО «Широтная Магистраль Северной Столицы» (входит в «ВТБ Инфраструктурный Холдинг»).

Наиболее активно концессии после 2020 года заключали в Северо-Западном и Приволжском федеральных округах: на них в 2021–2024 годах приходится почти 47% и 23% от инвестиций соответственно. За счет новых автодорожных концессий в Москве значительный прирост по итогам 2025 года будет наблюдаться и в Центральном федеральном округе.

Если учесть предыдущий опыт заключения концессионных соглашений в автодорожной сфере, то в 2021–2024 годах заметно больше стали пользоваться этой возможностью в Северо-Западном и Сибирских федеральных округах. Доля инвестиций в новые соглашения в первом случае составила 71% от объема за все время использования концессионного инструмента в округе, во втором — 60%. Результат СЗФО достигнут за счет

Рисунок 8. Распределение действующих автодорожных концессий дорожке 1 млрд руб. и инвестиций в них по федеральным округам



Источник: данные компаний, Минэкономразвития, федеральных и региональных исполнительных органов власти, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

новых проектов в Санкт-Петербурге, СФО — за счет относительно низкой базы и запуска новых инициатив в Омской области.

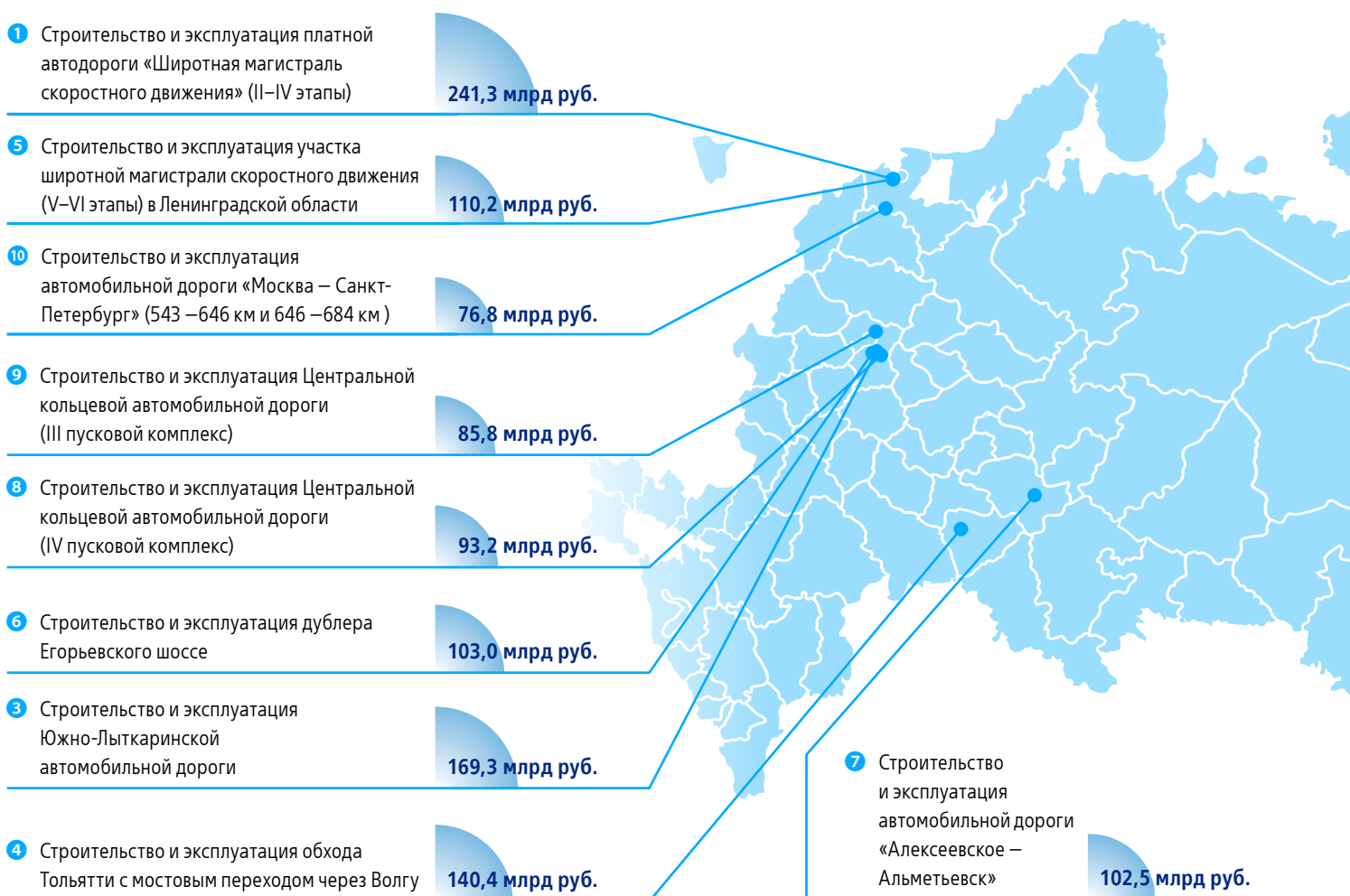
Меньше, чем в допандемическое время, после 2021 года стали использовать возможности государственно-частного партнерства в автодорожной сфере на Дальнем Востоке. Это связано с общим усложнением экономических условий, а также с тем, что в округе идет строительство моста через Лену, концессионное соглашение на которое подписали еще в 2019 году. Капиталоемкость этого проекта создает эффект высокой базы для новых инициатив, который можно преодолеть за счет запуска сопоставимых по масштабам проектов.

Вероятнее всего, в ближайшие годы преобладание проектов на региональном уровне сохранится, активного запуска концессионных соглашений в автодорожной сфере на федеральном уровне мы пока не ждем. Но ситуация для запуска инициатив на уровне некоторых регионов и муниципалитетов может осложниться введенными лимитами на их бюджетные расходы ([подробнее см. главу «Автодорожные концессии: возможности и ограничения»](#)).

II. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Таблица 2. Топ-10 крупнейших проектов в сфере автодорожных концессий

№	Проект	Регион / федеральный округ
1	Строительство и эксплуатация платной автомобильной дороги «Широтная магистраль скоростного движения» (II–IV этапы)	Санкт-Петербург/СЗФО
2	Строительство и эксплуатация платного мостового перехода через реку Лену в районе города Якутска	Якутия/ДФО
3	Строительство и эксплуатация Южно-Лыткаринской автомобильной дороги	Московская область/ЦФО
4	Строительство и эксплуатация обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу	Самарская область/ПФО
5	Строительство и эксплуатация участка широтной магистрали скоростного движения (V–VI этапы) в Ленинградской области	Ленинградская область/СЗФО
6	Строительство и эксплуатация дублера Егорьевского шоссе	Московская область/ЦФО
7	Строительство и эксплуатация автомобильной дороги «Алексеевское – Альметьевск»	Татарстан/ПФО
8	Строительство и эксплуатация Центральной кольцевой автомобильной дороги (IV пусковой комплекс)	Московская область/ЦФО
9	Строительство и эксплуатация Центральной кольцевой автомобильной дороги (III пусковой комплекс)	Московская область/ЦФО
10	Строительство и эксплуатация автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург» на участках км 543 – км 646 и км 646 – км 684	Новгородская и Ленинградская области, Санкт-Петербург/СЗФО



Объем капитальных вложений, млрд руб.	Концессионер	Год подписания	Стадия реализации
241,3	ООО «Широтная Магистраль Северной Столицы»	2024	Подготовка к строительству
174,8*	ООО «Восьмая концессионная компания»	2020	Строительство
169,3*	ООО «Лыткаринская платная дорога»	2020	Строительство
140,4	АО «КК «Обход Тольятти»	2019	Эксплуатация
110,2	ООО «Всеволожская концессионная компания»	2023	Подготовка к строительству
103,0*	ООО «М. Е. Т. К.»	2021	Подготовка к строительству
102,5	АО «Автострада»	2021	Эксплуатация
93,2	ООО «Юго-Восточная магистраль»	2017	Эксплуатация
85,8	ООО «Автодорожная строительная корпорация»	2016	Эксплуатация
76,8	ООО «Магистраль двух столиц»	2014	Эксплуатация

2 Строительство и эксплуатация платного мостового перехода через реку Лену в районе города Якутска

174,8 млрд руб.

* Приведена актуализированная стоимость строительства.

Источник: данные компаний, Минэкономразвития, федеральных и региональных исполнительных органов власти

В МОСКВУ ВОЗВРАЩАЮТСЯ АВТОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ

Столица относительно редко использовала формат концессии для реализации проектов в автодорожной сфере на своей территории. До 2025 года такая концессия была одна: на строительство и эксплуатацию Северного дублера Кутузовского проспекта (Новая концессионная компания; объем инвестиций — 68 млрд руб.). Перед открытием движения новая магистраль получила название проспект Багратиона.

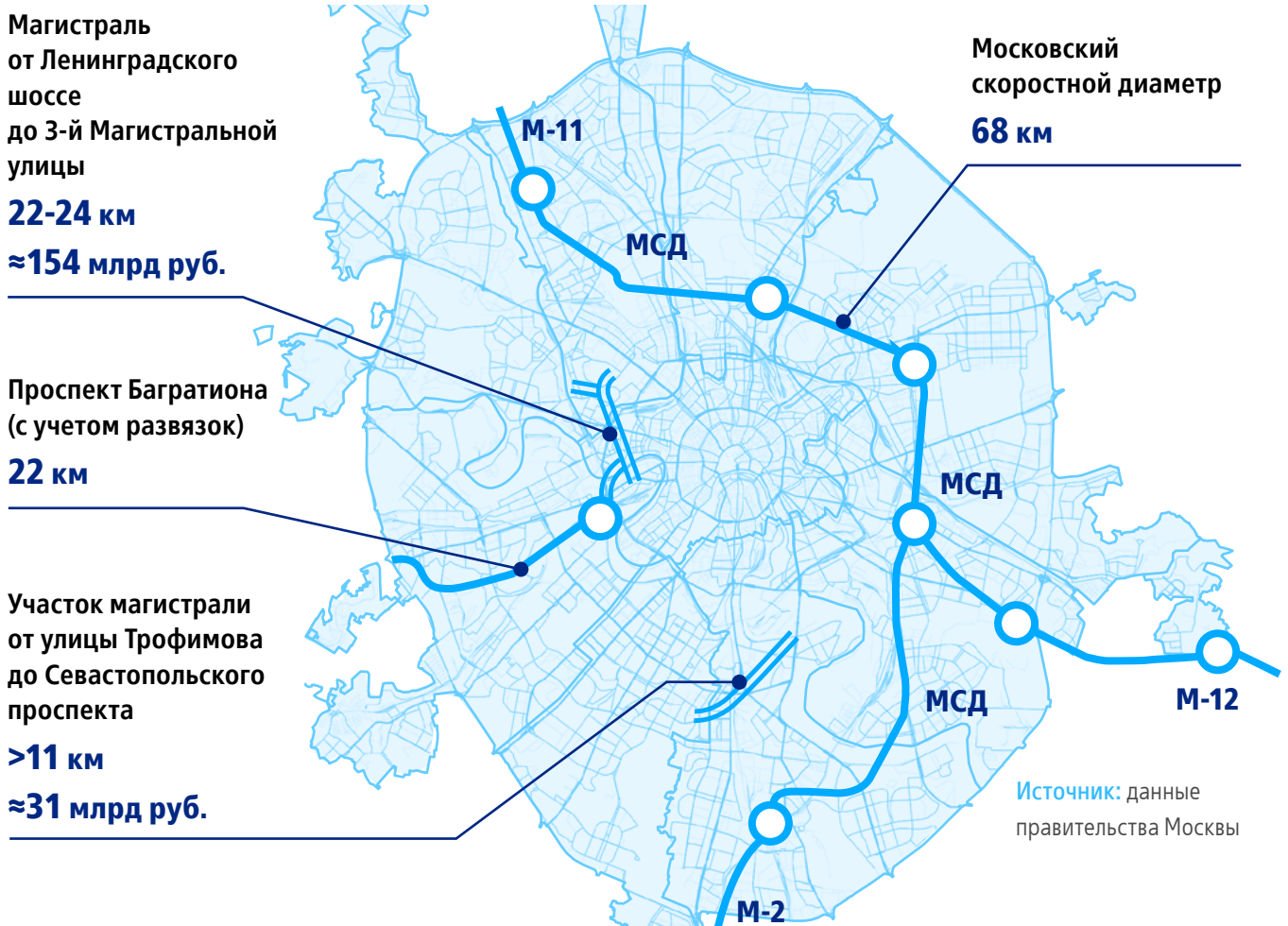
В I квартале 2025 года правительство Москвы выбрало концессионеров для реализации проектов строительства двух новых платных автомобильных дорог.

