

28 декабря 2023

Госпрограмма по развитию транспорта: на что направят федеральные средства в 2024-2026 годах

Почему объем внебюджетных расходов на госпрограмму резко сократится?

Что будет финансировать государство в транспорте за пределами нацпроектов?

На какой вид инфраструктуры ожидаемые расходы выросли более чем вдвое?



Содержание

Ключевые выводы	3
Частные средства покидают систему	5
Контроль и «аппарат» теснят инфраструктуру	6
Инфраструктуре показали границу	9

Ключевые выводы

- **Общие бюджетные и внебюджетные расходы на госпрограмму «Развитие транспортной системы» в ближайшие три года будут падать: к 2025 году они снизятся более чем на 40% относительно уровня 2022-го, до 1,54 трлн руб.** Основная причина — резкое уменьшение ожидаемых внебюджетных вложений: с 910-930 млрд руб. в 2022-2023 годах до 160-180 млрд руб. в 2025-2026 годы. Падение связано с неопределенностью для крупных компаний дальнейших инфраструктурных планов государства, от которой в большей степени страдает железнодорожная отрасль. Мы полагаем, что в течение следующего года будут согласованы и утверждены новые объемы расходов, что может немного сгладить негативный тренд.
- **Объем федеральных расходов, предусмотренных на госпрограмму, будет, в свою очередь, увеличиваться — с 1,32 трлн руб. в 2023 году до 1,57 трлн руб. в 2026-м — но средняя скорость роста (около 6%) будет близка к уровню инфляции или даже ниже его.** Вложения со стороны консолидированных бюджетов регионов на госпрограмму по развитию транспортной системы ожидаются менее стабильными и в 2025 году упадут до минимума (290 млрд руб.). Это связано с тем, что они во многом зависят от возможностей федерального бюджета и межбюджетных трансфертов.
- **Без учета национальных проектов в 2024 году на оставшиеся мероприятия «Развития транспортной системы»¹ потратят ровно половину федеральных расходов госпрограммы, этот показатель незначительно сократится в 2025 году (до 49,7%) и увеличится до 51,1% в 2026-м.** В денежном выражении федеральные расходы за периметром национальных проектов на госпрограмму составят в 2024, 2025 и 2026 годах около 695 млрд руб., 698 млрд руб. и 797 млрд руб. соответственно. Причем, если в 2024 году федеральные вложения увеличат на 6,4% относительно более ранних планов, то в 2025 году, наоборот, снизят на 6,7%.
- **Наибольший объем средств в рамках госпрограммы за пределами нацпроектов будет также предназначен непосредственно на инфраструктуру (от 617 млрд руб. до 726 млрд руб.), однако доля последней в общих расходах будет постепенно снижаться.** Причиной станет увеличение трат на менее капиталоемкие неинфраструктурные направления. Например, федеральные расходы на контрольно-надзорную деятельность в сфере транспорта в 2024 и 2025 годах вырастут на 61,5% и 57,3% от ранее запланированных значений, до 8,3 млрд руб. ежегодно. Также вырастут затраты на обеспечение работы центральных аппаратов и территориальных органов Росавтодора, Росжелдора, Росавиации, Росморречфлота и самого Минтранса: суммарно на 24% и 21% в 2024 и 2025 годах, до 38 млрд руб. и 37,2 млрд руб. соответственно.

1 Подробнее о том, как будут тратить на нацпроекты в 2024-2026 годах, можно узнать в аналитическом обзоре «[Нацпроекты и бюджет: сколько дойдет до инфраструктуры в ближайшие три года](#)».

