

27 января 2025

# Комплексный план и нацпроекты: итоги 2024 года

Каким проектам комплексного плана  
сократили финансирование в конце года?

Удалось ли освоить все средства  
«Безопасным качественным дорогам»?

Сколько федеральных средств поступило  
в нацпроекты за шесть лет?



## Содержание

Ключевые выводы .....	3
Комплексному плану вновь помог Центральный транспортный узел .....	5
Новый поворот «Безопасных качественных дорог» .....	10
Нацпроекты завершились с рекордами .....	13

## Ключевые выводы

- **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в 2024 году был исполнен на 99,6%. До него довели 142,7 млрд руб., что стало минимальным объемом за шесть реализаций — впрочем, антирекорд был заложен еще при формировании бюджета.** Вложения в комплексный план могли оказаться еще меньше (на уровне 103,6 млрд руб.), если бы в четвертом квартале в досрочно исполненный федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» не добавили еще 37,2 млрд руб., до 39,2 млрд руб. В 2023 году в этот же проект в последнем квартале поступил значительный (более 24 млрд руб.) объем дополнительных средств.
- **Пять из семи федеральных проектов комплексного плана в 2024 году достигли уровня исполнения 100%, у оставшихся двух результаты были близкими — 99,5% («Развитие региональных аэропортов») и 99% («Развитие Северного морского пути»).** В последних двух случаях, а также в проекте «Развитие морских портов» высокий уровень бюджетного исполнения был достигнут за счет резкого снижения в четвертом квартале планки ожидаемых вложений. Для федерального проекта, касающегося морских портов, ее уменьшили на 65%, региональных аэропортов — на 32,6%, Северного морского пути — на 10,9%. Финансирование федеральных проектов, касающихся развития железнодорожных подходов для морских портов Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов, снизили лишь на 3,3% и 2,3%.
- **Объем федеральных средств, доведенных до транспортной части комплексного плана в 2019-2024 годах, составил, по нашим расчетам, 1,9 трлн руб., что почти на треть меньше, чем планировалось изначально (3 трлн руб.).** Впрочем, на это повлияли объективные причины: пандемия и введенные из-за нее ограничения, изменение приоритетов и планов государства в инфраструктуре и смежных отраслях (в том числе из-за санкций), перенос или сдвиг финансирования реализации проектов (например, во внутренних водных путях или высокоскоростном железнодорожном транспорте). В итоге средства на следующие шесть лет для национального проекта «Эффективная транспортная система» — «преемника комплексного плана» — в части федерального бюджета закладывают более умеренно.
- **Бюджетное исполнение национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2024 года составило 100%, повторив результат 2023 года. До мероприятий БКД довели 744,7 млрд руб. федеральных средств, на 41,4% больше, чем годом ранее.** Планку финансирования нацпроекта повысили в четвертом квартале на 12,5% и перераспределили часть средств между мероприятиями. Наиболее крупным федеральным проектам БКД — «Развитию федеральной магистральной сети» и «Дорожной сети» — финансирование увеличили на 23,3% и 6,8%, до 425,4 млрд руб. и 279,8 млрд руб. соответственно. «Развитию общественного транспорта» и «Безопасности дорожного движения» планку финансирования снизили на 34,8% и 6,4%, до 27,6 млрд руб. и 6,6 млрд руб.

- **Объем совершенных федеральных вложений в «Безопасные качественные дороги» в 2019-2024 годах составил 2,4 трлн руб., в то время, как в первоначальном утвержденном паспорте нацпроекта предполагались 442 млрд руб., а вся остальная нагрузка ложилась на региональные бюджеты (4,1 трлн руб.) и частные средства (почти 200 млрд руб.).** Но уже в 2020 году отрасль стала приоритетной для федерального финансирования и объемы вкладываемых через нацпроект средств стали увеличивать. В 2025 году в автодорожную часть нацпроекта «Инфраструктура для жизни» планируют направить из федерального бюджета 1,05 трлн руб., а всего за шесть лет — в автодороги в рамках нацпроекта около 8,4 трлн руб. Вероятно, для достижения таких значений в состав нацпроекта включают многие процессные (регулярные) расходы на автодорожную сферу.
- **Бюджетное исполнение 15 национальных проектов в 2024 году составило 99,6%, оказавшись самым высоким за все шесть лет. В национальные проекты поступило более 3,3 трлн руб. федеральных средств, что тоже стало рекордом.** В четвертом квартале расходы на нацпроекты увеличили на 5,3%. Но собственно рост планки финансирования на 6,6-13% коснулся лишь четырех проектов — «Демографии», БКД, комплексного плана и «Международной кооперации и экспорта», на которые приходится более 63% всех расходов. Сократили планку финансирования в четвертом квартале для остальных 11 нацпроектов, наиболее значительно «Беспилотным авиационным системам» (на 27,2%). Ситуацию с последними можно объяснить тем, что нацпроекты редко успешно финансируют в первый год реализации, здесь он совпал с новым пересмотром планов и целевых показателей.
- **Уровень бюджетного исполнения в 100% по итогам 2024 года удалось достичь четырем национальным проектам и 37 федеральным против двух и 38-ми соответственно в 2023-м.** Среди национальных проектов самый низкий уровень бюджетного исполнения был у «Беспилотных авиационных систем» (97,4%; 32,9 млрд руб.), среди федеральных проектов — у «Сохранения озера Байкал» (88,7%; 5,7 млрд руб.; нацпроект «Экология»), несмотря на то что ему сокращали финансирование еще в третьем квартале. В целом у 77 из 79 федеральных проектов уровень бюджетного исполнения по итогам года был выше 95%.
- **По нашим расчетам, в нацпроекты в 2019-2024 годах вложили почти 15,9 трлн руб. федеральных средств, формально больше, чем ожидавшиеся на их старте 13,2 трлн руб.** На это повлияло усиление роли государства в финансировании нацпроектов во время и после пандемии, выбор формата госзаказа для реализации проектов в инфраструктурных отраслях, достаточно сильный инфляционный фактор. В 2025-2030 годах на новые нацпроекты планируют направить 40 трлн руб. федеральных средств. С учетом тенденции включать многие госрасходы в состав нацпроектов, объем может быть достижим, но это относительно слабо стимулирует активность частных инвесторов, особенно в инфраструктурной сфере.



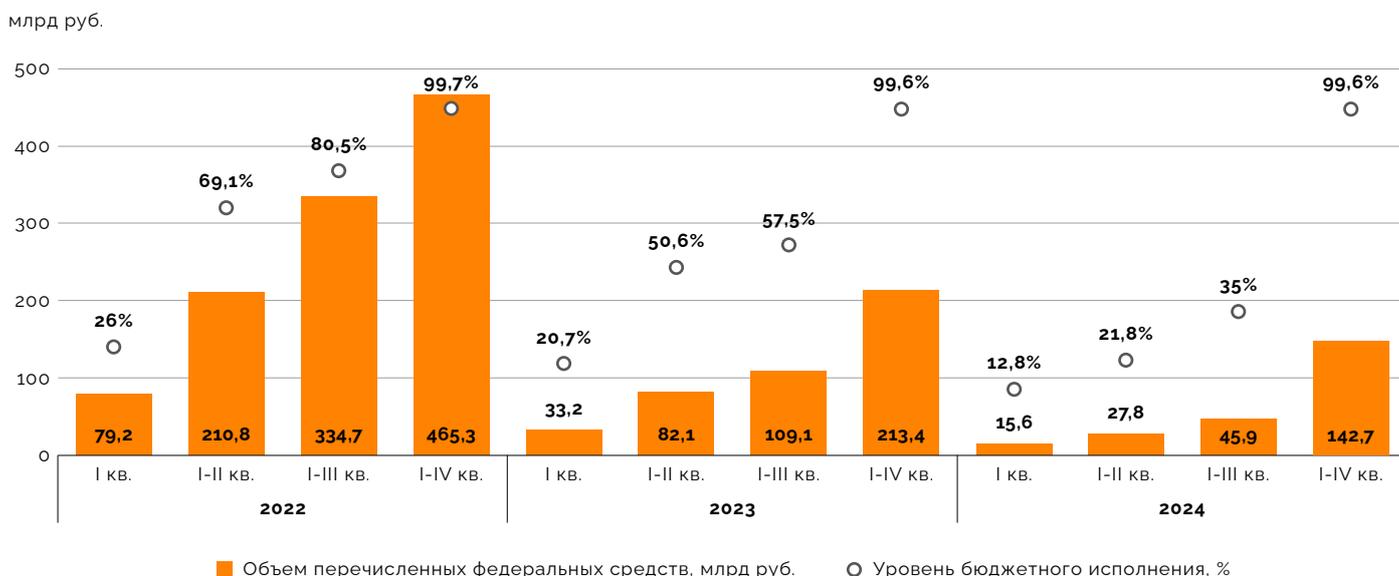
Веб-версия обзора на [sherpagroup.ru](https://sherpagroup.ru)

## Комплексному плану вновь помог Центральный транспортный узел

Согласно данным Минфина, транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры<sup>1</sup> в 2024 году достигла бюджетного исполнения 99,6%, что совпало с уровнем исполнения в 2023-м.

