



Как изменился документ с момента принятия?

Какие проекты будут запущены в ближайшие годы?

Помогут ли инвестиции в инфраструктуру выйти из кризиса?

ОГОВОРКА

Материалы, представленные в обзоре, подготовлены InfraOne Research, аналитическим подразделением инвестиционной компании InfraOne. Обзор публикуется в целях информирования участников рынка и других заинтересованных лиц о наиболее актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций.

Приведенные выводы, экспертные оценки и прогнозы, если не указано иное, отражают позицию аналитиков InfraOne Research, а не профильных подразделений компании, не претендуют на полноту анализа той или иной отрасли, проекта или финансового инструмента и актуальны по состоянию на дату публикации.

Авторы не несут ответственность за точность и актуальность данных, оценок и прогнозов. Обзор не может служить основанием для принятия каких-либо инвестиционных решений, не является рекламой или офертой, а публикуется исключительно в информационных целях.

В аналитическом обзоре InfraOne Research «Комплексный план: полтора года реализации» изучены планы государства по развитию магистральной инфраструктуры и их влияние на выход экономики страны из кризиса. Электронная версия доступна на сайте InfraOne, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, май 2020 г.



119049, Россия, Москва
ул. Коровий Вал, 5, БЦ «Оазис»
Тел.: +7 495 231 32 18
research@infraone.ru
www.infraone.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	4
I. Из чего состоит комплексный план	6
• План (не) стоит на месте • Проекты комплексного плана • Что изменилось в транспортной части? • Энергетическая часть комплексного плана	
II. Магистральная инфраструктура и бюджет	39
• Планы федерации на ближайшие годы • Как перераспределяют средства внутри плана • Бюджетные расходы: итоги года • Инфраструктура без «взрывных» инвестиций	
III. Проблемы и перспективы	48
• План в заплатках • Инвесторов «связывают» обязательствами • Инфраструктура и рецессия	
Глоссарий	55
Об InfraOne	56
Авторский коллектив	57

РИСУНКИ

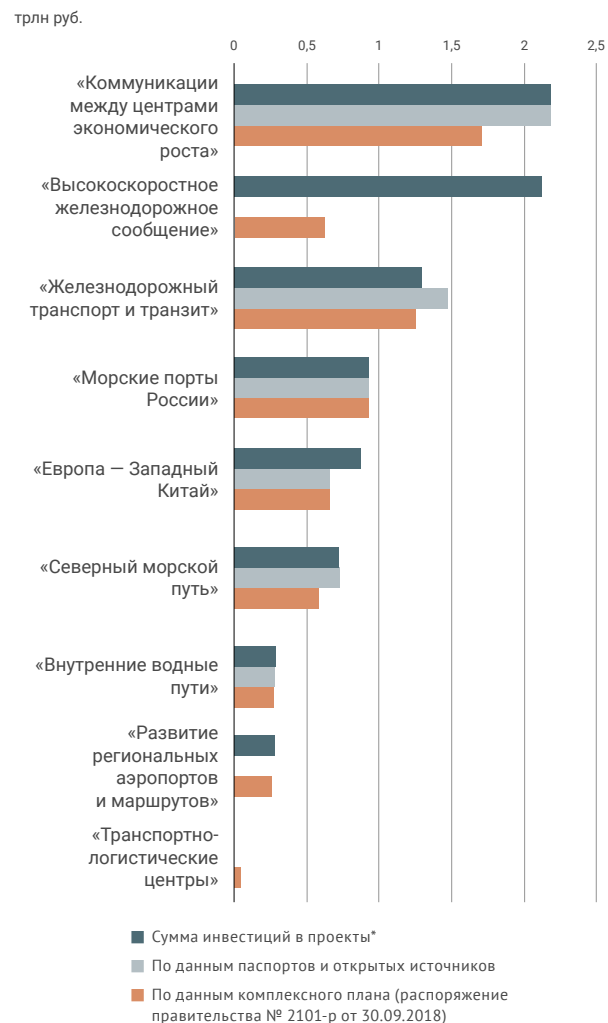
1. Источники финансирования комплексного плана (стр. 6)
2. Стоимость проектов комплексного плана (стр. 7)
3. Проект маршрута транспортного коридора Европа – Западный Китай (стр. 23)
4. Структура расходов на федеральный проект «Морские порты России» (стр. 27)
5. Сколько автодорог построят и реконструируют в разных федеральных округах (стр. 33)
6. Структура федеральных расходов на «Региональные аэропорты и маршруты» (стр. 34)
7. Структура финансирования федерального проекта «Внутренние водные пути» (стр. 36)
8. Расходы на комплексный план в 2019–2024 годах (стр. 39)
9. Траты на федеральные проекты комплексного плана в 2019–2022 годах (стр. 40)
10. Перераспределение средств на майский указ в 2019 году (стр. 41)
11. Степень исполнения комплексного плана и нацпроектов в 2019 году (стр. 44)
12. Исполнение комплексного плана и национальных проектов по месяцам (стр. 45)
13. Бюджетные расходы на инфраструктуру (стр. 46)
14. Инфраструктурные расходы федерации на комплексный план и национальные проекты по месяцам (стр. 47)
15. Структура финансирования ARRA (стр. 53)

ТАБЛИЦЫ

1. Что входит или может войти в транспортную часть комплексного плана (стр. 8)
2. Крупнейшие аэропортовые проекты из «листа ожиданий» комплексного плана (стр. 34)
3. Примеры перераспределения финансирования комплексного плана в 2020–2022 годах (стр. 42)
4. Какие проекты комплексного плана могут быть отложены из-за пандемии (стр. 51)
5. Примеры инфраструктурных проектов ARRA (стр. 54)

РЕЗЮМЕ

Стоимость проектов комплексного плана



* Имеются в виду проекты, которые, по нашей оценке, входят в комплексный план по состоянию на апрель 2020 года. Без учета «Меридиана» и моста на Сахалин.

Источник: анализ и оценка InfraOne Research

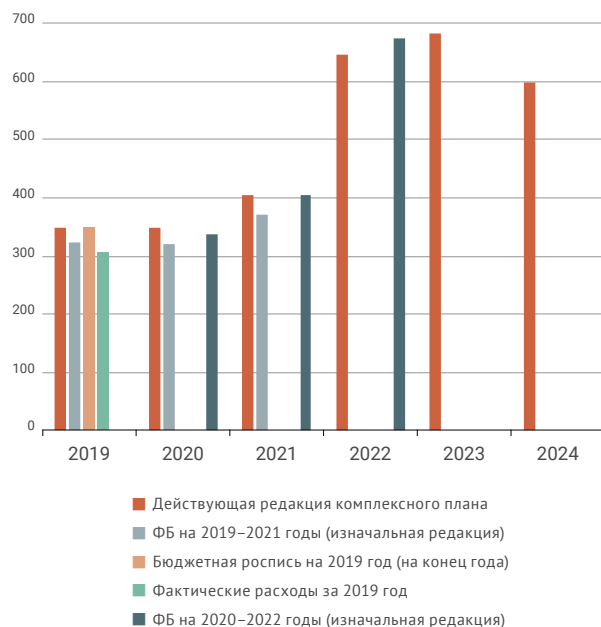
Полтора года назад в России был принят комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, рассчитанный на шесть лет. Изначально документ был «сырым» и дорабатывался уже после утверждения, в том числе в части своего проектного наполнения.

За год магистральный план изменился: в него добавлены новые инфраструктурные инициативы, увеличено финансирование. Однако многие его проблемы так и остались нерешенными. Между тем в кризисной ситуации, вызванной падением цен на нефть и пандемией коронавируса, несмотря на все свои недостатки документ может стать катализатором для ускорения выхода экономики из кризиса.

- С момента принятия стоимость комплексного плана выросла более чем на 10%, до 7 трлн руб., а его «лист ожидания» продолжает пополняться инфраструктурными инициативами. При этом документ остается закрытым для рынка: паспорта большинства его федеральных проектов не опубликованы, и понять его наполнение удастся только на основании многочисленных публикаций правительства, данных стратегий и госпрограмм и других документов планирования.
- По нашей оценке, больше всего за год выросли объемы федеральных проектов «Коммуникации между центрами экономического роста» (на 475 млрд руб.), «Северный морской путь» (136 млрд руб.) и «Железнодорожный транспорт и транзит» (49 млрд руб.).
- Энергетическая часть остается «серым пятном» комплексного плана. Ее финансовые параметры по-прежнему неизвестны, при этом деньги на нее все же тратятся. В 2019 году в федеральном бюджете на энергетические мероприятия плана было заложено 17,6 млрд руб., но они не были помечены как средства комплексного плана. Между тем проектный состав энергетической части плана гораздо более прозрачен, чем транспортной.
- Плановые расходы на комплексный план растут. В ближайшие три года власти намерены направить в него свыше 1,4 трлн руб.: это на 40% больше того, что закладывали в бюджет на 2019–2021 годы. Впрочем, это согласуется с комплексным планом, согласно которому финансирование инфраструктурных проектов должно год от года увеличиваться: с 348 млрд руб. в 2019 году до более чем 680 млрд руб. в «пиковом» 2023-м.
- Исполнение комплексного плана за 2019 год составило 87,9%: из утвержденных 347,8 млрд руб. потрачено 305,9 млрд руб. Это четвертый с конца результат среди всех национальных проектов, что во многом объясняется отставанием ряда инициатив от графика реализации, в том числе долгой подготовкой документации и поздним проведением конкурсов.

Расходы на комплексный план в 2019–2024 годах

млрд руб.



Источник: комплексный план, паспорта федеральных проектов, концепция развития внутренних водных путей до 2024 года, данные правительства, Казначейства, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

- В первый год реализации комплексный план мало повлиял на инфраструктурные расходы федерации и регионов. По нашей оценке, в 2019 году капитальные затраты бюджетов всех уровней составили почти 2,1 трлн руб.: это на 300 млрд руб. больше, чем годом ранее, но всего лишь 94,7% в ценах 2015 года. Если планы федерации по инфраструктурным расходам не изменятся, то в ближайшие годы объем реальных вложений, на наш взгляд, будет только снижаться.
- Мы не ожидаем сокращения расходов на инфраструктурные проекты на фоне снижения цен на нефть и пандемии коронавируса. Опыт других стран показывает, что инвестиции в инфраструктуру могут стать катализатором для «ускорения» экономики и ее выхода из кризиса. Поэтому общий объем вложений в отрасль в России, вероятно, если не увеличится, то, как минимум, сохранится на запланированном уровне. При этом средства на наиболее проблемные мегапроекты могут перераспределить в пользу более востребованной медицинской и транспортной инфраструктуры.

Подробнее о том, каким был комплексный план спустя полгода после принятия, читайте в аналитическом обзоре 2019 года [«Комплексный план: деньги, ограничения, перспективы»](#).

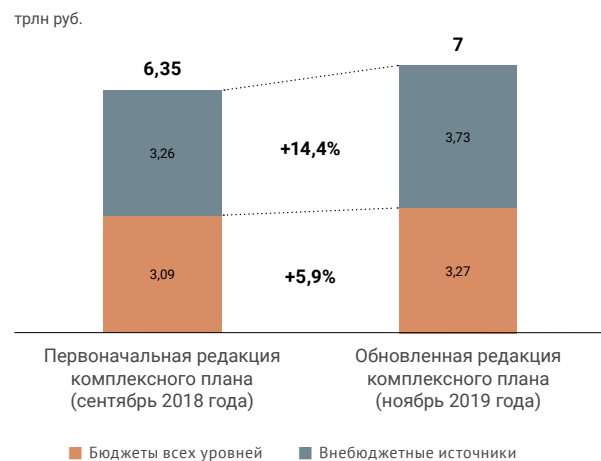
I. ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН

Комплексный план утвердили в сентябре 2018 года. Правительство представило его как поворотный для инфраструктуры по наполнению и финансированию: на почти 700 его транспортных мероприятий заложили 6,35 трлн руб. На деле же документ включил множество давно известных рынку проектов и был принят в «сыром» виде.

Конкретизировали ли комплексный план спустя полтора года после запуска? Как он изменился за это время? И какие проекты входят в него теперь?

План (не) стоит на месте

Рисунок 1. Источники финансирования комплексного плана



Источник: данные правительства, комплексного плана, анализ и расчеты InfraOne Research

Подробнее о том, каким был комплексный план спустя полгода после принятия, читайте в аналитическом обзоре 2019 года «Комплексный план: деньги, ограничения, перспективы».

Комплексный план – один из тринадцати национальных проектов, принятых в соответствии с майским указом. В его транспортную часть вошло девять федеральных проектов, суммарная стоимость которых в первоначальной редакции документа составила чуть более 6,3 трлн руб., а в энергетическую – два федеральных проекта, инвестиции по которым не утверждены.

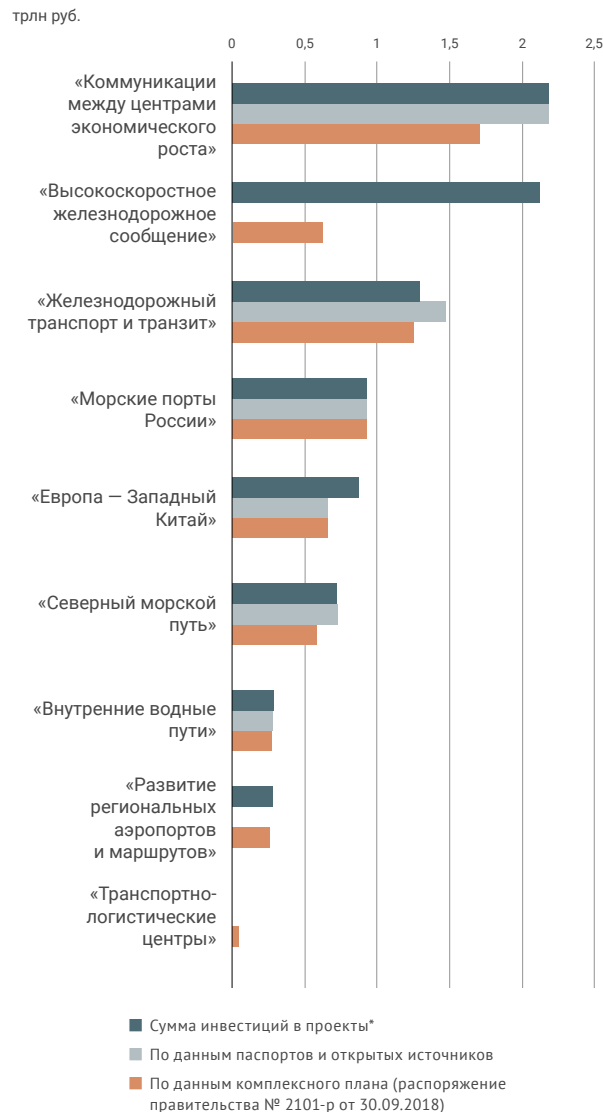
В марте прошлого года мы подробно разбирали, какие проекты вошли в документ, главным образом в его транспортную часть. Тогда план был «сырым», а финансируемые им мероприятия полностью не раскрывались. Используя сам документ и другие источники, мы смогли определить, на что может быть потрачено $\frac{1}{3}$ от общего финансирования комплексного плана, или 4,2 трлн руб. Куда могла пойти еще треть средств, осталось неясным.

Осенью 2019 года стало известно об увеличении транспортной части комплексного плана до 7 трлн руб.: главным образом за счет прироста частных инвестиций (см. рисунок 1). По данным правительства, произошло это за счет пересмотра финансирования федеральных проектов «Коммуникации между центрами экономического роста», «Железнодорожный транспорт и транзит» и «Северный морской путь».

Тогда же появилась информация, что аналитический центр при правительстве отобрал для включения в документ 57 новых проектов на 1 трлн руб.: 13 автодорожных, 28 – аэропортовых, шесть – в сфере морского транспорта и 10 – по развитию внутренних водных путей. Всего к концу ноября эксперты центра рассмотрели около 400 проектов суммарно на 6,5 трлн руб.

Для оценки инфраструктурных проектов аналитический центр использовал методику ранжирования, разработанную им ранее и принятую правительством в начале 2019 года. В ее основе – вклад в достижение целей майского указа. Проекты, прошедшие ранжирование, но не имеющие финансирования, попадают в «лист ожидания» комплексного плана. Это закрытый документ,

Рисунок 2. Стоимость проектов комплексного плана



* Имеются в виду проекты, которые, по нашей оценке, входят в комплексный план по состоянию на апрель 2020 года. Без учета «Меридиана» и моста на Сахалин.

Источник: анализ и оценка InfraOne Research

и поэтому узнать актуальную информацию о числе и стоимости проектов в нем невозможно (в том числе и о том, сколько инициатив из предложенных 57 в итоге «выпустились» из «листа ожидания»).

Комплексный план за год не стал прозрачнее. Документ (распоряжение правительства от 30 сентября 2018 года) спустя полтора года имеет тот же вид, что и первоначально, несмотря на многочисленные изменения в нем. Не скорректирована информация даже по самым крупным инициативам: например, в документе все так же есть строительство ВСМ Москва — Казань, а ВСМ Москва — Санкт-Петербург отсутствует. Обо всех изменениях в комплексном плане по-прежнему можно узнать только из обрывочных публикаций официальных порталов правительства или новостей в СМИ.

Проекты комплексного плана

Сейчас в комплексном плане более 500 транспортных объектов. В таблице 1 мы привели список проектов, которые включены в него, могли быть включены или находятся в «листе ожидания» плана.

Так как единого источника информации по нему нет, содержание таблицы — во многом наша оценка, основанная на разных источниках информации. Поэтому стоимость федеральных проектов и входящих в них мероприятий часто не совпадают (см. рисунок 2).

При формировании таблицы мы опирались на сам комплексный план, транспортную стратегию России до 2030 года, актуальную редакцию госпрограммы «Развитие транспортной системы», схему территориального планирования России (в части федерального транспорта), пояснительные записки к проектам бюджетов на 2019–2021 годы и 2020–2022 годы, отчеты ГК «Автодор», публичные материалы РЖД, Росавтодора, данные правительства и региональных властей, СМИ и другие источники.

По данным правительства, на ноябрь 2019 года в транспортной части насчитывался 531 объект, а в ее изначальной редакции речь шла почти о 700. При этом стоимость комплексного плана выросла более чем на 10%. Объясняется это, вероятно, разными подходами к подсчету мероприятий плана, так как их число спустя полтора года, по нашей оценке, только увеличилось.

Таблица 1. Что входит или может войти в транспортную часть комплексного плана

В качестве общей стоимости федеральных проектов приведены цифры, содержащиеся в действующей редакции комплексного плана. Уточнения к ним приводятся в разделе «Что изменилось в транспортной части».

Суммарные инвестиции в мероприятия федеральных проектов, как правило, выше стоимости последних: во-первых, потому что действующая редакция комплексного плана включает устаревшие цифры, а во-вторых, потому что содержание федеральных проектов и вложения в их мероприятия оценочны.

Под «участниками» подразумеваются инвесторы, исполнители госконтрактов, а также интересанты проектов, в том числе потенциальные.