- **Почти две трети инфраструктурных расходов госпрограммы за периметром нацпроектов придутся на автодороги: в 2024-2026 годах на них потратят 412,4 млрд руб., 390,2 млрд руб. и 472,3 млрд руб. соответственно.** Если на 2024 год автодорожные федеральные расходы увеличили на 2,9% относительно предыдущих планов, то в 2025 году — уменьшили почти на 14,7% за счет сокращения средств на капитальный ремонт, ремонт и содержание федеральных трасс. Впрочем, мы ожидаем, что в целом для автодорожной отрасли это будет компенсировано ростом вложений в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».
- **Наиболее существенно относительно предыдущих планов увеличат вложения в пункты пропуска через государственную границу России.** На их содержание, строительство, реконструкцию и техническое перевооружение в 2024, 2025 и 2026 году планируют израсходовать 29,3 млрд руб., 31,9 млрд руб. и 30,5 млрд руб. соответственно. Рост относительно предыдущих планов на 2024 и 2025 годы будет в два и почти в 2,3 раза, что, вероятно, может быть вызвано новыми геополитическими реалиями. Той же причиной можно объяснить, что под угрозой сокращения средств в ближайшие годы будет инфраструктура воздушного транспорта: для государства пока приоритетнее обновление и импортозамещение авиационной техники, которое идет в основном в рамках других госпрограмм.
- **Даже если вопрос с финансированием из внебюджетных источников госпрограммы «Развитие транспортной системы» в течение 2024 года решится, мы полагаем, что ситуацию в отрасли это радикально не изменит, поскольку основная часть внебюджетных средств имеет квазигосударственный характер.** В ближайшие три года по-прежнему сохранится дефицит частных средств в транспортных проектах, что связано с более жесткой денежно-кредитной политикой, чем в предыдущие периоды, возможной инвестиционной заморозкой капиталоемких инициатив и меньшим использованием инструментов государственно-частного партнерства в этой сфере.



Веб-версия обзора на sherpagroup.ru

Частные средства покидают систему

Согласно данным паспорта государственной программы «Развитие транспортной системы»², суммарные вложения в нее из бюджетных и внебюджетных источников будут уменьшаться в ближайшие годы. В 2022 году они превышали 2,58 трлн руб., а планируемый по итогам 2025 года объем сократится примерно до 1,54 трлн руб., то есть более чем на 40%.

Основная причина — значительное уменьшение средств, предусмотренных на мероприятия госпрограммы из внебюджетных источников. На конец 2022 года их объем должен был составить 926,6 млрд руб., в 2023-м — 917,7 млрд руб., в 2024-м — 753 млрд руб., а в 2025-2026 годах лишь 167,3 и 180,5 млрд руб. соответственно.

Это заметно пессимистичнее, чем в паспорте госпрограммы по развитию транспортной системы годичной давности. Осенью 2022 года ожидалось, что в 2023 году через внебюджетные источники удастся привлечь больше, чем в 2022-м: почти 1,02 трлн руб. Затем эти вложения тоже должны были снизиться, но не так резко: на 2024-й предусматривалось почти 911 млрд руб., а в 2025 году — 826,3 млрд руб. (почти в пять раз больше нового значения).

На сокращение ожидаемых внебюджетных вложений повлияли приближающееся завершение электорального цикла и подготовка новых планов со стороны правительства и министерств на следующие годы. В основном внебюджетные средства на 2025-2026 годы «исчезли» из проектов, касающихся железнодорожной отрасли, где они фактически являются квазигосударственными. Мы не исключаем, что в течение 2024 года могут быть согласованы и утверждены новые объемы вложений, это восстановит их более менее ровный уровень, но не ликвидирует проблему дефицита частных средств в транспортных проектах. Приход подобных средств сдерживается более жесткой денежно-кредитной политикой в ближайшие кварталы и, как следствие, возможной инвестиционной заморозкой крупных проектов, реализуемых полностью либо частично за счет внебюджетных источников.

Вместе с тем, объем федеральных средств, предусмотренных на госпрограмму, будет более стабильным и, начиная с 2024 года, вновь будет расти. Если по итогам 2023 года вложения в госпрограмму по развитию транспорта ожидаются на уровне 1,32 трлн руб., то к 2026 году должны вырасти до 1,57 трлн руб.