Один из концессионеров — ООО «Дороги Москвы — Магистральная» — займется строительством магистрали протяженностью 22–24 км от Ленинградского шоссе до 3-го Магистрального проезда. Объем инвестиций в проект оценивается в 154 млрд руб.

Другой концессионер — ООО «Столичная магистраль Юг» (входит в «ВТБ Инфраструктурный Холдинг») — должен построить автомобильную дорогу между улицей Трофимова и Севастопольским проспектом протяженностью свыше 11 км. Ее стоимость составит порядка 31 млрд руб.

Изначально предполагалось строительство сразу трех платных дорог в столице. Однако конкурс на одну из них — в районе Щукино — отменили в феврале.

Рисунок 9. Существующие и планируемые платные дороги в Москве



БЮДЖЕТНЫЕ И ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ ДОСТИГАЮТ БАЛАНСА

Общий объем капитальных вложений бюджетов различных уровней в автодорожные концессионные соглашения, подписанные за все время для проектов от 1 млрд руб., по нашим расчетам, составляет около 1,01 трлн руб., или 52,3% от заявленных инвестиций в проекты.

Суммарный объем внебюджетных вложений, привлекаемых частными инвесторами в эти же автодорожные проекты, можно оценить в 917,2 млрд руб., или 47,7%.

Капиталоемкие автодорожные проекты, реализуемые за 100% частных средств, сравнительно редки на рынке, потому что еще на этапе построения финансовой модели имеют повышенные требования к трафику, размеру платы концедента или тарифам, а это может быть реализовано не во всех регионах.

Примеры автодорожных проектов со стопроцентным участием частных средств на этапе создания объектов — строительство Северного дублера Кутузовского проспекта в Москве (проспект Багратиона), строительство и эксплуатация автомобильного моста через реку Амур между Благовещенском (Россия) и Хэйхэ (Китай). В обоих случаях востребованность объектов предполагалась достаточно высокой, чтобы впоследствии обеспечить окупаемость проектов.

Исторически с меньшим использованием бюджетных средств запускались автодорожные проекты в Москве и Московской области (в среднем доля бюджета в них была менее 40%) и на Урале. С большей долей бюджетных средств велось строительство объектов в других регионах страны (на Северо-Западе, в Поволжье и Сибири — от 61% до 64%). В федеральных и муниципальных концессиях доля бюджетных средств в среднем выше (почти 56% и 59% соответственно), чем в региональных (51%).

Участие бюджетных средств в проекте, как правило, смягчает финансовую нагрузку на конечных пользователей и на публичную сторону на этапе эксплуатации.

II. ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ

Рисунок 10. Распределение доли бюджетных и внебюджетных вложений в автодорожные концессии



Источник: данные компаний, Минэкономразвития, федеральных и региональных исполнительных органов власти, Sherpa Group, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

В целом по России до 2020 года включительно среднее соотношение бюджетных и внебюджетных вложений в автодорожные концессии было почти один к одному, или 50,3% и 49,7% соответственно.

В 2021–2024 годах у новых концессионных проектов произошло смещение в сторону бюджетных средств: в среднем их доля в проекте составляла 55,4%, оставшиеся 44,6% были собственными и заемными средствами частных инвесторов. Уменьшение доли последних связано как с более дорогой стоимостью капитала в эти годы, так и с развитием инструментов господдержки (инфраструктурных бюджетных кредитов, инфраструктурных облигаций и др).

Мы полагаем, что при возвращении к более мягкой денежно-кредитной политике доля бюджетных вложений в автодорожных проектах вновь начнет постепенно снижаться.

Таблица 3. Стимулы и ограничения притока частных инвестиций в автодорожную отрасль в 2021–2024 годах

Стимулы	Ограничения
<ul style="list-style-type: none"> • Новые инструменты господдержки (инфраструктурное меню) • Спрос со стороны крупных регионов на реализацию автодорожных проектов на их территории (Санкт-Петербург, Московская область, Татарстан и т. д.) • Опыт реализации ГЧП-проектов у заинтересованных субъектов федерации • Рост потребности во внебюджетном финансировании инфраструктурной отрасли • Активность самих участников рынка в поиске и разработке новых ГЧП-инициатив после завершения крупных госконтрактов • Неравномерность бюджетных расходов на отрасль (в том числе в рамках нацпроектов) 	<ul style="list-style-type: none"> • Организационные, строительные, финансовые ресурсы в начале 2020-х фокусировались на госзаказе • Высокая стоимость заемного капитала в 2023–2024 годах • Периоды резкого роста цен на строительные материалы • Отсутствие предложения со стороны государства на федеральные концессии • Дефицит проработанных проектов для реализации в ГЧП-формате, дефицит опыта у менее крупных регионов • Короткий горизонт планирования в инфраструктурном строительстве (до появления плана и формирования новых нацпроектов) • Обсуждение и принятие законодательных ограничений для запуска ГЧП-проектов в дотационных субъектах федерации

Источник: анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

СТИМУЛЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕТОРОВ

Приток частных инвестиций в автодорожную отрасль в 2021–2024 годах сдерживала активность самого государства в реализации проектов за свой счет — особенно во время и сразу после пандемии. Впрочем, эта активность в краткосрочной перспективе ускорила их запуск и реализацию, так как экономилось время на согласование деталей с частной стороной.

В 2023–2024 годах значительно выросла стоимость заемного финансирования, что также негативно повлияло на запуск проектов с участием внебюджетных вложений. Тем не менее, концессионные соглашения в автодорожной сфере подписывали, в том числе с таким расчетом, чтобы выход на строительную площадку и активное инвестирование происходили в более мягких денежно-кредитных условиях.

Существенный рост цен на стройматериалы в 2021–2022 годах усложнял работу, как в рамках уже подписанных соглашений,

так и по подготовке новых. Удорожание касалось также подрядчиков по госконтрактам, и государство предлагало меры в основном для поддержки последних. Частные инвесторы решали проблему роста цен с помощью дополнительных соглашений.

К 2021–2022 годам горизонт планирования участников рынка стал заметно сужаться из-за того, что «экватор» реализации национальных проектов был пройден, а определенности с тем, что и как будут финансировать после 2024 года, еще не было. Одним из выходов из такой ситуации стало формирование и ежегодное обновление пятилетнего плана дорожной деятельности и его региональных аналогов. Впрочем, он чаще решал вопрос, что будут реализовывать в ближайшие годы за счет федеральных средств.

Планы по ограничению бюджетного финансирования проектов ГЧП для субъектов федерации с высоким уровнем дотационности также стали сдерживать готовность местных властей запускать новые инициативы с помощью этого инструмента.

Вместе с тем, активность частных партнеров в автодорожной отрасли в 2021–2024 годы была поддержана спросом со стороны властей крупных регионов на реализацию новых автодорожных проектов. Такими территориями стали Санкт-Петербург, Московская и Нижегородская области, Татарстан, Москва и др., уже накопившие достаточный опыт запуска инициатив в рамках различных форм государственно-частного партнерства.

Стимулирующую роль в привлечении внебюджетных инвестиций сыграли также новые инструменты господдержки инфраструктурных проектов (входящие в инфраструктурное меню), активность самих частных игроков в поиске новых инициатив для пополнения своих пайплайнов.

III. ПЛАНИРУЕМЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В АВТОДОРОЖНУЮ СФЕРУ ДО 2030 ГОДА

В ближайшие годы расходы на автодорожную сферу будут увеличиваться, что будет стимулироваться в основном динамикой трат на федеральные дороги. Пик вложений в отрасль ожидается в 2028 году, после чего поступление средств может стать более умеренными.

КАК ИЗМЕНИТ АВТОДОРОГИ «ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЖИЗНИ»?

В рамках «Общесистемных мер развития дорожного хозяйства» внедряются интеллектуальные транспортные системы, упрощающие и помогающие организовать движение по уже существующим дорогам. Федеральный проект «Безопасность дорожного движения», в свою очередь, нацелен на принятие необходимых нормативно-правовых актов, профилактику ДТП, проведение учений по оказанию помощи пострадавшим и другие мероприятия.

Согласно паспорту нового национального проекта «Инфраструктура для жизни», суммарные расходы на него в 2025–2030 годах должны составить 11,5 трлн руб.

Помимо федеральных проектов, связанных с автомобильными дорогами, в состав «Инфраструктуры для жизни» входят также федеральные проекты в сфере жилищного строительства, коммунальной инфраструктуры, развития городской среды и общественного транспорта.

К федеральным проектам дорожно-строительного профиля в этом исследовании мы относим «Развитие федеральной сети» и «Региональная и местная дорожная сеть». Общие расходы на эти федеральные проекты составят, по нашим расчетам, в этот период 8,3 трлн руб., то есть 72% от всех предусмотренных вложений в национальный проект.

Несмотря на то, что «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения» тематически тоже относятся к автомобильным дорогам, мы считаем, что вклад расходов на них в инфраструктурное строительство не столь значителен.

К общественно значимым результатам «Инфраструктуры для жизни», связанным с дорожно-строительной сферой,

III. ПЛАНИРУЕМЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В АВТОДОРОЖНУЮ СФЕРУ ДО 2030 ГОДА

Рисунок 11. Объем расходов на федеральные проекты национального проекта «Инфраструктура для жизни» в 2025–2030 годах

Включая бюджетные расходы и средства из внебюджетных источников.



Источник: данные паспорта национального проекта «Инфраструктура для жизни», Федерального дорожного агентства, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

относится повышение качества дорожной сети. К 2030 году планируется довести до нормативного состояния 85% федеральных трасс («Развитие федеральной сети»), до 60% — региональных и межмуниципальных дорог, также до 85% — дорог крупнейших городских агломераций и дорог опорной сети («Региональная и местная дорожная сеть»).

Наибольшие отличия между нынешними и целевыми показателями на 2030 год, по нашей оценке, наблюдаются для автомобильных дорог федерального значения и региональных дорог, входящих в состав опорной сети.

Так, по данным Федерального дорожного агентства, по итогам 2024 года доля протяженности федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, составляла 72,9%, или 44,8 тыс. километров. До достижения целевого результата в 85% необходимо улучшить показатель на 12,1 п. п. за шесть лет. При этом, согласно паспорту «Инфраструктуры для жизни»,

Рисунок 12. Фактические и целевые результаты реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни» в дорожно-строительной сфере



Источник: данные паспорта национального проекта «Инфраструктура для жизни», Федерального дорожного агентства, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

к концу 2025 года плановый уровень ожидался более низким и составлял 68,2%.

Схожая ситуация наблюдается для региональных автодорог, входящих в состав опорной сети. Доля протяженности этих дорог, соответствующих нормативным требованиям, достигла в 2024 году 73,8%, а целевой показатель на 2025 год — 70,5%.

Мы полагаем, что реализация мероприятий по развитию федеральной сети и опорной сети дорог, по крайней мере, в первые годы должна идти опережающими темпами.

Дорогам регионального и межмуниципального значения требуется преодолеть меньший диапазон для достижения уровня соответствия нормативным требованиям в 60%: 4,8 п. п. По итогам 2024 года этот показатель составлял 55,2% вместо запланированных 54%. Целевой уровень на 2025 год в рамках

нацпроекта — 55%. Здесь также есть вероятность ускоренной реализации необходимых мероприятий.

В свою очередь, для дорожной сети городских агломераций плановые показатели на 2030 год уже достигнуты. Доля протяженности этих дорог, находящихся в нормативном состоянии, согласно Росавтодору, составила по итогам 2024 год 85,7% при плановом уровне 85%. Это лучше целевого уровня на конец 2030 года (также 85%), поэтому в ближайшие годы будет необходимо как минимум поддерживать состояние дорожной сети городских агломераций в надлежащем состоянии.