Из федерального бюджета в комплексный план в 2024 году направили 142,7 млрд руб. Из-за более медленного освоения средств основная часть финансирования сместилась на четвертый квартал, в течение которого до мероприятий довели 96,8 млрд руб., или почти 68% годового объема. Годом ранее на последний квартал пришлось примерно половина всех средств (около 49%) в комплексный план, а общие вложения в него по итогам 2023 года составили 213,4 млрд руб. Впрочем, снижение расходов не было спонтанным, его закладывали в федеральном бюджете на 2024 год и, например, осенью 2023 года планировали вложить 101,6 млрд руб.

Рисунок 1. Федеральные вложения в комплексный план и его исполнение в 2022–2024 годах



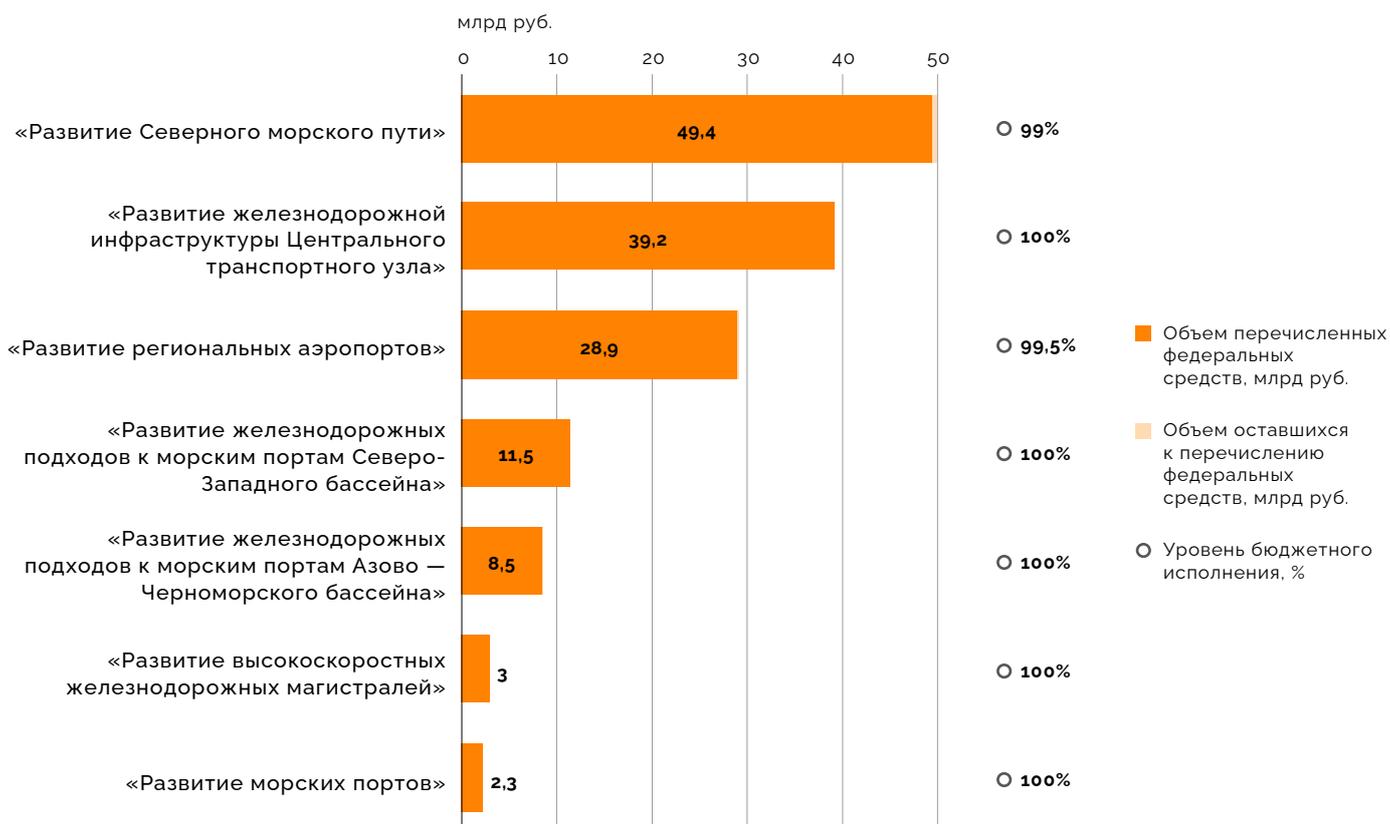
Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

По итогам 2024 года, 100%-ное исполнение зафиксировано у пяти федеральных проектов комплексного плана из семи: «Развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» (39,2 млрд руб.; был выполнен досрочно, но получил дополнительные средства), «Развития железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» (11,5 млрд руб.), «Развития железнодорожных подходов к морским портам Азово — Черноморского бассейна» (8,5 млрд руб.), «Развития высокоскоростных железнодорожных магистралей» (3 млрд руб.; был выполнен досрочно) и «Развития морских портов» (2,3 млрд руб.).

Еще два федеральных проекта плана — «Развитие региональных аэропортов» и «Развитие Северного морского пути» — выполнили на 99,5% и 99% соответственно. До них довели 28,9 млрд руб. и 49,4 млрд руб.

1 Здесь и далее под сокращенным наименованием «комплексный план» подразумевается его транспортная часть.

Рисунок 2. Исполнение федеральных проектов комплексного плана по итогам 2024 года



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

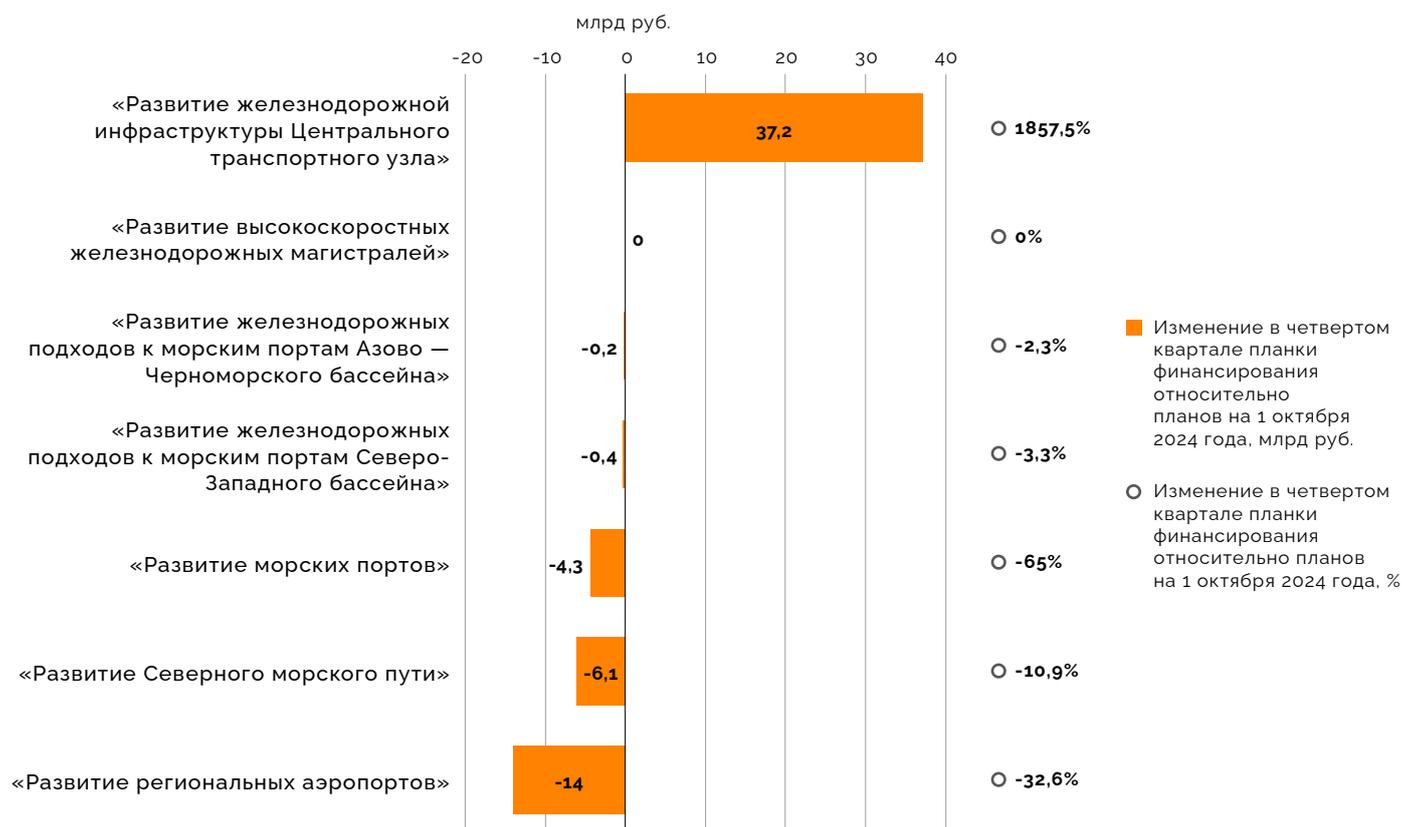
Высокие уровни исполнения связаны со значительным перераспределением средств между федеральными проектами комплексного плана. Традиционно в последнем квартале опережающим по темпам финансирования проектам увеличивают или оставляют прежней планку финансирования, а отстающим — ее снижают, чтобы освоенных в предшествующие месяцы средств хватило для достижения высокого уровня исполнения.