Средний рост за эти три года составит примерно 5,9% ежегодно, что ниже наблюдаемой инфляции, а, следовательно, федеральные расходы в госпрограмму будут поддерживаться примерно на уровне 2023 года.

В принятом законе о федеральном бюджете на 2024-2026 годы объем федеральных расходов на госпрограмму был незначительно пересмотрен. Для 2024 и 2025 годов вырос на 2 и 2,5% соответственно (до 1,39 и 1,4 трлн руб.) относительно паспорта госпрограммы, а для 2026 года снизился на 0,4% (до 1,56 трлн руб.).

2 Версия паспорта госпрограммы, которая осенью 2023-го была внесена в Госдуму вместе с проектом федерального закона о федеральном бюджете на 2024-2026 годы.

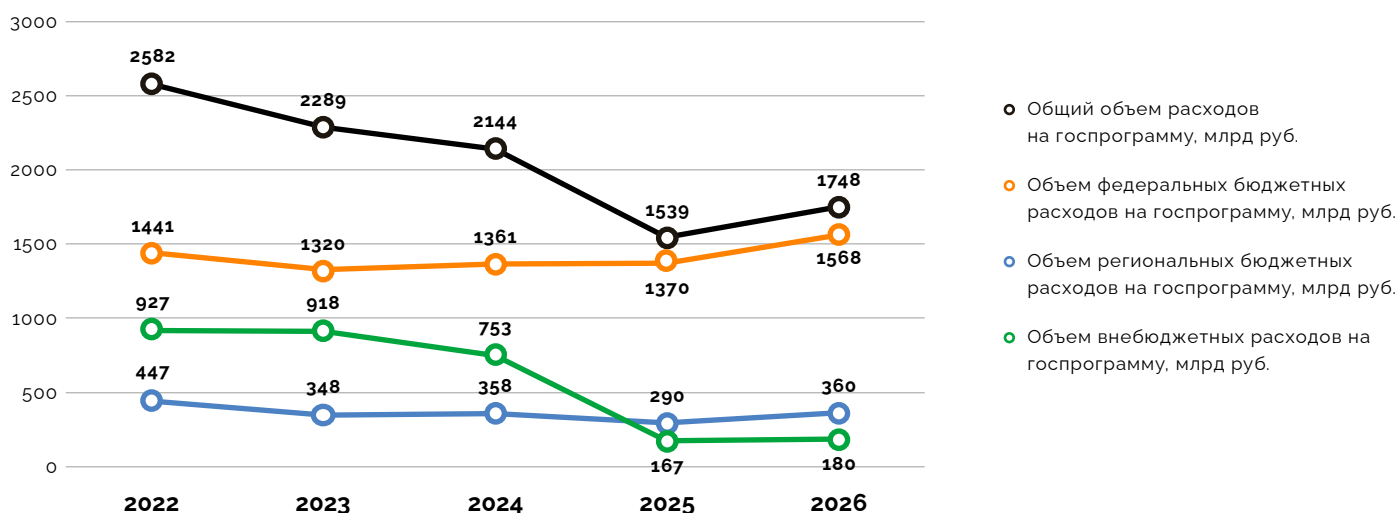
Консолидированные бюджеты российских регионов пока не смогут сгладить общее падение расходов на транспортную госпрограмму, поскольку их вложения во многом зависят от трансфертов со стороны федерального бюджета. Более того, если по итогам 2022 года региональные расходы составляли примерно 447,2 млрд руб., то в 2023-2026 годах, согласно документу, не будут превышать 360 млрд руб., а в 2025 году упадут до минимума — 290,2 млрд руб.

Мы полагаем, что радикальных изменений в таком распределении средств между бюджетами и внебюджетными источниками в ближайшие год-два ждать не стоит. Вместе с тем, улучшения возможны, если государство начнет смягчать денежно-кредитную политику и будет стимулировать запуск проектов в рамках государственно-частного партнерства.

