



Технологии
Доверия

ВЭБ | НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ЦЕНТР ГЧП

Рынок проектов государственно- частного партнерства

Июль 2025

Тенденции, основные игроки
и перспективы развития до 2040 года

Ограничения анализа

Настоящий обзор подготовлен ТеДо при информационном и аналитическом содействии Национального Центра ГЧП (Группа ВЭБ.РФ), являющегося оператором платформы «Росинфра».

Наши выводы зависят от правильности и полноты материалов и доступной информации. Анализ был ограничен публично доступной информацией и проведен с учетом ограничений и допущений методологии. ТеДо не несет ответственности за достоверность данных, содержащихся в публично доступной информации.

Прогнозируемые результаты часто отличаются от фактических, и эти отличия могут быть существенными. Планы и прогнозы, используемые для анализа рыночных тенденций, относятся к будущим событиям и базируются на допущениях, которые могут не оправдаться в течение прогнозного периода. Соответственно, не следует полагаться на планы и прогнозы, содержащиеся в данном обзоре, в той же мере, что и на информацию, полученную за ретроспективные периоды. ТеДо не высказывает мнения относительно того, насколько точно фактические результаты деятельности будут совпадать с планируемыми и прогнозируемыми результатами. В данной связи ТеДо не берет на себя ответственность за достижение результатов, представленных в обзоре.

Настоящий документ должен рассматриваться как единое целое. Использование отдельных его частей или выводов вне контекста и/или в отрыве от целей документа будет некорректным и может привести к нежелательным искажениям.

Мы оставляем за собой право изменять, обновлять или дополнять наши наблюдения относительно вопросов, представленных в данном обзоре, в случае если нам станут известны новые обстоятельства, будущие события и/или дополнительная информация относительно вышеупомянутых вопросов.

Результаты данной работы не должны заменять любых аналитических процедур, включая юридический анализ в отношении каких-либо сделок. Кроме того, нельзя рассматривать результаты данной работы как рекомендации по финансированию или брать их за исключительную основу для определения цены какой-либо сделки или условий привлечения финансирования. ТеДо не несет ответственности за принятые на основании данного обзора решения.

Ни ТеДо, ни любая другая сторона, подготовившая настоящий обзор, не могут быть привлечены к даче показаний или к участию в судебном разбирательстве в связи с настоящим обзором, кроме особо оговоренных ранее случаев или в связи с соответствующим решением суда.

Авторский коллектив

Технологии Доверия

Практика инфраструктуры и проектного финансирования

Артем Володькин
Директор

Наталья Кубаева
Старший менеджер

Евгений Моисеичев
Менеджер

Ольга Герасимова
Старший консультант

Александра Лукина
Консультант

Виктор Петров
Консультант

Национальный Центр ГЧП (Группа ВЭБ.РФ)

Яна Репьёва
Руководитель Группы проектного
сопровождения Платформы «Росинфра»

Альбина Лукманова
Руководитель направления
информационного сопровождения
и мониторинга проектов



Резюме

На сегодняшний день перед российской экономикой стоят масштабные задачи повышения территориальной связанности страны, улучшения качества жизни в городах, поддержки промышленности и достижения технологического суверенитета. Для их решения необходимо комплексное развитие инфраструктуры в транспортной, социальной, коммунальной, промышленной и иных сферах. В рамках определенных Президентом России Национальных целей развития сформулированы основные инфраструктурные ориентиры, включающие увеличение на **60%** инвестиций в основной капитал к **2030** г.

Государственная поддержка инфраструктурного развития до **2030** г. планируется в рамках реализации мероприятий **20** национальных проектов, на реализацию которых запланировано около **57 трлн руб.** Средства будут направлены в том числе на развитие магистрального и городского транспорта, строительство школ, университетских кампусов, детских садов, объектов массового спорта, здравоохранения, культуры и досуга, а также иной инфраструктуры.

При этом, несмотря на значительные объемы бюджетной поддержки в рамках национальных проектов, региональных программ, частных проектов и ГЧП-инициатив, сохраняется существенный дефицит финансирования инфраструктуры. На горизонте до **2040** г. накопленная потребность экономики в развитии инфраструктуры превысит **180 трлн руб.**, тогда как объем доступных бюджетных средств, по нашим оценкам, составит не более **70 трлн руб.** Это формирует дефицит инфраструктурных инвестиций в размере **110 трлн руб.**

По международным оценкам, России, с учетом темпов экономического роста, необходимо направлять на развитие инфраструктуры не менее **5% ВВП** в год. Сегодня этот показатель составляет **2,4%**, что выше, чем у развитых стран (США, Великобритании, Германии) и стран ЕАЭС, но существенно ниже развивающихся стран БРИКС, а также сопоставимых с Россией по масштабу экономики развитых государств, таких как Австралия, Япония и Канада, где расходы на инфраструктуру превышают **2,5% ВВП**.

Одним из главных инструментов покрытия данного дефицита, с учетом международной и российской практики, остаются механизмы ГЧП, которые дают возможность мультиплицировать бюджетные инвестиции через привлечение частного капитала в соотношении **1 к 4**.

Российскому рынку ГЧП, развивающемуся на основе концессионных соглашений и соглашений о ГЧП/МЧП, уже **20 лет**. За это время запущено более **4,4 тыс.** проектов, из них по итогам **2024** г. реализуется около **3,7 тыс.** с общим объемом инвестиций свыше **7 трлн руб.**

Рынок ГЧП демонстрирует устойчивый рост, увеличившись за последние **5 лет** в **3** раза несмотря на внешние и внутренние макроэкономические шоки. На принципах ГЧП реализуются как малые коммунальные проекты стоимостью до **100 млн руб.**, так и масштабные мегапроекты, включая высокоскоростную железнодорожную магистраль «Москва – Санкт-Петербург» с общим объемом инвестиций **1,9 трлн руб.** Более **60%** инвестиций приходится на транспортные проекты, их средняя капиталоемкость превышает **20 млрд руб.** (без учета проекта строительства высокоскоростной магистрали).

Ключевые игроки на рынке ГЧП по итогам **2024** г. — многопрофильные инфраструктурные холдинги, занимающие более **50%** рынка в ключевых транспортных и социальных отраслях, таких как: автодорожный, железнодорожный и городской транспорт, образование и наука, здравоохранение, спорт, культура и досуг.

Государство обеспечивает масштабную поддержку реализации ГЧП-проектов через инструменты льготного финансирования государственных институтов развития, преференциальные режимы и прямую бюджетную поддержку.

По нашим оценкам, на горизонте **2040** г. ежегодные объемы коммерческих закрытий на рынке ГЧП в различных сценариях будут стабильно расти. На темпы роста будут влиять такие факторы, как уровень бюджетного финансирования в рамках новых госпрограмм и нацпроектов, запуск дополнительных мер поддержки инфраструктурного строительства, доступность заемного капитала и отсутствие дополнительных внешних шоков. В базовом сценарии объем рынка ГЧП к **2040** г. может превысить **34 трлн руб.**

При этом потенциал рынка существенно выше. Структурная трансформация государственного подхода к финансированию инфраструктуры, предполагающая частичное замещение традиционного госзаказа механизмами ГЧП, позволит привлечь дополнительные внебюджетные средства и увеличить общий объем рынка ГЧП до **110 трлн руб.** к **2040** г.

Инфраструктурные холдинги, обладающие компетенциями в управлении проектами на всем жизненном цикле, опытом привлечения финансирования и сильной отраслевой экспертизой, по нашим оценкам, продолжают играть ключевую роль в достижении Национальных целей развития, покрытии инфраструктурного дефицита и повышении эффективности реализации проектов.

В настоящем обзоре представлены результаты комплексного анализа российского рынка государственно-частного партнерства. В рамках исследования мы проанализировали историческую динамику запуска ГЧП-проектов в различных отраслях, сформулировали прогнозы развития рынка ГЧП до **2040** г. в нескольких сценариях, а также подготовили обзор ключевых трендов, мер государственной поддержки и основных системных игроков.