К федеральным проектам, финансирование которых в 2024 году было ускоренным, в комплексном плане относятся «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» и «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла». Оба были исполнены досрочно, причем в четвертом квартале планку финансирования второго из них решили увеличить в 19,6 раза, до 39,2 млрд руб. Объем финансирования первого менять не стали.

*Федеральный проект, касающийся развития инфраструктуры Центрального транспортного узла, помог достижению более высокого объема федеральных расходов на комплексный план и в 2023 году. Тогда добавка для ЦТУ в четвертом квартале составила 24,3 млрд руб., а всего в него направили 51,5 млрд руб., около четверти средств на комплексный план в 2023-м, при том, что вплоть до сентября в бюджетной росписи этого проекта не было.*

Если бы дополнительных вложений в ЦТУ не произошло, до мероприятий комплексного плана в 2024 году довели бы лишь около 103,6 млрд руб. Это немного меньше уровня, который мы прогнозировали в октябре в пессимистическом сценарии (порядка 105 млрд руб.), и более чем вдвое меньше фактических трат в 2023-м. Исполнение комплексного плана по отношению к октябрьскому уровню ожидаемых вложений составило бы 80%.

**Рисунок 3. Пересмотр запланированных вложений в федеральные проекты комплексного плана в четвертом квартале 2024 года**



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

К проектам с отстающими темпами финансирования в комплексном плане в минувшем году можно отнести как минимум три федеральных проекта. В четвертом квартале 2024-го им всем снизили планку финансирования, наиболее сильно пострадало «Развитие морских портов» (планируемые вложения сократили на 65%, до 2,3 млрд руб.), «Развитие региональных аэропортов» (сокращение на 32,6%, до 29,1 млрд руб.) и «Развитие Северного морского пути» (на 10,9%, до 49,9 млрд руб.).

В 2022-2023 годах последние два проекта относились к планово финансируемым, вложения в них в последнем квартале значительно не корректировали. В свою очередь, федеральный проект, касающийся морских портов, отставал по темпам финансирования и в прошлые годы.

Федеральные проекты «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово — Черноморского бассейна» в 2024 году финансировали медленно: на конец третьего квартала до них было доведено 1,9% и 9,2% соответственно. Но в четвертом квартале планку финансирования для них снизили минимально: на 3,3% и 2,3% соответственно, до 11,5 млрд руб. и 8,5 млрд руб. В их случае хоть финансирование и шло большую часть года отстающими темпами, по итогам года оно оказалось плановым.

В 2025 году комплексный план заменят новым национальным проектом «Эффективная транспортная система». В федеральном бюджете на него в первый год реализации заложено 139,4 млрд руб., то есть близко к тому, что фактически потратили на комплексный план в 2024-м.

**Таблица 1. Распределение проектов комплексного плана по скорости освоения средств в 2022-2024 годах**

Категория	Критерии отнесения	Эффективность процессов	Федеральные проекты в категории		
			в 2024 году	в 2023 году	в 2022 году
<b>С ускоренными темпами вложений</b>	Проекты с высоким бюджетным исполнением либо те, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале увеличились более, чем на 5%	Высокая. Проекты приоритетны для государства. Отлажены механизмы их финансирования и организации	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»</li> <li>«Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа — Западный Китай»</li> <li>«Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»</li> <li>«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»</li> <li>«Развитие региональных аэропортов»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа — Западный Китай»</li> <li>«Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»</li> <li>«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»</li> </ul>
<b>Планово финансируемые</b>	Проекты, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале оставили прежними либо меняли в пределах не более 5% в обе стороны	Высокая. В большинстве случаев отлажены механизмы финансирования и организации	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»</li> <li>«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие Северного морского пути»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие Северного морского пути»</li> <li>«Развитие региональных аэропортов»</li> </ul>
<b>С отставанием вложений</b>	Проекты, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале сократились более, чем на 5%	Низкая. Есть проблемы в планировании или организации финансирования. Либо государство перестало считать их актуальными в новых условиях	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие морских портов»</li> <li>«Развитие региональных аэропортов»</li> <li>«Развитие Северного морского пути»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие морских портов»</li> <li>«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие морских портов»</li> <li>«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»</li> </ul>

Источник: оценка и анализ Sherpa Group

### Почему комплексный план не получил запланированные средства?

За шесть лет реализации транспортной части комплексного плана (2019–2024 годы) из федерального бюджета в нее направили почти 1,9 трлн руб. В утвержденных осенью 2018 года параметрах комплексного плана в 2019–2024 годах на эти цели планировали потратить 3 трлн руб. федеральных средств (а с учетом внебюджетных и других источников — 6,3 трлн руб.).

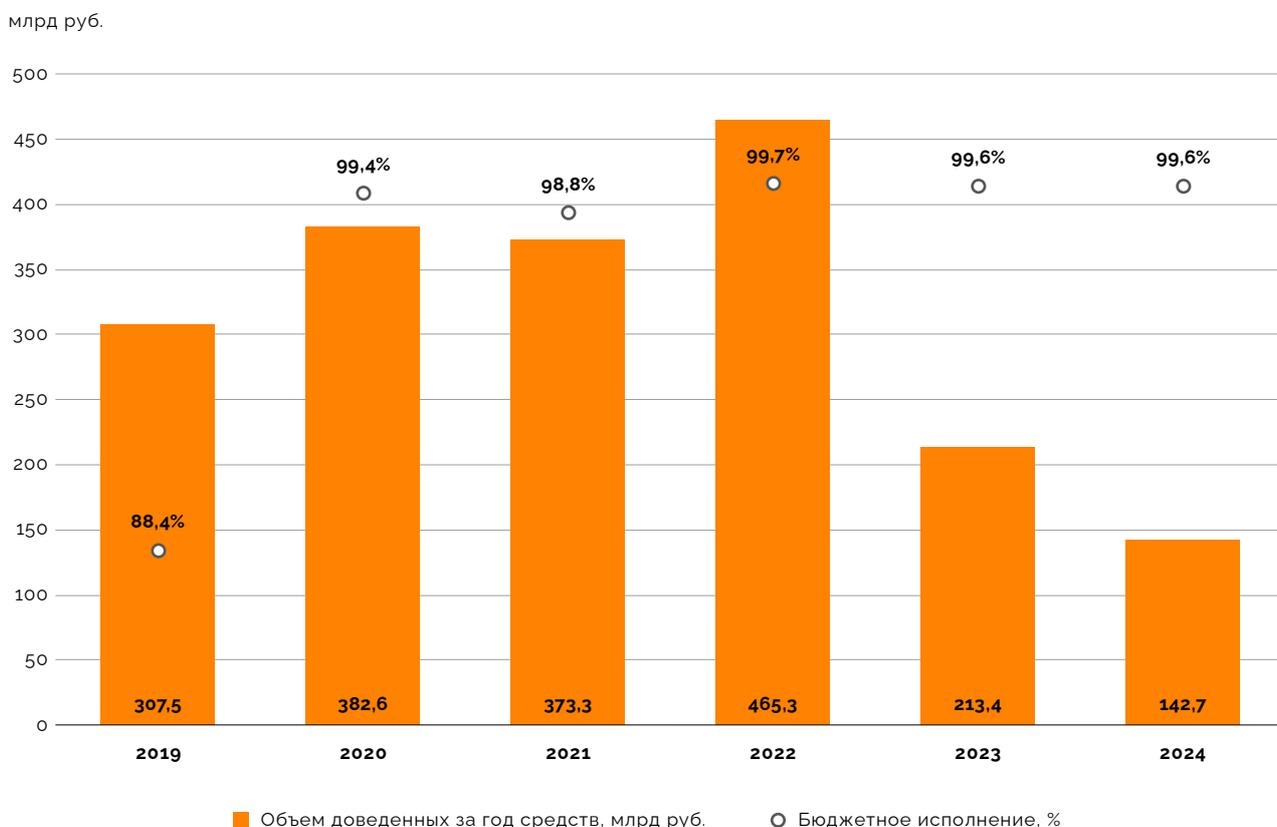
Недостижение этого уровня финансирования со стороны федерации, на наш взгляд, можно объяснить несколькими объективными и на момент формирования плана непрогнозируемыми причинами: пандемией и возникшими ограничениями, изменением инфраструктурных приоритетов государства в ходе кризиса (в 2020-м большее внимание стали уделять автодорогам, которые входили в комплексный план лишь частично, а к 2024 году окончательно были выведены за его периметр), необходимостью перестройки логистики из-за санкций в 2022–2023 годах, несовершенством и пересмотром изначального планирования и др.