Рисунок 1. Динамика общих, федеральных, региональных и внебюджетных расходов на госпрограмму «Развитие транспортной системы»

Сумма федеральных и региональных бюджетных вложений с внебюджетными превышает общий объем расходов на госпрограмму. Это связано с тем, что региональные расходы часто зависят от федеральных трансфертов и могут частично задваиваться в расчетах.

млрд руб.



Источник: данные паспорта государственной программы «Развитие транспортной системы» на осень 2023 года, расчеты и анализ Sherpa Group

Контроль и «аппарат» теснят инфраструктуру

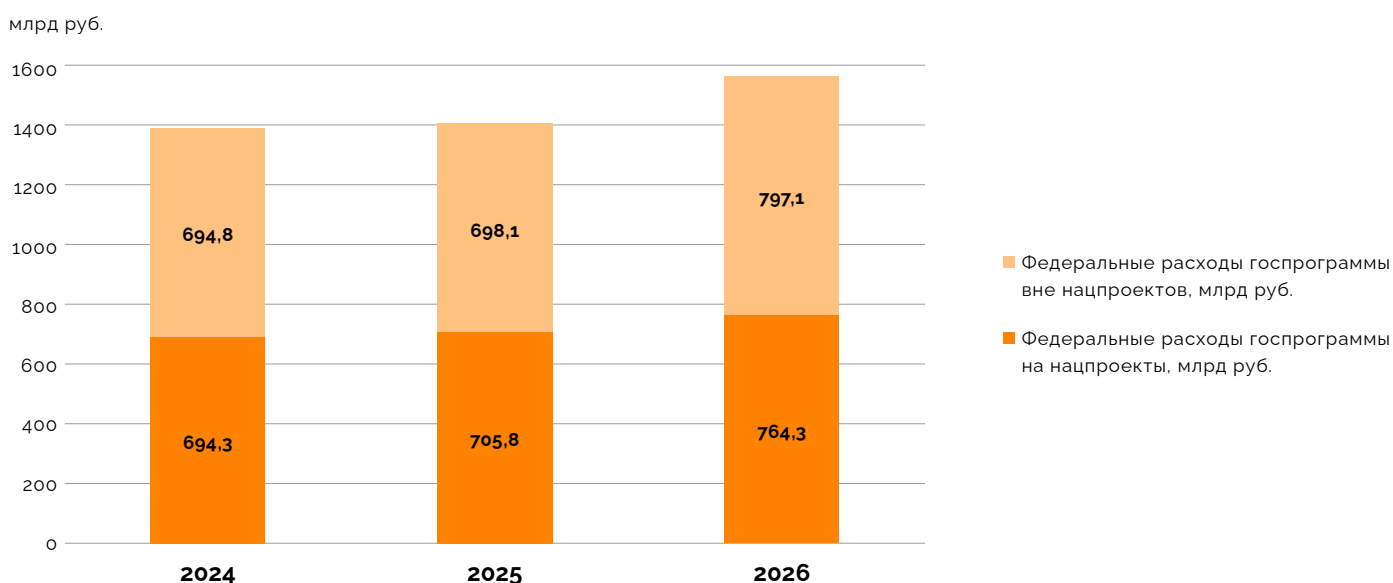
На мероприятия вне национальных проектов («Безопасных качественных дорог» и комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры) в 2024 собираются потратить ровно половину федеральных расходов на госпрограмму по развитию транспортной системы, или 694,8 млрд руб.

Эта доля чуть выше, чем ожидалась в бюджете годичной давности: тогда закладывалось на 0,6 п. п. меньше (49,4%). Фактическое увеличение предусмотренных на 2024 год федеральных средств для мероприятий, не относящихся к нацпроектам, составит 6,4%.

В 2025 году доля федеральных средств, предусмотренных, на мероприятия по развитию транспортной системы за периметром национальных проектов, наоборот заметно сократится: с ранее предусмотренных на этот год 52,8% (747,8 млрд руб.) до 49,7% (698,1 млрд руб.). В относительном выражении снижение достигнет 6,7%.