Содержание

Инфраструктурное строительство в России.....	10
• Инфраструктура в структуре национальных проектов и целей развития до 2030 г.	
• Формы реализации и меры поддержки инфраструктурных проектов	
• Потребность в инфраструктурных инвестициях до 2040 г.	
Состояние и тенденции развития ГЧП в России.....	17
• Основные этапы развития современного ГЧП	
• Типовая схема реализации проекта на принципах ГЧП	
• Количество реализуемых проектов и объемы инвестиций	
• Актуальные отраслевые тренды и точки роста	
Сценарии и перспективы развития ГЧП до 2040 года.....	24
• Долгосрочные факторы роста рынка ГЧП	
• Ключевые сценарии развития	
• Прогноз развития рынка ГЧП до 2040 г.	
Конкурентная среда на рынке ГЧП.....	38



Термины и сокращения

Сокращение	Расшифровка
CAGR	Совокупный среднегодовой темп роста
АО	Акционерное общество
АТР	Азиатско-Тихоокеанский регион
ВВП	Валовой внутренний продукт
ВСМ	Высокоскоростная магистраль
г.	Год
гг.	Годы
ГЧП/МЧП	Государственно-частное партнерство / муниципально-частное партнерство
ЕАЭС	Евразийский экономический союз
Закон № 115-ФЗ	Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ
Закон № 224-ФЗ	Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 224-ФЗ
млн	Миллион
млрд	Миллиард
МТК	Международный транспортный коридор
ООО	Общество с ограниченной ответственностью
ПАО	Публичное акционерное общество
ППК РЭО	Публично-правовая компания «Российский экологический оператор»
руб.	Российский рубль
трлн	Триллион
УК	Уставный капитал
ЦСЛ	Цены соответствующих лет

Термин/понятие	Определение
ГЧП-проекты, проекты ГЧП	Проекты, реализуемые в рамках концессионных соглашений или соглашений о государственно-частном (муниципально-частном) партнерстве
Капитальный грант	Финансирование Публичной стороной соглашения (концедентом / публичным партнером) части расходов на создание объекта на этапе строительства/реконструкции объекта соглашения (ст. 10.1 закона № 115-ФЗ, ст. 12.1 закона № 224-ФЗ)
Коммерческое закрытие	Момент заключения Публичной и Частной сторонами концессионного соглашения или соглашения о ГЧП/МЧП
Концедент	Публичная сторона концессионного соглашения, которой принадлежит или будет принадлежать право собственности на объект концессионного соглашения (ч. 1 ст. 3 закона № 115-ФЗ): Российская Федерация, субъект Российской Федерации либо муниципальное образование (ч. 1 ст. 5 закона № 115-ФЗ)
Концессионер	Частная сторона концессионного соглашения, обязующаяся создать и/или реконструировать определенное этим соглашением имущество и получающая права владения и пользования объектом КС на срок, установленный КС (ч. 1 ст. 3 закона № 115-ФЗ), с целью его эксплуатации

Термин/понятие	Определение
Концессионное соглашение (КС)	Соглашение, заключенное в соответствии с положениями федерального закона «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 № 115-ФЗ
Общие инвестиции	Совокупная стоимость ГЧП-проекта, включающая объемы финансового участия Публичной и Частной сторон
Плата концедента / публичного партнера	Возмещение и (или) финансовое обеспечение на этапе эксплуатации объекта соглашения части расходов Частной стороны на создание объекта соглашения, расходов на эксплуатацию и (или) техническое обслуживание объекта соглашения из средств Публичной стороны (ст. 10.1 закона № 115-ФЗ, ст. 12.1 закона № 224-ФЗ)
Публичный партнер	Публичная сторона соглашения о ГЧП/МЧП: Российская Федерация, субъект Российской Федерации либо муниципальное образование (ст. 3 закона № 224-ФЗ)
Соглашение о государственно-частном партнерстве (СГЧП)	Соглашение, заключенное в соответствии с положениями федерального закона «О государственно-частном партнерстве...» от 13.07.2015 № 224-ФЗ
Финансовое участие Публичной стороны (бюджетные инвестиции)	Средства бюджетов (федерального, субъектов РФ, муниципальных), направляемые на создание или реконструкцию, а также эксплуатацию объектов концессионных соглашений и соглашений о ГЧП/МЧП
Финансовое участие Частной стороны (внебюджетные инвестиции)	Собственные и привлеченные (кредитные, заемные) средства частных и других негосударственных/немуниципальных источников (банки, акционеры, покупатели облигаций и др.), направляемые на создание и/или реконструкцию, а также эксплуатацию объектов концессионных соглашений и соглашений о ГЧП/МЧП
Частный партнер	Частная сторона соглашения о ГЧП/МЧП (российское юридическое лицо, с которым в соответствии с законом № 224-ФЗ заключено соглашение), осуществляющая строительство и (или) реконструкцию объекта соглашения в свою собственность, осуществляющая эксплуатацию и (или) техническое обслуживание объекта соглашения (ст. 3, 6 закона № 224-ФЗ) в течение срока, установленного соглашением
Эксплуатация объекта соглашения	Использование объекта КС или СГЧП/СМЧП в целях осуществления деятельности, предусмотренной соответствующим соглашением, по производству товаров, выполнению работ, оказанию услуг в порядке и на условиях, которые определены соглашением

Инфраструктурное строительство в России

Инфраструктурное строительство – одна из ключевых отраслей экономики России, обеспечивающая экономическое развитие и социальное благополучие граждан. Сегодня перед государством стоит задача развития новых транспортных коридоров, повышения транспортной мобильности населения, качества жизни и социального обслуживания граждан в городах и опорных населенных пунктах. В рамках Национальных целей развития России сформулированы показатели, требующие вложений в развитие инфраструктуры по основным направлениям.

Показатели Национальных целей развития России до 2030 г.

+60% инвестиций в основной капитал (по сравнению с 2020 г.)

На 30% улучшение качества среды для жизни в опорных населенных пунктах

Для 20 млн человек улучшение качества коммунальных услуг

85% федеральных и опорных дорог и парка общественного транспорта – соответствие нормативам

На 50% увеличение авиационной подвижности населения (по сравнению с 2023 г.)

1,5X рост перевозок по международным транспортным коридорам за счет повышения конкурентоспособности маршрутов (по сравнению с 2021 г.)

Источник: Национальные цели развития Российской Федерации на период до 2030 г.

Для достижения Национальных целей развития основным инструментом государственной поддержки будут бюджетные расходы в рамках национальных проектов. До 2030 г. будут реализованы мероприятия 20 национальных проектов.

Перечень национальных проектов до 2030 г.

~57 трлн руб.

Общий объем финансирования национальных проектов до 2030 г.

- | | | | |
|----|--|----|--|
| 1 | Беспилотные авиационные системы | 11 | Развитие космической деятельности |
| 2 | Инфраструктура для жизни | 12 | Семья |
| 3 | Кадры | 13 | Средства производства и автоматизации |
| 4 | Международная кооперация и экспорт | 14 | Технологическое обеспечение биоэкономики |
| 5 | Молодежь и дети | 15 | Технологическое обеспечение продовольственной безопасности |
| 6 | Новые атомные и энергетические технологии | 16 | Туризм и гостеприимство |
| 7 | Новые материалы и химия | 17 | Экологическое благополучие |
| 8 | Новые технологии сохранения здоровья | 18 | Экономика данных и цифровая трансформация государства |
| 9 | Продолжительная и активная жизнь | 19 | Эффективная и конкурентная экономика |
| 10 | Промышленное обеспечение транспортной безопасности | 20 | Эффективная транспортная система |

Источник: национальные проекты России до 2030 г.

Национальные проекты покроют бюджетной поддержкой все основные инфраструктурные сферы.

Основные сферы и отрасли инфраструктуры в рамках нацпроектов

Транспорт



Магистральный транспорт



Городской и пригородный транспорт



Благоустройство территории

Социальные объекты



Образование и наука



Здравоохранение



Спорт



Культура и досуг

Промышленность

ЖКХ и энергетика

Сельское хозяйство

IT-инфраструктура

Источник: данные открытых источников.

Проекты будут реализованы в форме государственного заказа, в рамках инвестиционных программ государственных компаний, частных проектов, а также на принципах государственно-частного партнерства. К основным формам реализации инфраструктурных проектов можно отнести:

1 Государственный заказ в рамках:
44-ФЗ от 05.04.2013 / 223-ФЗ от 18.07.2011

2 Инвестиционные программы государственных компаний:
РЖД / Росавтодор / Росатом и др.

3 Частные инфраструктурные проекты

4

Государственно-частное партнерство:

- Концессионные соглашения (115-ФЗ от 21.07.2005)
- Соглашения о ГЧП/МЧП (224-ФЗ от 13.07.2015)

5

Иные формы партнерства:

- Офсетные контракты (44-ФЗ от 05.04.2013)
- Контракты жизненного цикла (44-ФЗ от 05.04.2013)
- Корпоративные формы партнерства
- СПИК 1.0/2.0

Помимо прямого бюджетного софинансирования в рамках нацпроектов государство продолжит обеспечивать отрасль инфраструктурного строительства иными финансовыми и нефинансовыми мерами поддержки, льготами и преференциями на федеральном и региональном уровнях.