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Федеральный проект «Европа – Западный Китай»				390,4	0	264,3	655,1
Строительство трассы Москва – Нижний Новгород – Казань, в том числе:	–	–	–	323,1	0	216,5	539,6*
Строительство четырех участков: Москва – Владимир, Владимир – Арзамас, Арзамас – Канаш, Канаш – Шали	Московская, Владимирская области, Чувашия, Татарстан	Не определен (возможны ДИСы, концессии)	н/д	н/д	0	От 40%	н/д (стоимость до 2027 года – 610 млрд руб.)
Ремонт участков трасс М-7 «Волга», М-5 «Урал» и А-151 (расширение до трех полос)	н/д	Госконтракт	н/д	н/д	0	н/д	н/д
Строительство нового выхода на МКАД с М-7 «Волга» (обход Балашихи и Ногинска)	Московская область	Концессия (предварительно, по данным ГК «Автодор»)	н/д	18,2	0	7,8	26
Строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу	Самарская область	Концессия (заключена в октябре 2019 года)	Концессионная компания «Обход Тольятти» (владеют «Инфракап» и «Автодор платные дороги»)	67	0	53,8	120,8
Строительство трассы «Меридиан»	Оренбургская, Самарская, Саратовская, Тамбовская, Липецкая, Орловская, Брянская и Смоленская области	Частный проект с гарантиями от государства/одна из форм ГЧП	«Русская холдинговая компания», УК «Лидер»	0	0	594	594
Федеральный проект «Морские порты России»				236,3	0	690,8	927,1
Развитие портовой инфраструктуры Арктического бассейна, в том числе:	–	–	–	0	0	28,8	168
Комплексное развитие Мурманского транспортного узла, включая строительство угольного терминала «Лавна», в том числе:	Мурманская область	Концессия (по терминалу) и госконтракт (на ж/д ветку)	ГТЛК, «БизнесГлобус», «Центр развития портовой инфраструктуры», «СДС-Уголь», «РЖД инфраструктурные проекты» (по терминалу)	н/д	0	н/д	27 (терминал) и 45 (ж/д ветка) Всего – 71,2
Реконструкция причала №2 первого грузового района ММТП**	Мурманская область	Госконтракт	«Мурманский морской торговый порт»	0,9	0	0	0,9

* Стоимость по паспорту проекта. По данным Минтранса, инвестиции в строительство до 2027 года составят 730 млрд руб.

** В федеральный проект также может входить реконструкция объектов второго и третьего грузового районов порта суммарно не менее чем на 2,4 млрд руб.

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры морского порта Диксон (угольный терминал Чайка)	Красноярский край	Частный проект	Арктическая горная компания (входит в «Востокуголь»)	0	0	18,6	18,6
Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры Пайяхского и Северо-Пайяхского месторождений (нефтяной терминал Таналау)	Красноярский край	Частный проект	ННК	0	0	8,9	8,9
Строительство морского перегрузочного комплекса СПГ	Мурманская область	Частный проект и госконтракт	«Новатэк»	0,9	0,0	69,2	70,1
Развитие нефтепродуктового терминала «Витино»	Мурманская область	Изначально проект планировался как частный	«ГТЛК-Витино» («дочка» ГТЛК)*	0	0	1,3	1,3
Развитие портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна, в том числе:	–	–	–	32,9	0,0	146,3	194,2
Строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (порт Ванино)	Хабаровский край	Частный проект	«ВаниноТрансУголь» («дочка» ГК «Колмар»)	0	0	37 (в том числе 34 млрд руб. – синдицированный кредит ВЭБ. РФ и ВТБ)	37
Развитие транспортного узла «Восточный – Находка»	Приморский край	Госконтракт	Интерес к проекту проявлял «ВостокУголь»	22,4	0	0	22,4
Увеличение мощности перевалки АО «Дальтрансуголь» до 40 млн т угля	Хабаровский край	Частный проект	«Дальтрансуголь» (входит в СУЭК)	0	0	12 (в первый этап из трех)	12 (в первый этап из трех)
Строительство УППК «Север» в порту Восточный	Приморский край	Частный проект**	«Открытый порт Находка» (входит в «Востокуголь»), ГТЛК	0	0	12,8	12,8
Реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек	Чукотский АО	Госконтракт	н/д	0,5	0	0	0,5
Строительство многофункционального грузового района морского порта Поронайск	Сахалинская область	н/д	«Газпром»***	4,0	0,0	21,0	25,0
Строительство объектов федеральной собственности в с. Никольское	Камчатский край	Госконтракт	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино – Холмск в морском порту Холмск	Сахалинская область	Госконтракт	н/д	2,7	0	0	2,7

* ГТЛК планировала войти в проект в 2020 году из-за банкротства УК «Витино» (сейчас принадлежит БТА-банку).

** Ранее «Востокуголь» планировал построить объекты федеральной инфраструктуры порта за свой счет. Теперь в проект может войти ГТЛК, не исключен запуск по концессии.

*** Компания планировала строительство комплекса по производству СПГ рядом с портом и является заинтересованной стороной создания инфраструктуры для его перевалки и хранения (планируется в рамках проекта).

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство специализированного зернового терминала в морском порту Зарубино	Приморский край	Ранее проект планировался как частный	«Дальневосточный зерновой терминал» (ОЗК)	н/д	н/д	н/д	н/д
Реконструкция объектов инфраструктуры порта Петропавловск-Камчатский	Камчатский край	Госконтракт	н/д	1,3	0	0	1,3
Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения Ванино – Холмск в морском порту Ванино	Хабаровский край	Госконтракт	н/д	0,7	0	0	0,7
Строительство паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана в пос. Угольные Копи	Чукотский АО	Госконтракт	н/д (последний конкурс признан несостоявшимся)	0,7	0	0	0,7
Строительство угольного терминала в порту Вера в районе мыса Открытый	Приморский край	Частный проект	УК «Востокуголь», «Ростех-Глобальные ресурсы» и ГК «Росинжиниринг»	0	0	40	40
Техническое перевооружение порта Посыет	Приморский край	Частный проект	«Торговый порт Посыет» (входит в группу «Мечел»)	0	0	7,2	7,2
Реконструкция порта Шахтерск	Сахалинская область	Частный проект	Восточная горнорудная компания	0	0	0,2	0,2
Строительство портового комплекса для перегрузки глинозема в порту Ванино	Хабаровский край	Частный проект	«Причал» (ГК «Русал»)	0	0	3,6	3,6
Развитие портовой инфраструктуры Северо-Западного (Балтийского) бассейна, в том числе:	–	–	–	22,6	15	116,3	123,9
Строительство морского международного грузопассажирского района в Пионерском	Калининградская область	Госконтракт	«Стройтрансгаз»	7,6	0	0	7,6
Реконструкция берегоукреплений оградительных дамб Калининградского морского канала	Калининградская область	Госконтракт	н/д	15–17	0	0	15–17
Строительство универсального торгового терминала в порту Усть-Луга	Ленинградская область	Частный проект	«Новотранс Актив» (входит в ХК «Новотранс»)	0	0	46,5	46,5
Строительство терминала перевалки минеральных удобрений в морском порту Усть-Луга	Ленинградская область	Частный проект	«Ультрамар»	0	0	16	16
Строительство терминала перевалки минеральных удобрений в морском порту Усть-Луга	Ленинградская область	Частный проект	«ЕвроХим Терминал Усть-Луга»	н/д	н/д	н/д	н/д

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство зернового терминала в морском порту Высоцк	Ленинградская область	Частный проект	«Технотранс»	0	0	13	13
Строительство угольного терминала в морском порту Высоцк	Ленинградская область	Частный проект	СПК «Высоцк»	0	0	24,3	24,3
Развитие портовой инфраструктуры Волго-Каспийского бассейна*	–	–	–	0	0	41,3	41,3
Строительство портовой инфраструктуры Азово-Черноморского бассейна, в том числе:	–	–	–	0	0	227	227
Создание сухогрузного района морского порта Тамань	Краснодарский край	Концессия (обсуждается)	«РМП-Тамань» (входит в «Росморпорт»), «Кузбассразрезугль», «Металлоинвест», СУЭК, РЖД	0	0	171**	171**
Строительство зернового терминала в морском порту Тамань	Краснодарский край	Структура проекта обсуждается участниками	ВТБ, ГК «Эфко», Зерновой терминальный комплекс «Тамань»	0	0	35–45	35–45
Строительство зернового терминала «Степь» в морском порту Азов	Ростовская область	Частный проект	«Азовский морской терминал»	0	0	2,6	2,6
Строительство терминала навалочных грузов в морском порту Тамань	Краснодарский край	Частный проект	ГК «ОТЭКО»	0	0	125,4***	125,4***
Строительство причала № 38 в морском порту Новороссийск	Краснодарский край	Частный проект	ГК «Дело»	0	0	8,5***	8,5***
Строительство ледокольного флота, в том числе:				52,8	0	0	52,8
Строительство вспомогательного ледокола мощностью 12–14 МВт ледового класса Icebreaker 7 для морского порта Архангельск	Северо-Западный (Балтийский) бассейн	Госконтракт	«Вымпел» (входит в ОСК), МИБ, «Балтсудопроект»	6,5	0	0	6,5
Строительство вспомогательного ледокола мощностью 12–14 МВт ледового класса Icebreaker 7	Северо-Западный (Балтийский) бассейн	Госконтракт	н/д	6,5	0	0	6,5
Строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker 7	Дальневосточный бассейн	Госконтракт	«Пелла»	7,5	0	0	7,5

* Вероятно, в мероприятие может входить строительство портов в Лагани (Калмыкия) и Каспийске (Дагестан) и контейнерного терминала в порту Оля (Астраханская область), однако данных об их вхождении в федеральный проект нет. Проект порта Оля в декабре 2019 года был отправлен правительством на доработку с перспективой включения в «лист ожидания» комплексного плана.

** Последняя названная стоимость проекта. Теперь он сокращен в четыре раза, обновленные инвестиции не озвучивались.

*** Полная стоимость строительства, которое было окончено в 2019 году. В комплексном плане могла быть учтена часть этой суммы.

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker 7	Северо-Западный (Балтийский) бассейн	Госконтракт	н/д	7,5	0	0	7,5
Строительство портового ледокола мощностью 6–8 МВт для обеспечения круглогодичной работы замерзающих портов	Дальневосточный бассейн	Госконтракт	н/д	5,5	0	0	5,5
Строительство четырех мелкосидящих ледоколов мощностью 6,4 МВт	Волго-Каспийский и Азово-Черноморский бассейны (предположительно)	Госконтракт	н/д	19,4	0	0	19,4
Строительство многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 7 МВт (проект MPSV06)	Без территориальной привязки	Госконтракт	ОСК	3,1	0	0	3,1
Развитие автодорожных подходов к портам, в том числе строительство и реконструкция участков автодорог, в том числе:	–	–	–	–	0	–	–
А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндией	Ленинградская область	Госконтракт	«ВАД»	41,8	0	0	41,8
Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Норвегией	Ленинградская область	Госконтракт	н/д	18,4	0	0	18,4
Р-217 «Кавказ» автодорога М-4 «Дон» – Владикавказ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджаном	Краснодарский край, Ставропольский край, Кабардино-Балкария, Северная Осетия, Ингушетия, Чечня, Дагестан	Госконтракт	н/д	4,3	0	0	4,3
А-290 Новороссийск – Керчь	Краснодарский край	Госконтракт	Дорожная строительная компания	41,8	0	0	41,8
М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск	Московская область	Госконтракт	ДСК «Автобан»	1,3	0	0	1,3
Ликвидация грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения	н/д	Госконтракт	н/д	4,1	0	0	4,1
Федеральный проект «Северный морской путь»				265,9	0	321,6	587,5
Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания в акватории СМП	Акватория СМП	Госконтракт	н/д	0,3	0	0	0,3

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Мероприятия по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах СМП, в том числе:	Акватория СМП	Госконтракт	н/д	7,5	0	0	7,5
Обеспечение действия средств навигационного оборудования (СНО) в акватории СМП	Акватория СМП	Госконтракт	ФГУП «Гидрографическое предприятие» (в ведении «Росатома»)	4,2	0	0	4,2
Съемка рельефа дна в акватории СМП и на лимитирующих участках Енисейского залива, Енисея и Колымы	Акватория СМП	Госконтракт	ФГУП «Гидрографическое предприятие» (в ведении «Росатома»)	2,2	0	0	2,2
Содержание, эксплуатация и развитие инфраструктуры контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС/GPS в Арктике	Акватория СМП	Госконтракт	ФГУП «Гидрографическое предприятие» (в ведении «Росатома»)	1,1	0	0	1,1
Строительство базы и причала для стоянки аварийно-спасательных судов в Мурманске	Мурманская область	Госконтракт	н/д	1,2	0	0	1,2
Строительство гидрографических, лоцмейстерских, аварийно-спасательных судов ледового класса, в том числе:	–	–	–	33,2	0	0	33,2
Многофункциональных аварийно-спасательных судов ледового класса	В разных частях страны	Госконтракт, лизинг	В том числе Невский судостроительно-судоремонтный завод	20,7	0	0	20,7
Гидрографических и лоцмейстерских судов ледового класса	В разных частях страны	Госконтракт	В том числе Балаковский судостроительно-судоремонтный завод, Зеленодольский завод имени А. М. Горького (ХК «Ак Барс»)	12,5	0	0	12,5
Строительство четырех ледоколов на СПГ для оказания услуг ледокольного флота	ЯНАО	Частный проект	Обсуждается частный проект «Новатэка»	0	0	60	60
Строительство терминала СПГ и ГК «Утренний» в порту Сабетта и реконструкция подходного канала к нему	ЯНАО	Госконтракт и частный проект	«Новатэк», «Мордрага» («дочка» бельгийской группы DEME), ГК «Росатом»	Оценочно порядка 75%	0	Оценочно порядка 25%	164,2
Строительство железнодорожного Северного широтного хода и подходов к нему	ЯНАО	Концессия по участку Обская – Салехард – Надым подписана в 2018 году	«Газпром», РЖД, «СШХ» (концессионер, принадлежит «Спецтрансстрою» и РЖД)	12,7 (капитальный грант по концессии)	0	224, в том числе 100 млрд руб. – по концессии	236,7, в том числе 113 млрд руб. – в рамках концессии
Строительство пяти универсальных атомных ледоколов ЛК-60Я (проект 22 220)	Санкт-Петербург	Госконтракт	ГК «Росатом», Балтийский завод	166,4	0	55,1	221,5

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Продление срока эксплуатации ядерных установок судов атомно-технологического обеспечения (АТО)	н/д	Госконтракт	ГК «Росатом»	0,25	0	0	0,25
Федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»				1253,5	37	0	1216,2
Развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, в том числе:	–	–	–	25,8	0	418,8	624,6*
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	Кемеровская и Иркутская области, Красноярский край	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	29,6	29,6**
Увеличение пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет	Кемеровская и Иркутская области, Хакасия, Красноярский край	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	85,8	85,8
Электрификация тяговых подстанций первого этапа расширения БАМа и Транссиба	н/д	Закупки по 223-ФЗ	ФСК ЕЭС	0	0	85,8	85,8
Реконструкция железнодорожных станций, усиление устройств электроснабжения, строительство дополнительных главных путей, оборудование путей автоблокировкой, ликвидация кривых малого радиуса	н/д	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	202,3	202,3
Строительство ж/д линии Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского	Хабаровский край, Сахалинская область	Обсуждаются закупка по 223-ФЗ и концессия	н/д	0	0	540,3	540,3***
Развитие и обновление ж/д инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна, в том числе:	–	–	–	0,0	0,0	62,5	62,5
Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла	Краснодарский край	Закупка по 223-ФЗ или госконтракт	РЖД	10,5	0	0	10,5****
Строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением участка Липовский – Курдюм	Саратовская область	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	56,9	56,9

* Стоимость работ по первому этапу с НДС.

** В настоящий момент действуют четыре программы по комплексному развитию ж/д линии. Указана сумма по программе «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет».

*** Стоимость проекта не учтена в комплексном плане.

**** Стоимость работ по железнодорожной части проекта.

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна	Санкт-Петербург, Ленинградская, Новгородская, Костромская, Вологодская области	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	224,9	224,9
Электрификация направления Ртищево – Кочетовка (специализация под грузовое движение)	Саратовская и Тамбовская области	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	0,6	0,6
Развитие направления Пермь – Соликамск	Пермский край	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	13,4	13,4
Развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода	Пермский край	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	42,3	42,3
Реконструкция участка Морозовская – Волгодонская	Ростовская область	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	0,7	0,7
Развитие железнодорожной инфраструктуры на направлении Тобольск – Сургут – Коротчаево	Тюменская область, ХМАО, ЯНАО	Закупки по 223-ФЗ	РЖД	0	0	45	45
Федеральный проект «Транспортно-логистические центры»				10	0	35,9	45,9
Формирование узловых грузовых мультимодальных логистических центров*	–	Закупки по 223-ФЗ, концессии	н/д	10	0	35,9	45,9
Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста»				1378,3	58,7	276,5	1713,5
Строительство сети скоростных автомобильных дорог, связывающих центры экономического роста с другими административными центрами регионов	–	Преимущественно госконтракты, возможны концессии и ДИСы	–	385,7	0	279,7	665,5
Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог, связывающих центры экономического роста с другими административными центрами субъектов	–	Госконтракт	–	445,9	0	0	445,9
Проекты, указанные в госпрограмме «Развитие транспортной системы» (по данным на апрель 2020 года)							
Строительство и реконструкция участков автодороги А-118 Кольцевая автодорога вокруг Санкт-Петербурга	Санкт-Петербург, Ленинградская область	Госконтракт	н/д	5,7	0	0	5,7
Строительство и реконструкция подъездов от автодороги М-4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск	Московская, Тульская, Липецкая, Воронежская, Ростовская области, Краснодарский край	Госконтракт	н/д	0,1	0	0	0,1

* Точного списка ТЛЦ нет. Предположительно в него могут войти ТЛЦ «Калининград», «Белый Раст» (Московская область), «Балтийский» (Санкт-Петербург), «Доскино» (Нижегородская область), «Приморский», «Екатеринбург», «Клещиха» (Новосибирская область), «Казань», «Таманский» и ТЛЦ в Волгограде.