Вместе с тем, существуют риски, которые могут повлиять на темпы финансирования работ в автодорожной отрасли и эффект от вложений. Согласно нацпроекту, ими являются высокая ключевая ставка, вероятный дефицит квалифицированных и рабочих кадров, удорожание стройматериалов и стоимости производства работ более чем на прогнозные 4% ежегодно.

НАЦПРОЕКТ ПОВЫШАЕТ ВЛОЖЕНИЯ

Общий объем расходов на «Региональную и местную дорожную сеть» и «Развитие федеральной сети» в рамках «Инфраструктуры для жизни» в 2025–2030 годах составит 8,3 трлн руб. (учитываются бюджетные и внебюджетные вложения).

В 2025 году объем этих расходов ожидается на уровне 1,07 трлн руб., а их пик придется на 2028 год, когда они запланированы на уровне 1,67 трлн руб. В 2026–2028 годах расходы на федпроекты автодорожного профиля будут расти в среднем на 18,5% ежегодно, что выше уровня ожидаемой инфляции (4%).

На этот же период, согласно паспорту нацпроекта, запланировано наиболее значительное изменение целевых

Рисунок 13. Динамика расходов на федеральные проекты автодорожной сферы в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни» в 2025–2030 годах



Источник: данные паспорта национального проекта «Инфраструктура для жизни»

показателей, связанных с повышением качества федеральных дорог и региональных дорог опорной сети. Мы полагаем, что основные средства будут идти на эти направления.

В 2029 году планируется снижение общих расходов на 16,7% к предыдущему году, до 1,43 трлн руб., а в 2030-м расходы на автодороги в рамках «Инфраструктуры для жизни» вновь возобновят небольшой рост (+3,3%, до 1,48 трлн руб.), но не превысят уровня 2028 года.

Такая динамика немного отличается от фактических расходов на финансирование аналогичных проектов в составе прошлого нацпроекта «Безопасные качественные дороги», когда расходы ежегодно только увеличивались.

Расходы на «Развитие федеральной сети» в рамках «Инфраструктуры для жизни» составят 5,8 трлн руб. Как и во время реализации «Безопасных качественных дорог», они будут превышать расходы на «Региональную и местную дорожную сеть» (2,4 трлн руб.). В среднем за шесть лет их соотношение будет 70% к 30%.

КАК ИЗМЕНЯТСЯ ОЖИДАЕМЫЕ РАСХОДЫ НА ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО?

Динамика ожидаемых расходов федерального бюджета на дорожное хозяйство и расходов Федерального дорожного агентства в ближайшие годы будет меняться менее выражено, чем расходы на дорожную часть «Инфраструктуры для жизни».

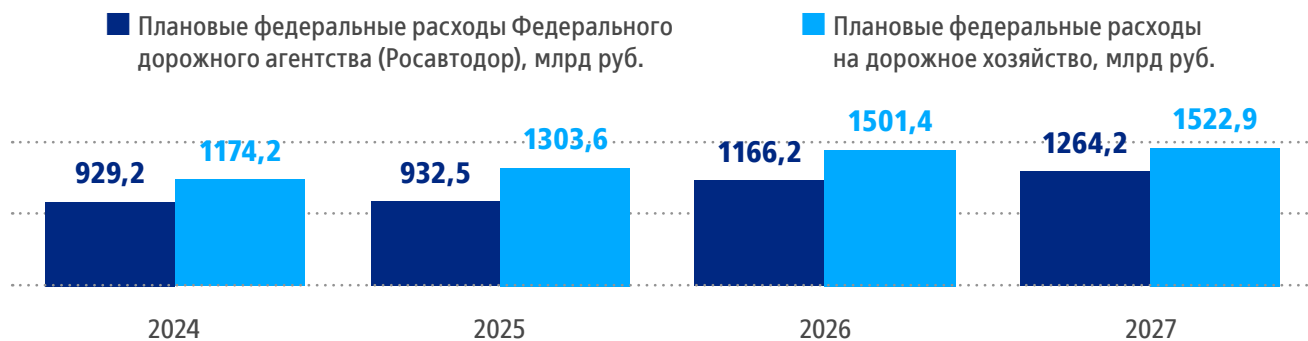
Так, например, в 2025–2027 годах средний рост расходов на дорожное хозяйство будет составлять около 9,2%, а Росавтодора — 11% в год. В то время, как для дорожных проектов «Инфраструктуры для жизни» это в среднем более 18%.

Такое различие связано с резким ростом расходов на автодороги через нацпроекты в 2025 году: почти на 50% к уровню расходов на аналогичные проекты БКД. Скачок вызван, в свою очередь, разной структурой автодорожных расходов в прежних и новых национальных проектах.

В 2026 и 2027 годах динамика расходов на дорожную отрасль в целом и на дорожную отрасль в рамках нацпроектов становится более одинаковой.

Рисунок 14. Динамика плановых федеральных расходов Росавтодора и расходов на дорожное хозяйство в целом в 2024–2027 годах

Фактические расходы в 2024 году были примерно на 20 % больше плановых.



Источник: законы о федеральном бюджете на 2024–2026 годы и 2025–2027 годы, расчеты ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Колебания в расходах по годам связаны с динамикой вложений в развитие федеральных дорог в рамках «Инфраструктуры для жизни». В ближайшие три года они будут расти в среднем на 23,1% в год: с 734,5 млрд руб. в 2025-м до 1,24 трлн руб. в 2028-м. В 2029–2030 годах расходы на федеральные дороги снизятся до уровня около 1 трлн руб. ежегодно.

В то же время расходы на региональную и местную дорожную сеть будут, наоборот, последовательно расти — примерно на 7% ежегодно. Более быстрый рост этих расходов ожидается в 2026–

2027 годах (на уровне 10–11%), а в 2028–2030 он запланирован в диапазоне 3,2–3,5%, что даже меньше уровня целевой инфляции на эти годы.

В рамках «Инфраструктуры для жизни» предусмотрено также привлечение внебюджетных средств, но среди проектов дорожно-строительного профиля это доступно только для «Развития федеральной сети», где источником этих средств предполагается ГК «Автодор». В 2025 и 2026 годах расходы со стороны госкомпании на мероприятия федерального проекта запланированы на уровне 54,8 млрд руб. и 67 млрд руб., в 2027-м, согласно паспорту нацпроекта, они составят около 0,9 млрд руб., а на 2028–2029 годы поступление внебюджетных средств пока не предполагается. Лишь в 2030 году от ГК «Автодор» ожидают вложений в «Развитие федеральной сети» в объеме 30 млрд руб.

Мероприятия в рамках «Региональной и местной дорожной сети» будут реализовывать за счет межбюджетных трансфертов. Зависимость этого проекта от федерального бюджета сохранится на протяжении всех шести лет.

КАКИМ ОКРУГАМ УЛУЧШАТ ДОРОЖНУЮ СЕТЬ?

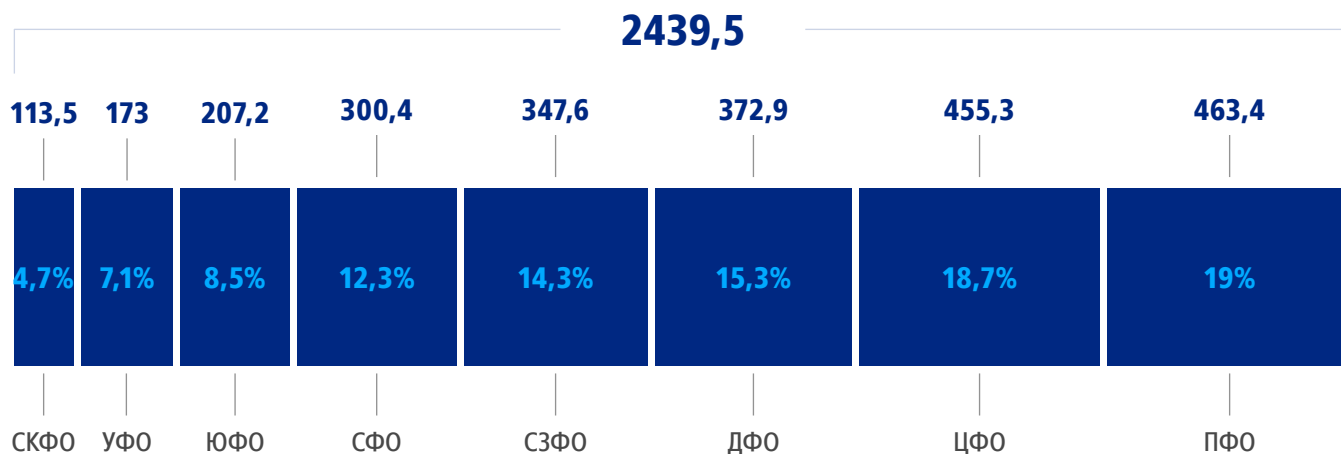
Согласно паспорту федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть», наибольший объем средств на развитие этих автомобильных дорог в ближайшие шесть лет получат Приволжский (463,4 млрд руб.) и Центральный федеральный округа (455,3 млрд руб.). Небольшое отставание ЦФО связано с тем, что в рамках этого проекта не финансируется Москва.

Большой акцент в финансировании строительства и ремонта региональных и местных дорог будет сделан на Дальнем Востоке. ДФО получит порядка 15,3% средств федпроекта, заняв третье место среди всех федеральных округов. Наибольшие объемы вложений предусмотрены на Якутию, Бурятию и Забайкальский край.

III. ПЛАНИРУЕМЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В АВТОДОРОЖНУЮ СФЕРУ ДО 2030 ГОДА

Рисунок 15. Распределение расходов на федеральный проект «Региональная и местная дорожная сеть» в 2025–2030 годах по федеральным округам

Суммарные расходы на федеральный проект в 2025–2030 годах, млрд руб.



Источник: данные паспорта федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть»

В целом по стране регионами, в которые через федпроект планируется направить крупнейшие объемы средств на региональные и межмуниципальные дороги до 2030 года, являются Московская область (105,5 млрд руб. за все шесть лет), Санкт-Петербург (105,1 млрд руб.), Татарстан (74,1 млрд руб.), Якутия (65,4 млрд руб.) и Башкирия (62,6 млрд руб.).

ПЛАН И ЕГО МАКСИМУМ

В конце марта 2025 года правительство России утвердило новый план дорожной деятельности. В отличие от документов-предшественников, он рассчитан не на ближайшие пять, а на шесть лет.

Общий объем вложений в рамках плана составляет 9,3 трлн руб. Эти средства включают как расходы на реализацию конкретных проектов (около 2,1 трлн руб.), так и на мероприятия в рамках государственных программ (7,2 трлн руб.). Часть расходов находится за периметром 2025–2030 годов, поэтому фактически на шесть лет распределено 8,7 трлн руб.

Самый большой объем финансирования дорожной сферы в рамках плана запланирован через госпрограмму

«Развитие транспортной системы» — 6,7 трлн руб. Вторая по объему финансирования — дорожная составляющая госпрограммы, касающейся восстановления новых регионов (295,5 млрд руб.). На дорожные расходы в рамках госпрограмм по развитию Крыма и Севастополя и по комплексному развитию сельских территорий предусмотрено на 2025–2030 годы 111,7 млрд руб. и 52,2 млрд руб. соответственно.

Через «Развитие транспортной системы» финансируется деятельность ГК «Автодор». В шестилетнем плане расходы на это запланированы в объеме 1,3 трлн руб., причем наибольший объем (252 млрд руб.) планируют направить госкомпаниям в 2025 году.

Также через госпрограмму «Развитие транспортной системы» частично финансируются федеральные проекты «Развитие федеральной сети» и «Региональная и местная дорожная сеть»: на шесть лет в рамках плана дорожной деятельности заложено 3,3 трлн руб. и 1,8 трлн руб., что составляет 57% и 74% от их плановых объемов в составе «Инфраструктуры для жизни». Из указанных 3,3 трлн руб. почти 2,4 трлн руб. собираются направить на ремонт и содержание автомобильных дорог, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства.