Основными провайдерами мер поддержки будут выступать государственные институты развития. Перечень ключевых мер поддержки проектов включает:

01 Универсальные межотраслевые меры:

- Казначейские инфраструктурные кредиты субъектам РФ на обеспечение реализации инфраструктурных проектов
- Списание задолженностей субъектов РФ по бюджетным кредитам при запуске новых инфраструктурных проектов
- Соглашения о защите и поощрении капиталовложений
- СОПФ ДОМ.РФ: льготные займы из средств выпуска инфраструктурных облигаций
- Фабрика проектного финансирования: синдицированные кредиты крупнейших банков и ВЭБ.РФ

02 Специализированные территориальные меры:

- Концессионные соглашения в Арктической зоне РФ и на Дальнем Востоке: Дальневосточная и Арктическая концессии
- Льготные кредиты ВЭБ.РФ в Арктической зоне РФ и на Дальнем Востоке

03 Специализированные отраслевые меры¹

- Кластерная инвестиционная платформа
- Льготные займы Фонда развития промышленности
- Льготные кредиты ВЭБ.РФ (по отраслям)
- Льготные кредиты для инвестиционных проектов в сфере туризма
- Льготные кредиты для проектов по восстановлению объектов культурного наследия
- Льготные кредиты для сферы информационных технологий и электроники
- Межбюджетные трансферты для концессионных соглашений в автомобильной отрасли
- Программа модернизации городского электротранспорта с участием ВЭБ.РФ
- Программа модернизации коммунальной инфраструктуры
- Программа реконструкции аэродромов на основе концессионных соглашений
- Программа софинансирования строительства университетских кампусов
- Промышленная ипотека
- Субсидии Минпромторга России (по отдельным направлениям промышленности)
- Субсидии на развитие спортивной инфраструктуры в рамках федерального проекта «Бизнес-спринт»
- Финансирование ППК РЭО для проектов в сфере обращения с отходами

¹Представлены ключевые действующие меры поддержки, перечень не является исчерпывающим.

Мировая инфраструктурная потребность



Мировая инфраструктурная потребность, 2024 г.



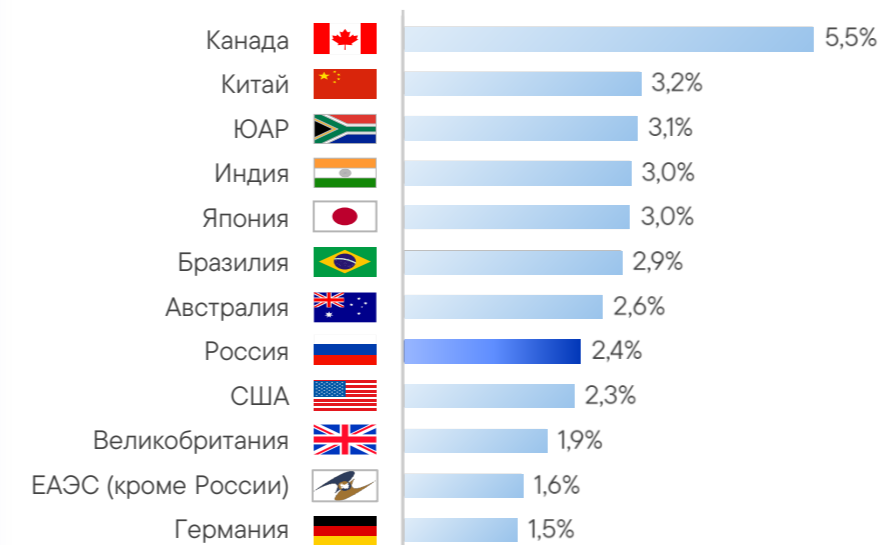
Накопленный инфраструктурный разрыв, 2040 г.

Несмотря на существенную государственную поддержку отрасли, в России, как и в целом в мире, сохраняется существенный дефицит инвестиций в инфраструктуру.

Источник: данные Global Infrastructure Outlook, анализ ТеДо.

По итогам 2024 г. объем инфраструктурных инвестиций в России достиг ~2,35% ВВП (4,7 трлн руб.). По этому показателю (доля от ВВП) Россия опережает развитые страны (США, Великобританию, Германию) и страны ЕАЭС, но уступает странам БРИКС, а также сопоставимым с Россией по масштабу экономики развитым государствам, таким как Австралия, Япония и Канада, где расходы на инфраструктуру превышают 2,5% ВВП. В России средний темп роста инфраструктурных инвестиций в 2022–2024 гг. составил ~19%. Государственный бюджет обеспечил около 60% данного объема инвестиций в 2024 г., оставшиеся 40% поступили из внебюджетных источников.

Объемы инфраструктурных инвестиций по отношению к ВВП, 2024 г.



По международным оценкам², России необходимо тратить на инфраструктуру не менее 5% от ВВП в год, чтобы не иметь дефицита к 2040 г. Потенциала только бюджетных расходов для решения этой задачи недостаточно.

Источник: данные Global Infrastructure Hub, национальных статистических ведомств и открытых источников, анализ ТеДо.

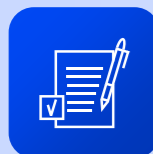
²Global Infrastructure Outlook - A G20 INITIATIVE [Электронный ресурс]. URL: <https://outlook.gihub.org/> (дата обращения: 12.06.2025).

Динамика накопленного дефицита инфраструктурных инвестиций в России за 2025–2040 гг., в ценах 2024 г.



Источник: данные платформы «Росинфра» и открытых источников, прогнозы Global Infrastructure Hub, анализ ТеДо.

Основным механизмом, позволяющим привлечь частный капитал для сокращения инфраструктурного разрыва, остается государственно-частное партнерство. За счет мультипликатора акционерного капитала и долгового рычага 1 руб. прямой государственной поддержки инфраструктурных проектов может мобилизовать от 3 до 5 руб. внебюджетных средств^{3,4}.



Несмотря на то, что отрасль инфраструктурного строительства является одной из ключевых в России, получает большой объем бюджетного финансирования и государственной поддержки, в стране сохраняется существенный дефицит инвестиций в инфраструктуру на фоне остальных стран. У отрасли есть большой потенциал привлечения частных инвестиций через механизмы государственно-частного партнерства, чтобы довести объемы капиталовложений в строительство инфраструктуры с текущих 2,4% до 5% ВВП к 2040 г.

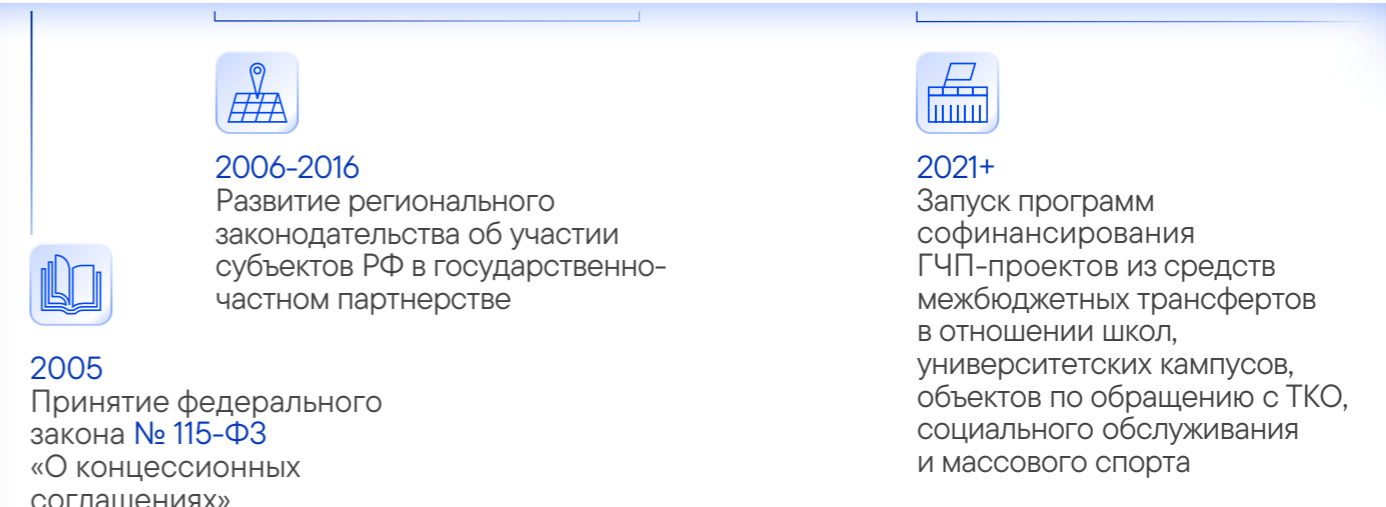
³ Дайджест АИИК, 1-й выпуск 2025 года. «Государственно-частное партнерство в России: Инфраструктурные инициативы бизнеса» [Электронный ресурс]. URL: <https://asiic.ru/analytics/dajdzhest-aiik-1-vypusk-2025-goda-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-v-rossii-infrastrukturnye-inicziativy-biznesa/> (дата обращения: 15.06.2025).

⁴ Dinlersoz, Emin M., and Zhe Fu. "Infrastructure Investment and Growth in China: A Quantitative Assessment." *Journal of Development Economics*, vol. 158, 2022, p. 102916, <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2022.102916>.

Состояние и тенденции развития ГЧП в России

Рынку государственно-частного партнерства, развивающемуся в рамках концессионных соглашений и соглашений о ГЧП/МЧП, 20 лет. За это время запущено более 4,4 тыс. проектов, из которых ~800 проектов (~18%) уже завершились в связи с истечением срока действия соглашений. С учетом долгосрочного характера реализации инфраструктурных проектов, более 3,7 тыс. проектов находятся на различных этапах реализации.