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство и реконструкция участков автодороги М-9 «Балтия» Москва – Волоколамск – граница с Латвией	Москва, Московская, Тверская, Псковская области	Госконтракт	н/д	0,0	0	0	0,0
Строительство и реконструкция участков автодороги А-106 Рублево-Успенское шоссе	Московская область	Госконтракт	н/д	2,4	0	0	2,4
Строительство и реконструкция участков автодороги А-104 Москва – Дмитров – Дубна	Московская область	Госконтракт	н/д	1,0	0	0	1,0
Строительство и реконструкция участков автодороги А-103 «Щелковское шоссе» Москва – Щелково – автодорога А-107 «Московское малое кольцо»	Московская область	Госконтракт	н/д	0,1	0	0	0,1
Строительство и реконструкция участков автодороги А-107 «Московское малое кольцо» Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша	Московская область	Госконтракт	н/д	0,9	0	0	0,9
Строительство и реконструкция участков автодороги А-108 «Московское большое кольцо» Дмитров – Сергиев Посад – Орехово-Зуево – Воскресенск – Михнево – Балабаново – Руза – Клин – Дмитров	Московская область	Госконтракт	н/д	6,9	0	0	6,9
Строительство и реконструкция участков автодороги М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск	Московская, Ярославская, Вологодская, Архангельская области	Госконтракт	н/д	14,9	0	0	14,9
Строительство и реконструкция участков автодороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автодорога Р-21 «Кола»	Ленинградская область, Карелия	Госконтракт	н/д	7,1	0	0	7,1
Строительство и реконструкция участков автодороги А-180 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонией	Ленинградская область	Госконтракт	н/д	9,1	0	0	9,1
Строительство и реконструкция участков автодороги А-114 Вологда – Тихвин – автодорога Р-21 «Кола»	Вологодская область	Госконтракт	н/д	1,9	0	0	1,9

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Норвегией	Ленинградская, Мурманская области, Карелия	Госконтракт	н/д	3,5	0	0	3,5
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Белоруссией	Ленинградская, Псковская области	Госконтракт	н/д	5,	0	0	5
Строительство и реконструкция участков автодороги М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург	Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская области	Госконтракт	н/д	6,8	0	0	6,8
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-120 Орел – Брянск – Смоленск – граница с Белоруссией	Орловская, Брянская, Смоленская области	Госконтракт	н/д	0,6	0	0	0,6
Строительство и реконструкция участков автодороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск	Московская, Рязанская, Пензенская, Самарская, Челябинская области, Башкирия	Госконтракт	н/д	210,7	0	0	210,7
Строительство и реконструкция участков автодороги М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа	Московская, Владимирская, Новгородская области, Татарстан	Госконтракт	н/д	219,9	0	0	219,9
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-22 «Каспий» автодорога М-4 «Дон» – Тамбов – Волгоград – Астрахань	Тамбовская, Волгоградская, Астраханская области	Госконтракт	н/д	53,5	0	0	53,5
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-178 Саранск – Сурское – Ульяновск	Мордовия, Ульяновская область	Госконтракт	н/д	0,0	0	0	0,0
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-217 «Кавказ» автодорога М-4 «Дон» – Владикавказ – Грозный – Махачкала – граница с Азербайджаном	Северная Осетия, Чечня, Дагестан	Госконтракт	н/д	58,8	0	0	58,8
Строительство и реконструкция участков автодороги А-155 Черкесск – Домбай – граница с Абхазией	Карачаево-Черкесия	Госконтракт	н/д	0,4	0	0	0,4
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита	Иркутская область, Забайкальский край, Бурятия	Госконтракт	н/д	2,4	0	0	2,4

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск	Новосибирская, Кемеровская, Иркутская области, Красноярский край	Госконтракт	н/д	32,5	0	0	32,5
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-254 «Иртыш» Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск	Челябинская, Курганская, Омская, Новосибирская области	Госконтракт	н/д	1,3	0	0	1,3
Строительство и реконструкция участков автодороги А-331 «Вилюй» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск	Иркутская область, Якутия	Госконтракт	н/д	4,8	0	0	4,8
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией	Новосибирская область, Алтайский край, Республика Алтай	Госконтракт	н/д	8,3	0	0	8,3
Строительство и реконструкция участков автодороги А-360 «Лена» Невер – Якутск	Якутия	Госконтракт	н/д	10,0	0	0	10,0
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-257 «Енисей» Красноярск – Абакан – Кызыл – Чадан – Хандагайты – граница с Монголией	Красноярский край, Хакасия, Тува	Госконтракт	н/д	1,4	0	0	1,4
Строительство и реконструкция участков автодороги А-370 «Усури» Хабаровск – Владивосток	Хабаровский, Приморский края	Госконтракт	н/д	9,6	0	0	9,6
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-242 Пермь – Екатеринбург	Пермский край, Свердловская область	Госконтракт	н/д	8,4	0	0	8,4
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-402 Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск	Тюменская, Омская области	Госконтракт	н/д	8,5	0	0	8,5
Строительство и реконструкция участков автодороги А-322 Барнаул – Рубцовск – граница с Казахстаном	Алтайский край	Госконтракт	н/д	0,7	0	0	0,7
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-298 Курск – Воронеж – автодорога Р-22 «Каспий»	Курская, Воронежская области	Госконтракт	н/д	1,6	0	0	1,6
Строительство и реконструкция участков автодороги А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной	Волгоградская, Ростовская области	Госконтракт	н/д	5,4	0	0	5,4

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-351 Екатеринбург – Тюмень	Свердловская, Тюменская области	Госконтракт	н/д	22,3	0	0	22,3
Строительство и реконструкция участков автодороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск	Ставропольский край	Госконтракт	н/д	9,2	0	0	9,2
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград	Самарская, Саратовская, Волгоградская области	Госконтракт	н/д	7,9	0	0	7,9
Строительство и реконструкция участков автодороги А-130 Москва – Малоярославец – Рославль – граница с Белоруссией	Московская, Калужская, Смоленская области	Госконтракт	н/д	4,6	0	0	4,6
Строительство и реконструкция участков автодороги Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Казахстаном	Татарстан, Оренбургская область	Госконтракт	н/д	8,7	0	0	8,7
Строительство и реконструкция участков автодороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» Кировск – Мга – Гатчина – Большая Ижора	Ленинградская область	Госконтракт	н/д	4,8	0	0	4,8
Строительство и реконструкция ремонтнепригодных мостов и путепроводов	н/д	Госконтракт	н/д	26,6	0	0	26,6
Строительство и реконструкция путепроводов на федеральных автодорогах	н/д	Госконтракт	н/д	0,8	0	0	0,8
Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства федеральных автодорог	н/д	Госконтракт	н/д	9,3	0	0	9,3
Строительство и реконструкция автодороги М-1 «Беларусь» Москва – граница с Белоруссией	Московская область	Госконтракт	н/д	55,5	0	0	55,5
Строительство и реконструкция автодороги М-3 «Украина» – Москва – Калуга – Брянск – граница с Украиной	Московская, Калужская, Брянская области	Госконтракт	н/д	46,5	0	0	46,5
Строительство и реконструкция автодороги М-4 «Дон» – Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Краснодар – Новороссийск	Московская, Тульская, Липецкая, Воронежская, Ростовская области, Краснодарский край	Госконтракт	н/д	200,5	0	0	200,5

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Строительство скоростной автодороги М-11 Москва – Санкт-Петербург	Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская области	Госконтракт	н/д	3	0	0	3
Строительство ЦКАД А-113	Московская область	Госконтракт	н/д	21,1	0	0	21,1
Устранение «узких» мест на основных направлениях транспортных коридоров в Московской агломерации	Московская агломерация	Госконтракт	н/д	0,5	0	0	0,5
Проектирование и предпроектная проработка перспективных объектов опорной сети скоростных автодорог	н/д	Госконтракт	н/д	2,9	0	0	2,9
Строительство двух автодорожных обходов крупных городов на региональных или межмуниципальных автодорогах	Воронежская и Нижегородская области	Госконтракт	н/д	20	2,6	0	22,6
Строительство моста через Енисей	Красноярский край	Госконтракт	н/д	4,1	4,1	0	8,3
Строительство и реконструкция 49 развязок на авто- и железных дорогах, в том числе подходы к портам Азово-Черноморского бассейна, БАМа и Транссиба, к Московскому и Санкт-Петербургскому транспортным узлам	н/д	Преимущественно госконтракты	н/д	37,1	3,6	0	40,7
Развитие автодорожных подходов к Крымскому мосту (строительство и реконструкция участков автодороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автодорога А-290 Новороссийск – Керчь)	Краснодарский край, Крым	Госконтракт	«ВАД», «Трансстроймеханизация» («дочка» «Мостотреста»)	86,9	0	0	86,9
Строительство 12 автодорожных обходов крупных городов на федеральных автодорогах	н/д	Госконтракты, возможны концессии	н/д	283,5	0	0	283,5
Строительство и реконструкция 32 автодорожных мостов на федеральных автодорогах	н/д	Преимущественно госконтракты	н/д	25,8	0	0	25,8
Ликвидация одноуровневых пересечений федеральных автодорог с железными дорогами на 21 участке дорог (без учета переходящих объектов)	н/д	Концессии, госконтракты	н/д	22,6	0	0	22,6
Строительство и реконструкция участков шести федеральных автодорог	н/д	Госконтракт	н/д	20,7	0	0	20,7

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Развитие Московского железнодорожного узла	Москва, Московская область	Закупка по 223-ФЗ	РЖД	155,7	160,9	203,8	520,4
Строительство вторых путей на участке Багерovo – Владиславовка – Джанкой и электрификация на Феодосию с реконструкцией существующего однопутного участка	Крым	Госконтракт	н/д	27,2	0	0	27,2
Электрификация направления Ожерелье – Узловая – Елец (специализация под пассажирское движение)	Московская, Липецкая и Тульская области	Закупка по 223-ФЗ	РЖД	0,0	0	0,9	0,9
Строительство и реконструкция автодороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь*	Крым, Севастополь	Госконтракт	н/д	108,1	5,7	0	113,8
Строительство и реконструкция автодорог регионального или межмуниципального, местного значения	Нижегородская, Амурская области, Коми, Северная Осетия, Приморский край	Госконтракт	н/д	14,8	2,3	0	17,1
Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»				234	0	33,5	267,5
Реконструкция 68 объектов в 66 аэропортовых комплексах**	–	Преимущественно госконтракты, частные проекты	–	166	0	33,5	199,5
Субсидирование воздушных перевозок по перечню из 175 маршрутов не через Москву	Без территориальной привязки	Субсидии перевозчикам	–	56,1	0	0	75,3
Субсидирование лизинга воздушных судов	Без территориальной привязки	Субсидии перевозчикам	–	6,3	0	0	6,3
Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»				200,3	0	421,5	621,8
Строительство первого участка ВСМ Москва – Казань (Железнодорожный – Гороховец) с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода	Московская и Владимирская области	Концессия	н/д	200,3	0	421,5	621,8
Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург	Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская области	Не определен	н/д	н/д	0	н/д	1500***

* Проект включен в комплексный план с пометкой «Справочно». Инвестиции в него не учтены в документе.

** Формулировка мероприятия устаревшая: число объектов реконструкции могло вырасти на 15 позиций, ранее вошедших в «лист ожидания».

*** В действующей редакции комплексного плана эта сумма не учтена.

Проект	Территория	Предполагаемый формат	Участники	Объем инвестиций, млрд руб.			
				Федеральный бюджет	Региональный бюджет	Внебюджетные источники	Всего
Федеральный проект «Внутренние водные пути»				276,4	0	0	276,4
Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений	В разных частях страны	Госконтракт	н/д	144,1	0	0	144,1
Строительство Багаевского гидроузла на Дону	Ростовская область	Госконтракт	н/д	23,5	0	0	23,5
Строительства Нижегородского низконапорного гидроузла	Нижегородская область	Госконтракт	н/д	43,4	0	0	43,4
Реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы	Москва, Московская, Ярославская, Тверская, Рязанская области	Госконтракт	н/д	19,2	0	0	19,2
Обновление обслуживающего флота	В разных частях страны	Госконтракт	н/д	18,6	0	0	18,6
Реконструкция объектов инфраструктуры Беломорско – Балтийского канала	Карелия	Госконтракт	н/д	2,5	0	0	2,5
Реконструкция объектов инфраструктуры Волго-Донского судоходного канала	Волгоградская область	Госконтракт	н/д	11,4	0	0	11,4
Реконструкция объектов инфраструктуры Камского бассейна	Кировская, Челябинская, Свердловская области, Удмуртия, Пермский край, Татарстан, Башкортостан	Госконтракт	н/д	4,8	0	0	4,8
Реконструкция объектов инфраструктуры Волжского бассейна	Ярославская, Костромская, Нижегородская, Ульяновская, Саратовская, Волгоградская, Астраханская области, Чувашия, Татарстан	Госконтракт	н/д	5,4	0	0	5,4
Реконструкция объектов инфраструктуры Енисейского бассейна	Красноярский край, Иркутская область, Тыва, Бурятия, Забайкальский край	Госконтракт	н/д	4,3	0	0	4,3
Реконструкция объектов инфраструктуры Северо-Двинской шлюзованной системы	Вологодская область и другие регионы между бассейнами Волги и Северной Двины	Госконтракт	н/д	1,1	0	0	1,1
Реконструкция объектов инфраструктуры Азово-Донского бассейна	Ростовская область, Краснодарский край	Госконтракт	н/д	1,4	0	0	1,4
Реконструкция объектов инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути	Ярославская, Вологодская, Ленинградская области, Санкт-Петербург	Госконтракт	н/д	7,6	0	0	7,6

Источник: данные комплексного плана, схемы территориального планирования России (в части федерального транспорта), госпрограммы «Развитие транспортной системы», транспортной стратегии России до 2030 года, пояснительные записки к бюджетам на 2019–2021 годы и 2020–2022 годы, публичные материалы правительства и региональных властей, отчеты ГК «Автодор», публичные материалы РЖД, Росавтодора, СМИ, анализ и оценка InfraONE Research

Рисунок 3. Проект маршрута транспортного коридора Европа – Западный Китай



* Данный участок изначально был включен в маршрут ЕЗК. Позднее от его строительства отказались ввиду низкого прогнозного трафика

Что изменилось в транспортной части?

Европа — Западный Китай

По маршруту Европа – Западный Китай в планах правительства появляется больше конкретики. В изначальную редакцию федерального проекта «Европа – Западный Китай» заложено строительство автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань, обхода Тольятти с мостом через Волгу и «частной» трассы «Меридиан» суммарно на 655,1 млрд руб. При этом инициатива «Русской холдинговой компании» с предварительным объемом инвестиций в 594 млрд руб. в этой сумме не учитывалась, так как ее реализация в рамках федерального проекта была под сомнением.

Путаница в планах

В состав транспортного коридора ЕЗК входят автодорога М-11 Москва – Санкт-Петербург, участок ЦКАД (пусковые комплексы № 3 и № 4), участки от Москвы до Канаша трассы Москва – Нижний Новгород – Казань и далее дороги до границы с Казахстаном: Канаш – Самара – Оренбург – Сагарчин. По данным правительства и паспорта комплексного плана, в него также входит автодорога «Меридиан».

А вот участок от Канаша до Шали, согласно итоговой трассировке маршрута, не входит в коридор. Такой вариант маршрута обсуждался ранее и до сих пор отражен в транспортной стратегии России до 2030 года с продлением до Бавлы, Кумертау и далее до границы с Казахстаном.

Специалисты Счетной палаты отмечают, что достижение цели майского указа по развитию транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» предполагает полноценное развитие ЕЗК. Это означает, что в соответствующий федеральный проект должны входить мероприятия по созданию и реконструкции дорог на всем участке коридора, в то время как сейчас там не хватает инициатив по реконструкции дорог до Казахстана.

Кроме того, ЕЗК начнет полноценно функционировать не ранее 2027 года, а не к 2024-му, как запланировано в комплексном плане. Из-за того что центральную секцию трассы от Москвы до Казани построят во вторую очередь, к моменту открытия крайних участков она будет тормозить движение на маршруте. Вероятно, это отразится и на целевых показателях комплексного плана.

К обсуждению добавлялось и то, что параллельно запланированному маршруту ЕЗК проходят трассы М-5 и М-7. Одним из предложений было провести ремонт участков этих дорог вместо строительства новых. При этом еще в 2016 году правительство решило, что реконструировать М-5 и М-7 в рамках ЕЗК нецелесообразно.

В течение 2019 года в правительстве шло обсуждение: целесообразно ли строить сразу две крупные трассы – от Москвы до Казани и «Меридиан» – в одном направлении и не являются ли дороги конкурирующими. Интересанты частного «Меридиана» даже просили власти об отсрочке строительства второй трассы из-за опасений, что она перетянет на себя часть трафика и не позволит их проекту окупиться.

В итоге «зеленый свет» получили оба дорожных проекта: Москва – Нижний Новгород – Казань как связующий коридор между Центральным округом и Поволжьем, а «Меридиан» – как трасса для международного транзита.

Стоимость первого в перспективе до 2027 года составит 610 млрд руб. Здесь не учтены лежащие на маршруте обход Тольятти с мостом через Волгу (концессионное соглашение на 121 млрд руб. заключено в октябре между компанией «Обход Тольятти» и правительством Самарской области) и обходы Балашихи и Ногинска, инвестиции в которые оцениваются ГК «Автодор» в 26 млрд руб. При этом в расчет также входит ремонт участков М-7.

Предполагается, что с 2020 по 2024 год будут построены крайние участки трассы от Москвы до Казани: от ЦКАДа до Владимира (145,5 км, включая новый выход с МКАДа – 21 км обходов Балашихи и Ногинска) и от Канаша до Шали (142,8 км). Затем планируют построить центральную часть коридора: в 2021–2025 годы – участок от Владимира до Арзамаса (267 км) и с 2022 года – от Арзамаса до Канаша (239,1 км). Полностью трасса должна быть готова к 2027 году.

Обновленная стоимость «Меридиана» пока не называлась. Трасса пройдет по территории восьми регионов, инициаторы проекта планировали начать строительство в 2020 году.

Названные сроки и стоимость строительства дорог с высокой вероятностью еще не окончательны. Например, уже возникли проблемы с доведением федеральных трансфертов до исполнителей концессии по обходу Тольятти: в 2019 году Самарской области не перечислили 14,5 млрд руб., а значит, могут быть сдвинуты и сроки проекта. По дороге Москва – Нижний Новгород – Казань пока не разработана ПСД, не проводятся работы по планировке территории, а ГК «Автодор» до сих пор не определилась с форматом реализации проекта. Кроме того, из-за сдвига сроков на три года должны увеличиться проектные сметы.

Из-за планов правительства по перераспределению расходов бюджета в связи с падением цен на нефть и последствиями пандемии коронавируса сроки проекта могут еще сдвинуться. Мы не исключаем, что из-за своих масштабов и низкой степени готовности к запуску он может быть отложен «до лучших времен», а средства с него могут быть перераспределены, например, на «нуждающиеся» инициативы Севморпути, автодорожные проекты «Коммуникаций между центрами экономического роста» или на не обеспеченные финансированием проекты из «листа ожидания» комплексного плана.

Подробнее о том, как падение цен на нефть повлияет на инфраструктурный рынок, читайте в коротком аналитическом обзоре [InfraOne Research Weekly 2020 #6](#).

При этом, на наш взгляд, внешние неблагоприятные факторы повлияют на создание ЕЗК едва ли больше, чем проблемы внутри федерального проекта. Ведь и раньше вероятность его завершения к 2024 году была минимальной.

Морские порты

В изначальной и пока единственной доступной редакции комплексного плана на «Морские порты России» заложено 927,1 млрд руб. Из них федерация должна вложить 236,3 млрд руб. (по данным правительства на сентябрь 2019 года, эта сумма выросла на 1,3 млрд руб.), и еще 690,8 должно быть профинансировано из внебюджетных источников.

«Морские порты» – один из федеральных проектов, которые содержат «размытые» мероприятия: например, «развитие портовой инфраструктуры Волго-Каспийского бассейна» или «строительство ледокольного флота». Определить, что именно скрывается за этими формулировками, можно только косвенно, на основе информации из разных источников.

По данным правительства на конец сентября 2019 года, в «Морские порты» входит 41 мероприятие по развитию портовой инфраструктуры, которые должны увеличить мощности морских портов на 354,1 млн тонн в год – до 1,3 млрд тонн. Кроме того, туда включены строительство девяти ледоколов и одного аварийно-спасательного судна и развитие автодорожных подходов к портам длиной 308 км.

Больше всего средств в рамках федерального проекта планируют направить на портовую инфраструктуру. По нашим расчетам, на нее приходится около 760 млрд руб., или свыше 80% от всех трат. Еще порядка 110 млрд руб. может пойти на автодорожные подходы к портам и до 60 млрд руб. – на ледоколы и аварийно-спасательное судно.

Ранее самым крупным портовым проектом комплексного плана было строительство сухогрузного района Тамани за 171 млрд руб. После изменения планов по нему (подробнее см. [«Тамань поделили» на четыре»](#)) самым капиталоемким стало развитие Мурманского транспортного узла (включая строительство угольного терминала «Лавна»), общие инвестиции в который оцениваются в 139,2 млрд руб. (в комплексном плане, вероятно, учтена меньшая стоимость – около 71 млрд руб.). Среди других масштабных инициатив также строительство торгового терминала в порте Усть-Луга за 46,5 млрд руб., зернового терминала в Тамани за 35–45 млрд руб., строительство и реконструкция участков автодороги А-181 «Скандинавия» за 41,8 млрд руб. и другие.

В конце ноября 2019 года в «Морские порты» вошло три новых проекта: по строительству зернового терминала в Тамани, увеличению мощности перевалки угля «Дальтрансуглем» до 40 млн тонн и строительству зернового терминала «Степь» в азовском порту. Все они предполагают только

В комплексном плане содержится противоречивая информация о планируемом приросте портовых мощностей. В разделе документа, посвященном целям, указан плановый уровень в 357 млн тонн, а в разделе, описывающем соответствующий федеральный проект, мероприятия по развитию портовой инфраструктуры рассчитаны на прирост в 354,1 млн тонн грузов к 2024 году. А по данным Счетной палаты, в паспорте федерального проекта (недоступен в открытых источниках) и вовсе указан прирост в 336,7 млн тонн.

Тамань «поделили» на четыре

Стоимость строительства сухогрузного района Тамани ранее оценивалась в 171 млрд руб., а среди заинтересованных инвесторов назывались «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест» и РЖД. В июле 2019 года ожидалось, что именно эти компании войдут в уставный капитал компании-концессионера – «РМП-Тамань».

Однако уже в ноябре стало известно, что проект будет «урезан» в четыре раза: теперь его плановые мощности составляют 15 млн тонн вместо 66,9 млн тонн (или 62 млн тонн согласно тексту комплексного плана). Порт будет рассчитан на прием 9 млн тонн грузов «Металлоинвеста» и 6 млн тонн зерна ГК «Эфко».