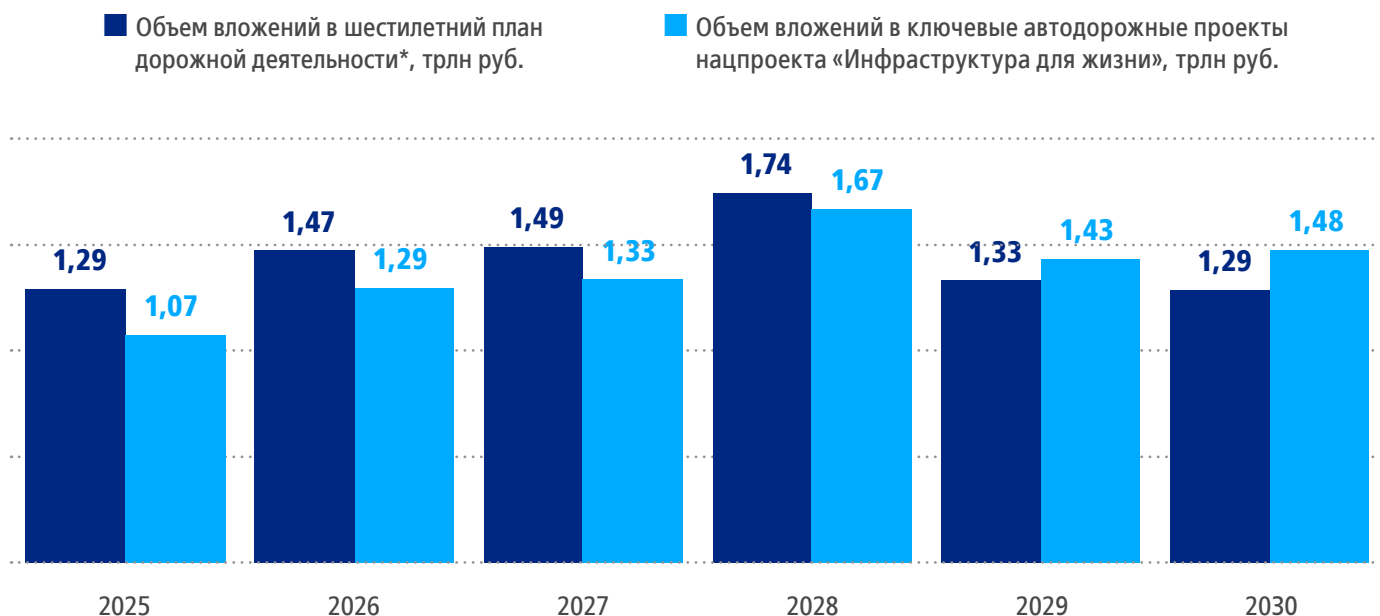
Если сравнить расходы на шестилетний план с расходами на автодорожную часть национального проекта «Инфраструктура для жизни», то вплоть до 2028 года наблюдается превышение первых над вторыми, а в 2029 и 2030 годах — ситуация противоположная.

Такая динамика объясняется тем, что структура расходов в рамках шестилетнего плана шире и разнообразнее. Кроме того, часть направлений в его рамках активно финансируют в 2025–2027 годах, а дальнейшие вложения ожидаются на пониженном уровне либо их объем пока не определен, так как находится за границами бюджетного цикла.

К государственным программам, которые фигурируют в плане дорожной деятельности, относятся «Развитие транспортной системы», «Комплексное развитие сельских территорий», «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя» и «Восстановление и социально-экономическое развитие Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области».

АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Рисунок 16. Динамика ожидаемых расходов на автодорожные проекты «Инфраструктуры для жизни» и шестилетний план дорожной деятельности



* Общий объем вложений в рамках плана – 9,3 трлн руб., из них непосредственно на 2025–2030 годы распределено около 8,7 трлн руб.

Источник: данные паспорта национального проекта «Инфраструктура для жизни», шестилетнего плана дорожной деятельности

Впрочем, как и в случае автодорожных мероприятий «Инфраструктуры для жизни», пик расходов в рамках шестилетнего плана также придется на 2028 год, когда объем вложений в него ожидается на уровне 1,74 трлн руб.

Ключевой особенностью плана остается то, что основной объем средств запланирован в рамках укрупненных мероприятий, а их состав и финансирование могут быть впоследствии пересмотрены. Это затрудняет формирование портфелей проектов для участников инфраструктурного рынка и долгосрочное планирование в дорожно-строительной отрасли (подробнее о том, какие конкретные проекты будут финансироваться в рамках плана, см. главу «Перспективные проекты автодорожного рынка»).

IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Многие капиталоемкие региональные концессии попали в план дорожной деятельности, что повышает их шансы на успешную реализацию. Вместе с тем, на рынке в среднесрочной перспективе возможен дефицит проектов из-за того, что наиболее активные регионы начнут строительство, а со стороны остальных предложение проработанных проектов будет оставаться на низком уровне.

ПРОЕКТЫ, ВКЛЮЧЕННЫЕ В СОСТАВ ПЛАНА

Как и в случае с концессионным рынком, наиболее крупным из отдельных проектов шестилетнего плана дорожной деятельности является строительство Широкой магистрали скоростного движения в Санкт-Петербурге (241,3 млрд руб.). Согласно документу, из федерального бюджета в ближайшие пять лет на нее планируют перечислить 90 млрд руб.

Общая сметная стоимость проектов, входящих в план дорожной деятельности, составляет 3,2 трлн руб.

Эти средства соответствуют 378 адресным инициативам*, среди которых в основном проектирование, строительство и реконструкция автодорог (отдельных их участков) и искусственных сооружений.

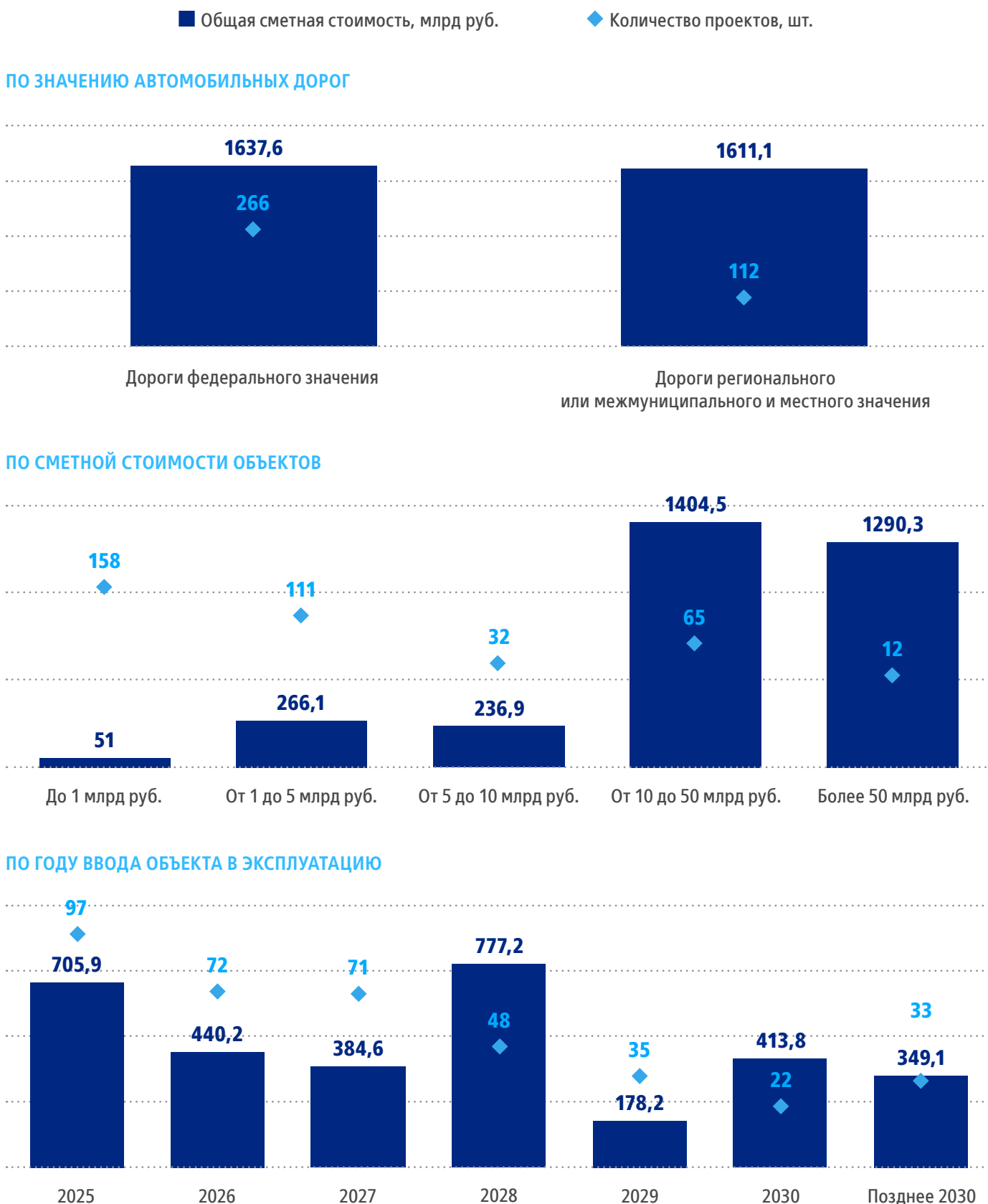
В это количество также входят мероприятия по повышению уровня обустройства конкретных дорог, включающие, например, оборудование тротуаров, установку акустических экранов, обустройство электрического освещения, в некоторых случаях — строительство пешеходных переходов.

Подобных проектов, сопутствующих автодорожному строительству, в плане дорожной деятельности — 121 шт. на общую сумму 69,1 млрд руб., что составляет 2,1% от общей стоимости. Средняя стоимость таких работ менее 570 млн руб., но 16 инициатив стоят дороже 1 млрд руб. В этих случаях предполагается комплексное обустройство дорог на достаточно протяженных участках.

* Проекты, для которых можно установить цель и регион реализации, место реализации, сметную стоимость, протяженность и др.

IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Рисунок 17. Распределение проектов плана дорожной деятельности



Источник: план дорожной деятельности на 2025–2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Участникам рынка и финансирующим организациям обычно интересны проекты дороже 5 млрд руб. Такие инициативы преобладают в плане дорожной деятельности, их общая стоимость составляет 2,9 трлн руб., или почти 90% от инвестиций во все проекты. Но по количеству их — 109 шт., или 29% от всех инициатив. Из них сверхкрупных проектов — дороже 50 млрд руб. — 12 шт. почти на 1,3 трлн руб.

Общая стоимость проектов, реализуемых в автодорогах федерального значения в рамках плана дорожной деятельности, близка к аналогичному показателю для автодорог регионального и межмуниципального значения: 1,64 трлн руб. и 1,61 трлн руб. соответственно. Вместе с тем, количество первых в 2,5 раза больше, чем вторых, что связано с большим количеством проектов обустройства федеральных дорог.

К обходам городов и населенных пунктов относятся 43 проекта в рамках шестилетнего плана дорожной деятельности, включая мероприятия по обустройству, почти на 1,1 трлн руб. Это укладывается в рамки цели построить не менее 50 обходов городов до конца 2030 года.