Так, например, в первоначальный состав транспортной части комплексного плана входили федеральные проекты, посвященные созданию транспортно-логистических центров, развитию высокоскоростного железнодорожного сообщения, внутренним водным путям. Впоследствии их реализация сдвигалась на более поздние сроки, отменялась или проводилась с минимальным участием государства. Все это влияло на снижение объема доведенных до комплексного плана федеральных средств.

В некоторых случаях (например, морских портов) предполагалось активное привлечение частных вложений, однако отсутствие синхронизации и инвестиционная пауза во время пандемии сделали своевременную реализацию таких проектов проблемной.

На наш взгляд, опыт финансирования и формирования комплексного плана учтут при реализации нацпроекта «Эффективная транспортная система», объем федеральных вложений в который изначально заявлен не очень высоким (около 1 трлн руб. федеральных средств в 2025–2030 годах).

**Рисунок 4. Динамика федеральных вложений в комплексный план в 2019–2024 годах**



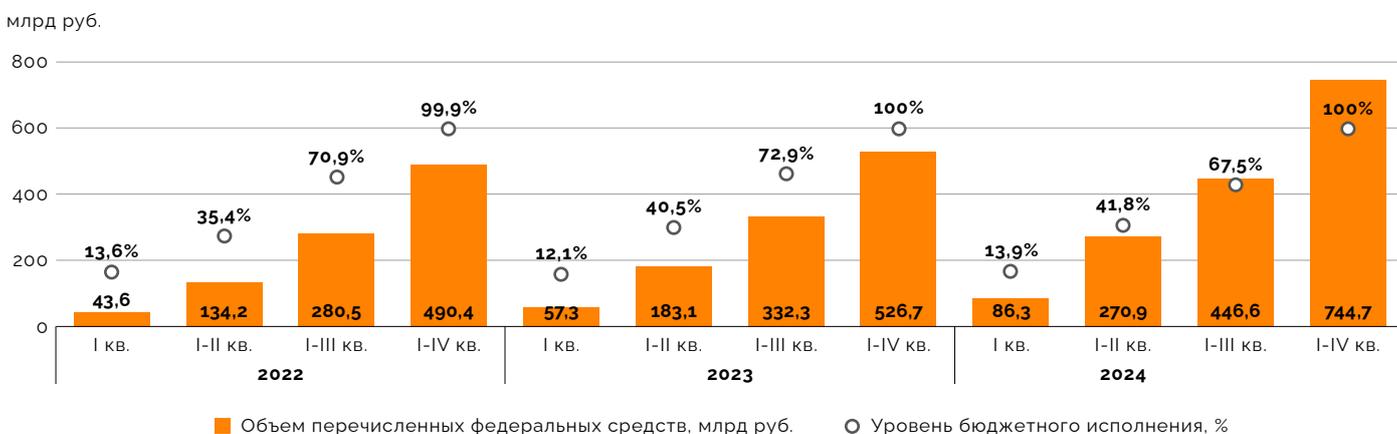
Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

## Новый поворот «Безопасных качественных дорог»

Бюджетное исполнение национального проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД) по итогам 2024 года составило 100% — такой уровень реализации удалось достичь второй год подряд<sup>2</sup>. Кроме того, до нацпроекта довели рекордный объем средств: 744,7 млрд руб., что было на 41,4% больше, чем в 2023 году.

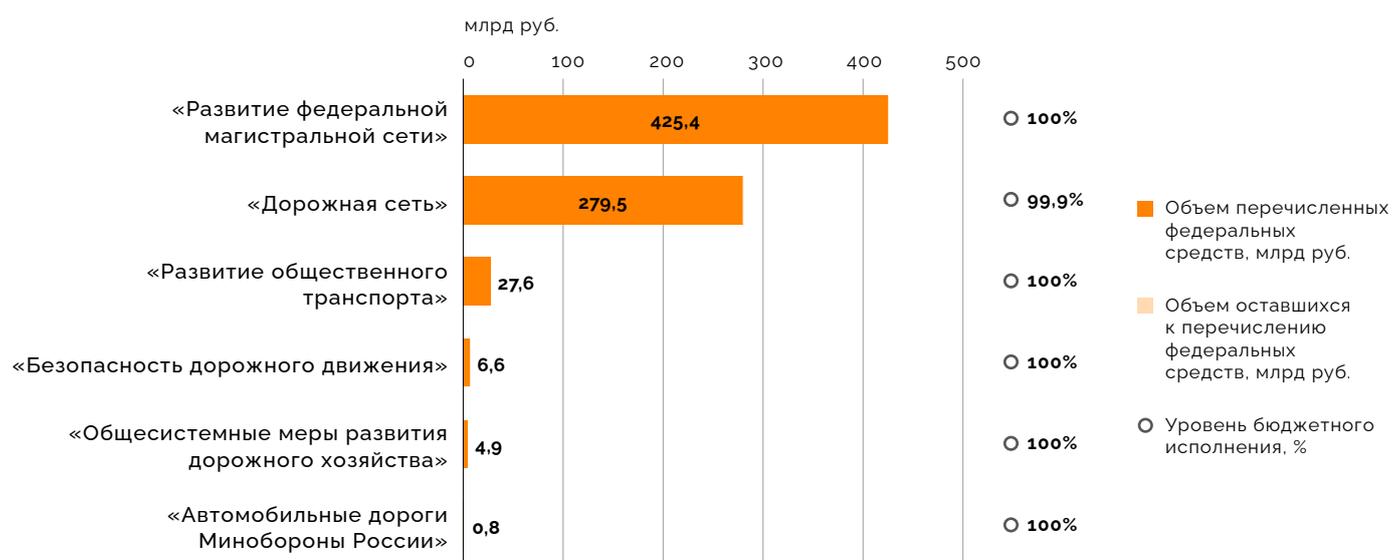
На 100% были исполнены пять федеральных проектов из шести, входящих в БКД. Исключением стала «Дорожная сеть», касающаяся развития региональных и муниципальных дорог — ее профинансировали на 99,9% (279,5 млрд руб.) от запланированного уровня. При этом все предыдущие кварталы это федеральный проект лидировал по скорости освоения средств.

Рисунок 5. Федеральные вложения в «Безопасные качественные дороги» и их исполнение в 2022-2024 годах



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

Рисунок 6. Исполнение федеральных проектов «Безопасных качественных дорог» по итогам 2024 года



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

2 В более точном приближении в 2023 и 2024 годах исполнение БКД составляло 99,958% и 99,964% соответственно.