Вероятно, на планы властей повлиял другой проект, уже запущенный в Тамани – по строительству угольного терминала холдингом ОТЭКО. Его стоимость составляет \$ 2 млрд. Предполагается, что уже в 2021 году терминал выйдет на мощность в 60 млн тонн: этого достаточно для перевозки угля в европейском направлении.

Пока неизвестно, как смена планов повлияет на инвестиционную модель проекта, а также его целевые показатели. При этом запустить инициативу в «облегченном» варианте, скорее всего, удастся быстрее, так как из нее убрана значительная «угольная» часть СУЭКа и «Кузбассразрезугля», что снимает большую часть вопросов конкуренции портов за грузы и пропускные способности транспортной инфраструктуры.

ГТЛК в помощь

Изначально Государственная транспортная лизинговая компания участвовала только в одном проекте комплексного плана – по строительству угольного терминала «Лавна».

Концессионное соглашение по нему заключено в 2018 году между Росморречфлотом и «Морским торговым портом «Лавна», 100% которого принадлежало ГТЛК. В дальнейшем доли в проектной компании были проданы пулу инвесторов, а ГТЛК сохранила за собой 5%.

По аналогичной схеме компания намерена войти и в другие портовые проекты комплексного плана. Речь идет об инициативах, которые соответствуют целям долгосрочной программы ее развития, но реализация которых находится под сомнением. Предполагается, что ГТЛК поможет им «остаться на плаву», если инвесторы испытывают затруднение или вовсе намерены отказаться от работ.

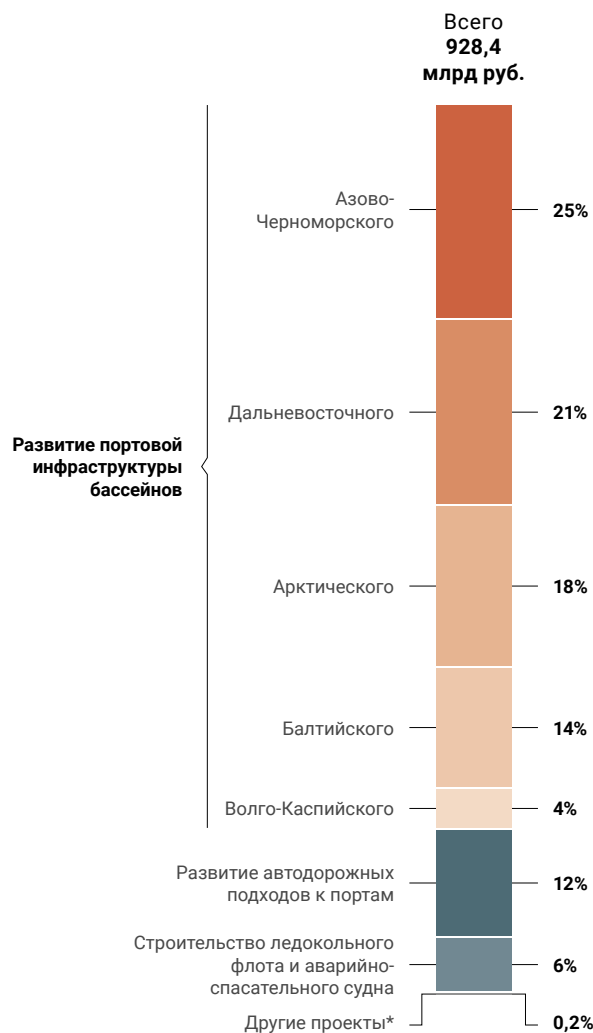
Для этого компания планировала создать дочернюю структуру (или несколько структур), которая бы специализировалась на инфраструктурных проектах. Функциями «дочки» стали бы рассмотрение и отбор проектов, их финансирование на начальном этапе, а также дальнейшая продажа долей в них сторонним инвесторам.

Среди проектов, в которые обсуждалось вхождение ГТЛК: строительство УППК «Север» в Восточном, угольного терминала «Чайка» в Диксоне и нефтепродуктового терминала «Витино» в Кандалакше.

Проект по «Северу» в 2019 году приобрел «Востокуголь», который собирается построить угольный терминал за 12,8 млрд руб. О том, что у него имеются проблемы (которые ГТЛК может решить), неизвестно. В то же время компания продает проект строительства терминала «Чайка». По нему уже сдвигались сроки завершения с 2021 года (предусмотрено комплексным планом) до 2024 года, и есть вероятность, что работы не успеют завершить в срок. «Витино» с 2014 года является банкротом и принадлежит «БТА Банку». Для вхождения в этот проект ГТЛК создает «ГТЛК-Витино».

На наш взгляд, некоторым инфраструктурным проектам такая схема «реанимации» может помочь: ГТЛК способна стать гарантом подготовки и запуска проектов с высоким государственным интересом. Однако в условиях, например, существенного ухудшения конъюнктуры рынка (в случае с портовыми проектами – сокращения рынков сбыта угля) ГТЛК вряд ли сможет перепродать активы.

Рисунок 4. Структура расходов на федеральный проект «Морские порты России»



* Имеются в виду те, что входят в перечисленные группы мероприятий, но которые мы не смогли определить. Общая стоимость проектов при этом рассчитана на основе наиболее актуальных данных правительства.

Источник: анализ InfraOne Research

частные вложения в сумме порядка 50 млрд руб. Кроме того, в декабре проектный комитет транспортной части комплексного плана направил на доработку еще одну инициативу – по строительству контейнерного терминала в порту Оля. Инвестиции в терминал ранее оценивались в 75 млрд руб., из которых только 18,5% – из внебюджетных источников.

В ближайшее время в некоторые инициативы федерального проекта может войти ГТЛК, чтобы решить проблемы с их запуском (подробнее см. «ГТЛК в помощь»). В остальном же он довольно «стабилен» и реализуется, по данным правительства, в соответствии с установленным графиком. Впрочем, это объясняется тем, что многие его мероприятия уже были начаты до принятия комплексного плана: в 2019 году 10 мероприятий продолжались, шесть – завершались, и только четыре были новыми, по ним проводились конкурсные процедуры.

Больших сдвигов в развитии портовой инфраструктуры на фоне рецессии в экономике мы не ждем. Часть проектов могут запустить позже обозначенных сроков, однако, на наш взгляд, отменять их или существенно пересматривать финансирование не будут. Разве что новые портовые проекты, пока не обеспеченные финансированием, вряд ли смогут в ближайшие годы претендовать на федеральные средства.

Северный морской путь

В действующей редакции комплексного плана на развитие Севморпути предусмотрено 587,5 млрд руб., из которых 321,6 млрд руб. – почти 55% – из внебюджетных источников. Однако в конце января 2019 года был утвержден паспорт федерального проекта, согласно которому расходы увеличатся на четверть – до 734,9 млрд руб. Удорожание на 147,5 млрд руб. практически целиком ложится «на плечи» инвесторов: из федерального бюджета дополнительно выделяют всего 7,7 млрд руб.

Счетная палата приводит иные данные о финансировании СМП. Из 707,4 млрд руб. 461,3 млрд руб., или 65,2%, составляют средства инвесторов, оставшаяся часть – 246,1 млрд руб. – выделит федеральный бюджет.

Увеличить объем грузоперевозок по СМП до 80 млн тонн к 2024 году, как прописано в майском указе, планируют благодаря проектам таких крупных компаний, как «Новатэк», «Газпром нефть», «Норникель», «Востокуголь», и последующему росту перевозок энергоресурсов: сжиженного природного газа, газового конденсата, нефти и угля.

О важности проектов «Новатэка» для загрузки Севморпути свидетельствует то, что для их финансирования Минфин предлагает перераспределить бюджетные средства, предусмотренные для реализации других крупных проектов, в том числе входящих в комплексный план (подробнее см. «Как перераспределяют средства внутри плана»). Впрочем, финансирование этих проектов планируют полностью восстановить в последующие годы.

Концессионное соглашение на строительство и эксплуатацию участка Обская – Салехард – Надым протяженностью 353 км было подписано в 2018 году. Также в обязанности концессионера входит строительство железнодорожных мостов через реки Обь и Надым. Кроме того, в рамках проекта, но вне концессии за счет средств «Газпрома» будет реконструирован участок Надым – Пангоды, а РЖД инвестирует в участки Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево Свердловской железной дороги и Коноша – Котлас – Лабытнанги Северной железной дороги. Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа в свою очередь займется строительством автомобильных участков мостов через Обь и Надым.

Подрядчики уже приступили к проведению работ, по результатам которых будет построено и реконструировано более 2350 км железных дорог.

Скорее всего, основная грузовая база СМП будет формироваться за счет двух проектов «Новатэка»: реализуемого с 2018 года «Ямал СПГ» и планируемого к запуску в 2022-м «Арктик СПГ-2». По этой причине наиболее капиталоемкие мероприятия в федеральном проекте «Северный морской путь» – строительство терминала СПГ и ГК «Утренний» в морском порту Сабетта и реконструкция судоходного подходного канала в Обской губе общей стоимостью более 164 млрд руб., а также строительство четырех ледоколов на СПГ для нужд «Новатэка» за 60 млрд руб. (всю сумму планирует выделить сама газодобывающая компания). По нашим подсчетам, эти проекты суммарно составляют около 38% от заявленного в комплексном плане финансирования СМП.

Крупнейший проект «Северного морского пути» – строительство Северного широтного хода. Он включен в комплексный план, хотя в изначальной редакции документа отсутствует. Стоимость проекта – 236,7 млрд руб., включая 224 млрд руб. частных инвестиций.

Удастся ли загрузить Севморпуть?

Плановый показатель в 80 млн тонн грузов к 2024 году неоднократно ставился под сомнение. Так, по расчетам Минприроды, к концу срока реализации комплексного плана удастся выйти лишь на значение грузооборота в 52 млн тонн. Основной объем ожидаемо составят полезные ископаемые, а транзитные грузы, северный завоз и грузы, обеспечивающие освоение месторождений, дадут около 5 млн тонн из прогнозируемых 52 млн.

Счетная палата также прогнозирует недозагруженность Севморпути к 2024 году, поскольку у некоторых крупных перевозчиков нет собственных ледоколов для проводки судов, а другие могут не выйти на заявленный объем добычи полезных ископаемых к концу реализации комплексного плана. На грузопоток по СМП влияет и сокращение доли угля в энергобалансе многих стран, прежде всего европейских.

«Росатом» – главный по Севморпути

В декабре 2018 года был принят федеральный закон, закрепляющий за «Росатомом» функции инфраструктурного оператора Севморпути. Госкорпорация отвечает за реализацию федерального проекта «Северный морской путь», также в ее ведении находятся два мероприятия из проекта «Морские порты России»: строительство угольного терминала Чайка в порту Диксон и нефтяного терминала Таналау на полуострове Таймыр.

В декабре 2019-го правительство утвердило разработанный госкорпорацией план развития инфраструктуры СМП до 2035 года. Его содержание шире соответствующего федерального проекта как по входящим в него мероприятиям, так и по срокам их реализации. План позволяет как бы «заглянуть за горизонт» комплексного плана в перспективе до 2030 и 2035 годов. Помимо прочего в нем представлены проекты «Росатома» по строительству атомного ледокольного флота.

Менее капиталоемкие проекты комплексного плана в части развития СМП включают строительство гидрографических, лоцмейстерских, аварийно-спасательных судов ледового класса, мероприятия по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства, строительство объектов для безопасности мореплавания. Большую часть из них объединяет финансирование из федерального бюджета в рамках госконтрактов и отсутствие территориальной привязки. По нашей оценке, на их реализацию в комплексном плане заложено около 38–42 млрд руб.

Строительство Северного широтного хода позволит оптимизировать грузопотоки за счет разгрузки Транссиба и направления грузов к порту Сабетта – к 2025 году на СШХ должно перейти 23,9 млн тонн грузов. Однако связность СШХ и Сабетты можно обеспечить только за счет строительства железнодорожной линии от Бованенково до порта на Ямале.

Наиболее капиталоемкие проекты на СМП уже запущены (за исключением строительства ледоколов на СПГ для «Новатэка»), а те, что реализуются по госконтрактам, во-первых, обеспечивают безопасность навигации, а значит, не могут не финансироваться, а во-вторых, не требуют больших бюджетных вложений. Поэтому мы полагаем, что кризисные явления в экономике существенным образом не отразятся на мероприятиях федерального проекта.

Стоит ли «размораживать» СШХ-2?

В 2015 году правительство ЯНАО и ООО «ВИС ТрансСтрой» (дочерняя компания ГК «ВИС») подписали соглашение о ГЧП на строительство железнодорожного коридора Обская – Бованенково – Сабетта (проект СШХ-2). Работы на участке протяженностью около 170 км оценивались в 73–77 млрд руб. Однако в августе 2019 года стало известно о том, что договор расторгнут, но проект все же будет реализован, правда, уже в формате концессии и на федеральном уровне.

К июню 2020 года власти должны принять решение о целесообразности включения СШХ-2 в комплексный план. На данный момент у экспертов по грузоперевозкам нет единого мнения, удастся ли загрузить ж/д ветку так, чтобы ее строительство в итоге оказалось рентабельным. Кроме того, обсуждается вариант, при котором железная дорога от Бованенково пойдет не на восток Ямала – к Сабетте, а на запад – к Харасавэю, – где находится месторождение природного газа. На окончательное решение по строительству СШХ-2 повлияет позиция «Газпрома».

Неопределенность по проекту может стать причиной его незапуска в ближайшие годы. Кроме того, нынешняя макроэкономическая ситуация может потребовать направления средств федерации и инвесторов на более приоритетные инфраструктурные проекты.

Железнодорожный транспорт и транзит

В комплексном плане на развитие ж/д инфраструктуры предусматривается 1,25 трлн руб., из которых 1,22 трлн руб., или 97%, – средства РЖД. В январе 2019 года с принятием паспорта федерального проекта его стоимость увеличилась на 220 млрд руб. – до 1,47 трлн руб. Произошло это за счет внебюджетных источников: 1,37 трлн руб. должны вложить инвесторы

(преимущественно РЖД), еще 80 млрд руб., по данным Минфина, поступят в 2019–2021 годах из ФНБ на модернизацию БАМа и Транссиба. Финансирование из федерального бюджета, напротив, сократилось с 37,3 до 22,7 млрд руб., то есть почти на 40%.

Самая дорогостоящая инициатива федерального проекта – строительство моста на Сахалин. Проект оценивается в 540,3 млрд руб., однако средства на него в комплексный план не заложены. Из-за своей капиталоемкости, неподтвержденной грузовой базы и отсутствия заинтересованных инвесторов он рискует так и остаться «на бумаге». А в условиях нынешней макроэкономической ситуации его шансы на запуск и вовсе минимальны.

Другое масштабное мероприятие – развитие ж/д инфраструктуры БАМа и Транссиба: на него приходится почти 43% от общего объема финансирования федерального проекта. Цель – увеличить пропускную способность магистралей в полтора раза до 180 млн тонн грузов.

Первый этап работ стоимостью 663,6 млрд руб. был начат еще в 2013 году. Завершить их планировалось в 2017-м, но из-за проблем с подрядчиками и отставания от графика окончание этапа сместили на 2020 год. Цель – перевезти 124,9 млн тонн грузов и тем самым обеспечить прирост на 66,8 млн тонн по сравнению с 2012 годом. По итогам 2019 года РЖД смогла выйти на объем перевозок в 114 млн тонн.

Второй этап работ на Восточном полигоне, по результатам которого пропускная способность должна достичь показателя в 180 млн тонн, предполагалось закончить в 2024 году. Его стоимость, по предварительным оценкам, должна составить около 697 млрд руб. РЖД уже заложила финансирование до 2025 года.

Однако в феврале 2020 года стало известно о том, что РЖД хочет ускорить модернизацию БАМа и Транссиба, закончив второй этап работ на год раньше, из-за падения спроса на уголь в Европе, в то время как в Китае и других странах АТР он продолжает расти. На данный момент потребность в грузоперевозках в восточном направлении существенно превышает имеющиеся провозные способности железнодорожной инфраструктуры.

Вопреки планам РЖД в апреле 2020-го правительство приняло решение продлить на год сроки реализации первого этапа работ: они должны быть завершены в 2021-м, а начало эксплуатации намечено на 2022-й. При этом объем финансирования сократился до 624,6 млрд руб., на 7,5%. Параметры работ на втором этапе в целом ясны, однако в материалах правительства пока не детализированы. Тем не менее мы полагаем, что работы на Восточном полигоне продолжатся, даже несмотря на планы правительства по пересмотру бюджетных трат на фоне снижения цен на нефть и пандемии коронавируса, поскольку проект имеет стратегическое значение для всей экономики.

С развитием БАМа и Транссиба связаны другие капиталоемкие мероприятия. По программе развития РЖД 202,3 млрд руб. будет направлено на строительство дополнительных путей и реконструкцию ж/д станций, чтобы к 2024 году время перевозки грузов от западной границы России до Дальнего Востока составляло семь суток, а объем транзита контейнеров увеличился в четыре раза. Кроме того, ФСК ЕЭС проведет электрификацию подстанций на БАМе и Транссибе за 85,8 млрд руб. После утверждения инвестпрограммы ФСК объем финансирования может увеличиться на 70 млрд руб.

В комплексный план также включены мероприятия по развитию подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, предположительно, на 62,5 млрд руб. Мы полагаем, что к ним относятся развитие ж/д инфраструктуры Новороссийского транспортного узла за 10,5 млрд руб. и строительство западного обхода Саратова за 56,9 млрд руб.

Кризисные явления в экономике могут повлиять на сроки реализации некоторых мероприятий в сфере ж/д транспорта и привести к незначительным корректировкам объемов финансирования. Реализация планов инвесторов зависит от конъюнктуры на рынках тех грузов, которые должны обеспечить загрузку уже существующих и строящихся морских терминалов. Исходя из этого, РЖД будет вынуждена пересматривать параметры проектов по мере изменения грузопотока. Однако мы не ожидаем «заморозки» или отмены проектов, поскольку они важны с точки зрения прироста объемов экспортно-импортных операций.

Проект с «восточным акцентом»

Задача по увеличению объема поставок угля в Азию к 2025 году в два раза – до 200 млн тонн – была поставлена президентом еще в августе 2018-го, то есть до утверждения комплексного плана. По данным Минэнерго, всего по итогам 2018 года Россия экспортировала 209,8 млн тонн угля. Из них 99 млн тонн, или 47%, в восточном направлении. Причем на трех лидеров рынка АТР – Южную Корею, Японию и Китай – пришлось 65 млн тонн, или две трети этого объема.

В Европе ужесточается экологическое регулирование, в связи с чем с 2012 года наблюдается сокращение импорта угля странами ЕС и снижение цен на него до уровня 2016 года. Поэтому азиатский рынок для российского угля становится

все более привлекательным. К тому же плата за выбросы парниковых газов в странах Азии пока низкая или вообще отсутствует.

Нынешний кризис создает риски как для энергетической отрасли, так и для проекта модернизации Восточного полигона. По нашей оценке, в среднесрочной перспективе вполне вероятны замедление темпов роста азиатских экономик и рост конкуренции со стороны других стран-экспортеров угля. Поэтому увеличивать пропускную способность ж/д магистралей и планировать их загрузку необходимо с учетом динамики на других товарных рынках – в частности, металлов, минеральных удобрений и зерна.

Транспортно-логистические центры

На формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров планируется направить 45,85 млрд руб. Это самый «дешевый» из проектов комплексного плана, и к его реализации планируется привлечь в основном внебюджетные средства – 78,3% стоимости.

Согласно комплексному плану, строительство должно быть синхронизировано с планами различных ведомств и организаций по развитию сети существующих логистических объектов: оптово-распределительных центров Минсельхоза, производственно-логистических комплексов Минобороны, логистических центров Почты России, терминально-логистических центров РЖД и других центров.