Таймлайн ключевых событий российского рынка ГЧП



Источник: данные открытых источников, анализ ТеДо

В общем виде в рамках концессионного соглашения государство и бизнес реализуют проект по созданию/реконструкции и дальнейшей эксплуатации инфраструктурного объекта с привлечением собственных средств инвестора, заемного финансирования и бюджетных средств. Государство и бизнес делят между собой проектные риски.

Типовая схема реализации концессионного проекта



Источник: Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ, анализ ТеДо.

Закон о ГЧП (224-ФЗ) принимался исходя из существующего опыта реализации инвестиционных проектов в форме концессионных соглашений и запроса участников рынка на расширение возможностей партнерства с государственным сектором, в том числе допускающее возникновение частной собственности на создаваемые или реконструируемые объекты, а также возможность передачи объекта для целевой эксплуатации публичной стороне, что не предусмотрено концессионным законодательством.

Также после принятия федерального законодательства о ГЧП перестали применяться региональные законы о ГЧП при запуске новых проектов. Заключенные региональные соглашения о ГЧП продолжают действовать до окончания срока их действия на условиях, на которых они были заключены.

В совокупности механизм ГЧП дает ряд преимуществ для государства в сравнении с госзаказом и обеспечивает гибкость при планировании инфраструктурного развития за счет возможности привлечения частного капитала и экспертизы, распределения рисков проекта между сторонами на всем жизненном цикле и создания объектов в необходимые сроки с учетом текущей социально-экономической потребности. Свободные бюджетные средства при этом могут также быть направлены государством на проекты развития в иных сферах. Бизнес и финансовые организации, в свою очередь, получают объекты долгосрочных инвестиций, гарантированные государством.

Государство может финансово участвовать в реализации проекта ГЧП. Платежный механизм выбирается в зависимости от возможностей извлечения коммерческой выручки. При ее отсутствии либо низком уровне платежеспособного спроса источником возврата инвестиций частной стороны, как правило, является плата концедента / публичного партнера, а также возмещение недополученных доходов. В случае высокой коммерческой эффективности проекта основным источником возврата инвестиций частной стороны может выступать прямой сбор платы и/или иная коммерческая деятельность.

Основные механизмы платежей в проектах ГЧП

	Прямой сбор платы с потребителя	Возмещение недополученных доходов	Плата концедента / публичного партнера
Риск спроса	Инвестор	Государство	Государство
Сбор платы	Инвестор	Инвестор	Инвестор / Государство

Низкий платежеспособный спрос >

- Плата концедента / публичного партнера
- Возмещение недополученных доходов

Высокий платежеспособный спрос >

- Прямой сбор платы с потребителя

Источник: дайджест АИИК (1-й выпуск 2025 г.), анализ ТеДо.

В России по итогам 2024 г. действует 3,7 тыс. соглашений о реализации ГЧП-проектов на ~7 трлн руб.

Ключевые показатели российского рынка ГЧП в форме концессий и соглашений о ГЧП/МЧП

Проекты, запущенные в 2024 г.

Заключено соглашений

278



Объем коммерческих закрытий

2,4 трлн руб.



Проекты, реализуемые на конец 2024 г.

Действует соглашений

3,7 тыс.



- Транспортная инфраструктура
- Социальная сфера
- ЖКХ
- Иное

Примечание: без учета проектов с объемом общих инвестиций менее 500 млн руб.
Источник: данные Минэкономразвития России, анализ ТеДо.

На федеральном уровне реализуются преимущественно проекты в сфере магистральной инфраструктуры: автомобильные и железнодорожные проекты, проекты в сфере развития аэродромной инфраструктуры со средним бюджетом 50+ млрд руб. и сроком реализации 30+ лет⁵.

На региональном уровне – проекты в сфере общественного транспорта, автомобильные и социальные проекты со средним бюджетом ~5 млрд руб. и сроком реализации ~18 лет.

На муниципальном уровне – проекты в сфере коммунальной инфраструктуры, образования со средним бюджетом до 0,4 млрд руб. и сроком реализации менее 12 лет.

Сроки реализации по всем проектам включают инвестиционную стадию (проектирование и строительство), а также стадию эксплуатации / технического обслуживания объектов в соответствии с условиями концессионных соглашений и соглашений о ГЧП/МЧП.

⁵ На основе данных Минэкономразвития России и Банка России. Подробнее см.: https://www.cbr.ru/Content/Document/File/177185/Consultation_Paper_10062025.pdf.

К основным отраслевым трендам развития рынка ГЧП на текущий момент можно отнести следующие:

01 Активное развитие магистральной и городской инфраструктуры

Утверждена Стратегия пространственного развития РФ до 2030 г. с прогнозом до 2036 г., направленная на улучшение территориальной связанности российских регионов между собой, а также со странами АТР, Ближнего и Среднего Востока. Основные направления инвестиций: реконструкция и строительство 75 аэропортов до 2030 г. (включая реконструкцию 28 аэродромов в рамках концессионных соглашений с привлечением более 124 млрд руб. внебюджетных средств), рост мощности морских портов на 230+ млн т к 2030 г., увеличение провозной способности Восточного полигона до 270 млн т. к 2032 г., развитие МТК «Восток – Запад», «Север – Юг» и Северного морского пути. Также предусмотрено развитие транспортной инфраструктуры 2,2 тыс. опорных населенных пунктов, в том числе за счет строительства автодорог регионального и местного значения, обходов городов, мостовых переходов.



03 Создание университетских кампусов

В рамках реализуемой программы к 2036 г. должно быть построено не менее 40 кампусов в российских регионах.



02 Модернизация общественного транспорта в российских регионах

При участии ВЭБ.РФ реализуется федеральная программа модернизации городского электротранспорта объемом 228 млрд руб. до 2028 г., в рамках которой запланирована закупка около 1000 единиц трамваев и электробусов, прокладка 574 км трамвайных путей и создание 109 зарядных станций.



04 Запуск проектов в сфере туризма и отдыха

До 2030 г. на развитие туризма в России запланировано около 400 млрд руб. для расширения номерного фонда и сопутствующей инфраструктуры. С учетом высокого туристического потенциала России планируется создать туристические кластеры, гостиницы, горнолыжные курорты, детские лагеря, оздоровительные центры.



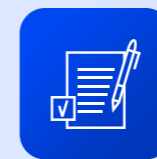
05 Модернизация жилищно-коммунального хозяйства и благоустройство

4,5 трлн руб. составляет программа развития ЖКХ до 2030 г., в рамках которой планируется снижение аварийности на 18,4%, замена 150 тыс. км сетей, модернизация 3,3 объектов инфраструктуры. Также к 2030 г. планируется благоустроить не менее 30 тыс. общественных территорий.



06 Развитие механизмов ГЧП в новых отраслях

В 2024 г. приняты поправки в законодательство о ГЧП, которые позволяют реализовывать проекты в сфере создания космической инфраструктуры и развития промышленного производства. Также развивается практика совмещения механизмов ГЧП и комплексного развития территорий.



Концессионные соглашения и соглашения о ГЧП остаются наиболее привлекательными формами реализации инфраструктурных проектов для бизнеса и кредиторов за счет прямой поддержки государства как на инвестиционной, так и на эксплуатационной стадиях.

Продолжается активное планирование применения инструментов ГЧП для развития транспортной и социальной инфраструктуры, а новеллы в регулировании в 2024 г. расширили сферы применения указанных форм ГЧП до проектов в сфере промышленности и развития космической инфраструктуры.

Вариативность платежного и гарантийного механизмов в рамках концессионного законодательства и законодательства о ГЧП позволяет получать прямые субсидии государства на строительство объектов, платежи в рассрочку, возмещение недополученных доходов, а также компенсацию за счет публичной стороны при расторжении соглашений, что обеспечивает привлекательность таких проектов для инвесторов и финансирующих организаций.

Сценарии и перспективы развития ГЧП до 2040 года

С учетом зрелости рынка, трендов развития, накопленного опыта реализации проектов ГЧП, а также большой потребности в инфраструктурных инвестициях в период 2025–2040 гг. ожидается позитивная динамика роста рынка государственно-частного партнерства в России.

Росту рынка ГЧП во всех отраслях и на всех уровнях реализации будут способствовать улучшающиеся макроэкономические условия, регуляторные инициативы и меры поддержки государства:

01

Дальнейшее снижение ключевой ставки Банка России и стоимости заемного капитала.



02

Новое регулирование Банка России в отношении рисков финансирования проектов ГЧП, которое позволит снизить стоимость заемного финансирования при регрессе обязательств с заемщика на концедента / публичную сторону.



03

Льготное финансирование инфраструктурных проектов через Фабрику проектного финансирования ВЭБ.РФ (текущий лимит по траншам со специальным ценообразованием ВЭБ.РФ – 600 млрд руб.).

Общая стоимость реализуемых проектов – 5,8 трлн руб., количество проектов – 39. Стоимость 44 новых проектов в пайплайне – 6,5 трлн руб.



04

Специальное финансирование проектов Дальнего Востока и Арктики по фиксированной ставке 2%.