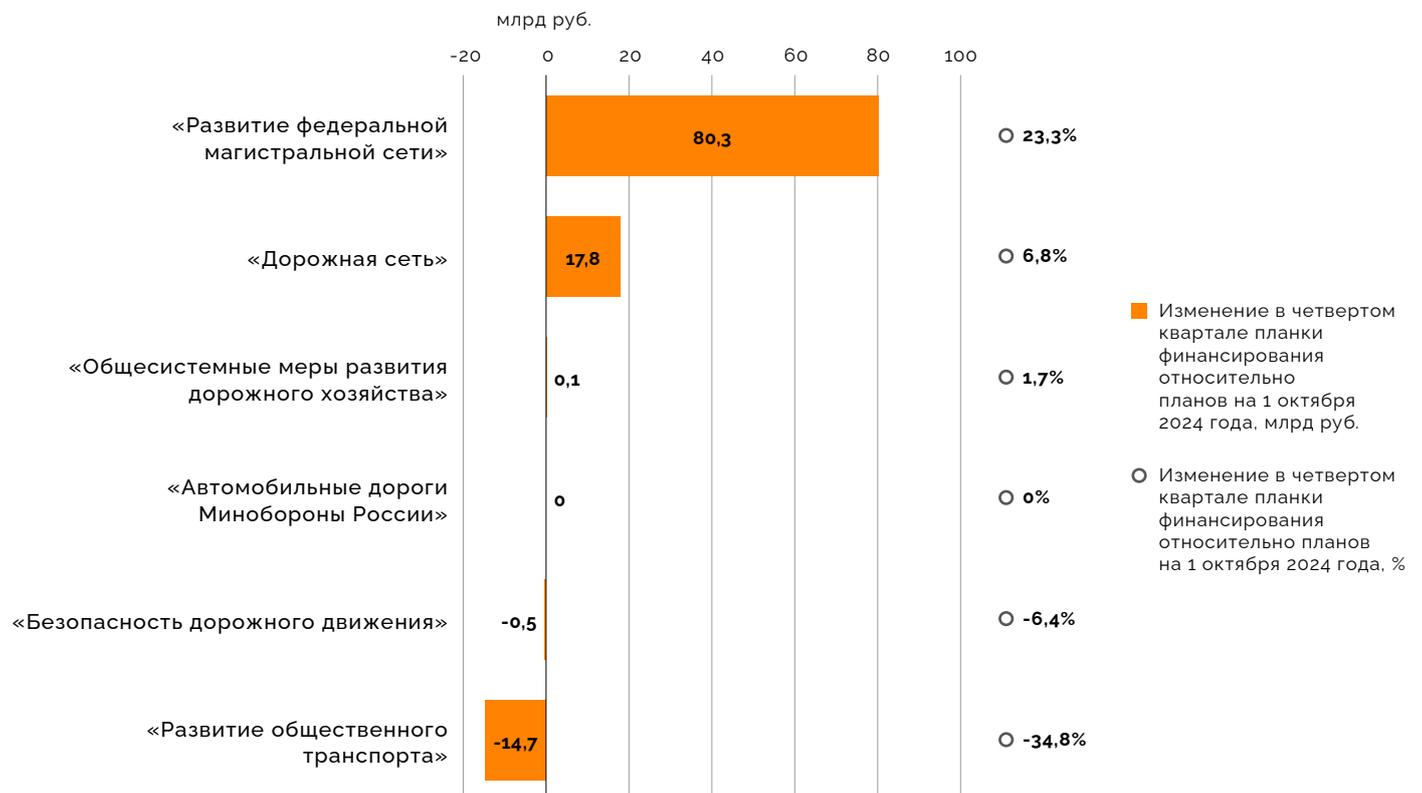
Традиционно в четвертом квартале «Безопасным качественным дорогам» заметно увеличили планку вложений: в 2024-м — на 12,5%, или на 83 млрд руб. В относительном выражении добавление оказалось меньше, чем год назад (15,6%), в абсолютном — наоборот больше, (тогда оно составило 71 млрд руб.).

Помимо поступления дополнительных средств, внутри нацпроекта произошло их перераспределение. Двум федеральным проектам БКД в четвертом квартале уменьшили плановое финансирование: «Развитию общественного транспорта» — на 34,8%, до 27,6 млрд руб., «Безопасности дорожного движения» — на 6,4%, до 6,6 млрд руб. Перемены в планах не затронули самый небольшой проект БКД — «Автомобильные дороги Минобороны России».

*Федеральному проекту, связанному с общественным транспортом, сокращали финансирование и год назад в четвертом квартале 2023-го, но не так значительно (лишь на 7,8%). Мы связывали это с неготовностью ряда проектов к финансированию и отсутствием синхронизации между планами государства и частных инвесторов. Сейчас негативное влияние на проекты оказывает высокая ключевая ставка.*

Рост планки вложений коснулся трех проектов: «Развития федеральной магистральной сети» (увеличение на 23,3%, до 425,4 млрд руб.), «Дорожной сети» (на 6,8%, до 279,5 млрд руб.) и «Общесистемных мер развития дорожного хозяйства» (на 1,7%, до 4,9 млрд руб.).

**Рисунок 7. Пересмотр запланированных вложений в федеральные проекты «Безопасных качественных дорог» в четвертом квартале 2024 года**



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

Мы полагаем, что в первых двух случаях значительный рост был связан с усилением в периметре нацпроекта роли процессных трат (регулярных расходов, например, на поддержку государственной компании «Автодор»). В пользу этой гипотезы может говорить то, что объем крупных госзакупок в автодорожной сфере в 2024 году был сопоставим с прошлогодним, на него слабо повлияло увеличение расходов на БКД в течение года на 30-40%.

Общий объем расходов на инфраструктурные национальные проекты (комплексный план и «Безопасные качественные дороги») в 2024 году составил 887,4 млрд руб., увеличившись на 19,7% к 2023 году. Из-за непредвиденных «сверхрасходов» на БКД и Центральный транспортный узел, эта сумма превысила наш оптимистичный прогноз в 870 млрд руб., сделанный в октябре.

В 2025 году основная часть федеральных проектов «Безопасных качественных дорог» войдет в состав национального проекта «Инфраструктура для жизни». На автодорожную часть последнего в нынешнем году собираются потратить 1,05 трлн руб., что будет на 41% больше фактических расходов в 2024-м и совпадает с темпами роста расходов на БКД относительно 2023 года.

**Таблица 2. Распределение федеральных проектов «Безопасных качественных дорог» по скорости освоения средств**

Категория	Критерии отнесения	Эффективность процессов	Федеральные проекты в категории		
			в 2024 году	в 2023 году	в 2022 году
<b>С ускоренными темпами вложений</b>	Проекты с высоким бюджетным исполнением либо те, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале увеличили более, чем на 5%	Высокая. Проекты приоритетны для государства. Отлажены механизмы их финансирования и организации	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие федеральной магистральной сети»</li> <li>«Дорожная сеть»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие федеральной магистральной сети»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие федеральной магистральной сети»</li> <li>«Дорожная сеть»</li> <li>«Развитие общественного транспорта»</li> </ul>
<b>Планово финансируемые</b>	Проекты, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале оставили прежними либо меняли в пределах не более 5% в обе стороны	Высокая. В большинстве случаев отлажены механизмы финансирования и организации	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»</li> <li>«Автомобильные дороги Минобороны России»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Дорожная сеть»</li> <li>«Автомобильные дороги Минобороны России»</li> <li>«Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»</li> <li>«Безопасность дорожного движения»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Автомобильные дороги Минобороны России»</li> <li>«Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»</li> </ul>
<b>С отставанием вложений</b>	Проекты, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале сократили более, чем на 5%	Низкая. Есть проблемы в планировании или организации финансирования. Либо государство перестало считать их актуальными в новых условиях	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие общественного транспорта»</li> <li>«Безопасность дорожного движения»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Развитие общественного транспорта»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Безопасность дорожного движения»</li> </ul>

Источник: оценка и анализ Sherpa Group

### Повороты реализации «Безопасных качественных дорог»

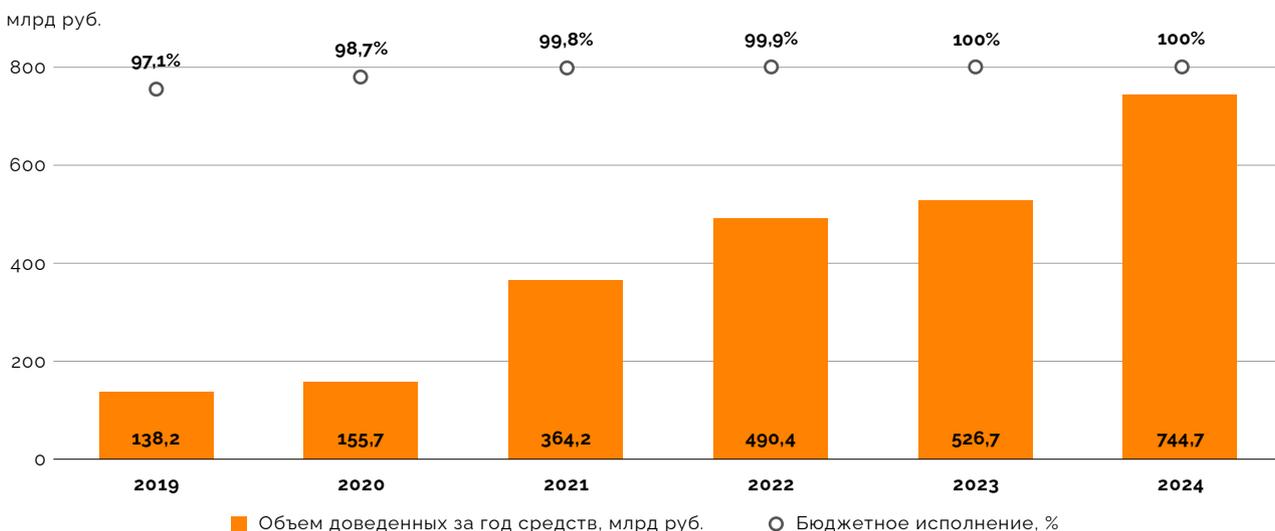
По нашим расчетам на основе данных Минфина, в национальный проект «Безопасные качественные дороги» в 2019-2024 годах из федерального бюджета довели 2,4 трлн руб.