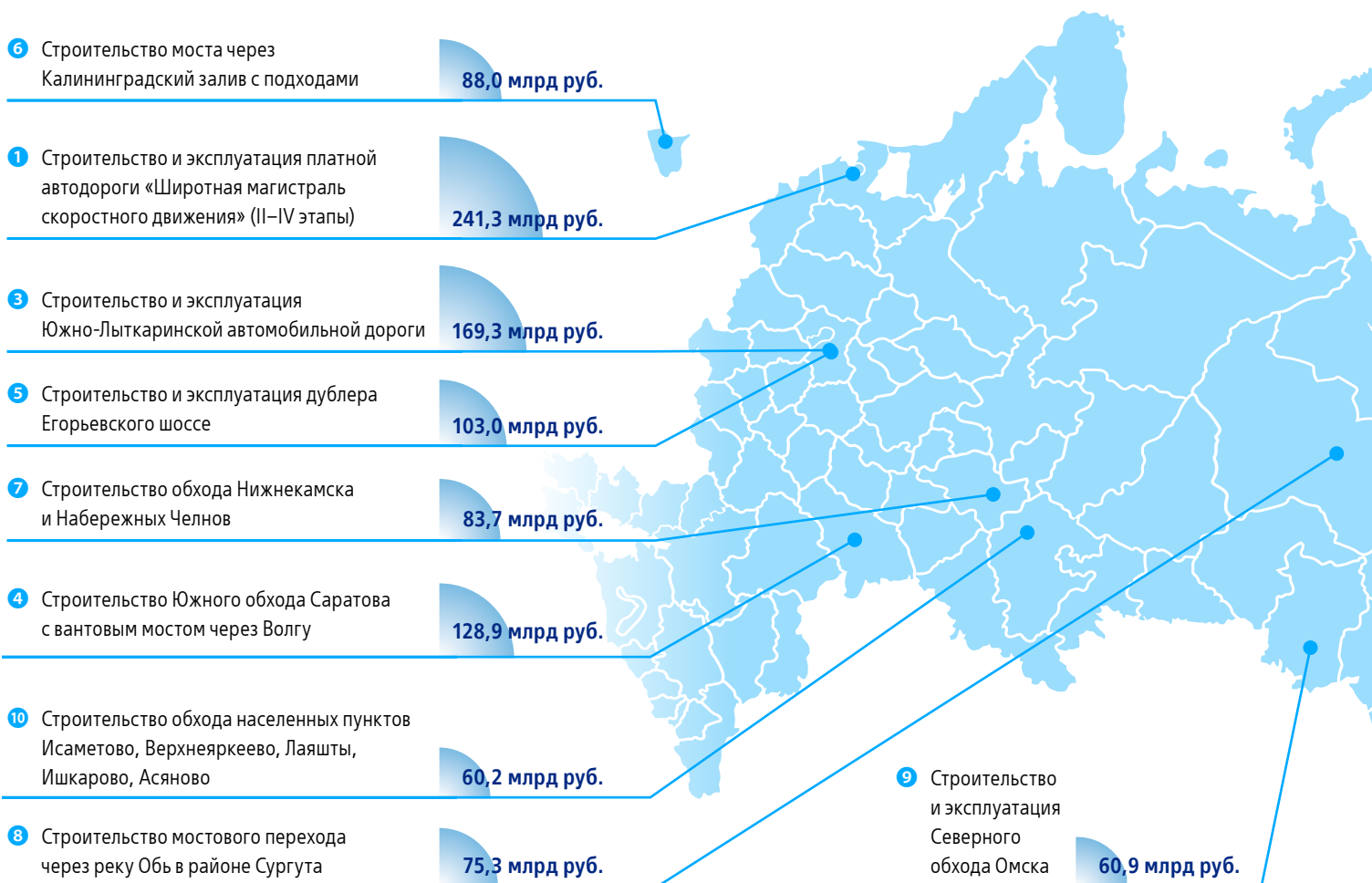
К проектам, где одним из основных объектов строительства является мост, мостовой переход или путепровод, относятся 75 шт. на 822,3 млрд руб. Впрочем, искусственные дорожные сооружения в различных масштабах присутствуют в большинстве проектов строительства и реконструкции автодорог.

Наибольшее количество объектов из шестилетнего плана дорожной деятельности может быть введено уже в 2025 году (97 шт., или более четверти), но по сметной стоимости объектов самый большой ввод ожидается в 2028 году (777,2 млрд руб.). Это совпадает с максимумом трат в рамках автодорожной части национального проекта «Инфраструктура для жизни».

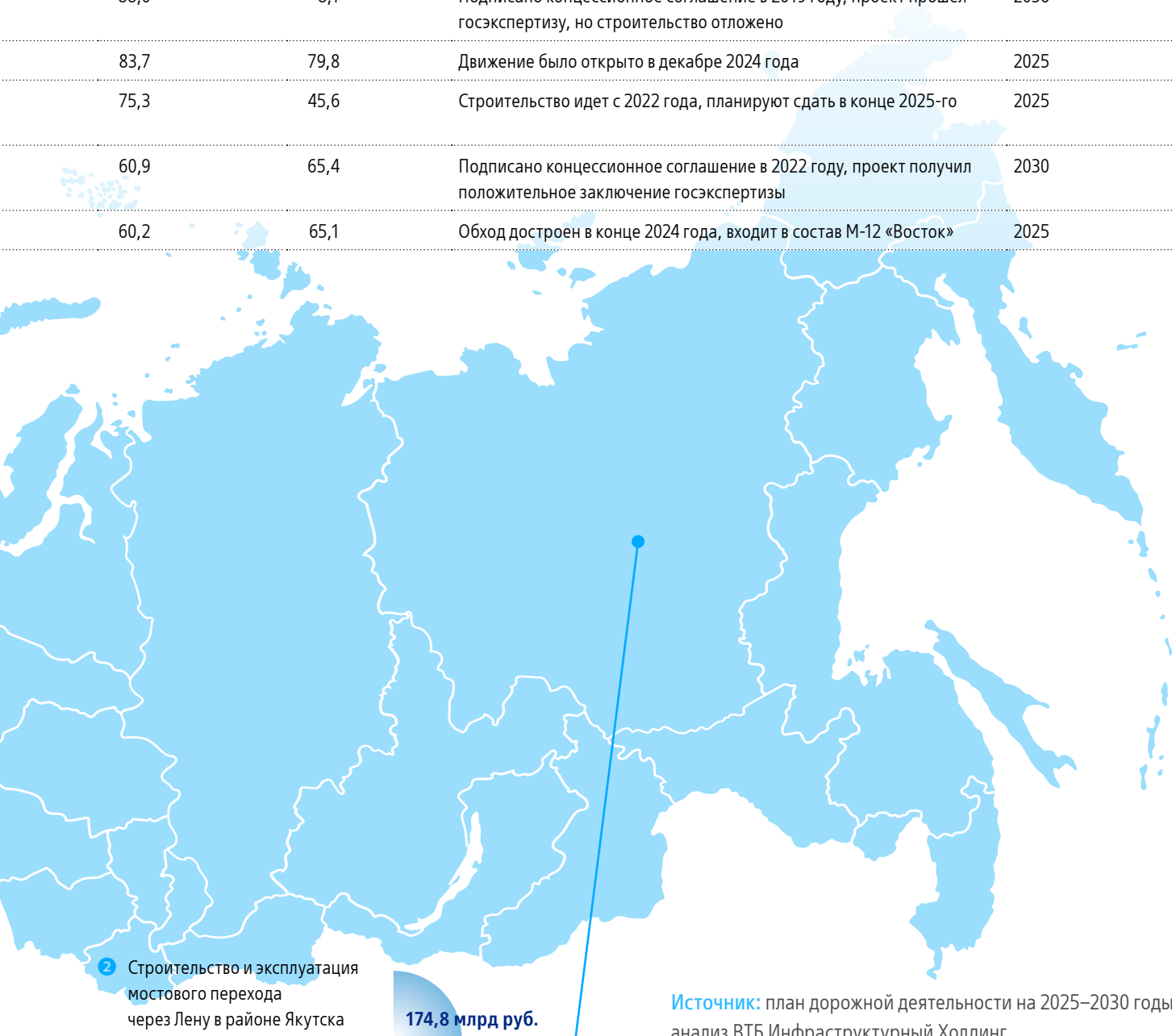
IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Таблица 4. Топ-10 наиболее капиталоемких проектов шестилетнего плана

№	Проект	Регион / федеральный округ
1	Строительство и эксплуатация платной автомобильной дороги «Широтная магистраль скоростного движения» (II–IV этапы)	Санкт-Петербург/СЗФО
2	Строительство и эксплуатация платного мостового перехода через реку Лену в районе города Якутска	Якутия/ДФО
3	Строительство и эксплуатация Южно-Лыткаринской автомобильной дороги	Московская область/ЦФО
4	Строительство Южного обхода Саратова с вантовым мостом через Волгу	Саратовская область/ПФО
5	Строительство и эксплуатация дублера Егорьевского шоссе	Московская область/ЦФО
6	Строительство моста через Калининградский залив с подходами	Калининградская область/СЗФО
7	Строительство обхода Нижнекамска и Набережных Челнов	Татарстан/ПФО
8	Строительство мостового перехода через реку Обь в районе Сургута	Ханты-Мансийский автономный округ/УФО
9	Строительство и эксплуатация Северного обхода Омска	Омская область/СФО
10	Строительство обхода населенных пунктов Исаметово, Верхнеяркеево, Лаяшты, Ишкарово, Асяново	Башкирия/ПФО



Сметная стоимость, млрд руб.	Протяженность, км	Статус	Год планируемого ввода в эксплуатацию
241,3	14,1	Подписано концессионное соглашение в ноябре 2024 года	2030
174,8	14,5	Подписано концессионное соглашение в 2020 году, начато строительство	2028
169,3	44,8	Подписано концессионное соглашение в 2020 году, продолжается строительство	2025
128,9	63,3	Начато строительство в 2024 году	2027
103,0	36,3	Подписано концессионное соглашение в 2021 году, проект пока корректируется	2028
88,0	8,1	Подписано концессионное соглашение в 2019 году, проект прошел госэкспертизу, но строительство отложено	2036
83,7	79,8	Движение было открыто в декабре 2024 года	2025
75,3	45,6	Строительство идет с 2022 года, планируют сдать в конце 2025-го	2025
60,9	65,4	Подписано концессионное соглашение в 2022 году, проект получил положительное заключение госэкспертизы	2030
60,2	65,1	Обход построен в конце 2024 года, входит в состав М-12 «Восток»	2025



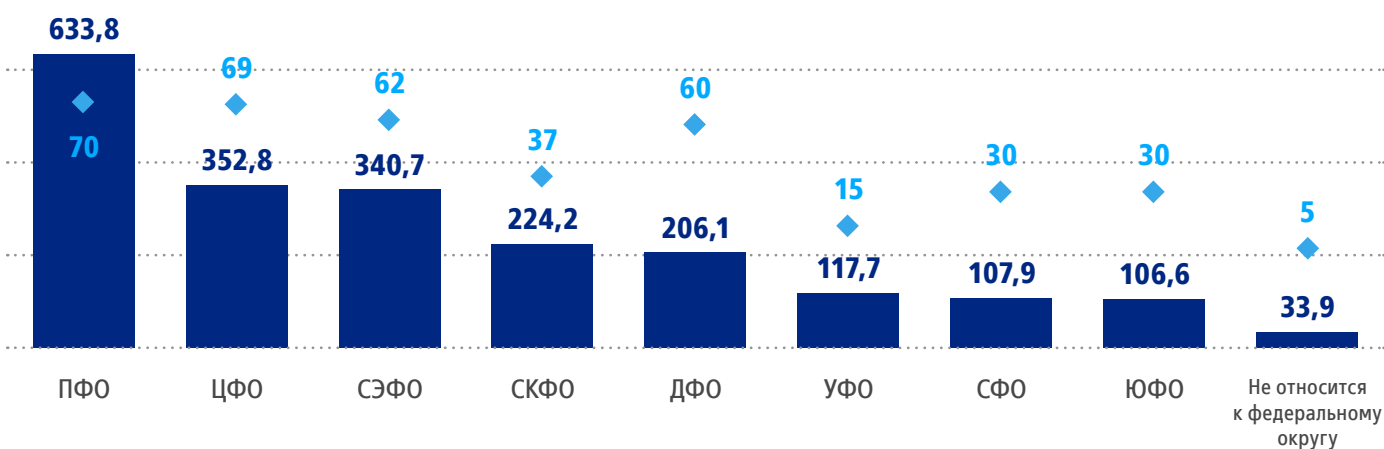
Источник: план дорожной деятельности на 2025–2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Рисунок 18. Распределение федеральных вложений в конкретные проекты плана дорожной деятельности



ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ОКРУГАМ



ПО ТОП-10 РЕГИОНОВ С КРУПНЕЙШИМИ ОБЪЕМАМИ ОЖИДАЕМЫХ СРЕДСТВ



Источник: план дорожной деятельности на 2025–2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

ХВАТИТ ЛИ ПРОЕКТАМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ?