Рост показателей возобновится лишь в 2026 году. Доля мероприятий вне нацпроектов превысит 51,1%, при этом объем расходов достигнет 797,1 млрд руб., то есть окажется на 99 млрд руб. больше, чем годом ранее.

Рисунок 2. Распределение федеральных расходов на госпрограмму «Развитие транспортной системы» в 2024-2026 годах



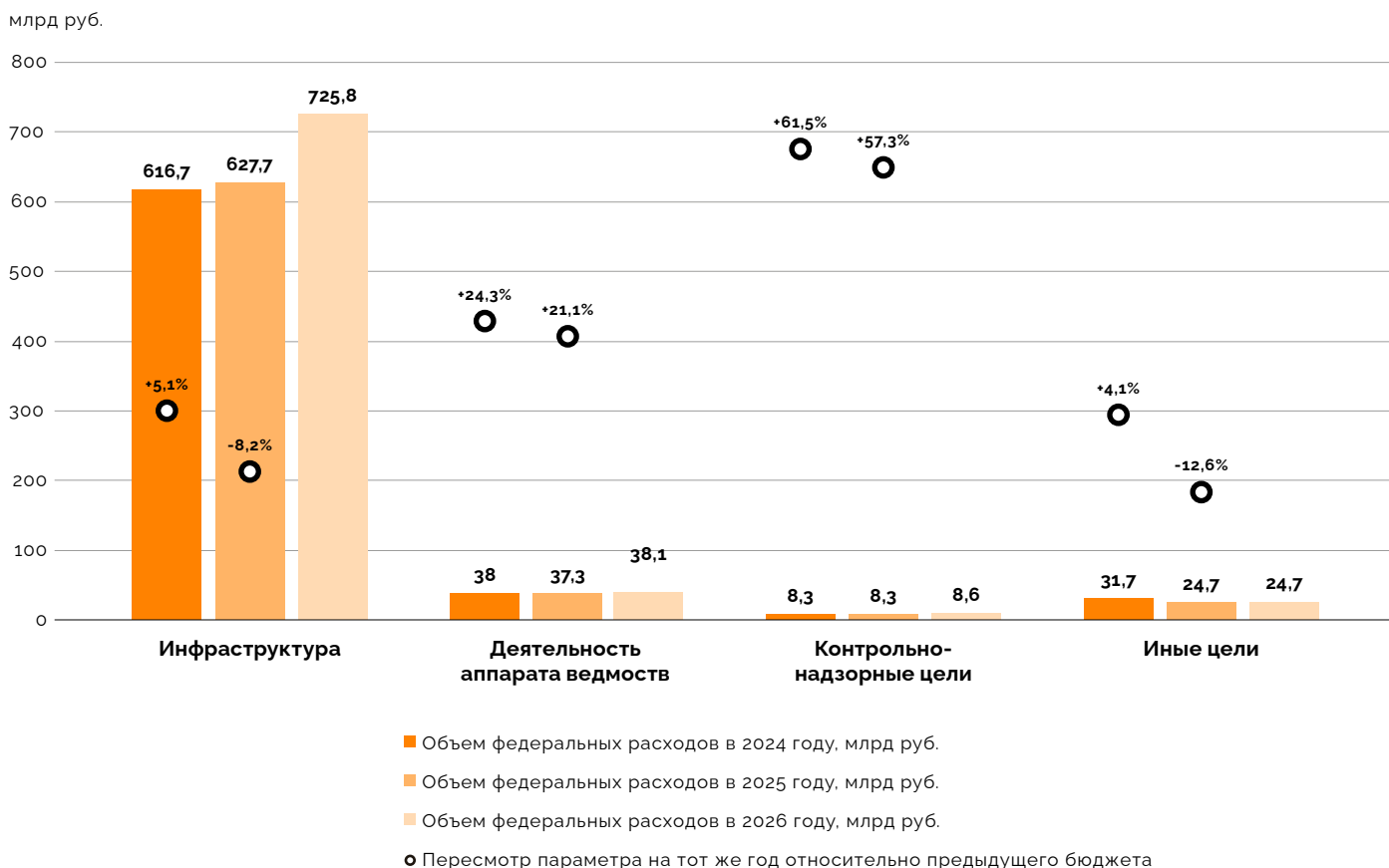
Источник: данные федерального закона о федеральном бюджете на 2024-2026 годы, расчеты и анализ Sherpa Group