В первой утвержденной версии паспорта (декабрь 2018 года), общие расходы на БКД должны были составить 4,8 трлн руб., в том числе 0,442 трлн руб. из федерального бюджета. Предполагалось, что основное бремя реализации нацпроекта понесут региональные бюджеты (4,1 трлн руб.) и внебюджетные источники (почти 200 млрд руб.).

Концепция была пересмотрена уже на второй год реализации БКД во время пандемии, когда новое правительство выбрало автодороги приоритетной инфраструктурной отраслью и решило развивать в формате госконтрактов. Объем федерального финансирования нацпроекта увеличили в 2020 году примерно в полтора раза к «паспортному» значению и далее он ежегодно рос.

Вложения следующих шести лет тоже укладываются в эту логику: основную нагрузку будет нести федеральный бюджет. На нацпроект «Инфраструктура для жизни» в 2025-2030 годах планируют потратить 11,5 трлн руб., из них 9,6 трлн руб. — средства федерального бюджета. По нашим расчетам, на автодорожную часть придется более 9,2 трлн руб., включая почти 8,4 трлн руб. средств федерального бюджета. Это амбициознее уровня финансирования прошедших шести лет, и, вероятно, помимо наращивания вложений учитывает процессные траты.

**Рисунок 8. Динамика федеральных вложений в «Безопасные качественные дороги» в 2019-2024 годах**



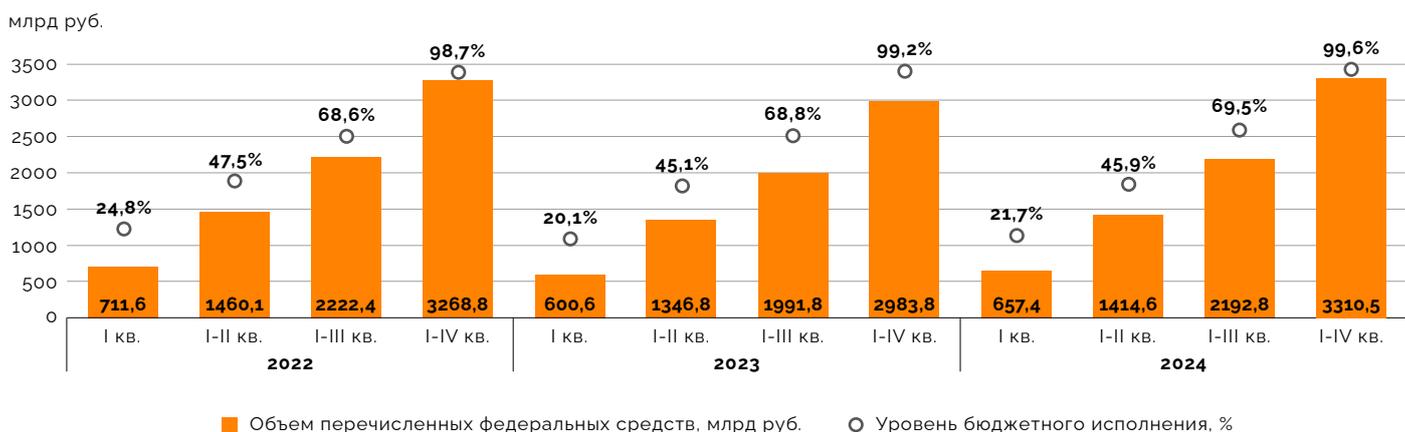
Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

### Нацпроекты завершили с рекордами

Бюджетное исполнение 15 национальных проектов в 2024 году достигло 99,6% и побило прошлогодний рекорд (99,2%). До них довели 3,3 трлн руб. федеральных вложений, что превысило уровень финансирования прошлого года на 11% и тоже стало рекордным.

Минфин не публикует информацию о бюджетном исполнении «Развития техники, технологий и научных исследований в области использования атомной энергии в РФ на период до 2024 года», который ранее также причисляли к нацпроектам. Объем расходов на него в 2024 году должен был составить 24 млрд руб., впрочем, у этого проекта в предыдущие годы наблюдалось 100%-ное исполнение.

Рисунок 9. Общие федеральные вложения в национальные проекты и их исполнение в 2022-2024 годах



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

В четвертом квартале 2024 года планку финансирования национальным проектам увеличили на 5,3%, или почти на 168,2 млрд руб. Рост финансирования коснулся лишь четырех из них: «Демографии» (на 13%, до 1,05 трлн руб.), «Безопасных качественных дорог» (на 12,5%, до 745 млрд руб.), комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (на 9,2%, до 143,3 млрд руб.) и «Международной кооперации и экспорта» (на 6,6%, до 147,1 млрд руб.). У трех нацпроектов были опережающие темпы финансирования в 2024 году, исключением был комплексный план.

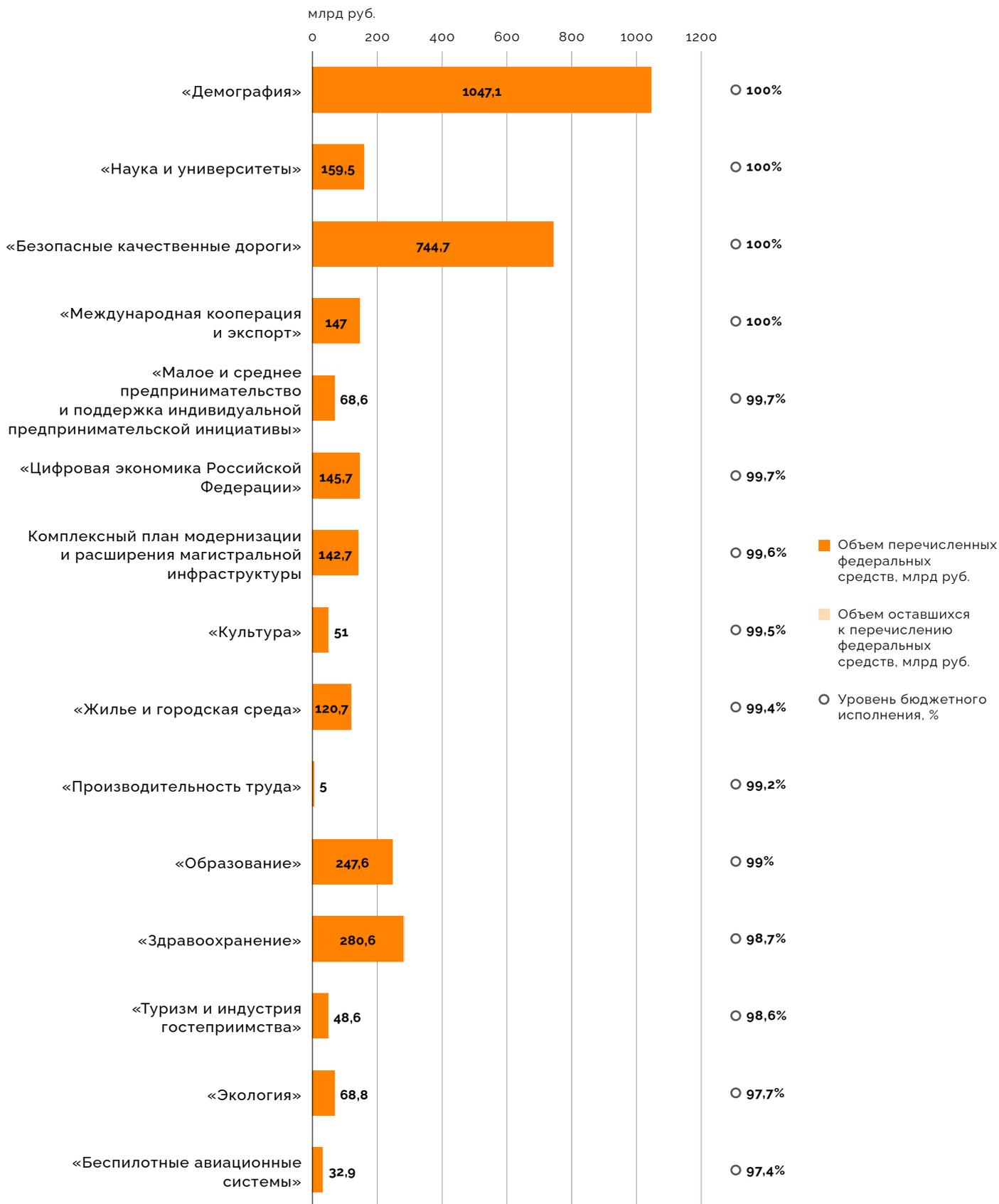
Для остальных 11 национальных проектов в четвертом квартале наблюдалось снижение планки финансирования в диапазоне от -0,7% («Образование») до -27,2% («Беспилотные авиационные системы»). Уменьшение, которое может говорить о сложностях с темпами вложений, зафиксировано у четырех нацпроектов: кроме упомянутых «Беспилотных авиационных систем», к ним относятся «Экология» (снижение на 5,5%, до 70,4 млрд руб.), «Малое и среднее предпринимательство» (на 5,7%, до 68,7 млрд руб.) и «Цифровая экономика Российской Федерации» (на 10,2%, до 146,1 млрд руб.). Почти все эти нацпроекты отставали по исполнению по итогам трех кварталов 2024 года.