В течение 2019 года правительство должно было уточнить перечень центров, включаемых в федеральный проект, однако их список по-прежнему не опубликован. Вероятно, в него может войти до 10 проектов по созданию ТЛЦ в разных частях страны (Московской области, Санкт-Петербурге, Калининградской, Нижегородской и Новосибирской областях, Приморском и Краснодарском краях и других регионах).

Деталей в комплексном плане нет, но мы полагаем, что создание транспортно-логистических центров «с нуля» будет стоить дороже заложенных в документ 46 млрд руб. Скорее всего, либо эти средства будут направлены на модернизацию и расширение существующих центров, либо финансирование федерального проекта потребует увеличения. На наш взгляд, второй сценарий более вероятен, однако на фоне экономического спада дополнительные средства на проект вряд ли будут выделены, а значит, работы по некоторым ТЛЦ могут быть отложены за пределы 2024 года.

На 2019 год по федеральному проекту было запланировано 5,1 млрд руб. расходов, а с 2022-го они должны были достичь уровня 10,4–12,1 млрд руб. ежегодно. Данные о тратах за 2019 год отсутствуют: либо их не было, либо по ним нет отчетности, так как расходы за этот год должны были делать только частные инвесторы. Пока в федеральном бюджете на 2020–2022 годы заложены ровно те суммы, которые предусмотрены в изначальной редакции комплексного плана.

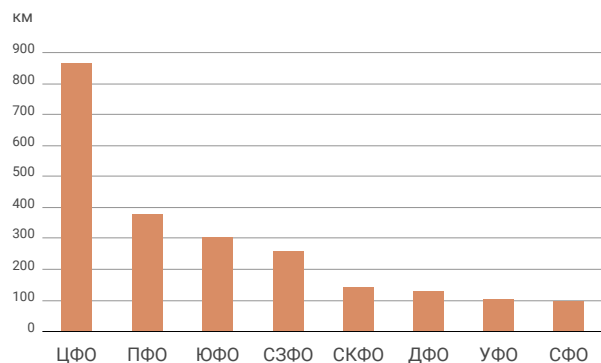
Коммуникации между центрами экономического роста

Федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» – самый дорогостоящий в комплексном плане. В действующей редакции документа на него заложено 1,7 трлн руб. суммарно и 1,4 трлн руб. – из федерального бюджета. А согласно паспорту проекта, утвержденному в начале 2019 года, его стоимость составляет почти 2,2 трлн руб., из которых 70% должна профинансировать федерация, 8% – субъекты, а оставшиеся 22% – привлечены из внебюджетных источников.

В рамках федерального проекта предполагается строительство и реконструкция свыше 2 тыс. км автодорог, в том числе скоростных, а также развитие железнодорожной инфраструктуры Московского железнодорожного узла и направления Ожерелье – Узловая – Елец.

Точный перечень автодорожных обходов городов, мостов, развязок и других участков дорог не опубликован ни в комплексном плане, ни в отдельном паспорте федерального проекта, однако

Рисунок 5. Сколько автодорог построят и реконструируют в разных федеральных округах



Источник: паспорт федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», расчеты InfraOne Research

большая часть из них перечислена в госпрограмме «Развитие транспортной системы». Суммарные вложения федерации в них должны составить 1,2 трлн руб. Наиболее капиталоемкие работы запланированы на автодорогах М-7 «Волга» (220 млрд руб.), М-5 «Урал» (211 млрд руб.) и М-4 «Дон» (201 млрд руб.). Согласно паспорту проекта, больше всего работ запланировано в ЦФО: там должно быть построено и реконструировано почти 0,9 тыс. км дорог (см. рисунок 5), и около 0,6 тыс. км – только в Московской области.

Самое дорогостоящее мероприятие в федеральном проекте – развитие Московского железнодорожного узла стоимостью 520,4 млрд руб. Почти 40% на него привлекут из инвестпрограммы РЖД и по 30% – из бюджетов федерации и столицы.

Вероятно, в дальнейшем федеральный проект если и будет меняться, то незначительно. Его основная часть затрагивает федеральные автодороги, перечень которых уже известен и работы по многим из которых уже стартовали. Свои коррективы могут внести пандемия коронавируса и снижение цен на нефть, но, на наш взгляд, только в части сроков автодорожных проектов: мы не ждем, что средства, которые уже запланированы на них, будут перераспределяться на иные цели.

Развитие региональных аэропортов и маршрутов

Федеральный проект в действующей редакции включает три группы мероприятий: реконструкцию 68 объектов в 66 аэропортах, а также субсидирование воздушных перевозок по 175 маршрутам и лизинга воздушных судов. Они не детализируются в документе, в том числе отсутствует список аэропортов, которые планируется реконструировать.

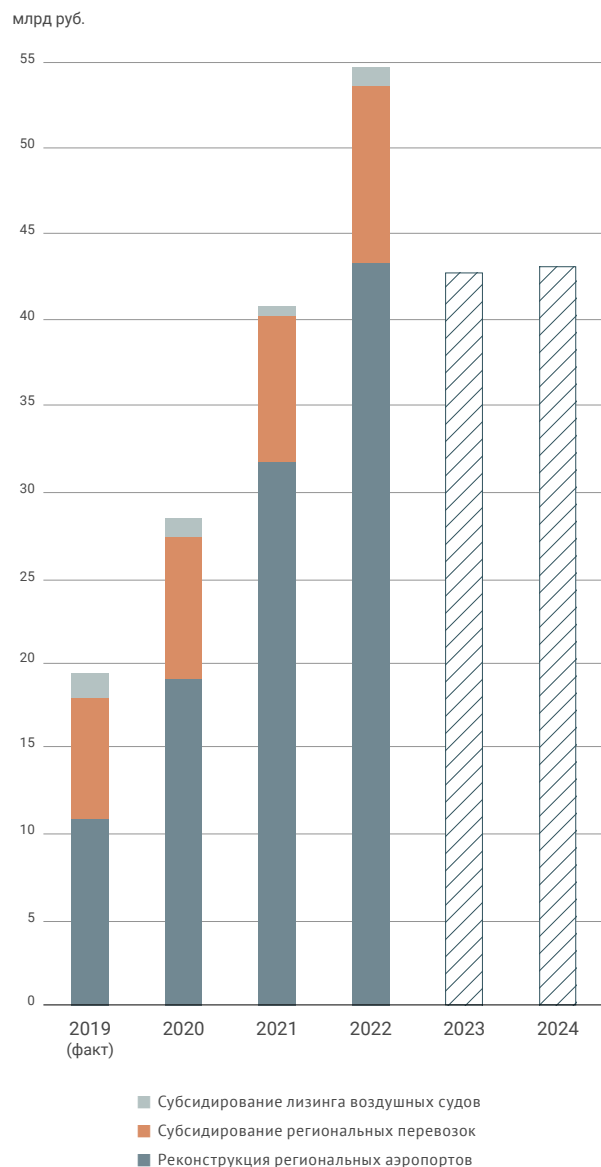
Суммарная стоимость мероприятий проекта – 267,5 млрд руб. Большую часть средств – 87,5% – правительство планирует инвестировать самостоятельно, а оставшиеся 12,5% привлечь из внебюджетных источников. Мы полагаем, это объясняется тем, что модернизировать и строить объекты собираются в небольших аэропортах. Интенсивность трафика там зачастую не сможет обеспечить эффективность проекта для инвестора. Поэтому большинство проектов будут запускать по госзаказу.

По данным Росавиации, работы по 66-ти аэропортам требуют 166 млрд руб. федеральных вложений, включая 86,7 млрд руб. для реконструкции 38-ми дальневосточных аэропортов. Еще как минимум 15 аэропортов в ноябре 2019 года обсуждались к включению в комплексный план и находились в «листе ожидания» (см. таблицу 2). Стоимость их реконструкции составляет 134,2 млрд руб., в том числе 46,8% требуется из федерального бюджета.

Как мы писали в прошлом году, для включения в комплексный план стали рассматриваться и те проекты, в которые уже пришли крупные инвесторы. Из 15-ти аэропортов «листа ожидания» семь

В «лист ожидания» комплексного плана входят проекты, которые соответствуют целям майского указа, но не имеют финансирования. Их включают в документ в случае появления «свободных» бюджетных средств или внебюджетного финансирования.

Рисунок 6. Структура федеральных расходов на «Региональные аэропорты и маршруты»



Источник: данные Казначейства, федерального бюджета на 2020–2022 годы, комплексного плана, анализ и расчеты InfraOne Research

принадлежат «Новапорту» (в том числе новосибирский «Толмачево», в который планируют вложить 41,1 млрд руб.), три – «Базовому элементу». Также в рамках федерального проекта собираются реконструировать аэропорт «Домодедово»: конкурсы на 2,27 млрд руб. уже объявлены, а их итоги планируется подвести в мае.

На субсидирование региональных перевозок и лизинга воздушных судов федерация должна суммарно потратить не менее 68 млрд руб. Кто получит средства, в комплексном плане не уточняется. По данным Росавиации, на 2020 год принят перечень из 326 субсидируемых региональных маршрутов (в 2019 году их было 197). Размер субсидии с 2018 года установлен на уровне 21–404 тыс. руб. в зависимости от протяженности маршрута и числа пассажиров. В 2019 году федерация потратила в рамках этого мероприятия 7 млрд руб., а в планах на 2020–2022 годы тратить ежегодно 8,3–10,3 млрд руб.

На обновление парка воздушных судов в этот же период планируют расходовать 0,5–1 млрд руб. ежегодно, а в 2019 году траты составили 1,6 млрд руб.

Таблица 2. Крупнейшие аэропортовые проекты из «листа ожиданий» комплексного плана

№	Аэропорт	Объем инвестиций, млрд руб.	Доля федеральных вложений, %	Пассажиропоток за 2019 год, млн чел.	Место по пассажиропотоку	Кому принадлежит
1	Новосибирск (Толмачево)	41,1	40,4	6,6	6	«Новапорт»
2	Краснодар (Пашковский)	18	22,2	4,6	8	«Базовый элемент»
3	Сыктывкар (Соколовка)	14,7	50,3	0,5	38	Инвестировать в проект планирует «Новапорт»
4	Тюмень (Рощино)	10,4	7,7	2	17	«Новапорт»
5	Красноярск (Емельяново)	10,2	20,6	2,5	13	«Базовый элемент»
6	Геленджик	8	50	н/д	н/д	Ранее принадлежал «Базовому элементу», теперь – ВТБ и частным инвесторам
7	Кемерово	6,7	52,2	0,5	41	«Новапорт»
8	Хабаровск (Новый)	6,1	99,3	2,2	16	«Хабаровский аэропорт» не входит в крупные холдинги
9	Астрахань (Нариманово)	5,7	87,7	0,7	36	«Новапорт»
10	Пермь (Большое Савино)	4,9	95,9	н/д	н/д	«Новапорт»

Источник: данные Росавиации, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

Скорее всего, состав федерального проекта будет меняться и дальше. Мы ожидаем, что расходы на него могут быть увеличены, так как авиаотрасль оказалась среди наиболее пострадавших от пандемии коронавируса. Вероятно, наиболее капиталоемкие инфраструктурные проекты могут быть отложены на один – два года. При этом субсидии для региональных перевозчиков могут вырасти и быть расширены на больший круг получателей. Впрочем, в число поддерживаемых вряд ли войдут маршруты через Московский авиационный узел и международные авиамаршруты: такие субсидии, если и появятся, не затронут федеральный проект.

В обход Москвы не полетят?

Региональные аэропорты, которые должны быть реконструированы в рамках «Развития региональных аэропортов и маршрутов», могут оказаться недозагруженными, полагают специалисты Счетной палаты.

Одна из двух целей федерального проекта – расширить сеть регулярных межрегиональных авиамаршрутов в обход Москвы до 50% от их общего числа. Однако перечень авиакомпаний, которым будут предоставляться субсидии на такие маршруты, а также на пополнение парка воздушных судов, ограничен.

Также федеральный проект не содержит дополнительных мер для стимулирования перевозчиков менять географию полетов в обход Московского авиаузла.

К этому добавляется отсутствие связи между первой и второй целью документа – реконструкцией инфраструктуры региональных аэропортов. Есть опасность, что реконструируемые в рамках комплексного плана региональные аэропорты не получат достаточного пассажиропотока и их инфраструктура не будет использоваться в полной мере.

Высокоскоростное железнодорожное сообщение

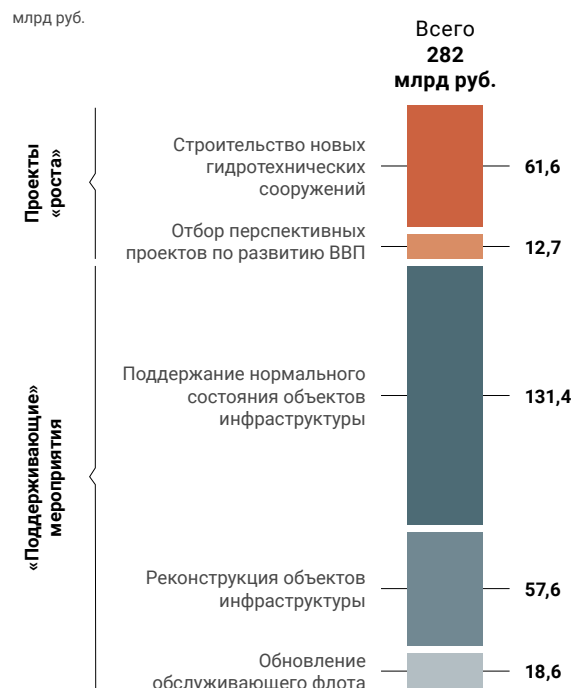
В России пока нет высокоскоростных железных дорог, и власти давно рассматривают перспективы их строительства.

В транспортной стратегии России можно найти планы по созданию ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург с ответвлением на Пермь и Уфу, Москва – Санкт-Петербург, Казань – Самара, Москва – Адлер. В долгосрочной программе развития РЖД до 2025 года в качестве приоритетных рассматриваются первая часть ВСМ Москва – Казань (от Железнодорожного до Гороховца), Казань – Екатеринбург, Екатеринбург – Челябинск, Москва – Красное, а также указываются шесть актуальных, но неприоритетных маршрутов.

Принятие комплексного плана дало политическую возможность построить первую высокоскоростную магистраль в стране. В изначальную редакцию документа вошел первый участок ВСМ Москва – Казань. Его стоимость на момент утверждения документа (сентябрь 2018 года) оценивалась в 621,8 млрд руб. – таково же утвержденное финансирование всего федерального

Магистраль от Москвы до Санкт-Петербурга не включена в число приоритетных для строительства линий долгосрочной программы развития РЖД. В документе она вошла в число актуальных, улучшающих транспортную доступность крупнейших макрорегионов страны. В эту группу вошли также маршруты Москва – Адлер с продлением до Крыма, Москва – Белгород через Орел и Курск, Москва – Тула – Воронеж, Москва – Ярославль и Новосибирск – Барнаул.

Рисунок 7. Структура финансирования федерального проекта «Внутренние водные пути»



Источник: проект концепции развития внутренних водных путей до 2024 года, анализ InfraOne Research

проекта. Магистраль собирались строить по концессии: треть планировала профинансировать федерация, а две трети должны были вложить частные инвесторы.

Ожидалось, что магистраль в сторону Казани начнут строить в 2019–2020 годах, так как проект находился в высокой степени готовности. Однако в апреле 2019 года внимание властей было переориентировано на ВСМ Москва – Санкт-Петербург. В результате проект ВСМ до Казани отложен на неопределенный срок, а в феврале – марте 2020 года РЖД планировали начать проектирование питерской магистрали. Инвестиции в последнюю предварительно оценены в 1,5 трлн руб. – на 0,2 трлн руб. меньше стоимости всего маршрута Москва – Казань.

РЖД рассчитывают, что проектирование ВСМ Москва – Санкт-Петербург займет два с половиной года, а появится новая магистраль к 2026–2027 годам. Пока неясно, что будет происходить с ВСМ до Казани. По данным властей, эта дорога оказалась слишком капиталоемкой, а ее грузопоток требует дополнительного подтверждения. В 2019 году средства на эту ВСМ – 88 млн руб. – уже были перераспределены на другие мероприятия комплексного плана, а с 2020 года их, вероятно, начнут тратить на питерскую магистраль.

Внутренние водные пути

Федеральный проект направлен на увеличение пропускной способности речной инфраструктуры и, согласно действующей редакции комплексного плана, требует 276,4 млрд руб. федеральных вложений до 2024 года. По данным проекта концепции развития внутренних водных путей на этот период (разработана «под» федеральный проект и опубликована Минтрансом в апреле 2019 года), инвестиции в него должны составить 282 млрд руб.

По информации концепции, три четверти финансирования федерального проекта, или 207,7 млрд руб., должны пойти на «поддерживающие» мероприятия, направленные на текущее содержание и реконструкцию инфраструктуры, а также обновление обслуживающего флота (см. рисунок 7).

На наш взгляд, большая часть из них имеет «процессный» характер, то есть реализуется год от года: это поддержание габаритов внутренних водных путей для завоза грузов в районы Крайнего Севера (на это запланировано 32,1 млрд руб.), содержание 741 гидротехнического сооружения (55,1 млрд руб.), строительство 118-ти новых судов технического флота (18,6 млрд руб., при этом программа обновления их парка длится с 2011 года) и другие.

Только четверть запланированных средств, или 74,3 млрд руб., по данным концепции, планируют направить в проекты по развитию речной инфраструктуры. Причем большая часть – почти 83% – может быть вложена в строительство двух гидроузлов, а оставшиеся 12,7 млрд руб. собираются

потратить на отбор перспективных проектов развития водной инфраструктуры. Для последнего, по данным документа, созданы 24 рабочие группы, которые должны направить свои предложения в Росморречфлот, после чего будет решаться вопрос предоставления федеральных средств под новые проекты.

Строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов – самые масштабные проекты «Внутренних водных путей». Стоимость первого к концу 2019 года оценивалась в 43,4 млрд руб., второго – 23,5 млрд руб.

Оба проекта – «проблемные». Документы по Нижегородскому гидроузлу еще в июле 2019-го должны были направить на Главгосэкспертизу, но ее проведение отложили до конца апреля 2020-го. По Багаевскому гидроузлу документы на экспертизу передали и вовсе за несколько дней до Нового года. Также до конца года по нему не завершили изъятие земельных участков. По обоим проектам уже перенесены предполагаемые сроки ввода в эксплуатацию: с 2021-го на 2024-й по Нижегородскому и с 2020-го на 2023-й – по Багаевскому гидроузлу.

Текущая редакция федерального проекта, скорее всего, уже неактуальна. По данным открытых источников, обновленный документ подорожал до 306,2 млрд руб., а срок его исполнения увеличился до 2025 года. В него добавлены новые целевые показатели, скорректированы некоторые мероприятия (например, вместо строительства 118-ти судов технического флота к 2024 году решено закупить и построить 101 судно к 2025-му).

Обновленная редакция федерального проекта непублична, поэтому неизвестно, какие именно новые мероприятия дополнили документ. Точно можно сказать лишь то, что его основой осталось строительство двух гидроузлов, которые должны увеличить пропускную способность речных путей более чем на 55 млн тонн. Впрочем, из-за проблем с этими проектами и на фоне необходимости оптимизировать бюджетные расходы строительство гидроузлов может быть отложено еще на несколько лет, а значит, завершаться работы будут уже за рамками 2024 года.

Из-за «традиционной» отсрочки начала строительства гидроузлов власти в 2019 году перенесли часть средств федерального проекта – 12,6 млрд руб. – на нацпроект БКАД. Предполагается, что в будущем аналогичным образом средства на строительство объектов будут «возвращены».

Энергетическая часть комплексного плана

Энергетическая часть плана, в отличие от транспортной, содержит актуальную и детализированную информацию по планируемым проектам. По мере ее пересмотра в комплексный план вносились поправки (по транспортной части таковых до сих пор нет, хотя документ существенно изменился), а мероприятия в ней описаны более конкретно. Между тем, ее финансовые параметры по-прежнему не опубликованы.