Больше всего федеральных средств за пределами нацпроектов в госпрограмме потратят на мероприятия, связанные с развитием **транспортной инфраструктуры**: на них в 2024, 2025 и 2026 годах предусмотрено 616,7 млрд руб., 627,7 млрд руб. и 725,8 млрд руб. соответственно.

Несмотря на рост в абсолютных значениях относительная доля инфраструктуры в федеральных расходах вне линии нацпроектов по крайней мере в 2024 и 2025 годах будет ниже, чем предусматривалось прошлым бюджетом: 88,8% и 89,9% (против 89,9% и 91,4%). Лишь в 2026 году она может достичь 91%, если расходы не изменят радикально в следующих законопроектах о бюджете.

Последний пересмотр вложений в транспортную инфраструктуру вне нацпроектов на ближайшие два года был разнонаправленным: если в 2024 году расходы на эти цели увеличили на 5,1 % относительно предыдущих планов, то в 2025 году их, наоборот, сократили на 8,2 %.

Рисунок 3. Распределение федеральных расходов на госпрограмму «Развитие транспортной системы» вне мероприятий нацпроектов в 2024-2026 годах



Источник: данные федеральных законов о федеральном бюджете на 2023-2025 и 2024-2026 годы, расчеты и анализ Sherpa Group

Гораздо более существенно увеличат вложения в совершенствование **контрольно-надзорной деятельности** на транспорте и работу аппарата и территориальных отделений Ространснадзора. Суммарно расходы на эти цели в 2024 и 2025 годах вырастут на 61,5% и 57,3% от ранее запланированных значений, до 8,3 млрд руб. ежегодно. А в 2026 году вырастут еще до 8,6 млрд руб. Доля вложений в сферу транспортного контроля и надзора вырастет до 1,1-1,2%, хотя ранее находилась на уровне 0,7-0,8%.

Осенью 2023 года заметно пересмотрели расходы и на **обеспечение деятельности ведомств**: в частности, центральных аппаратов и территориальных органов ведущих федеральных агентств (Росавтодора, Росжелдора, Росавиации и Росморречфлота), а также Минтранса и его зарубежных представительств. Общий объем федеральных расходов на эти цели должен составить от 37,3 до 38 млрд руб. в 2024-2026 годах, причем, в 2024 и 2025 годах рост относительно более ранних планов составит более 24% и 21% соответственно.

Из федеральных агентств наиболее сильно в 2024 году увеличат «аппаратные» расходы на Росавтодор и Росжелдор (на 27,3% и 25,3% соответственно, до 20,2 млрд руб. и 0,8 млрд руб.), а меньше всего — на нужды самого Минтранса (на 7,3%, до 11,3 млрд руб.).

Общий объем **иных расходов** примерно сопоставим с расходами на работу ведомств. К иным мы отнесли расходы на исполнение обязательств концедента, информационно-аналитическое обеспечение развития транспортной системы, организацию смешанных перевозок между Абхазией и Россией, а также резервные средства на госпрограмму. Объем иных расходов превысит в 2024 году 31,7 млрд руб., а в 2025 и 2026 годах будет составлять лишь по 24,7 млрд руб. ежегодно. Относительно более ранних планов сумма для 2024 года была увеличена на 4,1%, а для 2025 года снижена почти на 12,6%.