Объем поддержанных 34 проектов – 1 трлн руб., пайплайн проектов на территории ДВиА – на 7 трлн руб.



05

Льготное финансирование через участие в капитале проектов в рамках работы фондов акционерного капитала, образованных с участием крупнейших банков (Сбер, ВТБ, Газпромбанк) и ВЭБ.РФ (объем фондов – 200 млрд руб.).



06

Льготные займы из средств выпуска инфраструктурных облигаций ДОМ.РФ.

Профинансированы 52 проекта, сумма займов 181 млрд руб.



Кроме того, инициаторы проектов смогут получить дополнительные льготы в рамках соглашений о защите и поощрении капиталовложений, региональных и отраслевых преференциальных режимов.

С учетом зрелости рынка и накопленного опыта реализации проектов ГЧП, трендов развития, а также большой потребности в инфраструктурных инвестициях до 2040 г. ожидается: увеличение объема рынка, коммерческих закрытий, количества частных инвесторов, банков-кредиторов, институциональных инвесторов, а также развитие бизнеса у действующих игроков. Механизмы ГЧП будут больше внедряться в систему государственного планирования на всех уровнях. При этом ВЭБ.РФ будет принимать обязательное участие в ГЧП-проектах в целях контроля системы распределения рисков и обеспечения баланса интересов государства и бизнеса.

Развитие ГЧП в России до 2040 г. будет определяться экономическими, геополитическими и социальными факторами. Они формируют несколько сценариев развития рынка ГЧП — от ускоренного роста до замедления.

Предпосылки сценариев прогноза развития рынка ГЧП

1 Позитивный сценарий

- ⊗ Рост объемов бюджетного финансирования в рамках новых госпрограмм и нацпроектов
- ⊗ Новые меры поддержки инфраструктурного строительства (льготные ставки, прямое субсидирование, налоговые и иные льготы)
- ⊗ Появление новых игроков на рынке ГЧП (инвесторов, финансирующих организаций)

2 Базовый сценарий

- ⊗ Нормализация ключевой ставки к **2027 г.**
- ⊗ Отсутствие новых внешних шоков
- ⊗ Сохранение текущего тренда финансирования проектов ГЧП

3 Негативный сценарий

- ⊗ Сохранение высокой стоимости финансирования
- ⊗ Сокращение объемов/видов государственной поддержки
- ⊗ Ухудшение состояния строительной отрасли

Сценарий неорганического роста

- ⊗ Структурное перераспределение инвестиций госбюджета от госзаказа к механизмам ГЧП при эффекте бюджетного плеча
- ⊗ Кратное увеличение числа частных инвесторов и доступного акционерного капитала на рынке ГЧП
- ⊗ Экстенсивный рост капиталоемких проектов в промышленности и космической сфере
- ⊗ Существенное улучшение макроэкономической ситуации

Источник: анализ ТеДо.

Сценарий неорганического роста предполагает структурное изменение государственного подхода к планированию развития инфраструктуры и активное стимулирование внебюджетных инвестиций с **2027 г.** Объемы рынка ГЧП могут кратное увеличиться с учетом накопленного дефицита инфраструктурных инвестиций и ограничений бюджета для его устранения. Реализация сценария возможна с учетом:

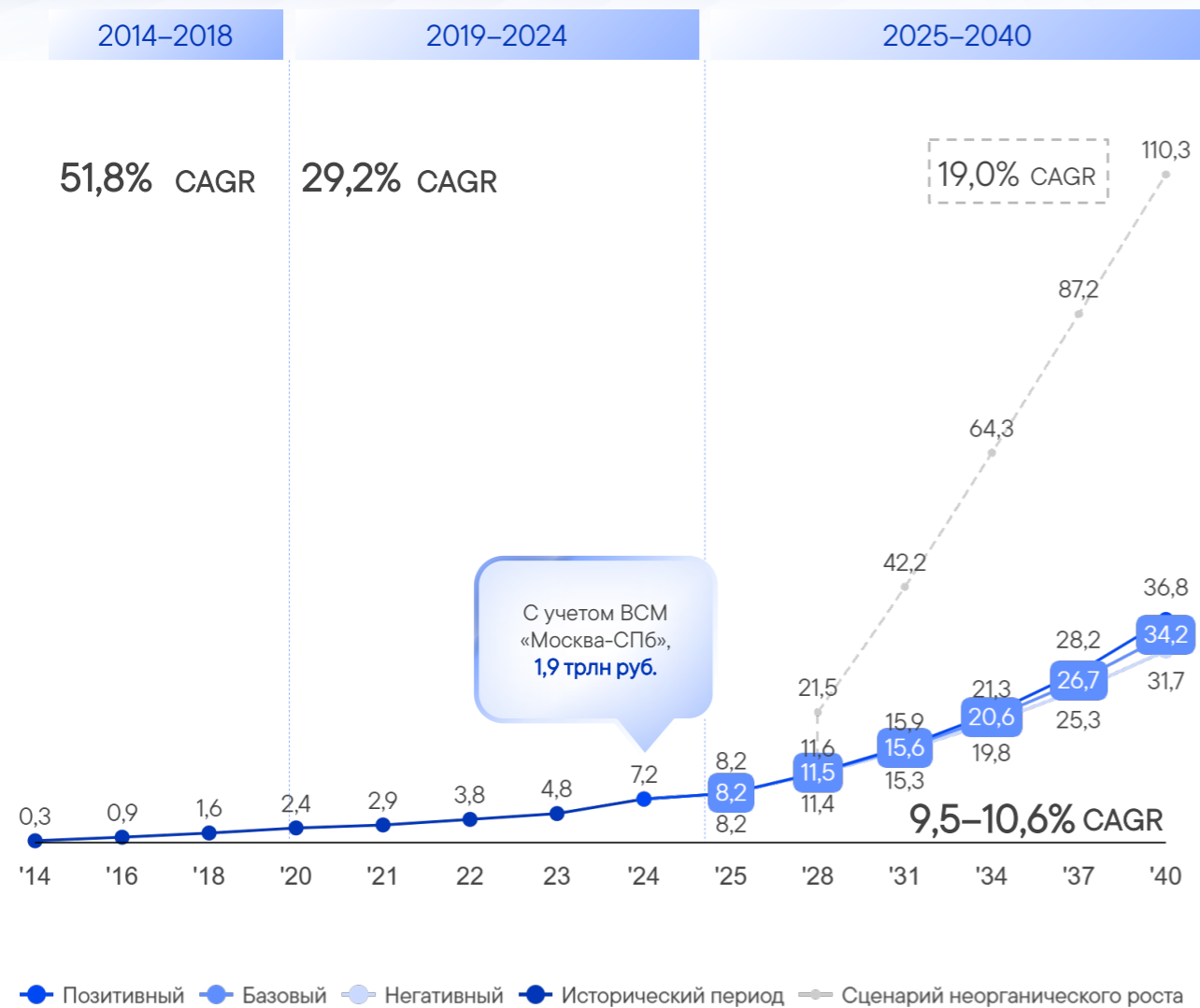
- приоритета механизмов ГЧП перед государственным заказом при формировании документов стратегического планирования, реализации нацпроектов и инвестиционных программ государственных компаний;
- увеличения количества ГЧП-проектов с бюджетным плечом (в соотношении **1 к 4**) при снижении объемов государственного заказа на **20-35%**;
- снижения ключевой ставки Банка России существенно ниже текущего прогноза;
- увеличения количества частных инвесторов в инфраструктуру и объема доступного акционерного капитала;
- повышенного интереса институциональных инвесторов и банков без государственного участия к механизмам ГЧП;
- экстенсивного развития практики применения механизмов ГЧП в промышленности и космической сфере.

В историческом периоде темпы роста выше из-за эффекта низкой базы, когда ежегодные приросты занимали значительную долю в накопленных объемах. До **2018 г.** объемы инвестиций по действующим соглашениям ежегодно увеличивались на **51,8%**, в **2019-2024 гг.** – на **29,2%**. В **2022-2024 гг.** существенный рост объемов инвестиций и коммерческих закрытий был обусловлен:

- прямым государственным субсидированием в рамках отраслевых программ по развитию образования, спорта, сферы ТКО и транспорта;
- инфраструктурными бюджетными кредитами в адрес субъектов РФ;
- льготными программами субсидирования процентных ставок от институтов развития: ВЭБ.РФ, ДОМ.РФ, ППК РЭО и др.;
- регуляторными послаблениями в законодательстве ГЧП в части внесения изменений в существенные условия соглашений.