Энергетическая часть разбита на два федеральных проекта, включающих 46 мероприятий в сфере электроэнергетики и 19 – трубопроводного транспорта. Из них на развитие инфраструктуры

Основная часть энергетических мероприятий запланирована на Дальнем Востоке и северо-западе страны: порядка 23 и 13 соответственно.

В отличие от транспортной части комплексного плана в энергетической нет своей методики ранжирования проектов. Изменение этой части происходит на основании решений комиссии по развитию электроэнергетики и комиссии по вопросам ТЭК.

Кроме того, по данным Счетной палаты, у нее отсутствует механизм контроля реализации: нет актов, которые бы устанавливали порядок отчетности по ее федеральным проектам.

направлено 37 и 18 мероприятий соответственно. Более половины проектов, по нашим расчетам, удовлетворяют интересам крупного промышленного бизнеса, так как предполагают подключение предприятий к энергетической системе и расширение трубопроводов в интересах нефтегазовых холдингов.

Федеральный проект «Гарантированное обеспечение доступной электроэнергией» содержит три группы мероприятий: по развитию централизованных энергосистем (строительство ТЭЦ, ГРЭС и др.) и генерации на основе «зеленой» энергетики, а также по внедрению «умных» систем управления электросетевым хозяйством.

В 2019 году из проекта исключили восемь мероприятий: шесть по энергоснабжению Крыма и два по развитию магистральной электросети в Бурятии и ЯНАО. Их место заняли четыре проекта по строительству и модернизации ТЭЦ и ГРЭС на Дальнем Востоке.

Второй федеральный проект – «Гарантированное обеспечение транспорта нефти, нефтепродуктов, газа и газового конденсата» – остался без изменений. Туда входит 18 проектов, из них шесть касаются расширения и реконструкции магистральных газопроводов, еще шесть – нефтепроводов, четыре – строительства компрессорной и газораспределительных станций и два – конденсаторопроводов.

Состав федеральных проектов, на наш взгляд, еще может измениться, но несущественно. Возможен пересмотр проектов по развитию электросетевого хозяйства: сроки по многим из них уже сдвинуты на несколько лет вперед и по ряду выходят за рамки 2024 года. А вот планы по развитию инфраструктуры транспортировки энергоносителей, скорее всего, не будут меняться даже на фоне прогнозируемого сокращения спроса на нефть.

Деньги не утверждены, но тратятся

В комплексном плане средства на энергетическую часть не заложены. В федеральном бюджете эти траты – если они есть – должны отображаться под специальным буквенным кодом, который позволяет идентифицировать расходы на любой национальный (и федеральный) проект майского указа.

Согласно отчетам Казначейства, в 2019 году по статьям энергетической части деньги не утверждались и не расходовались. Однако по данным Счетной палаты, на 1 ноября 2019 года в федеральном бюджете было предусмотрено свыше 17,6 млрд руб. на реализацию энергетических мероприятий комплексного плана,

включая 7 млрд руб. вноса в уставный капитал «Русгидро» на строительство линии электропередачи Певек – Билибино и 8,1 млрд руб. субсидий Чукотскому АО на создание энергоцентра в Билибино.

Таким образом, финансирование энергетической части остается непрозрачным. Суммарные плановые вложения до 2024 года не утверждены, а текущие расходы невозможно отследить, так как в бюджете они закладываются не на комплексный план, а на госпрограмму «Развитие энергетики», ФЦП по развитию Крыма и Севастополя и другие документы.

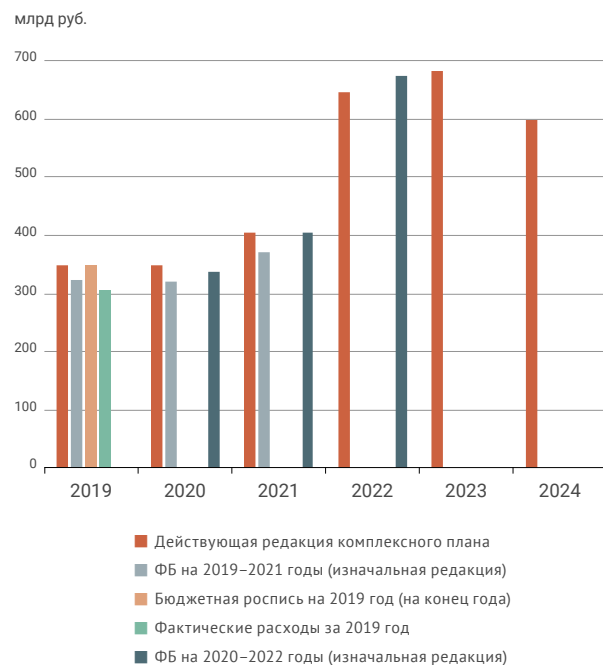
II. МАГИСТРАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И БЮДЖЕТ

В ближайшие три года правительство намерено потратить на комплексный план более 1,4 трлн руб. Это больше, чем планировали на 2019–2021 годы, и даже больше того, что заложено в самом комплексном плане. Отчасти рост обусловлен переносом части прошлогодних расходов на этот год. Но также это объясняется приближением «пикового» периода реализации комплексного плана – 2022–2023 годов, когда власти планируют запускать сразу множество проектов.

На что собираются тратить больше всего? Как осваивались средства в 2019 году? И насколько сильно кризис в экономике может повлиять на инвестиции в магистральную инфраструктуру?

Планы федерации на ближайшие годы

Рисунок 8. Расходы на комплексный план в 2019–2024 годах



Источник: комплексный план, паспорта федеральных проектов, концепция развития внутренних водных путей до 2024 года, данные правительства, Казначейства, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

По действующей редакции комплексного плана до 2024 года на него запланировано 3,03 трлн руб. федеральных средств. По нашей оценке, в паспортах федеральных проектов, которые утверждались в начале 2019 года (большинство так и не опубликовано), эта сумма выросла более чем на 150 млрд руб., до 3,18 трлн руб.: главным образом за счет увеличения финансирования «Коммуникаций между центрами экономического роста».

В ближайшую трехлетку федерация планирует израсходовать на комплексный план свыше 1,4 трлн руб., причем почти половину из этого – 676 млрд руб. – в 2022 году. Это на 40% больше того, что правительство планировало тратить в 2019–2021 годах. Сумма может увеличиться еще больше к концу года: в 2019-м, например, в результате корректировок в течение года бюджет на комплексный план вырос почти на 10%, с 322,6 млрд руб. до 347,8 млрд руб.

По нашей оценке, в 2020 и 2021 годах планируемые траты на комплексный план выросли на 16,7 млрд руб. и 34,8 млрд руб. по сравнению с тем, что изначально было заложено в бюджет на 2019–2021 годы. А в 2022 году, согласно бюджету, собираются потратить на 30,4 млрд руб. больше того, что заложено на этот год в самом комплексном плане (см. рисунок 8).

Больше всего в следующий бюджетный цикл правительство намерено направить на автодорожные проекты: 56,5% финансирования на 2020 год и 43,7% – суммарно на 2020–2022 годы заложено на «Коммуникации между центрами экономического роста». На втором месте – проекты ЕЗК, но основные траты по ним – 137,6 млрд руб. из 175,2 млрд руб. – запланированы на 2022 год и, возможно, еще будут перенесены. Меньше всего запланировано на транспортно-логистические центры: всего 5,5 млрд руб. федеральных средств на три года.

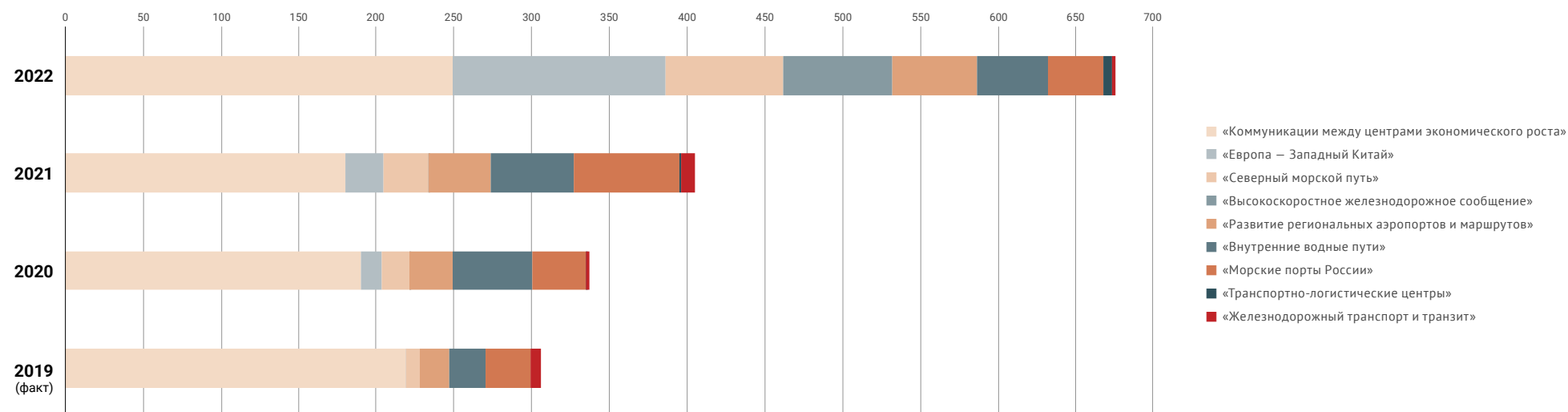
В целом правительство придерживается тех расходных планов, которые приняло в комплексном плане еще в сентябре 2018 года. Они предполагают ежегодный рост финансирования инфраструктурных проектов с 348 млрд руб. в 2019 году до более чем 680 млрд руб. в «пиковом» 2023-м. Пока что так и происходит: федерация наращивает траты в течение года и планирует их наращивать год от года.

Эти планы могут пересмотреть в связи со снижением цен на нефть и пандемией коронавируса. Для правительства первое означает уменьшение нефтяных доходов бюджета, а второе — необходимость существенно увеличить вложения и выплаты социального характера. Вероятно, на фоне этого правительство может отложить некоторые особенно крупные инфраструктурные инициативы вроде первых ВСМ (не говоря о таких неоднозначных проектах, как строительство моста на Сахалин).

Большинство же проектов плана, по нашему мнению, не «под ударом», так как инвестиции в инфраструктуру могут скорее «разогнать» экономику для выхода из кризиса. Если же сокращение расходов все же произойдет, на наш взгляд, оно, вероятнее всего, будет иметь характер секвестра: «урежут» не только инфраструктурные траты, но и остальные.

Рисунок 9. Траты на федеральные проекты комплексного плана в 2019–2022 годах

млрд руб.



Источник: данные Казначейства, бюджета на 2020–2022 годы, анализ и расчеты InfraOne Research

Оперативно перераспределять средства внутри национальных проектов позволяет упрощенная процедура изменения их финансирования. В 2019 году она стала доступна и в рамках комплексного плана. До этого менять финансирование развития магистральной инфраструктуры можно было только через поправки в закон о бюджете, теперь же достаточно скорректировать сводную бюджетную роспись.

Как перераспределяют средства внутри плана

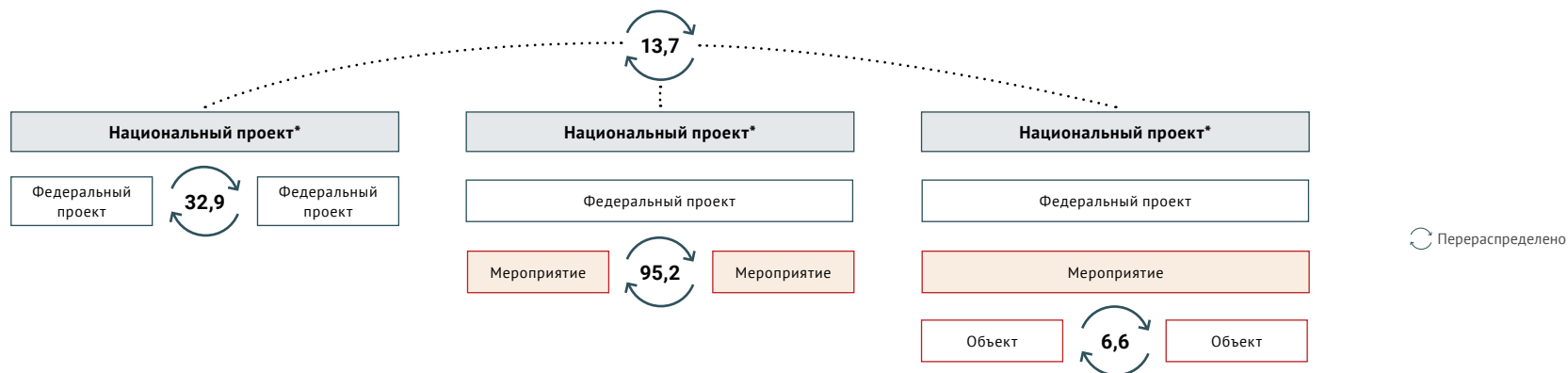
В течение 2019 года средства на исполнение майского указа неоднократно перераспределялись. По оценке Счетной палаты, всего за год было перераспределено порядка 150 млрд руб.: это средства, которые переносились между национальными проектами и комплексным планом, между разными федеральными проектами и мероприятиями внутри них, а также расходы, перенесенные на будущие периоды (см. рисунок 10).

Так, в середине года было решено перенаправить 88 млн руб., предусмотренных на развитие ВСМ, на другие мероприятия по «повышению экономической связанности территории» страны (на какие именно проекты – не уточнялось). Из-за сдвига сроков строительства Багаевского и Нижегородского гидроузлов 12,6 млрд руб. федерального проекта «Внутренние водные пути» были «отданы» нацпроекту БКАД.

Еще больших средств этот федеральный проект может лишиться в 2020–2021 годах. В конце 2019 года для финансирования инфраструктурных инициатив «Новатэка» федерального проекта «Северный морской путь» часть средств предлагали взять из «Внутренних водных путей»: 20,6 млрд руб. с проекта Нижегородского гидроузла. Еще 25 млрд руб. могут перераспределить с автодорожных проектов ГК «Автодор», 24–34 млрд руб. – из трансфертов регионам на дорожную деятельность, 12,4 млрд руб. (в 2022 году) – с проекта создания ВСМ. С «возвратом» на проекты СМП в 2020 году могут взять 4,9 млрд руб. из мероприятий развития Московского железнодорожного узла и 15 млрд руб. из строительства федеральных автодорог.

Рисунок 10. Перераспределение средств на майский указ в 2019 году

млрд руб.



* Или комплексный план.

Впрочем, большая часть средств перераспределяется между инфраструктурными инициативами на возвратной основе. Например, в 2019 году со многих мероприятий Росморречфлота были сняты средства, и с этого года они «возвращаются» ведомству (см. таблицу 3).

На наш взгляд, в ближайшие год – два следует ожидать еще больше «перебрасываний» средств между разными национальными проектами – в пользу социально-ориентированных мероприятий. Вероятно, комплексный план это затронет в меньшей степени: инфраструктурные проекты, скорее всего, продолжат финансировать так же, но «на паузу» могут поставить наиболее масштабные инициативы и те, по которым высока неопределенность (см. [«Инфраструктура и рецессия»](#)).

Таблица 3. Примеры перераспределения финансирования комплексного плана в 2020–2022 годах

От какого проекта	Какому проекту	Объем средств, млрд руб.	Причина перераспределения
Строительство автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань (ФП «Европа – Западный Китай»)	Строительство атомных ледоколов проекта 22220 (ФП «Северный морской путь»)	+3,7 (2021 год)	В 2019 году средства «Росатома» были перераспределены на иные цели и теперь «возвращаются»
–	Развитие портовой инфраструктуры (ФП «Морские порты России»)	+0,3 (2021 год)	В 2019 году средства Росморречфлота были перераспределены на иные мероприятия, теперь «возвращаются»
Строительство железнодорожного Северного широтного хода и подходов к нему (ФП «Северный морской путь»)	Строительство железнодорожного Северного широтного хода и подходов к нему (ФП «Северный морской путь»)	+1,5 (2020 год) –1,9 (2021 год)	Перенос части мероприятий на 2020 год и восстановление части средств Росморречфлоту, которые в 2019 году были перераспределены на иные цели
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (ФП «Железнодорожный транспорт и транзит»)	–	–4,5 (2020 год)	Мероприятия, запланированные на 2020 год, уже реализованы в 2019-м
–	Взнос в уставный капитал РЖД для развития Центрального транспортного узла (ФП «Коммуникации между центрами экономического роста»)	+20 (2020 год) +5,3 (2021 год)	–
Развитие инфраструктуры гражданской авиации (ФП «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»)	Развитие инфраструктуры гражданской авиации (ФП «Развитие региональных аэропортов и маршрутов»)	–2,1 (2020 год) +3,2 (2021 год) +4,6 (2022 год)	Перераспределение средств ФП на иные цели в 2019–2020 годах и из восстановления в 2021–2022 годах
–	Содержание инфраструктуры водного транспорта (ФП «Внутренние водные пути»)	+0,1 (2020 год) –0,1 (2021 год) +0,3 (2022 год)	Перенос части мероприятий ФП с 2021-го на 2020 год и «возврат» ранее перераспределенных средств Росморречфлоту
–	Расширение пропускной способности внутренних водных путей (ФП «Внутренние водные пути»)	+0,5 (2020 год) +1,7 (2021 год)	Необходимость увеличения финансирования на нормативное содержание речных путей и гидротехнических сооружений

Бюджетные расходы: итоги года

Специалисты Счетной палаты оценили, что в 2019 году уровень расходования средств федерального бюджета был самым низким за последние 11 лет. В полтора раза вырос объем неизрасходованных средств, которые были перенесены на следующий год (до 1,12 трлн руб.), и половину из них сформировали национальные проекты и комплексный план.

По нашей оценке, уровень исполнения комплексного плана за год составил 87,9%: из заложенных на него 347,8 млрд руб. было потрачено 305,9 млрд руб. Это четвертый с конца результат среди национальных проектов. Меньше освоили только по «Производительности труда и поддержке занятости» (87,1%), «Цифровой экономике» (73,4%) и «Экологии» (66,3%).

Автодороги. Внутри комплексного плана больше всего средств израсходовано на автодороги между центрами экономического роста – 219 млрд руб., или 97,6%. Оставшиеся 5,4 млрд руб. не освоены, в частности, из-за переноса работ по реконструкции чувашского участка М-7 «Волга», челябинского участка М-5 «Урал» и еще по 13-ти объектам.

А вот дороги коридора ЕЗК недополучили 14,5 млрд руб. из предусмотренных 14,7 млрд руб., из-за этого проект «Европа – Западный Китай» стал последним по уровню освоения бюджета (1%). Это произошло потому, что Росавтодор не перечислил Самарской области трансферт на концессию по обходу Тольятти с мостом через Волгу, так как регион не предоставил нужные для этого документы.

Водная инфраструктура. На высоком уровне освоения проекты речной инфраструктуры. Из заложенных на «Внутренние водные пути» 22,9 млрд руб. израсходовано 92,2%. Исполнение могло быть выше, если бы не проблемы со строительством Багаевского и Нижегородского гидроузлов. Кроме того, поздно были заключены госконтракты на работы по каналу имени Москвы и корректировалась документация по реконструкции Рыбинского гидроузла.

Расходы на «Морские порты России» составили 29 млрд руб. из 35 млрд руб. Это обусловлено в том числе сдвигом графика работ по созданию сухогрузного района порта Тамань.