У «Беспилотных авиационных систем» оказалось также наименьшее исполнение по итогам 2024 года среди всех национальных проектов: 97,4% или 32,9 млрд руб. На наш взгляд, отставание связано с первым годом реализации этого нацпроекта и с заметной корректировкой планов (например, был уменьшен целевой показатель по производству гражданских беспилотников). Наиболее сильному снижению в «Беспилотных авиационных системах» в последнем квартале подвергся федеральный проект, посвященный перспективным технологиям в этой сфере, финансирование которого уменьшили на 66%.

Также среди условных антилидеров по исполнению в 2024 году оказался нацпроект «Экология». После корректировки объемов финансирования до него было доведено 97,4% предусмотренных на год средств, или 68,8 млрд руб. Федеральные проекты внутри «Экологии» сокращали менее значительно, чем в случае беспилотников, в основном снижение вложений на 8-14% в четвертом квартале затронуло направления, связанные с ликвидацией несанкционированных свалок и комплексной системой обращения с твердыми коммунальными отходами.

**Рисунок 10. Исполнение национальных проектов по итогам 2024 года**

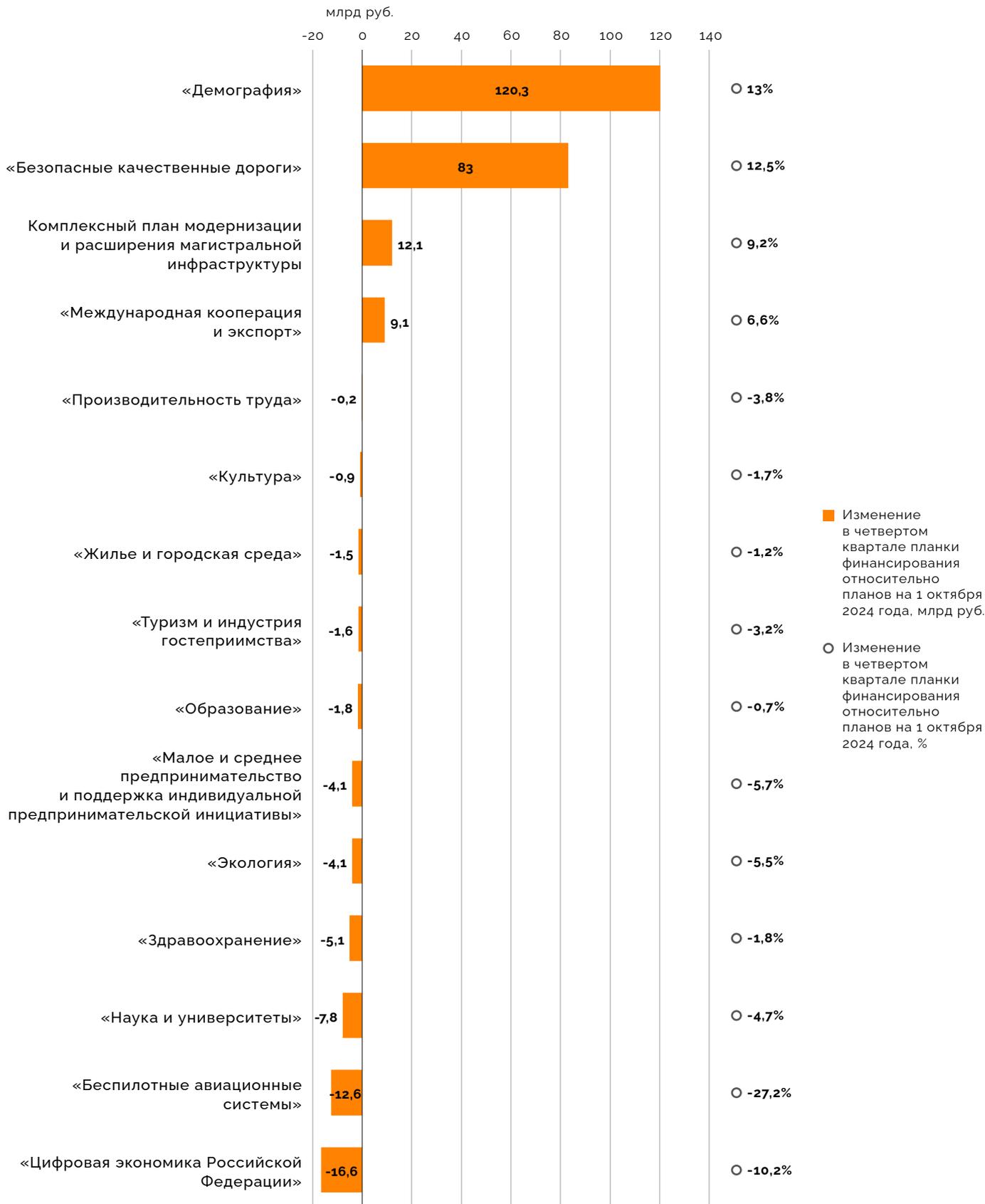
Без учета атомного нацпроекта, данные по которому Минфин не публикует.



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

**Рисунок 11. Динамика изменения планов федерального финансирования нацпроектов в четвертом квартале 2024 года**

Без учета атомного нацпроекта, данные по которому Минфин не публикует.



Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

По итогам 2024 года 100%-ного бюджетного исполнения удалось достичь четырем нацпроектам: «Демографии», «Безопасным качественным дорогам», «Науке и университетам» и «Международной кооперации и экспорту». На них суммарно пришлось 63,3% всех федеральных вложений в национальные проекты в минувшем году. Год назад на 100% были исполнены лишь два национальных проекта (БКД и «Наука и университеты»).

Среди федеральных проектов 100%-ное исполнение зафиксировано у 37-ми из 79 шт. Это на один проект меньше, чем в 2023 году. Наименьшее бюджетное исполнение оказалось на уровне 88,7% у федерального проекта «Сохранение озера Байкал», входящего в состав национального проекта «Экология» (ему начали сокращать вложения еще в третьем квартале). У остальных федеральных проектов исполнение превышало 95%, что является достаточно высоким результатом.

**Таблица 3. Федеральные проекты с наибольшим и наименьшим исполнением по итогам трех кварталов 2024 года**

Из 37 федеральных проектов, исполненных в 2024 году на 100%, в таблице приведены пять крупнейших по объему полученных федеральных средств.