По сравнению с прошлым бюджетом не стали пересматривать объем средств на исполнение обеспечения обязательств концедента в заключенных концессионных соглашениях. Эта сумма, как и планировалось, составит в 2024-2025 годах около 18,6 млрд руб. ежегодно. Согласно утвержденному бюджету, такой же объем предусмотрен и на 2026 год.

Инфраструктуре показали границу

Почти две трети расходов на инфраструктуру вне нацпроектов в рамках госпрограммы запланированы на автодороги. В 2024-2026 годах на них намерены потратить 412,4 млрд руб., 390,2 млрд руб. и 472,3 млрд руб. соответственно.

При этом на 2024 год автодорожные федеральные расходы пересмотрели в сторону увеличения (на 2,9%), а на 2025 год — в сторону уменьшения (на 14,7%). Столь заметное сокращение средств коснется в первую очередь капитального ремонта, ремонта и содержания федеральных автодорог общего пользования. Если в прошлом бюджете на 2025 год на эти цели было предусмотрено 374,4 млрд руб., то в новом на тот же период лишь 300,3 млрд руб.

Мы полагаем, что часть «снятых» средств все же поступит в отрасль, но уже через национальный проект «Безопасные качественные дороги».

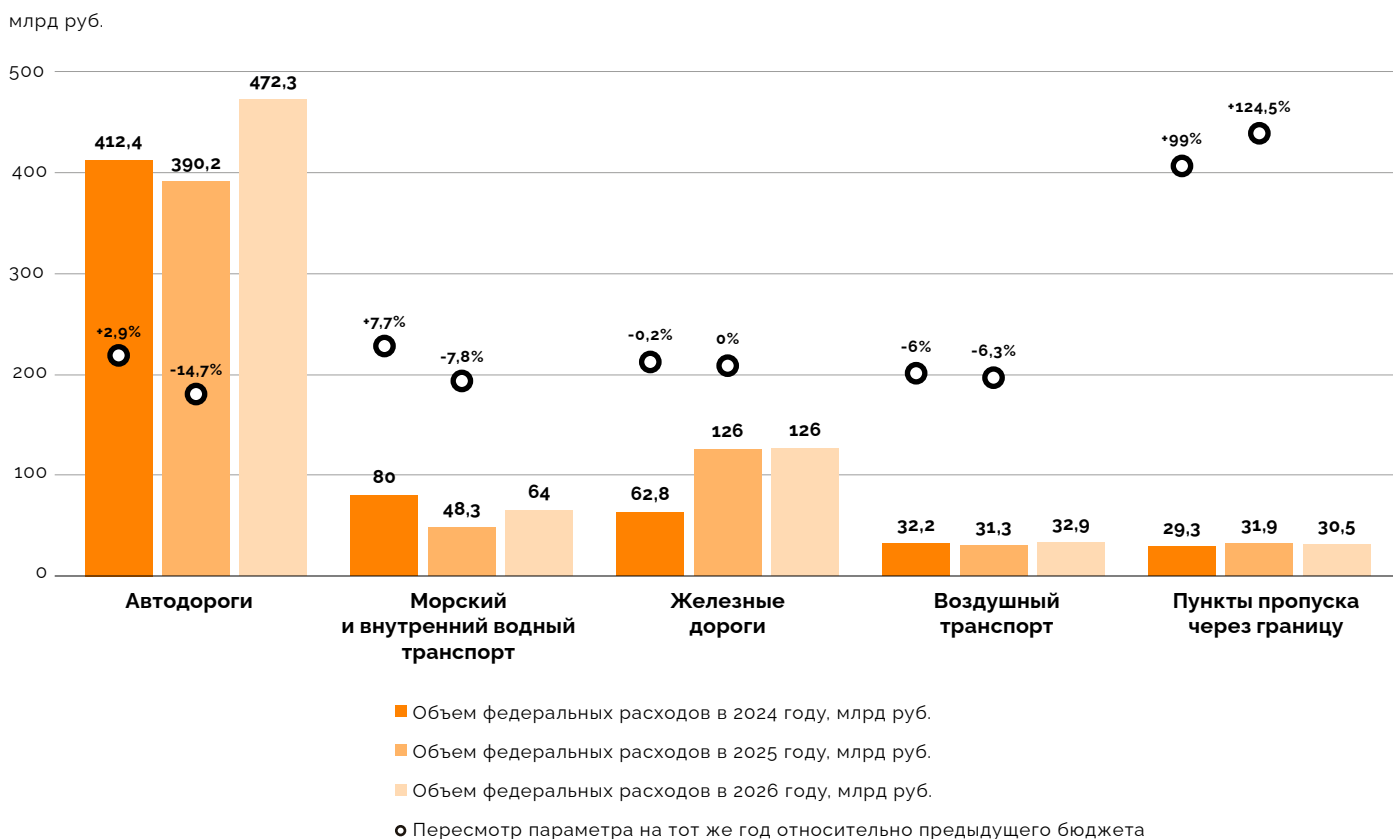
Наиболее устойчивыми в ближайшую трехлетку будут федеральные вложения в железные дороги, которые идут через федеральный проект «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта», реализуемый вне «нацпроектной линейки». Объем этих средств незначительно (на 0,2%, до 62,8 млрд руб.) уменьшили в 2024 году, а для 2025-го оставили на ранее запланированном уровне (126 млрд руб.). Столько же — 126 млрд руб. — планируют потратить из федерального бюджета в 2026 году.