Всего для конкретных проектов плана дорожной деятельности распределено 2,1 трлн руб. федеральных средств, из которых детализацию в рамках шести лет можно установить в отношении 1,6 трлн руб. Остальные средства доводились до 2025 года либо будут направлены за горизонтом плана.

Заметное различие между сметной стоимостью (3,2 трлн руб.) и объемом распределенных по годам федеральных средств (1,6–2,1 трлн руб.) связано с тем, что часть крупных проектов реализуется в формате концессии и предполагает поступление частных средств.

Кроме того, некоторые инфраструктурные инициативы активно финансировались до утверждения плана и должны будут получить остаток средств. Так, например, в 2025 году должны ввести в эксплуатацию 97 проектов общей стоимостью 705,9 млрд руб., на которые предусмотрено 96 млрд руб. федеральных средств.

Наибольший объем федеральных вложений будет распределен между отдельными проектами в 2026–2028 годах: суммарно 989 млрд руб., или 61% от средств, предусмотренных на все шесть лет. Максимум федерального финансирования придется на 2026 год (358,7 млрд руб.).

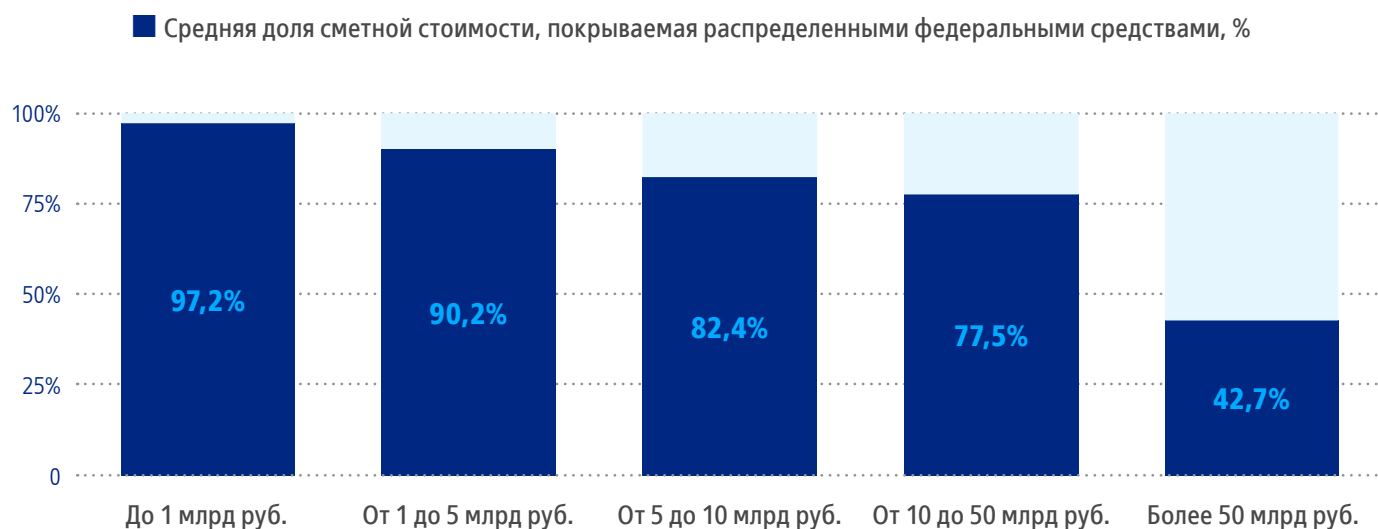
Ближе к концу шестилетнего цикла федеральные расходы снизятся до 72–136 млрд руб. в год. Но, на наш взгляд, в перспективе эти суммы окажутся выше — так как план обычно актуализируют, а финансирование для этих лет войдет в периметр действия трехлетнего федерального бюджета, который устанавливает более точные параметры расходов.

Наибольший объем федеральных средств для конкретных проектов, согласно плану дорожной деятельности, будет направлен в инициативы, реализуемые на территории Приволжского федерального округа (633,8 млрд руб.),

Больше всего средств из нового плана дорожной деятельности среди отдельных проектов получит строящийся Южный обход Саратова с вантовым мостом через Волгу: до 2027 года в него намерены направить 128,9 млрд руб., такова же сметная стоимость всего объекта.

IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Рисунок 19. Обеспеченность проектов плана дорожной деятельности федеральными средствами



Источник: план дорожной деятельности на 2025-2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

другие участники тройки лидеров по получению средств — Центральный (352,8 млрд руб.) и Северо-Западный округа (340,7 млрд руб.) — заметно отстают от ПФО.

Меньше всего получают средств на свои проекты Сибирский и Южный федеральные округа: 107,9 млрд руб. и 106,6 млрд руб., что связано с меньшим объемом реализуемых в регионе отдельных инициатив.

На пять проектов для новых территорий, пока не относящихся к федеральным округам, придется, согласно плану, 33,9 млрд руб. федеральных средств (при аналогичной сметной стоимости этих проектов). В целом дорожное хозяйство этих регионов финансируется через специальную госпрограмму, на которую в ближайшие годы планируют потратить 295,5 млрд руб.

Среди регионов наибольшие объемы средств на конкретные проекты в рамках шестилетнего плана из федерального бюджета получают Татарстан (262,7 млрд руб.), Санкт-Петербург (255,5 млрд руб.) и Московская область (188,4 млрд руб.). Всего на автодорожные проекты топ-10 регионов распределено почти две трети федеральных средств.

Между сметной стоимостью проектов и предусмотренными на них федеральными средствами в плане дорожной деятельности обнаружилась зависимость: чем меньше их стоимость, тем сильнее подобные расходы покрываются за счет федерального бюджета. На более дорогие автодорожные проекты в плане заложены средства, как полностью покрывающие стоимость их создания, так и частично, что зависит от формата реализации.

Так, для проектов до 1 млрд руб. доля федеральных средств в сметной стоимости составляет 97,2%. Для проектов стоимостью от 1 млрд руб. до 5 млрд руб. она снижается до 90,2%, а для наиболее дорогих проектов (более 50 млрд руб.) падает до 42,7%. С одной стороны, это объяснимо тем, что часть самых капиталоемких проектов реализуется в формате концессии, но, с другой стороны, может также говорить о рисках дефицита федеральных средств для крупных инициатив.

ТОП-30 ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОЕКТОВ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

В список не попал проект Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД), потому что конкурс на выбор концессионера для этого проекта в мае 2025 года был близок к завершению. Объем вложений концессионера в проект оценивался в 54,2 млрд руб., а общая стоимость проекта – в 258 млрд руб. Частная концессионная инициатива поступила от ООО «Уральская специальная проектная компания». Также на реализацию проекта претендовал «Свердловскавтодор».

Особенностью плана дорожной деятельности является то, что в него входят объекты на разной стадии реализации, в том числе те, реконструкция или строительство которых активно идет или скоро заканчивается.

Это помогает понять распределение средств в отрасли на ближайшие годы для смежных компаний, например, производителей строительных материалов, дает регионам ориентиры по федеральному финансированию проекта. Но для потенциальных подрядчиков или будущих концессионеров такая информация не всегда пригодна, так как уже ясно, кто реализует проект.

Поэтому мы сформировали список перспективных проектов, чьи исполнители или концессионеры на начало мая 2025 года не были определены публичной стороной и она не проводила конкурс в этот же период. За пределами списка оказались проекты, реализация которых на горизонте ближайших шести лет нам кажется очень маловероятной (например, автомобильная трасса «Меридиан» или Юго-Западная хорда).

Источником информации для формирования списка были план дорожной деятельности, открытые данные федеральных и региональных органов власти, а также компаний.

IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Таблица 5. Перспективные проекты автодорожного рынка

№	Проект	Регион/ федеральный округ	Объем инвести- ций, млрд руб.	Протя- женность, км	Статус	Ожидаемый год ввода	Вероятность запуска проекта в ближайшие шесть лет
1	Строительство участков скоростной автодороги «Джубга – Сочи» (за исключением строящегося обхода Адлера)	Краснодарский край/ЮФО	> 1300	152,0	Идет проектирование	После 2030	Высокая
2	Строительство I этапа второй кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга (КАД-2)	Санкт-Петербург/СЗФО	> 200	42,0	Начато проектирование	После 2030	Средняя
3	Строительство Восточного обхода Нижнего Новгорода	Нижегородская область/ПФО	181,3	51,5	Вероятна концессия	2031	Высокая
4	Строительство Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД); I этап (остров Русский – остров Елены – ул. Казанская)	Приморский край/ДФО	88,2	9,7	Вероятна концессия	2030	Средняя
5	Строительство Северного обхода Нижнего Новгорода	Нижегородская область/ПФО	84,4	39,5	Обсуждалась концессия	После 2030	Низкая
6	Строительство Южного транзита Новосибирска	Новосибирская область/СФО	80,0	26,0	Вероятна концессия, идет проектирование	После 2030	Средняя
7	Строительство Южного скоростного периметра Краснодара	Краснодарский край/ЮФО	80,0	7,1	Есть в Генплане города, но проектирования не было	После 2030	Средняя
8	Строительство мостового перехода через реку Белую в Уфе (в районе Нижегородки до примыкания к автодороге федерального значения Р-240)	Башкирия/ПФО	74,5	н/д	Вероятна концессия	После 2030	Высокая
9	Строительство автомобильного обхода Костромы с мостом через Волгу	Костромская область/ЦФО	74,0	~37,0	Обсуждается концессия	После 2030	Средняя
10	Строительства другого мостового перехода через реку Белую в Уфе (в створе улицы Интернациональной)	Башкирия/ПФО	56,4	14,0	Вероятна концессия	После 2030	Высокая

Таблица 5. Перспективные проекты автодорожного рынка

Продолжение

№	Проект	Регион/ федеральный округ	Объем инвести- ций, млрд руб.	Протя- женность, км	Статус	Ожидаемый год ввода	Вероятность запуска проекта в ближайшие шесть лет
11	Строительство моста через реку Печору в районе села Усть-Уса	Коми/СЗФО	45,0	3,1	Идет анализ со стороны ФДА	2029	Средняя
12	Строительство автомобильной дороги «Владивосток – Находка – порт Восточный» на участке км 18+500 – км 40+800	Приморский край/ДФО	44,4	25,2	Обсуждалась концессия	2028	Средняя
13	Строительство третьего моста через Томь в Томске	Томская область/СФО	42,0	н/д	Разрабатывается предпроект	После 2030	Низкая
14	Строительство дублера Оренбургского тракта в Казани	Татарстан/ПФО	36,5*	~16,5	Предпроектирование	После 2030	Средняя
15	Строительство моста через Волгу в Ярославле (Карабулинская развязка)	Ярославская область/ЦФО	34,0	8,4	Идет анализ со стороны ФДА	После 2030	Средняя
16	Строительство путепровода через железнодорожные пути Московского направления, расположенные во Фрунзенском и Невском районах Санкт-Петербурга, в составе строительства продолжения улицы Салова на участке от Софийской улицы до улицы Седова	Санкт-Петербург/СЗФО	33,8	1,4	Строительство отложено за пределы 2030 года	2036	Низкая
17	Строительство Северного обхода Астрахани	Астраханская область/ЮФО	33,2	12,6	Идет проектирование	2028–2020	Высокая
18	Строительство Северного обхода Махачкалы	Дагестан/СКФО	31,1	26,1	Идет проектирование	2028	Высокая
19	Реконструкция автомобильной дороги А-370 «Уссури» км 36 – км 59	Хабаровский край/ДФО	30,1	23,0	Финансирование сдвинуто за горизонт плана	2033	Низкая
20	Строительство объездной дороги в Кирове	Кировская область/ПФО	27,0	102,6	Сейчас ведется разработка ТЭО, цена может быть уточнена	2027	Средняя
21	Строительство автомобильной дороги Р-280 «Новороссия» на участке обхода Мариуполя (I и II этапы)	ДНР/ не относится к федеральному округу	24,5	31,1	Подготовка к проектированию	2028	Высокая

* Рассматриваются разные варианты, приведена минимальная цена.