Историческая динамика и прогноз совокупных объемов инвестиций в рамках действующих соглашений во всех отраслях, трлн руб. в ЦСЛ



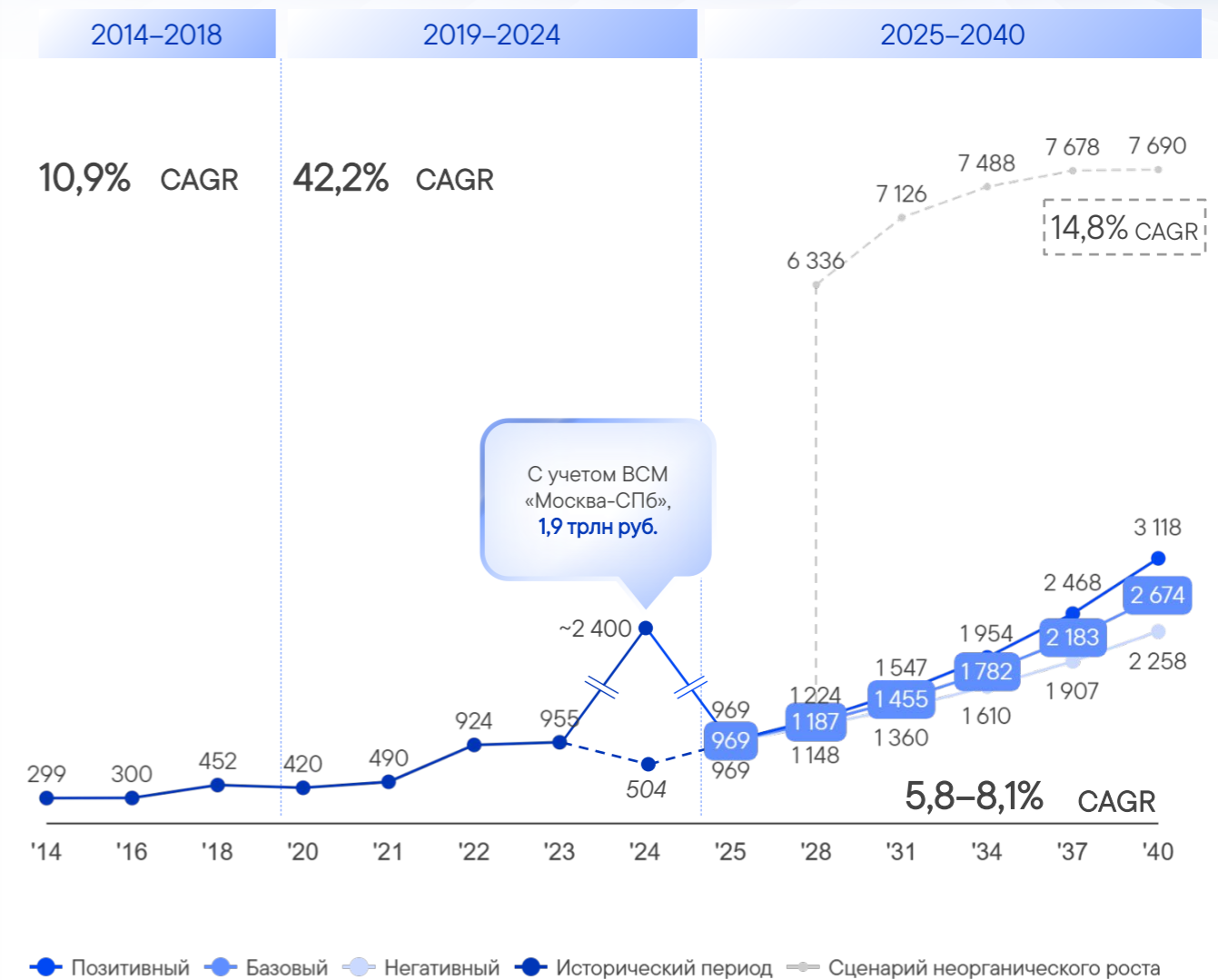
Примечание: проекты, завершенные в связи с истечением срока действия соглашения, проекты с объемом инвестиций менее 500 млн руб., а также проект строительства ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» с объемом общих инвестиций 1,9 трлн руб. — не учитываются при разработке прогноза.

Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

С учетом динамики запуска новых проектов и факторов роста рынка ГЧП ожидается, что к 2040 г. совокупный объем инвестиционных обязательств по действующим соглашениям в базовом сценарии достигнет 34 трлн руб. Ежегодный темп роста данных объемов в 2025–2040 гг. в базовом сценарии составит 10,0%.

В рамках сценария неорганического роста объем инвестиционных обязательств по действующим соглашениям к 2040 г. превысит 110 трлн руб. с ежегодным темпом роста 19,0% за период 2025–2040 гг.

Историческая динамика и прогноз ежегодных объемов коммерческих закрытий ГЧП-проектов во всех отраслях, млрд руб. в ЦСЛ



Примечание: проекты с объемом инвестиций менее 500 млн руб., а также проект строительства ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» с объемом общих инвестиций 1,9 трлн руб. не учитываются при разработке прогноза.

Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

Значительный рост рынка в 2024 г. обеспечил запуск мегапроекта ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» с объемом инвестиций 1,9 трлн руб. — эта сумма составила около трети от совокупных объемов инвестиционных обязательств в рамках действовавших на тот момент соглашений.

В разрезе объемов ежегодных коммерческих закрытий, с 2025 г. ожидается рост со средним темпом 7,0%. В базовом сценарии к 2040 г. ежегодно будут заключаться соглашения совокупным объемом 2,7 трлн руб. В рамках сценария неорганического роста к 2040 г. ежегодные объемы коммерческих закрытий достигнут 7,7 трлн руб. при среднем темпе роста 14,8% с 2025 г.

Для многопрофильных инфраструктурных холдингов наиболее перспективными с точки зрения коммерческих закрытий будут **транспортная** и **социальная сфера** в отдельных отраслях на федеральном и региональном уровнях с капитальными затратами более **4 млрд руб.** Проекты с таким объемом инвестиций интересны инфраструктурным холдингам с точки зрения финансовых и временных затрат на структурирование и ведение переговоров с государством и кредиторами, а также возможности загрузки своих строительных мощностей и формирования портфеля долгосрочных активов с высоким порогом входа.

Для инфраструктурных холдингов целевой объем рынка ГЧП сосредоточен в **приоритетных сферах**, включающих:

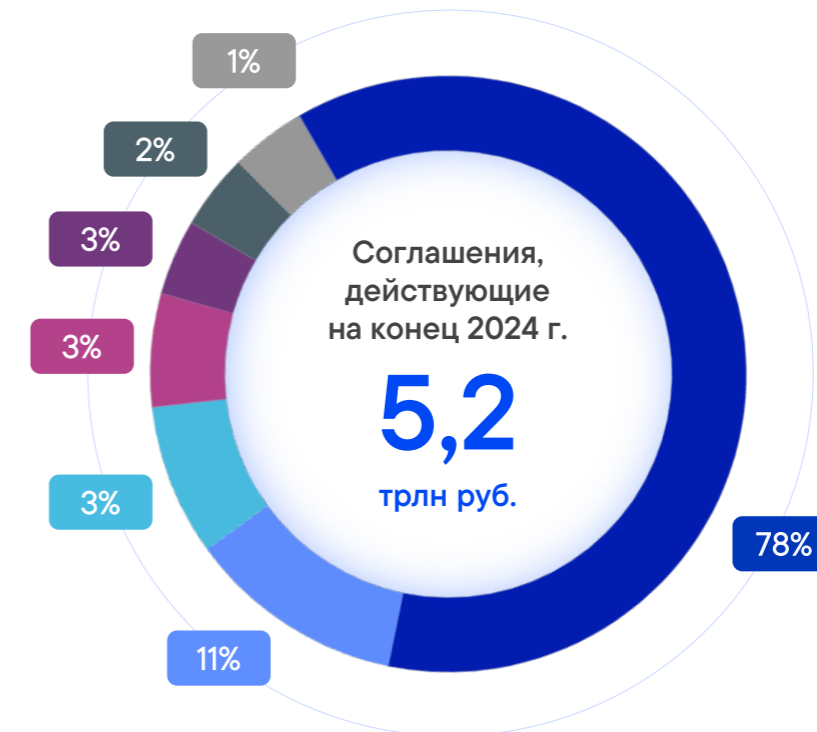
 <p>Автодорожный и железнодорожный магистральный транспорт</p>	 <p>Различные отрасли социальной инфраструктуры (образование и наука, здравоохранение, спорт, культура и досуг)</p>
 <p>Городской и пригородный транспорт</p>	 <p>Благоустройство территорий</p>

Иные сферы будут представлять интерес для инфраструктурных холдингов с учетом следующих факторов:

- Проекты в сфере развития аэропортов и морских и речных портов будут реализовываться текущими собственниками и операторами инфраструктуры в рамках федеральных проектов «Развитие опорной сети аэродромов», «Развитие опорной сети морских портов» и «Развитие большого Северного морского пути».
- Проекты развития цифровой, промышленной и космической инфраструктуры обладают потенциалом к экстенсивному росту, но для его реализации должна сформироваться рыночная практика.
- В сфере коммунального хозяйства проекты преимущественно имеют низкую стоимость, реализуются на муниципальном уровне и подвержены жесткому тарифному регулированию. При этом интерес могут представлять отдельные наиболее капиталоемкие инициативы.