Единственными объектами инфраструктуры, вложения в которые в 2024-2026 годах существенно увеличат относительно более ранних планов стали пункты пропуска через государственную границу России. На их содержание, строительство, реконструкцию в 2024, 2025 и 2026 году планируют израсходовать 29,3 млрд руб., 31,9 млрд руб. и 30,5 млрд руб. соответственно, что для первых двух лет в два и в 2,25 раза больше, чем было запланировано в предыдущем бюджете. Столь резкий скачок расходов на этот вид инфраструктуры, на наш взгляд, может быть обусловлен изменившейся геополитической ситуацией.

Под угрозой сокращения расходов будет оставаться сфера воздушного транспорта. В рамках госпрограммы по развитию транспортной системы на отрасль собираются в ближайшие три года тратить 31-33 млрд руб. ежегодно (без учета нацпроектов), причем сумму в 2024-2025 годах уменьшили на 6-6,3% относительно предыдущих планов.

Отрасль воздушного транспорта находится в кризисе еще с начала пандемии, в 2022 году ситуация усугубилась ограничениями, которые практически не дают возможность обновлять и приобретать иностранную технику. Поэтому мы полагаем, что усилия федеральных властей будут направлены, в первую очередь, на решение этого вопроса, но он находится в ведении других министерств (в частности Минпромторга) и, следовательно, может проходить по другим госпрограммам. В таких условиях развитие инфраструктуры воздушного транспорта, скорее всего, окажется менее приоритетным, исключением могут стать наиболее востребованные аэропорты, но у них зачастую есть свои частные инвесторы.

Рисунок 4. Распределение инфраструктурных федеральных расходов на госпрограмму «Развитие транспортной системы» вне нацпроектов в 2024-2026 годах



Источник: данные федеральных законов о федеральном бюджете на 2023-2025 и 2024-2026 годы, расчеты и анализ Sherpa Group

О нас

Sherpa Group — проект команды профессионалов в области анализа рынков и данных. Компания занимается отраслевыми исследованиями, поиском данных и их систематизацией, а также выпуском публичных аналитических и маркетинговых материалов.



Подробности на сайте
sherpagroup.ru



Мы в Telegram
t.me/sherpaanalytics

Оговорка

Материал публикуется исключительно в информационных целях, не является профессиональной консультацией, рекламой и офертой, а также не может быть основанием для принятия инвестиционных решений. Приведенные данные, экспертные мнения и прогнозы актуальны на дату публикации и не носят исчерпывающий характер.