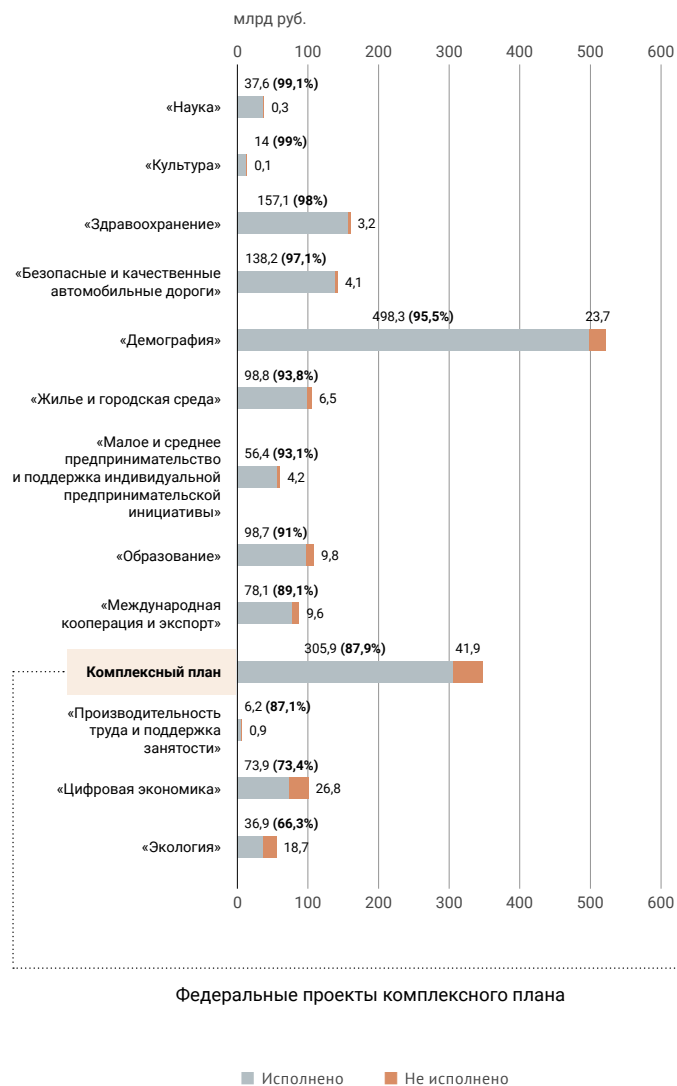
Севморпуть. Второй с конца по исполнению – «Северный морской путь». На него не смогли потратить 38% бюджета, или 5,3 млрд руб. В основном это связано с низким освоением «Росатомом» средств на строительство атомных ледоколов и терминала «Утренний».

Железные дороги. «Железнодорожный транспорт и транзит» не исполнен на четверть: из 9 млрд руб. потрачено 6,8 млрд руб. Отчасти это связано с проблемами по проекту развития Новороссийского транспортного узла (незавершением изъятия земельных участков для строительства станции, необходимостью корректировки документации).

Изначально федерация должна была перечислить Самарской области 2,1 млрд руб., но в конце декабря постановлением правительства эта сумма была увеличена в шесть раз. Вероятно, именно из-за позднего решения федерации регион не смог получить средства.

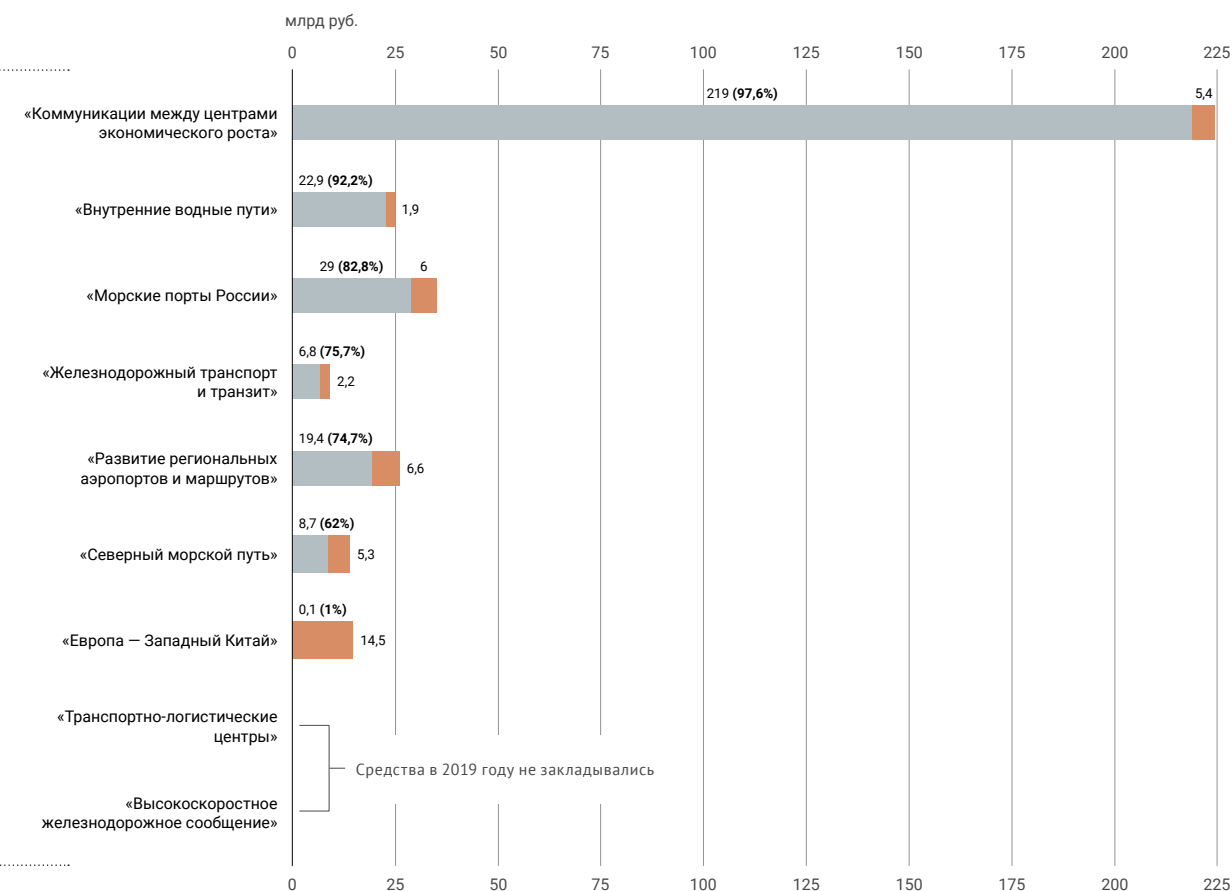
Рисунок 11. Степень исполнения комплексного плана и нацпроектов в 2019 году

По данным на 1 января 2020 года.



Аэропорты. Почти на том же уровне исполнен аэропортовый проект. По нему потрачено 19,4 млрд руб. из 26 млрд руб. Такой низкий уровень обусловлен переносом работ по ряду аэропортов на 2020 год. Еще в августе 2019-го Росавиация отчитывалась о сдвигах конкурсных процедур на 4–5 месяцев по большинству аэропортов и уже тогда прогнозировала неосвоение четверти средств до конца года.

ВСМ и ТЛЦ. Средства, изначально заложенные в бюджете на ВСМ, в конечном итоге были перенаправлены на другие мероприятия комплексного плана. А федеральные расходы на транспортно-логистические центры и вовсе должны начаться только с 2020 года.



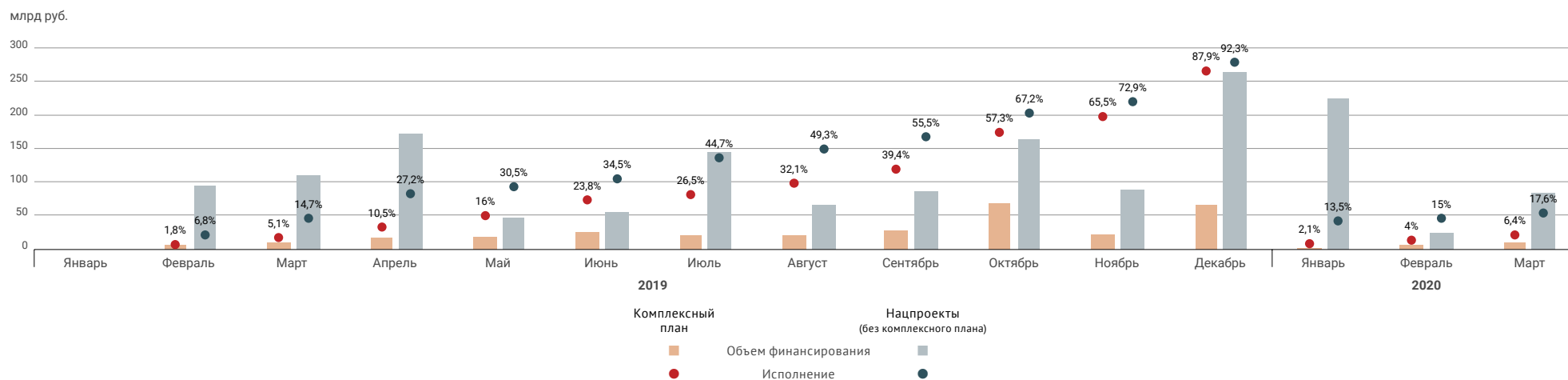
Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

Прогнозировать исполнение комплексного плана в 2020 году можно будет к концу второго квартала. Пока что динамика освоения средств по нему лучше, чем год назад: тогда за три месяца было исполнено 5,1% запланированного объема против нынешних 6,4%.

Однако в этом году федерации требуется освоить больше средств: бюджет на магистральную инфраструктуру вырос почти на 9% (по оперативным данным Казначейства на начало апреля), в том числе из-за переноса прошлогодних трат. Кроме того, часть проектов комплексного плана может быть отложена из-за оптимизации правительством трат на фоне кризиса в экономике. По нашей оценке, плановые траты на комплексный план могут сократить на 38–44 млрд руб. до уровня на начало года, однако пока власти не сообщают о таких мерах.

Подробнее о возможном пересмотре правительством бюджетных расходов, в том числе на инфраструктуру, читайте в *InfraOne Research Weekly 2020 #8*.

Рисунок 12. Исполнение комплексного плана и национальных проектов по месяцам



Источник: данные Казначейства, анализ и расчеты InfraOne Research

Инфраструктура без «взрывных» инвестиций

Комплексный план содержит основные инфраструктурные статьи майского указа. По нашей оценке, в 2019 году на него пришлось в пять раз больше капитальных вложений, чем по 12-ти национальным проектам. Однако принятие комплексного плана почти не повлияло на бюджетные инвестиции на инфраструктуру.

По нашим подсчетам, в 2019 году инфраструктурные расходы бюджетов всех уровней составили почти 2,1 трлн руб. Из них федерация вложила 0,47 трлн руб., в том числе треть в рамках комплексного плана, а регионы – оставшиеся 1,62 трлн руб.

Подробнее о бюджетных расходах на инфраструктуру читайте в аналитическом обзоре *InfraOne Research «Инвестиции в инфраструктуру 2020»*.

Номинально капитальные затраты государства в 2019 году выросли почти на 300 млрд руб. по сравнению с уровнем 2018 года, до 2,1 трлн руб. Почти весь рост обеспечили регионы: их вложения выросли на 21,4%, а вот траты федерации – всего на 2,7%.

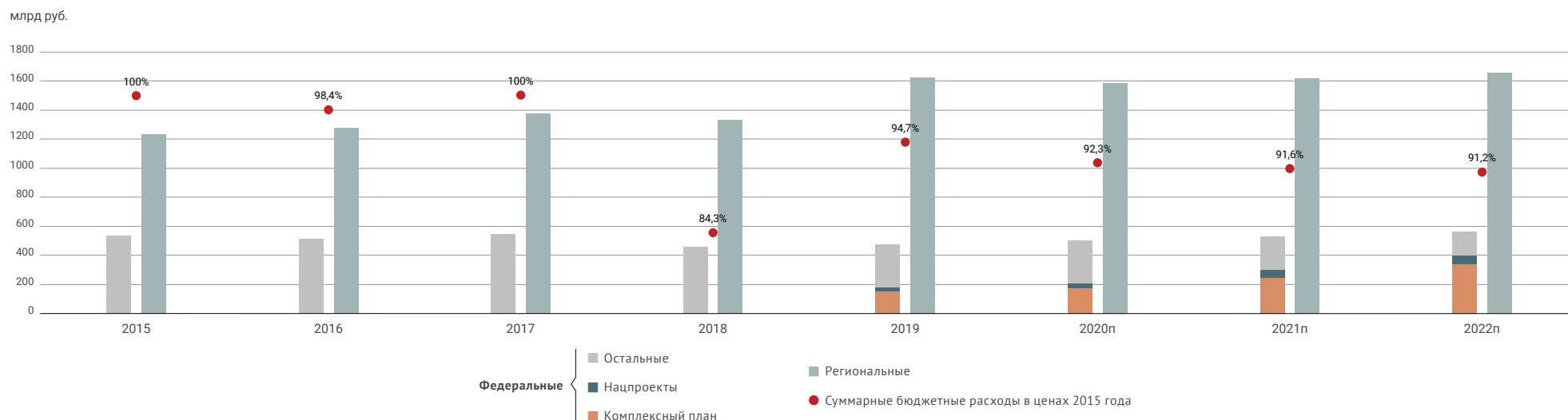
И хотя в абсолютном значении инвестиции в инфраструктуру растут, в относительном такой уровень бюджетных трат – всего лишь 95% от того, что расходовалось на инфраструктуру пятью годами ранее (см. рисунок 13). Вложения федерации в ценах 2015 года снизились почти на 30%, в то время как региональные незначительно выросли – на 5,3%.

Если планы государства по капитальным затратам не изменятся, то в следующие три года суммарные бюджетные траты на инфраструктуру, по нашей оценке, могут вырасти на 5,7%, до 2,21 трлн руб., из них четверть может вложить федерация и оставшуюся часть – субъекты. Но такой рост все равно не превысит уровень инфляции: в ценах 2015 года вложения могут упасть почти на 9%.

Кроме того, опыт показывает, что в кризисные периоды исполнение бюджета, в том числе по инфраструктурным проектам, заметно снижается и затем медленно восстанавливается. Так, если в 2014 году в рамках федеральной адресной инвестиционной программы было освоено 92,8% средств, то в 2015-м оно упало до 49,5% и в последующие годы не поднималось выше 66%.

Рисунок 13. Бюджетные расходы на инфраструктуру

Прогноз на 2020–2022 годы предполагает, что инвестиции в инфраструктуру будут поддерживаться на прежнем уровне.



Источник: данные Казначейства, Минфина, Минэкономразвития, анализ и расчеты InfraOne Research

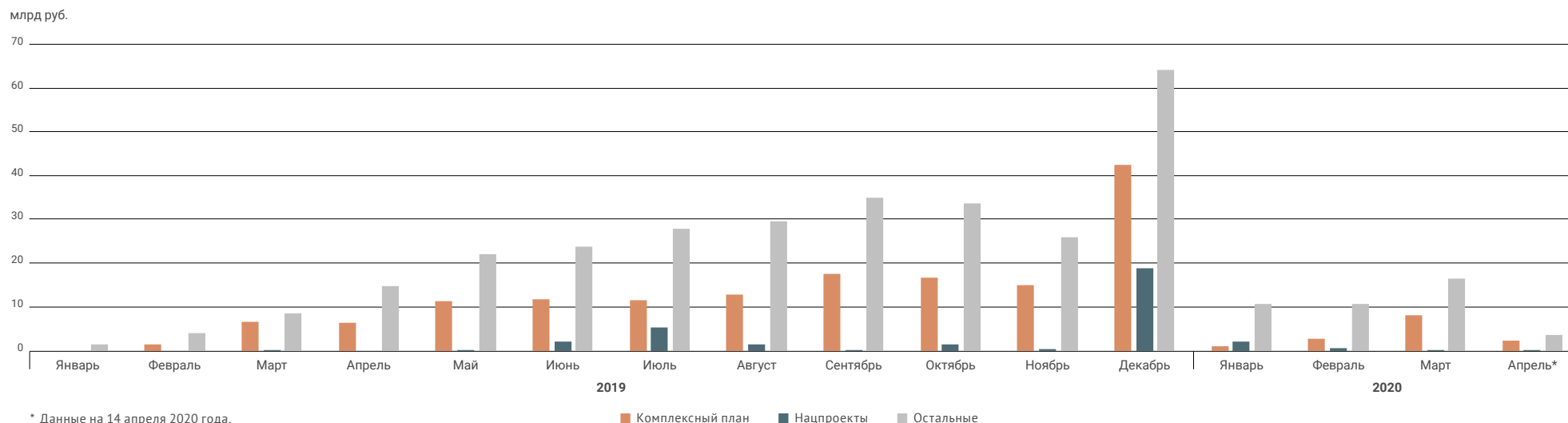
Скорее всего, нынешний кризис аналогичным образом повлияет на капитальные расходы, а значит, даже при неизменных планах правительства фактические вложения в инфраструктуру снизятся. За первый квартал этого года федеральные расходы на инфраструктуру в 1,7 раза выше, чем за аналогичный период 2019 года. И несмотря на это мы ожидаем, что из-за последствий пандемии расходы могут начать сокращаться уже в мае – июне.

Ситуация может измениться, если в число антикризисных мер правительства по борьбе с последствиями пандемии войдут форсированные инвестиции в инфраструктуру. Тогда получится поддержать капитальные расходы на текущем уровне или по крайней мере сгладить их падение. В худшем случае власти, напротив, перенаправят «инфраструктурные» средства на поддержку других сфер.

Пока что расходы на инфраструктуру не пересматривались. На наш взгляд, если это произойдет, то комплексный план сократят в меньшей степени. Если же власти примут принципиальное решение выходить из кризиса за счет дополнительных инвестиций в инфраструктуру, то, напротив, комплексный план от этого выиграет, так как включает основные масштабные инфраструктурные инициативы. Именно ускоренный запуск последних может снять часть «кризисных» проблем: увеличить занятость и повысить внутренний спрос (подробнее о см. [«Инвестиции в инфраструктуру и выход из кризиса: опыт США»](#)).

Подробнее о возможном пересмотре правительством бюджетных расходов, в том числе на инфраструктуру, читайте в [InfraOne Research Weekly 2020 #8](#).

Рисунок 14. Инфраструктурные расходы федерации на комплексный план и национальные проекты по месяцам



Источник: данные Казначейства, единого портала бюджетной системы, анализ и расчеты InfraOne Research

III. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Комплексный план даже спустя полтора года после запуска требует больших доработок. Между тем это «рабочий» документ, в рамках которого в период кризиса могут запускаться наиболее крупные и жизнеспособные инфраструктурные проекты и благодаря которому экономика может быстрее справиться с рецессией.

Какие недочеты в комплексном плане требуют устранения? Какова роль документа в кризисный период? И как в других странах инфраструктурное строительство помогало преодолеть экономический спад?

План в заплатках

В сентябре 2019 года Счетная палата опубликовала первые результаты мониторинга реализации комплексного плана. В своем отчете специалисты обращают внимание на множество недочетов документа, которые подтверждают, что он разрабатывался спешно и был принят в недоработанном виде.

Для синхронизации развития транспортной инфраструктуры федерации и субъектов на уровне последних должны быть приняты региональные комплексные планы. У многих регионов они есть, но рекомендации Минэкономразвития по разработке таких документов даже спустя год с начала реализации комплексного плана не утверждены. Также не утвержден порядок координации инфраструктурных работ между регионами и муниципалитетами.

В паспортах федеральных проектов (большинство из которых остаются неpublicными) нет обоснования «эффективности, достаточности и необходимости» их мероприятий для достижения их задач.

В трех федеральных проектах – «Морские порты России», «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Северный морской путь» – отсутствуют контрольные точки, которые позволяют проверять график выполнения их мероприятий.

В ряде методик расчета показателей, позволяющих отслеживать степень реализации федеральных проектов, не определены источники данных и ответственные за их сбор. А по одному показателю энергетической части плана такая методика и вовсе не разработана.

Также в документах планирования не скоординированы даты завершения работ по некоторым проектам комплексного плана, его мероприятий недостаточно для решения задач майского указа,

не синхронизировано содержание комплексного плана и госпрограммы «Развитие транспортной системы» и др.

Вероятно, правительство будет постепенно устранять большинство недостатков, выявленных специалистами Счетной палаты. Это вряд ли коснется недочетов, исправление которых принципиально изменит содержание документа (например, недостаточности мероприятий федерального проекта «Европа – Западный Китай» для достижения цели майского указа по развитию транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг»).