IV. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ АВТОДОРОЖНОГО РЫНКА

Таблица 5. Перспективные проекты автодорожного рынка

Окончание

№	Проект	Регион/ федеральный округ	Объем инвести- ций, млрд руб.	Протя- женность, км	Статус	Ожидаемый год ввода	Вероятность запуска проекта в ближайшие шесть лет
22	Строительства обхода городов Балахны и Заволжья в Нижегородской области (2-й пусковой комплекс)	Нижегородская область/ПФО	22,7	24,5	Сильно сдвинуто за горизонт плана	2036	Низкая
23	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Р-256 «Чуйский тракт» на участке «Новосибирск – Линево» (3-й этап, км 34 – км 49)	Новосибирская область/СФО	20,9	15,9	Пока проектируют	2029	Высокая
24	Строительство обхода Борисоглебска	Воронежская область/ЦФО	20,1	15,0	Строительство несколько раз сдвигали	2029	Высокая
25	Строительство Восточного обхода Грозного	Чечня/СКФО	19,2	19,0	Идет проектирование	2028	Высокая
26	Строительство обхода Приозерска	Ленинградская область/СЗФО	18,3	16,0	Проектирование состоялось	2028	Высокая
27	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-155 на участке км 0+000 – км 5+400	Карачаево-Черкесия/СКФО	16,0	7,2	Строительство смещено за горизонт плана	2033	Средняя
28	Строительство второго этапа магистрали «Центральная» в Самаре	Самарская область/ПФО	16,0	7,9	Вероятна концессия	2028	Средняя
29	Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Р-256 «Чуйский тракт» на участке км 454 – км 475	Республика Алтай/СФО	15,0	21,5	Идет проектирование	2027	Высокая
30	Строительство дороги-дублера проспекта Ленина в Нижнем Новгороде	Нижегородская область/ПФО	14,4	5,0	Обсуждается концессия	Около 2030	Высокая

Источник: данные компаний, региональных органов власти, Минтранса России, Росавтодора, плана дорожной деятельности на 2025–2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

**БУДУЩИЕ ПРОЕКТЫ:
В НАЛИЧИИ
ИЛИ В ДЕФИЦИТЕ?**

Общий объем топ-30 перспективных проектов автодорожной сферы, строительство которых может стартовать в 2025–2030 годах после выбора концессионера или подрядчика, по нашей оценке, составляет более 2,76 трлн руб.

Крупнейший перспективный проект — объединенный, его представляют нераспределенные между будущими строителями семь участков автомобильной трассы «Джубга — Сочи», проектирование которой ГК «Автодор» планирует завершить в 2026 году. Один из участков (обход Адлера) уже строится. Предварительная стоимость оставшихся участков — более 1,3 трлн руб.

Из-за наличия такого проекта наибольший объем ожидаемых инвестиций (порядка 51%; 1,42 трлн руб.) в рамках топ-30 приходится на Южный федеральный округ. В тройку лидеров входят также Приволжский (513,2 млрд руб.; 9 шт.) и Северо-Западный (297,1 млрд руб.; 4 шт.). К этим трем округам относится 80% потенциальных вложений в перспективные проекты всей страны.

В список не попали перспективные проекты Уральского федерального округа из-за более низкого предложения на май 2025 года, но это не означает отсутствие активности на его территории. Часть проектов в округе реализуется в концессионном формате или будет запущена с помощью него в ближайшее время (например, ЕКАД), а в рамках госзаказа участки, которые, к примеру, войдут в состав М-12 «Восток», уже распределены среди подрядчиков.

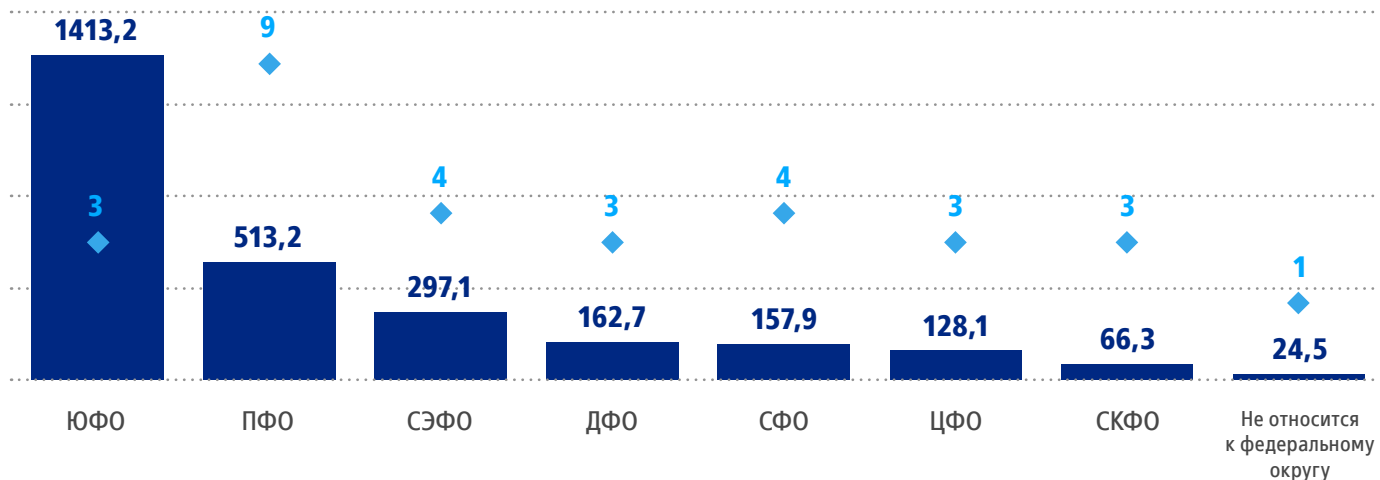
Среди регионов, на чьей территории собираются запускать перспективные проекты, по объему возможных вложений лидируют Краснодарский край (1,38 трлн руб.), Нижегородская область (302,8 млрд руб.), Санкт-Петербург вместе с Ленинградской областью (суммарно 252,1 млрд руб.), Приморский край (132,6 млрд руб.) и Башкирия (130,9 млрд руб.). На эти шесть регионов приходится 79,5% всех вложений.

АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Рисунок 20. Распределение топ-30 перспективных проектов автодорожного рынка



ПО ОКРУГАМ



Источник: данные компаний, региональных органов власти, Минтранса России, Росавтодора, плана дорожной деятельности на 2025–2030 годы, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Результаты, полученные нами, с одной стороны, демонстрируют наличие проектов, которые могут быть реализованы в ближайшие годы, но, с другой, свидетельствуют о дефиците предложения автодорожных инициатив в сфере государственно-частного партнерства — особенно вне Поволжья, Юга и Северо-Запада. И даже за пределами шести упомянутых субъектов федерации. В среднесрочной перспективе это может негативно сказаться на поступлении частных средств в отрасль.

V. АВТОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Потребность автодорожной отрасли во внебюджетном финансировании в ближайшие годы будет оставаться высокой, так как она способна сгладить возможные спады инвестиций, поддержать участников рынка и смежные сферы. Для запуска новых проектов будет важна активность регионов и частных инвесторов в использовании инструментов, облегчающих финансовую нагрузку на проекты.

ЖДЕТ ЛИ ПРОЕКТЫ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ «ПОМЕХА СПРАВА» ИЛИ «ЗЕЛЕНый СВЕТ»?

Несмотря на ожидаемый рост финансирования в ближайшие годы, автодорожная отрасль будет по-прежнему достаточно сильно нуждаться в привлечении частных средств в отрасль.

Потребность в запуске новых инфраструктурных проектов остается высокой, как и в поддержании и повышении качества уже имеющейся дорожной сети. Государственно-частное партнерство способно облегчить реализацию этих целей.

Также участие частных инвесторов в отраслевых проектах помогает загружать мощности строительных организаций в периоды сокращения инвестиций со стороны государства. Это впоследствии позитивно сказывается на возможности запускать масштабные проекты уже имеющими опыт в их реализации компаниями и участниками рынка, что во время кризисов дает импульс для развития смежных сфер (например, производства строительных материалов, строительного оборудования, логистики и др.).

Запуск проектов в автодорожной сфере обеспечивает мультипликативный эффект для экономики, часто заметно больший, чем в случае нелинейных объектов, так как позволяет формировать новые «точки роста» на территориях, ускоряет взаимодействие между экономическими субъектами, стимулирует появление новой жилой, коммерческой и промышленной недвижимости, приводит к росту доходов бюджета.

V. АВТОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Таблица 6. Возможности и ограничения запуска концессионных проектов в автодорожной отрасли в ближайшие годы

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none">Наличие регионов-лидеров, готовых запускать проекты в автодорогах в рамках ГЧПНаличие финансовых организаций, готовых участвовать в формировании и реализации проектовНаличие опытных строительных, проектных и др. компанийНаличие сильной федеральной ведомственной экспертизыПовышение роли стратегического планирования в отрасли (нацпроекты, план дорожной деятельности)Мультипликативный эффект развития для экономики территорий	<ul style="list-style-type: none">Дефицит проработанных капиталоемких ГЧП-проектов за пределами регионов-лидеровМалое количество межрегиональных проектовНизкий интерес крупных игроков к небольшим проектам в регионахОтсутствие опыта у ряда интересующихся регионовНеустойчивое финансовое положение подрядчиков, риски банкротствКолебания вложений в отрасль и, как следствие, колебания загрузки мощностей дорожных компанийЗависимость развития отрасли и запуска проектов от возможностей бюджета
Возможности	Ограничения
<ul style="list-style-type: none">Курс на увеличение вложений со стороны государства в автодорожную деятельностьПриоритетность автодорожной отрасли среди других транспортных отраслейСтремление развивать транспортные коридоры, в том числе международные и трансграничныеРазработка новых инструментов поддержкиПотребность экономики и отрасли в повышении качества дорог, росте транспортной связностиНеобходимость достижения целей майских указов	<ul style="list-style-type: none">Общие ограничения строительной отрасли (ценообразование, дефицит кадров, низкая прибыльность и др.)Жесткая денежно-кредитная политикаКолебания цен на строительные материалыУровень дефицита федерального и региональных бюджетовФокус на краткосрочный и среднесрочный периоды планирования в инфраструктуре

Источник: анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

Автодорожные проекты на каждый вложенный рубль, по нашей оценке, дают до 2,8–2,9 руб. дополнительных вложений и экономических эффектов на горизонте десяти лет со времени ввода объекта в эксплуатацию.

Вместе с тем, развитие автодорожной отрасли в ближайшее время будут сдерживать примерно те же ограничения, в которых она существовала до 2025 года: дорогое финансирование, волатильность цен на строительные материалы, общие ограничения, существующие в строительной отрасли, риски дефицита федерального и региональных бюджетов.

В перспективе ближайших двух-трех лет будет расти роль проектов регионального и муниципального значения, так

как пока на федеральном уровне новых мегапроектов нет ни в формате концессии, ни госконтрактов. В условиях необходимости снижения финансовой нагрузки на региональные и муниципальные проекты будут важны различные формы и инструменты господдержки (инфраструктурные облигации, специальные казначейские кредиты, иные инструменты в рамках «инфраструктурного меню»).

При этом с начала 2025 года запуск проектов государственно-частного партнерства (концессий, ГЧП и др.) регионами или муниципалитетами осложнен: согласно обновленному законодательству, они не могут брать на себя обязательства по таким проектам, суммарно превышающие 10% их расходов.

Это правило касается субъектов федерации и муниципалитетов, получающих дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности. На этапе первоначального законопроекта ограничение должно было распространиться на все регионы и муниципалитеты, тогда нововведения могли существенно ограничить активность по запуску проектов на территории всей страны. Но даже в существующем виде новая норма сдерживает подготовку инфраструктурных инициатив и снижает мотивацию к использованию инструментов ГЧП из-за опасений местных властей выйти за границы расходов.

Как и в конкретных проектах государственно-частного партнерства, снятие большинства ограничений в отрасли требует взаимодействия между публичным и частным партнерами, проактивной позиции с обеих сторон, готовности разделять риски и находить взаимовыгодные решения.