	Федеральный проект	Национальный проект	Объем полученных федеральных средств, млрд руб.	Бюджетное исполнение
1	«Финансовая поддержка семей при рождении детей»	«Демография»	993,8	100%
2	«Развитие федеральной магистральной сети»	«Безопасные качественные дороги»	425,4	100%
3	«Борьба с онкологическими заболеваниями»	«Здравоохранение»	146,3	100%
4	«Промышленный экспорт»	«Международная кооперация и экспорт»	83,2	100%
5	«Инфраструктура»	«Наука и университеты»	50,6	100%
• • •				
75	«Модернизация первичного звена здравоохранения Российской Федерации»	«Здравоохранение»	80,1	96,4%
76	«Чистая страна»	«Экология»	13,3	95,4%
77	«Развитие детского здравоохранения, включая создание современной инфраструктуры оказания медицинской помощи детям»	«Здравоохранение»	3	95,4%
78	«Стимулирование спроса на отечественные беспилотные авиационные системы»	«Беспилотные авиационные системы»	16,6	95,3%
79	«Сохранение озера Байкал»	«Экология»	5,7	88,7%

Источник: данные Минфина, расчеты и анализ Sherpa Group

С федеральным проектом «Комплексная система мониторинга качества окружающей среды» (нацпроект «Экология») поступили не вполне обычно. Его объем финансирования в 2024-м должен был составить 144,2 млн руб., но в течение года федеральные средства так и не перевели. Чтобы исполнение не оказалось нулевым по итогам года, плановое финансирование федпроекта также уменьшили до нуля. В итоге несмотря на фактическое неисполнение проекта, он не ухудшает показатели нацпроекта, в который входит.

Согласно принятому федеральному бюджету, в 2025 году на новые национальные проекты планируют направить 5,9 трлн руб. Рост расходов государства почти на 79% вызван увеличением количества нацпроектов до 19 шт., более широким кругом отраслей (представлены новые нацпроекты в промышленности, охвачена коммунальная инфраструктура), а также более тесной интеграцией регулярных вложений государства в состав нацпроектов (например, в состав нацпроекта «Семья» включили выплаты социальных обязательств). Поэтому реальное увеличение средств в экономике за счет нацпроектов окажется скромнее этих 79%.

**Таблица 4. Распределение национальных проектов по скорости освоения средств**

Категория	Критерии отнесения	Эффективность процессов	Нацпроекты в категории		
			в 2024 году	в 2023 году	в 2022 году
<b>С ускоренными темпами вложений</b>	Проекты с высоким бюджетным исполнением либо те, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале увеличили более, чем на 5%	Высокая. Проекты приоритетны для государства. Отлажены механизмы их финансирования и организации	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Демография»</li> <li>«Безопасные качественные дороги»</li> <li>«Международная кооперация и экспорт»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Безопасные качественные дороги»</li> <li>Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Жилье и городская среда»</li> <li>«Безопасные качественные дороги»</li> <li>Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры</li> <li>«Образование»</li> </ul>
<b>Планово финансируемые</b>	Проекты, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале оставили прежними либо меняли в пределах не более 5% в обе стороны	Высокая. В большинстве случаев отлажены механизмы финансирования и организации	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Образование»</li> <li>«Жилье и городская среда»</li> <li>«Культура»</li> <li>«Здравоохранение»</li> <li>«Туризм и индустрия гостеприимства»</li> <li>«Производительность труда»</li> <li>«Наука и университеты»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Демография»</li> <li>«Международная кооперация и экспорт»</li> <li>«Цифровая экономика»</li> <li>«Туризм и индустрия гостеприимства»</li> <li>«Здравоохранение»</li> <li>«Образование»</li> <li>«Жилье и городская среда»</li> <li>«Производительность труда»</li> <li>«Наука и университеты»</li> <li>«Экология»</li> <li>«Культура»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Экология»</li> <li>«Здравоохранение»</li> <li>«Производительность труда»</li> <li>«Культура»</li> <li>«Наука и университеты»</li> </ul>
<b>С отставанием вложений</b>	Проекты, чьи лимиты бюджетных обязательств в четвертом квартале сократили более, чем на 5%	Низкая. Есть проблемы в планировании или организации финансирования. Либо государство перестало считать их актуальными в новых условиях	<ul style="list-style-type: none"> <li>Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры</li> <li>«Беспилотные авиационные системы»</li> <li>«Экология»</li> <li>«Цифровая экономика»</li> <li>«Малое и среднее предпринимательство»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Малое и среднее предпринимательство»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>«Малое и среднее предпринимательство»</li> <li>«Туризм и индустрия гостеприимства»</li> <li>«Демография»</li> <li>«Цифровая экономика»</li> <li>«Международная кооперация и экспорт»</li> </ul>

Источник: оценка и анализ Sherpa Group

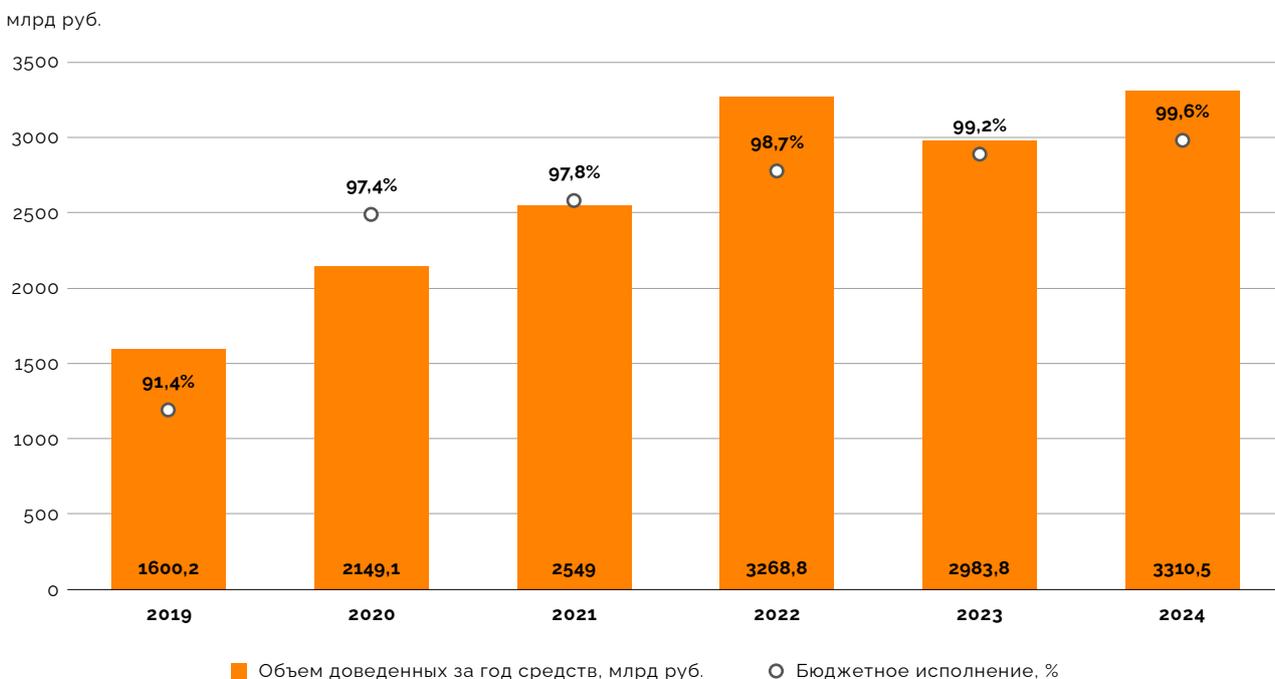
### Сколько средств довели до национальных проектов в 2019-2024 годах?

По нашим расчетам, в национальные проекты в 2019-2024 годах было перечислено почти 15,9 трлн руб. федеральных средств. При формировании национальных проектов ожидалось, что их объем финансирования составит 25,7 трлн руб., при этом 13,2 трлн руб. будут направлены из федерального бюджета. То есть плановый результат оказался превзойден.

На наш взгляд, причинами превышения стали усиление роли государства в финансировании национальных проектов во время и после пандемии, выбор формата госзаказа для реализации проектов в инфраструктурных отраслях, достаточно сильный инфляционный фактор (цены с конца 2018 года выросли более чем на 70%).

По данным правительства России на начало декабря, из федерального бюджета на все национальные проекты в 2025-2030 годах планируют потратить 40 трлн руб. С учетом того, что «под зонтиком» нацпроектов будут собирать все больше регулярных государственных расходов, а также из-за остающихся высокими инфляционных рисков, этот объем не кажется недостижимым. При этом процессные расходы на отрасль слабо стимулируют активность частных инвесторов, которые больше заинтересованы в присутствии средств от государства в проектах в виде капитальных грантов и прочих мер поддержки.

Рисунок 12. Динамика федеральных вложений в национальные проекты в 2019-2024 годах



Источник: данные Минфина, 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](https://sherpagroup.ru)



Мы в Telegram  
[t.me/sherpaanalytics](https://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.