Впрочем, на наш взгляд, решение одних проблем документа будет сопровождаться появлением других, так как спешка при его принятии в сентябре 2018 года уже перешла в спешку по «допринятию» недостающих документов, нужных для его исполнения, спешку по его наполнению и корректировке в ходе реализации и спешку в расходовании бюджетных средств на его проекты.

Инвесторов «связывают» обязательствами

Спустя год после утверждения комплексного плана в правительстве задался вопросом, как обязать инвесторов соблюдать планы по строительству магистральной инфраструктуры.

На данный момент они фиксируются в соглашении, или декларации, о намерениях. Такой документ принципиально отличается от государственного контракта или, например, концессионного соглашения, потому что юридически не обязывает частного партнера реализовать проект. Планы, прописанные в декларации, могут быть изменены либо вовсе отменены.

По мнению властей, такой формат соглашения между государством и инвестором влечет риск неэффективного расходования средств. Например, государство может реконструировать дорогу к порту, мощности которого в итоге не будут расширены.

В этой связи власти предлагают заключать с потенциальными инвесторами обязывающие соглашения, неисполнение которых повлечет штрафные санкции. Конкретная форма таких договоренностей не озвучивалась.

На наш взгляд, многих инвесторов может «отпугнуть» необходимость «подписываться» под своими планами на этапе, когда детали проекта полностью не ясны, ведь декларация о намерениях заключается задолго до старта проекта. И чем масштабнее планируемый проект, тем номинально большие риски будет брать на себя частный партнер. За время проработки и согласования деталей сделки конъюнктура рынка может измениться, и инвестор понесет потери в любом случае: либо из-за отказа от проекта, либо из-за его невыгодного запуска.

Инфраструктура и рецессия

Суммарно на поддержку экономики будет направлено 1,4 трлн руб. Половину этой суммы правительство планирует профинансировать за счет ФНБ или облигационных займов.

Инфраструктура на фоне кризиса находится в неопределенном положении. С одной стороны, дополнительные вливания в нее могут сгладить негативные последствия пандемии: запуск строительного сектора «по цепочке» способен активизировать логистику и промышленность и сдержать рост безработицы. С другой, острую необходимость в финансировании испытывают социальная сфера, в том числе здравоохранение, транспорт в части пассажирских перевозок и другие.

Пока что власти не «резали» расходы на инфраструктуру в целом и комплексный план в частности. В середине апреля правительство приняло решение направить на поддержку экономики 646 млрд руб. за счет ранее утвержденных федеральных трат, из которых 200 млрд руб. должны были пойти на национальные проекты.

В ходе перераспределения расходов сильнее других «пострадали» нацпроекты «Цифровая экономика» и «Международная кооперация и экспорт». Первый сократили на четверть с утвержденных на этот год 124,2 млрд руб. федеральных средств, второй лишился половины из 74,5 млрд руб. С БКАДа планируют взять больше трети запланированного на год федерального финансирования: 36,2% из 104,3 млрд руб. Впрочем, по нему это ударит не сильно, так как нацпроект на 86,6% финансируется за счет регионов. Еще 15,7 млрд руб. заберут у нацпроекта «Экология» (20,5% федерального финансирования) и 37 млрд руб. — у «Образования» (28,9%).

Инфраструктурные планы потеряли только 37,7 млрд руб. в части дорожного строительства. Вероятность аналогичного пересмотра комплексного плана невелика, однако если это произойдет, то, на наш взгляд, за счет масштабных и наименее подготовленных инициатив (см. таблицу 4).

По нашей оценке, уязвимыми в сложившейся ситуации могут оказаться строительство участков трассы Москва – Нижний Новгород – Казань и обеих ВСМ. Это крупнейшие проекты комплексного плана, и оба пока далеки от запуска. С высокой вероятностью могут быть отложены строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов, на которые предусмотрено только федеральное финансирование и которые уже являются «донорами» для других проектов майского указа (подробнее см. «Как перераспределяют средства внутри плана»). «Под ударом» может оказаться весь федеральный проект по созданию транспортно-логистических центров: в нем пока нет детализации и итоговый перечень планируемых ТЛЦ не был опубликован.

В федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» входит свыше 70 инициатив по реконструкции аэропортов, и в случае необходимости часть из них, на наш взгляд, могут временно отложить. Вероятно даже перераспределение средств внутри самого федерального проекта: с мероприятий капитального строительства на меры поддержки авиаперевозчиков, оказавшихся среди наиболее пострадавших за время пандемии.

Таблица 4. Какие проекты комплексного плана могут быть отложены из-за пандемии

Информация о финансировании за счет федерального бюджета в 2020 году представлена по данным Казначейства на 1 марта 2020 года.
 Вложения из федерального бюджета и суммарно из всех источников в 2019–2024 году указаны по наиболее актуальным подтвержденным данным.

Вероятность уменьшения финансирования проекта: ■ высокая, ■ средняя, ■ низкая

Федеральный проект	Финансирование, млрд руб.			Проекты, которые могут быть отложены	Стоимость, млрд руб.	Федеральное софинансирование
	ФБ (2020)	ФБ (2019–2024)	Все источники (2019–2024)			
«Европа – Западный Китай»	13,2	390,4*	655,1*	Строительство участков трассы Москва – Нижний Новгород – Казань	539,6*	До 60%
				Строительство трассы «Меридиан»	594	0%
«Морские порты России»	34,1	237,6	928,4	Развитие транспортного узла «Восточный – Находка»	22,4	100%
				Строительство контейнерного терминала в порту Оля**	75	81,5%
				Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры порта Диксон (терминал Чайка)	18,6	0%
«Северный морской путь»	17,3	273,6	734,9	Строительство универсальных атомных ледоколов	221,5	75,1%
«Железнодорожный транспорт и транзит»	2,3	22,7	1473,9	Строительство железнодорожной линии Селихин – Ныш с переходом пролива Невельского	540,3	0%
				Развитие Новороссийского транспортного узла	10,5	100%
«Транспортно-логистические центры»	0,3	10	45,9	Формирование узловых грузовых мультимодальных логистических центров	45,9	21,8%
«Коммуникации между центрами экономического роста»	190,5	1530,1	2188,1	Развитие Московского железнодорожного узла	520,4	29,9%
«Развитие региональных аэропортов и маршрутов»	28,3	234	267,5	Проекты по реконструкции объектов в аэропортовых комплексах***	199,5	83,2%
«Высокоскоростное железнодорожное сообщение»	0,9	200,3	621,8	Строительство ВСМ Москва – Казань на участке Железнодорожный – Гороховец	621,8	32,2%
«Внутренние водные пути»	51,1	282	282	Строительство Багаевского гидроузла	23,5	100%
				Строительства Нижегородского гидроузла	43,4	100%

* Сумма, указанная в паспорте федерального проекта. Полная стоимость строительства трассы до 2027 года – 610 млрд руб. (без учета обхода Тольятти с мостом через Волгу), а суммарные и федеральные вложения в федеральный проект, по нашей оценке, около 950 млрд руб. и 520 млрд руб. соответственно.

** В конце 2019 года проект рассматривали для включения в комплексный план.

*** Речь идет не обо всех проектах, а о наиболее капиталоемких и находящихся на подготовительном этапе. Среди них могут быть, например, реконструкция аэропорта Толмачево в Новосибирске, аэропорта Соколовка в Сыктывкаре и другие.

Также могут быть начаты позже срока проекты по развитию транспортного узла «Восточный – Находка» и Новороссийского транспортного узла. Оба должны быть полностью профинансированы из федерального бюджета и на данный момент испытывают проблемы с запуском.

Среди отложенных из-за пандемии могут оказаться и проекты, не предполагающие бюджетного финансирования: из-за изменившейся конъюнктуры рынка, проблем с подрядными организациями или возможного торможения со стороны госорганов. В первую очередь это касается двух мегапроектов, вошедших в документ с оговорками – трассы «Меридиан» и моста на Сахалин, причем у второго и до кризиса шансов на скорый запуск практически не было.

Кроме того, на наш взгляд, проблемы могут быть у капиталоемких проектов по развитию Московского железнодорожного узла и строительству атомных ледоколов. Скорее всего, в качестве потенциальных источников средств их не будут рассматривать, а вот их реализация из-за кризиса может быть приторможена.

Таким образом, инфраструктурное строительство во время кризиса продолжится, но может видоизмениться. На наш взгляд, комплексный план не будет рассматриваться в качестве источника дополнительных средств для поддержки экономики, а если это случится, то коснется только самых «проблемных» проектов. Напротив, у него есть все шансы стать «антикризисным» документом, если в ближайшие полгода – год в его рамках приоритет будет отдан наиболее жизнеспособным и готовым к запуску инициативам.

Последнее, в частности, касается концессий и соглашений о ГЧП. Комплексный план может объединить крупные проекты, запуск которых в близкой перспективе возможен в одном из форматов государственно-частного партнерства: это могут быть как проекты, уже вошедшие в документ, так и пока «внешние» инициативы. Вероятно, как минимум до конца 2020 года согласование таких сделок из-за неблагоприятной рыночной конъюнктуры может усложниться. Однако, на наш взгляд, не все проекты будут поставлены «на паузу» до «спокойного» времени: при содействии государства часть из них может запуститься в ближайшее время и поможет «раскрутить» экономику.

Подробнее о том, как на финансирование национальных проектов может повлиять падение цен на нефть, читайте в [InfraOne Research Weekly 2020 #6](#).

Инвестиции в инфраструктуру и выход из кризиса: опыт США

В феврале 2009 года в ответ на кризис 2007–2008 годов в США был принят пакет стимулирующих мер — American Recovery and Reinvestment Act of 2009 (ARRA). Считается, что именно он помог выйти стране из кризиса.

Общая стоимость ARRA — \$787 млрд, а в 2015 году после переоценки она выросла до \$840 млрд. «Антикризисная» программа США включила меры по стимулированию спроса (налоговые льготы, дополнительные социальные выплаты и прочее) и инвестированию бюджетных средств в инфраструктурные проекты, социальную (образование и здравоохранение) и научно-исследовательскую сферы, малый и средний бизнес и другие меры.

По нашим расчетам, на инфраструктуру власти выделили до 15% общего бюджета программы: это сопоставимо с бюджетным финансированием российского комплексного плана (3,8 трлн руб. по курсу на момент принятия ARRA). Больше всего — \$48 млрд — ушло на транспортные проекты, \$31 млрд — на модернизацию федеральных зданий, \$6 млрд — на проекты по очистке воды, \$21 — на строительство и реконструкцию школ. Еще \$4,7 было потрачено на развитие телекоммуникационной инфраструктуры, в том числе в отдаленных районах штатов.

В числе прочего в рамках транспортной части ARRA было инициировано больше 13 тыс. автодорожных проектов и 75 проектов по развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения, предусмотрена закупка 11,5 тыс. автобусов и 665 трамваев, реконструкция 850 автовокзалов и станций и другие мероприятия (см. таблицу 5).

Среди крупных инициатив: строительство первой ветки скоростного железнодорожного сообщения в Калифорнии (весь проект стоит \$3,9 млрд, из них \$3 млрд профинансировано из ARRA), модернизация железнодорожной линии Чикаго —

Сент-Луис для сокращения времени в пути на 55 минут (\$1,3 млрд, \$1,1 млрд из ARRA), реконструкция участков трассы I-215 в калифорнийском Сан-Бернардино в рамках программы по оживлению экономики города (\$2 трлн, \$128 млн из ARRA), реконструкция развязок скоростных магистралей в Техасе (\$1 млрд, \$250 млн из ARRA) и другие.

Считается, что такого рода расходы — одни из самых эффективных с точки зрения вклада в рост экономики. По данным EPI (Института экономической политики США), уже за полтора года реализации ARRA было создано 4,1 млн рабочих мест, в то время как потеряло работу в кризис 0,5 млн человек. А по информации Казначейства США, ВВП страны вышел «в плюс» уже в третьем квартале 2009 года.

Между тем инвестиции в инфраструктуру не сразу вошли в число антикризисных мер правительства США. Считалось, что кризис может принять слишком большие масштабы раньше, чем долгосрочные и «неповоротливые» инвестиции в инфраструктуру попадут в экономику. Отчасти поэтому в ARRA инфраструктура занимает в целом незначительную часть пакета мер.

Вместе с тем, как показывают специалисты EPI, экономика США медленно оправлялась после кризиса 2008 года (об этом говорят данные о занятости, среднем росте оплаты труда и другие показатели докризисного периода и спустя 10 лет после). А значит, дополнительные инфраструктурные проекты, запущенные сразу после кризиса и даже в течение пяти лет после него, могли бы помочь экономике восстановиться быстрее.

России «повезло»: в стране уже принят масштабный план инфраструктурного развития, и ясен перечень проектов, которые могут простимулировать экономический рост. И задача правительства — поддерживать инвестиции в них для «ускорения» экономики и более быстрого выхода из кризиса.

Рисунок 15. Структура финансирования ARRA



Источник: данные правительства США, СМИ, анализ и расчеты InfraOne Research

Таблица 5. Примеры инфраструктурных проектов ARRA

Отрасль	Содержание мер	Примеры проектов	Общая стоимость проекта, млн долл.	Инвестиции из ARRA, млн долл.
Автодороги	13 тыс. проектов, включающих развитие свыше 67,6 тыс. км автодорог и 2,7 тыс. мостов	Реконструкция автодорожного подхода к порту Тампа во Флориде	421	105
		Реконструкция участков трассы I-215 в Сан-Бернардино (Калифорния)	2000	128
		Модернизация и реконструкция моста Джирарда Поинта в Филадельфии	70	70
		Реконструкция развязок скоростных магистралей в Техасе	1000	250
Общественный транспорт	Закупка 11,5 тыс. автобусов и 665 трамваев, строительство и реконструкция свыше 850 вокзалов и станций, снижение выброса парниковых газов	Закупка «зеленых» автобусов для транспортной системы Алабамы и другие проекты программы Transit Investments in Greenhouse Gas and Energy Reduction	н/д	100
		Развитие сети скоростного транспорта Массачусетса и станции Эшмонт	н/д	54,1 (транспортная сеть), 13,9 (станция)
		Модернизация железнодорожной станции Денвера (Колорадо) для создания мультимодального транспортного узла, приспособленного под разные виды транспорта	2200 (полная стоимость ГЧП-проекта по расширению транспортной системы Денвера)	28,4
Высокоскоростное железнодорожное сообщение	75 проектов в 24 штатах страны (или 150 в 35 штатах – включая последующие ассигнования по программе): реконструкция 30 станций, закупка новых локомотивов и др.	Строительство первой ветки скоростного железнодорожного сообщения в Калифорнии	3900	3000
		Модернизация линии Чикаго – Сент Луис для сокращения времени в пути на 55 минут (Иллинойс)	1300	1100
		Развитие линии Вашингтон – Нью-Йорк – Бостон	1000	450
		Модернизация коридора Чикаго – Детройт (Мичиган) для сокращения времени в пути на 30 минут	347	197
Аэропорты	800 проектов по развитию аэропортов, ВПП, систем управления авиалайнерами	Строительство нового диспетчерского пункта в Окленде (Калифорния)	35	35
		Строительство ВПП в международном аэропорту Атланты (Джорджия)	14	14
		Реконструкция стоянки для воздушных судов в международном аэропорту Балтимор-Вашингтон	15	15
Экология	3 тыс. проектов по очистке воды и переработке отходов	Установка системы генерации электроэнергии за счет переработки отходов в Фэрхейвене (Массачусетс)	н/д	н/д
Телекоммуникации	Расширение широкополосного доступа в интернет, в том числе в удаленных районах, и организация перехода домохозяйств к цифровому телевидению	Проведение оптоволоконной линии к 120 школам в сельской местности Вирджинии	н/д	н/д
		Создание «карты» доступа разных территорий к широкополосному доступу в интернет	н/д	350
Другое	–	Строительство 12,9 км велодорожек и пешеходных дорог в Индианаполисе (Индиана)	62,5	20,5

Источник: данные правительства США, СМИ, анализ InfraOne Research

ГЛОССАРИЙ

ARRA	American Recovery and Reinvestment Act of 2009	ТЛЦ	Транспортно-логистический центр
EPI	Economic Policy Institute	ТЭК	Топливо-энергетический комплекс
АТР	Азиатско-Тихоокеанский регион	ТЭЦ	Теплоэлектроцентраль
БАМ	Байкало-Амурская магистраль	УК	Управляющая компания
БКАД	Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»	УППК	Универсальный производственно-перегрузочный комплекс
ВПП	Взлетно-посадочная полоса	ФНБ	Фонд национального благосостояния
ВСМ	Высокоскоростная магистраль	ФП	Федеральный проект
ГК	1) Государственная корпорация 2) Группа компаний 3) Газовый конденсат	ФСК ЕЭС	Федеральная сетевая компания Единой энергетической системы
ГРЭС	Государственная районная электростанция	ХК	Холдинговая компания
ГТЛК	Государственная транспортная лизинговая компания	ЦКАД	Центральная кольцевая автодорога
ДИС	Долгосрочное инвестиционное соглашение	ЧКИ	Частная концессионная инициатива
ДСК	Дорожно-строительная компания		
ЕЗК	Международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай		
ММТП	Мурманский морской торговый порт		
ОСК	Объединенная судостроительная корпорация		
СМП	Северный морской путь		
СПГ	Сжиженный природный газ		
СУЭК	Сибирская угольная энергетическая компания		
СШХ	Северный широтный ход		
ТБО/ТКО	Твердые бытовые/коммунальные отходы		

ОБ INFRAONE

Инвестиционная компания InfraOne («Первая инфраструктурная компания») создана в 2011 году группой специалистов, имеющих значительный опыт работы в инвестиционных проектах различных инфраструктурных отраслей.

Основная сфера деятельности InfraOne – прямые инвестиции в инфраструктуру. Компания в своих интересах или интересах третьих лиц осуществляет организацию проектов и сделок, управление ими, финансирование проектов, а также предоставляет сервис инвестиционного консультирования, аналитической поддержки и продвижения проектов.

В первую очередь, интерес для InfraOne представляют инвестиции в проекты через инструменты ГЧП, концессий, проектного финансирования. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

Роль InfraOne в проектах

При реализации проектов InfraOne традиционно выполняет одну из следующих ролей:

- инвестиционный советник и консультант федеральных, региональных или муниципальных властей или частной стороны;
- инвестиционный агент, реализующий проект под ключ до стадии фактического запуска, принимающий на себя часть рисков, в том числе финансовых;
- управляющий инфраструктурными проектами и активами;
- организатор и провайдер инвестиционных сделок;
- инвестор в инфраструктурные проекты;
- организатор пула инвесторов.

В некоторых случаях InfraOne выполняет иные функции – от общего управления подготовкой и продвижением проекта до выполнения отдельных блоков задач. Традиционно проекты реализуются в интересах публичной стороны (федеральных, региональных, муниципальных властей) и частных интересантов, представляющих различные сегменты бизнеса – операторов, строителей, поставщиков, эксплуатантов, а также в собственных инвестиционных целях.

Об InfraOne Research

InfraOne Research – исследовательская группа инвестиционной компании InfraOne. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных видах инфраструктуры, включая те проекты, где InfraOne выступает организатором, инвестиционным агентом, инвестиционным советником государственной или частной стороны, а также инвестором. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Во всех публичных материалах InfraOne Research соблюдается принцип независимости аналитических суждений. Мнение InfraOne Research может расходиться с мнением InfraOne.

Публичная аналитика компании публикуется в целях информирования рынка об актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций, не является рекламой или офертой.

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Галина Барцева

Марина Фомина

Александра Галактионова

InfraOne Research | Исследовательское подразделение Группы компаний InfraOne

research@infraone.ru

Над аналитикой также работали:

Виктор Афонин, Альберт Еганян, Алексей Жундриков, Александр Кижло, Анастасия Снежко, Роман Чертков, Екатерина Якунина.

Благодарности

Авторы выражают благодарность всем экспертам и специалистам из федеральных и региональных органов власти, инвестиционного сообщества, банковской и финансовой сферы, участникам проектов и остальным, кто помогал в подготовке обзора или его отдельных частей, поделившись своим профессиональным опытом и мнениями в ходе интервью, опросов и мозговых штурмов.