Подробнее о том, какие социально-экономические эффекты может обеспечить реализация проектов в разных сферах, читайте в аналитическом обзоре ВТБ Инфраструктурный Холдинг [«Инфраструктура будущего: тренды, проекты, перспективы»](#).

ЧТО «ПРИДАСТ СКОРОСТЬ» АВТОДОРОЖНЫМ ГЧП-ПРОЕКТАМ?

Улучшить эффективность решения задач в автодорожной отрасли с помощью инструментов ГЧП, по нашему мнению, можно несколькими способами: повышением долгосрочности планирования таких проектов, увеличением скорости доведения бюджетных средств до них и снижением нагрузки на заемщиков.

Отрасли бы помогло создание согласованного с правительством России **пула приоритетных инфраструктурных проектов**, планируемых к запуску в ближайшие годы. В нем среди прочего должны быть указаны форматы реализации инициатив, отрасли и источники финансирования.

В автодорожном сегменте такой пул можно было бы интегрировать с планом дорожной деятельности, что обеспечило бы последнему более долгосрочный характер, а участникам рынка — возможность выбора инициатив и планирование загрузки своего портфеля.

Ускоряющую роль в реализации ГЧП-проектов может сыграть своевременное утверждение и выделение регионам капитальных грантов, а также возможность более широкого их использования в рамках инфраструктурного проекта: например, для погашения частных средств, которые привлекались в проект для замещения отстающего бюджетного финансирования.

Нагрузку на концессионные инфраструктурные проекты создают **высокие нормы резервирования капитала**: заемщики по ним приравниваются к группе максимально высокого риска с уровнем резервирования 130%.

Несколько снизить уровень резервирования (до 100%) можно с помощью включения проектов в Фабрику проектного финансирования при участии ВЭБ.РФ, возможности которой охватить все проекты ограничены.

Мы полагаем, что механизм Фабрики мог бы быть распространен на ключевые концессионные автодорожные проекты, тем более что такой опыт есть. Так, с помощью Фабрики финансировалось строительство Восточного выезда из Уфы. Фабрика также помогает хеджировать риски, связанные с ростом ключевой ставки.

В ближайшие шесть лет на дорожную инфраструктуру могут оказать влияние проекты в беспилотном транспорте, вывод которого на дороги общего пользования Минтранс ожидает в 2027 году. Для такого транспорта необходимо будет обеспечивать необходимый уровень качества дорог и безопасности для остальных участников движения.

Проекты технологического суверенитета и структурной адаптации экономики также могут претендовать на снижение риск-весов и стимулирующее регулирование. В ноябре 2024 года правительство расширило список приоритетных направлений для таких проектов, включив в их число строительство и эксплуатацию высокоскоростных железнодорожных магистралей, инициативы по созданию круглогодичных курортов, создание электростанций с использованием российских турбин, реализация проектов в рамках Северного морского пути и др.

Такая мера позволит облегчить нагрузку на крупнейший концессионный проект по строительству и эксплуатации ВСМ «Москва — Санкт-Петербург». На наш взгляд, ключевые автодорожные проекты, решающие вопросы транспортной связности российских регионов или создающих новые транспортные коридоры, также могут претендовать на включение в список новых направлений.

«ВЫДЕЛЕННАЯ ПОЛОСА» ДЛЯ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ

Льготное кредитование в период высоких ставок могло быть стать выходом для частных инвесторов, запускающих автодорожные проекты, но, скорее всего, это инструмент останется доступным для очень узкого круга проектов.

Кроме того, оно может вскоре стать менее актуальным — так, после первых шагов регулятора в направлении смягчения денежно-кредитной политики активность в подготовке инфраструктурных проектов начнет постепенно возрастать, несмотря на высокие значения ставок.

V. АВТОДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ

Таблица 7. Способы привлечения финансирования в дорожные проекты и снижения стоимости капитала

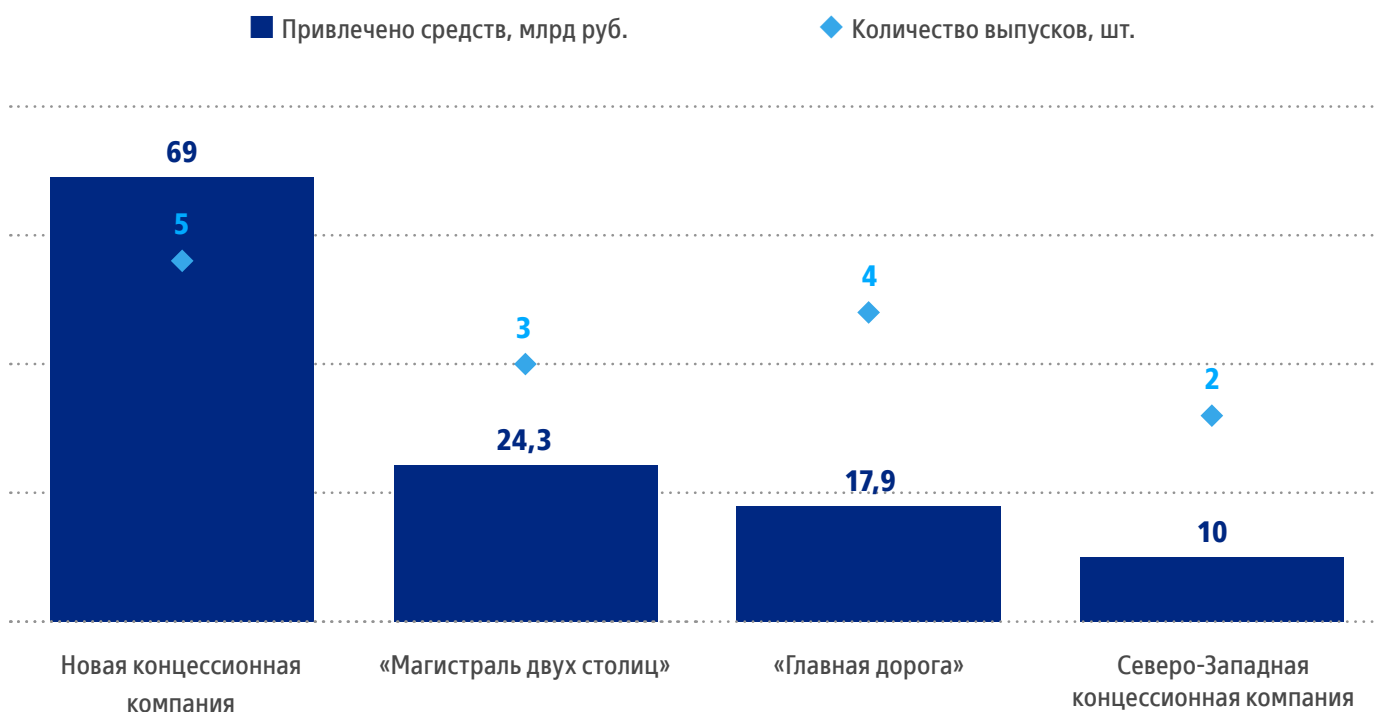
Инструмент	Примеры применения, объем привлеченных средств	Особенности инструмента
Концессионные облигации	<ul style="list-style-type: none">• Строительство и эксплуатация Северного дублера Кутузовского проспекта – 69 млрд руб.• Строительство и эксплуатация участка трассы М-1 «Беларусь» (обхода Одинцова) в Московской области – 17,9 млрд руб.• Строительство и эксплуатация участков трассы М-11 «Нева» (543–646 км и 646–684 км) в Ленинградской области – 24,3 млрд руб.	<ul style="list-style-type: none">• Активно использовался в 2010-х годах, после пандемии потерял актуальность из-за развития других инструментов. Мог бы быть эффективен и сейчас при временном субсидировании рыночной ставки купона – например, по аналогии с субсидированием купонного дохода для инициатив по внедрению наилучших доступных технологий или по улучшению экологической обстановки.
Инфраструктурные кредиты, обеспеченные выпусками инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ	<ul style="list-style-type: none">• Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу (Самарская область) – 24,2 млрд руб.• Реконструкция Горьковского шоссе в Казани (Татарстан) – 12,7 млрд руб.• Строительство трассы между Зеленодольском и Казанью (Татарстан) – 4,3 млрд руб.	<ul style="list-style-type: none">• Проект должен пройти экспертизу ДОМ.РФ на финансовую устойчивость, социальную значимость, экономический эффект и возвратность инвестиций.• Инструмент позволяет как получить льготный кредит региону (по ставке 4%), так и направить его напрямую исполнителю строительного проекта.
Инфраструктурные бюджетные кредиты, а также казначейские инфраструктурные кредиты (введенные с 2025 года)	<ul style="list-style-type: none">• Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу (Самарская область) – 11,3 млрд руб.• Строительство участка «Алексеевское – Альметьевск» в составе трассы «Шали – Бавлы» (Татарстан) – 5,2 млрд руб.• Реконструкция моста через реку Упу в Туле (Тульская область) – 2,9 млрд руб.	<ul style="list-style-type: none">• Регион может получить кредиты в том числе на автодорожную инфраструктуру по льготной ставке 3% годовых на 15 лет. Проект должен принять участие в отборе и быть одобрен президиумом правительственной комиссии по региональному развитию.

Источник: данные компаний, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг



Подробнее о том, как можно облегчить финансовую нагрузку на проекты, читайте в аналитическом обзоре ВТБ Инфраструктурный Холдинг [«Инфраструктура и промышленность: финансирование проектов в условиях высоких ставок»](#).

Рисунок 21. Распределение концессионных облигаций в автодорожной сфере по эмитентам и привлеченным средствам



Источник: данные Cbonds, Bonds.Finam, Sherpa Group, анализ ВТБ Инфраструктурный Холдинг

В 2010-х годах компании-концессионеры автодорожных проектов для привлечения средств становились эмитентами концессионных бондов. Некоторые выпуски попадали в ломбардный список ЦБ РФ («Главная дорога», «Северо-Западная концессионная компания»), что делало их более привлекательными для покупателей и ликвидными. Впрочем, такая возможность была доступна для федеральных концессий.

Одним из последних эмитентов концессионных бондов в автодорогах была Новая концессионная компания, строившая Северный дублер Кутузовского проспекта (проспект Багратиона) в Москве. Но эти заимствования происходили при благоприятных уровнях ключевой ставки, кроме того, компания была дочерней структурой «Главной дороги» и фактически закрепляла опыт использования такого инструмента.

Суммарно через концессионные облигации в соответствующие четыре концессионных проекта удалось привлечь 121,2 млрд руб.

В нынешних условиях компании не стремятся размещать концессионные бонды из-за отсутствия потребности (существуют альтернативные инструменты), отсутствия опыта и из-за более жестких денежно-кредитных условий. Но если бы для автодорожных проектов существовало частичное субсидирование ставки купона, по аналогии с субсидированием купонного дохода в отношении инициатив, внедряющих наилучшие доступные технологии или улучшающих экологическую обстановку, это бы вернуло интерес к инструменту со стороны участников рынка.

Относительно более доступными для инвесторов и регионов сейчас являются инструменты, входящие в состав инфраструктурного меню: инфраструктурные облигации ДОМ.РФ, инфраструктурные бюджетные кредиты, казначейские инфраструктурные кредиты.

Однако для получения этих средств инвесторы или регионы должны конкурировать с другими отраслями. Также на такой механизм активно претендуют проекты, которые реализуются в рамках госзаказа. Некоторым концессионным проектам — например, по строительству обхода Тольятти — удалось воспользоваться сразу двумя инструментами из состава инфраструктурного меню: бюджетным кредитом для Самарской области и кредитом для концессионера за счет инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ.

Другие инструменты привлечения средств и меры снижения стоимости заемного капитала (цифровые финансовые активы; облигации, обеспеченные потоками будущих платежей от заказчика; организация пулов автодорожных проектов; введение эскроу-счетов для финансирования госконтрактов) пока выглядят достаточно необычными, но не исключено, что в ближайшие шесть лет часть инвесторов будет делать шаги и в этих направлениях.



**ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ
ТЕПЕРЬ В ТЕЛЕГРАМ!**

**+7 495 287 68 38
www.vtbinfra.ru**