Объем инвестиций по соглашениям, действующим в данных отраслях, превышает **5 трлн руб.** (2,6% от ВВП за 2024 г.).

Состояние рынка ГЧП в приоритетных сферах

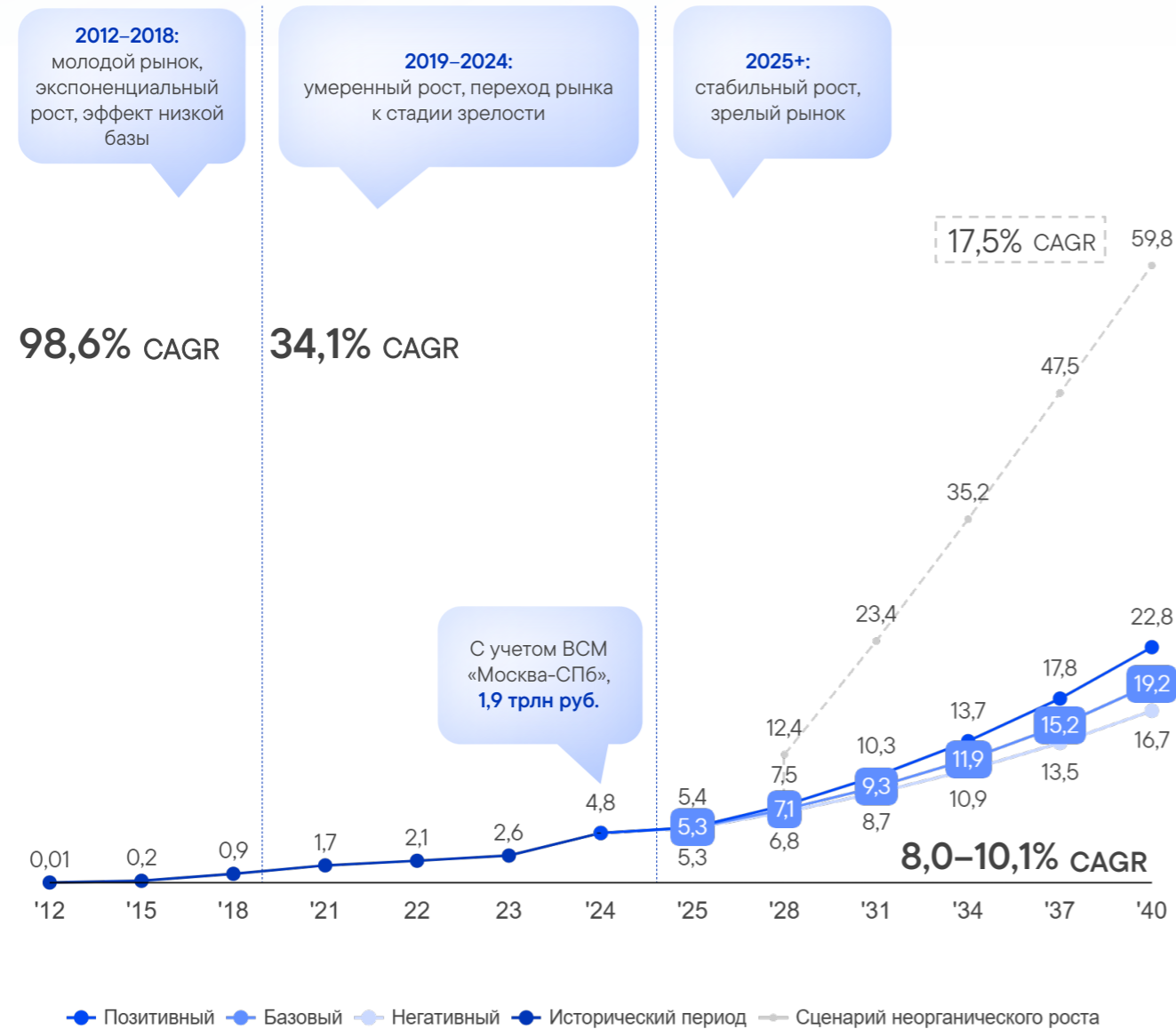


Сфера	Подсфера	Соглашения, действующие на конец 2024 г.	
		Кол-во соглашений	Общие инвестиции, млрд руб.
Транспортная инфраструктура	Автодорожный и железнодорожный транспорт	45	4 029
	Городской и пригородный транспорт	8	158
Социальная инфраструктура	Образование и наука	122	573
	Здравоохранение	24	147
	Спорт	35	134
	Культура и досуг	16	96,9
	Благоустройство территорий	3	57,1

Примечание: учитываются действующие соглашения в приоритетных отраслях транспорта, социальной сферы и благоустройстве территорий с объемом общих инвестиций от 500 млн руб.

Источник: данные платформы «Росинфра», анализ Национального Центра ГЧП (входит в Группу ВЭБ.РФ) и ТеДо.

Историческая динамика и прогноз совокупных объемов инвестиций в рамках действующих соглашений от 4 млрд руб. на конец года, приоритетные инфраструктурные сферы, трлн руб. в ЦСЛ

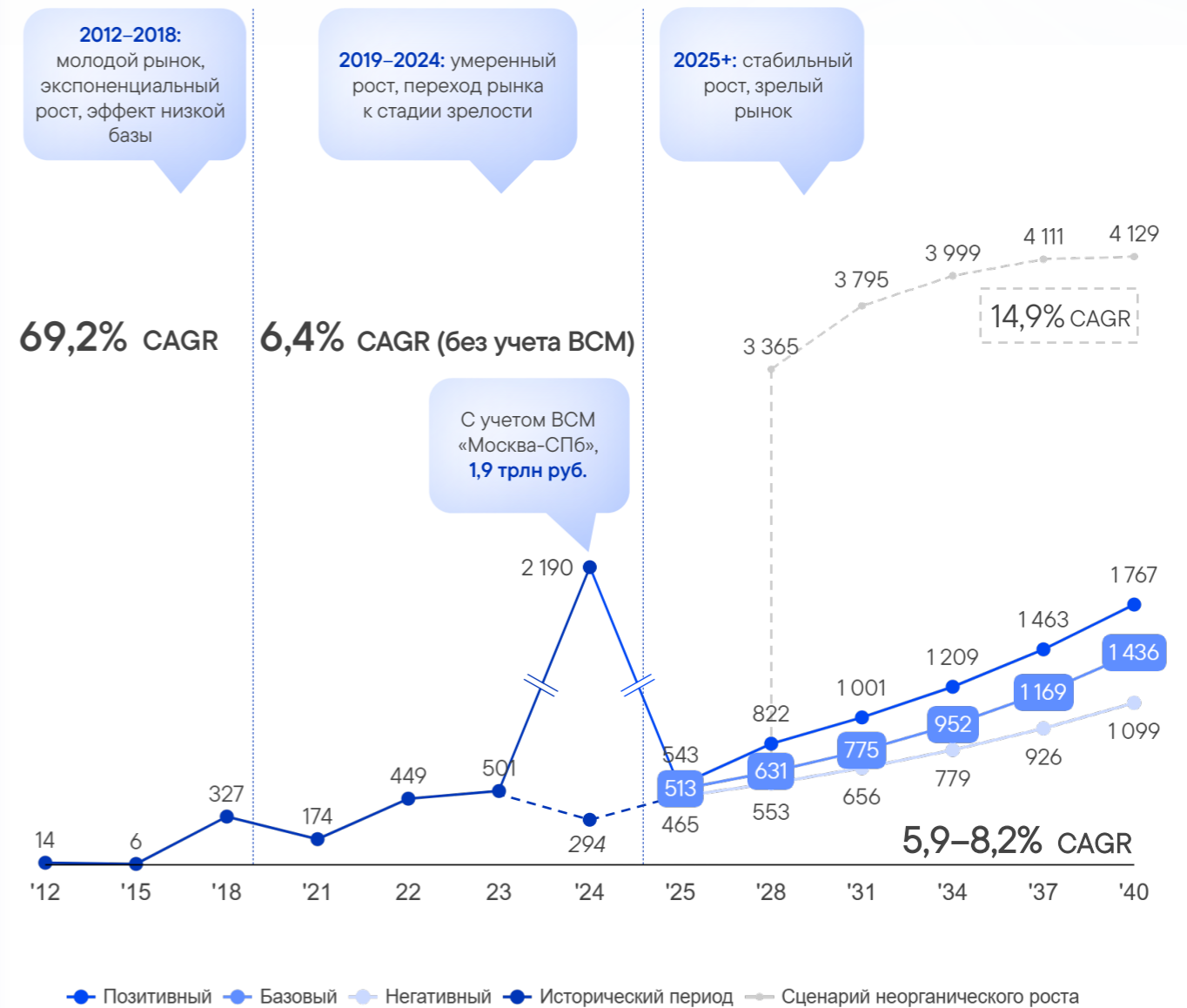


Примечание: учитываются действующие соглашения в приоритетных отраслях транспорта, социальной сферы и благоустройстве территорий с объемом капитальных затрат от 4 млрд руб. Проекты, завершённые в связи с истечением срока действия соглашения, а также проект строительства ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» с объемом общих инвестиций 1,9 трлн руб. — не учитываются при разработке прогноза.

Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

В приоритетных сферах инфраструктуры общий объем инвестиций по действующим соглашениям к 2040 г. достигнет **19 трлн руб.** в базовом сценарии при среднегодовом темпе роста **8,9%** с 2025 г. Сценарий неорганического роста предполагает увеличение объемов инвестиционных обязательств по действующим соглашениям к 2040 г. до **~60 трлн руб.** Темп роста составит **17,5%** за период **2025–2040 гг.**

Историческая динамика и прогноз объемов коммерческих закрытий проектов от 4 млрд руб., приоритетные инфраструктурные сферы, млрд руб. в ЦСЛ



Примечание: учитываются действующие соглашения в приоритетных отраслях транспорта, социальной сферы и благоустройстве территорий с объемом капитальных затрат от 4 млрд руб. Проект строительства ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» с объемом общих инвестиций 1,9 трлн руб. не учитывается при разработке прогноза.


Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

Несмотря на разницу в прогнозных значениях между сценариями, к 2040 г. (в ценах соответствующих лет) произойдет кратный рост объемов инвестиций, ежегодно фиксируемых в рамках заключаемых соглашений. В базовом сценарии среднегодовой темп роста объемов коммерческих закрытий за **2025–2040 гг.** будет выше исторического за **2019–2024 гг.:** **7,1%** против **6,4%**.

В рамках национальных проектов запланирована существенная бюджетная поддержка приоритетных сфер. Сформулированы целевые показатели развития отраслей инфраструктуры.


Ключевые цели развития инфраструктуры в приоритетных сферах до 2030 г.


 **> 350**
спорткомплексов
 Будут создаваться ежегодно в субъектах РФ

 **21**
кампус мирового уровня
 Будет построен в различных субъектах РФ


 **> 3,7** тыс. км
автомагистралей
 Будет создано и/или реконструировано

 **> 30** тыс.
общественных территорий
 Будет благоустроено

 **> 30** тыс. объектов
здравоохранения
 Планируется создать и/или реконструировать

 **290** км
трамвайных путей
 Будет построено и/или реконструировано

 **10** курортов
 Планируется построить в рамках проекта «Пять морей и озеро Байкал»

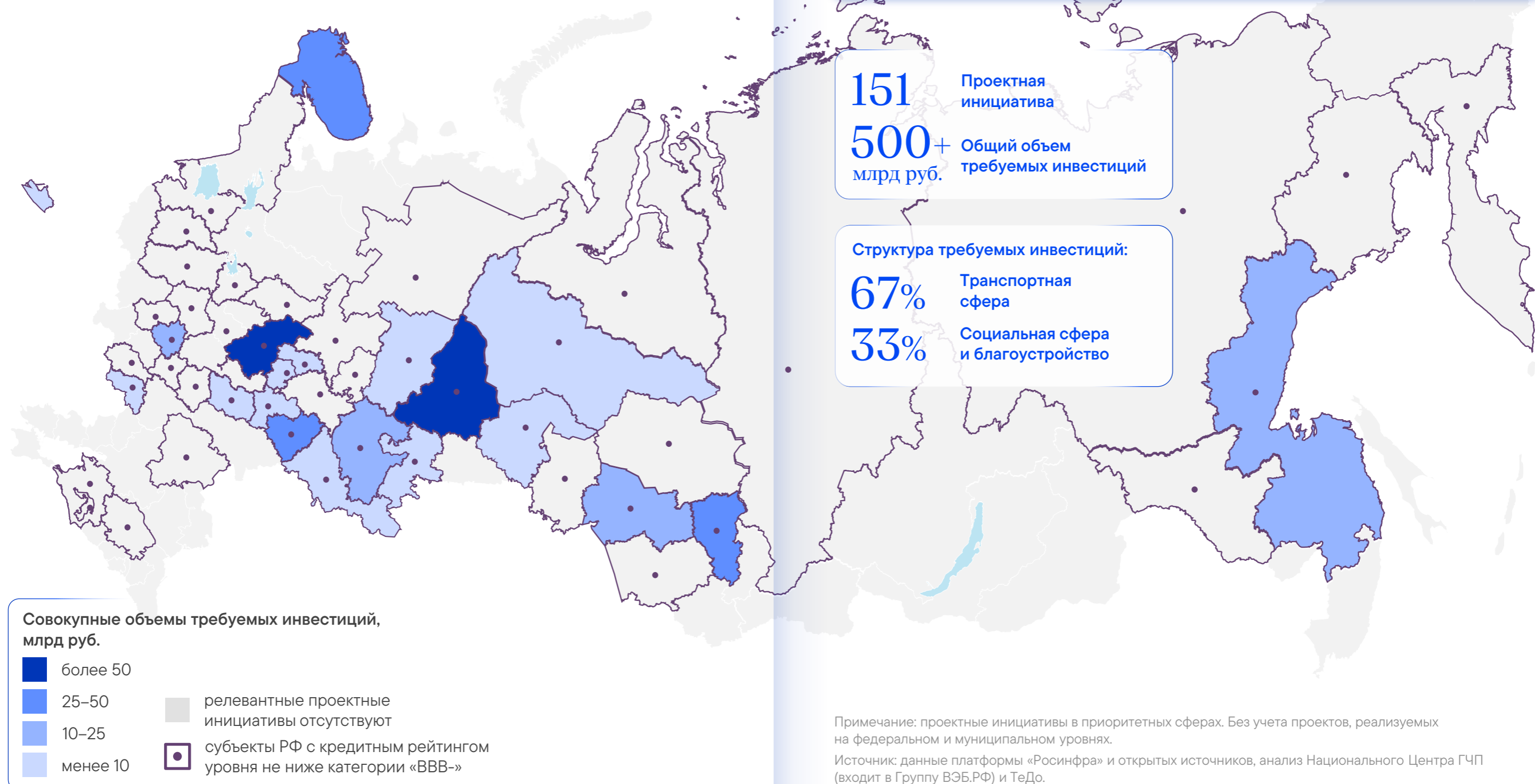
 **~43** трлн руб. Объем финансирования национальных проектов в приоритетных сферах

1	Семья	17,9 трлн руб.
2	Инфраструктура для жизни	10,9 трлн руб.
3	Эффективная транспортная система	7,9 трлн руб.
4	Молодежь и дети	3,7 трлн руб.
5	Продолжительная и активная жизнь	2,0 трлн руб.
6	Туризм и гостеприимство	0,6 трлн руб.

Динамичное развитие рынка в приоритетных сферах, а также бюджетная поддержка в рамках национальных проектов позволит многопрофильным холдингам с высокой экспертизой и опытом увеличить доли на рынке ГЧП как в относительных, так и в абсолютных показателях.

Также, с учетом планируемого послабления регулирования Банка России в отношении финансирования проектов ГЧП, будут вызывать интерес инвесторов текущие проектные инициативы в регионах с кредитным рейтингом от ВВВ- до АА+.

Актуальные проектные ГЧП-инициативы субъектов РФ с кредитным рейтингом не ниже «ВВВ-»



На долгосрочном горизонте рынок ГЧП будет развиваться динамично как в целом, так и в приоритетных для многопрофильных инфраструктурных холдингов сферах. Факторами роста будут большие объемы бюджетной поддержки инфраструктуры в рамках нацпроектов, льготные федеральные и региональные программы, регуляторные послабления и ожидаемый тренд на снижение ключевой ставки Банка России и стоимости заемного капитала. Регионы с высоким кредитным рейтингом и текущей инфраструктурной потребностью будут в приоритете для инвесторов.

151 Проектная инициатива
500+ Общий объем требуемых инвестиций млрд руб.

Структура требуемых инвестиций:
67% Транспортная сфера
33% Социальная сфера и благоустройство

Примечание: проектные инициативы в приоритетных сферах. Без учета проектов, реализуемых на федеральном и муниципальном уровнях.
 Источник: данные платформы «Росинфра» и открытых источников, анализ Национального Центра ГЧП (входит в Группу ВЭБ.РФ) и ТеДо.

Конкурентная среда на рынке ГЧП

Рынок ГЧП охватывает различные сферы и отрасли, в каждой из которых действуют крупные игроки. Среди них — многопрофильные холдинги с диверсифицированными портфелями и компании, специализирующиеся на отдельных отраслях. Далее представлены основные участники рынка ГЧП, участвующие в капитале специальных проектных компаний в рамках концессионных соглашений и соглашений о ГЧП.

- 1** Автодороги
- 2** Образование и наука
- 3** Здравоохранение
- 4** Культура и досуг
- 5** Спорт
- 6** Городской и пригородный транспорт
- 7** Железные дороги
- 8** Аэропорты
- 9** Морские и речные порты
- 10** Благоустройство территории
- 11** Коммунальная инфраструктура
- 12** Промышленность
- 13** Цифровая инфраструктура

Основные игроки на рынке ГЧП, участвующие в капитале СПК

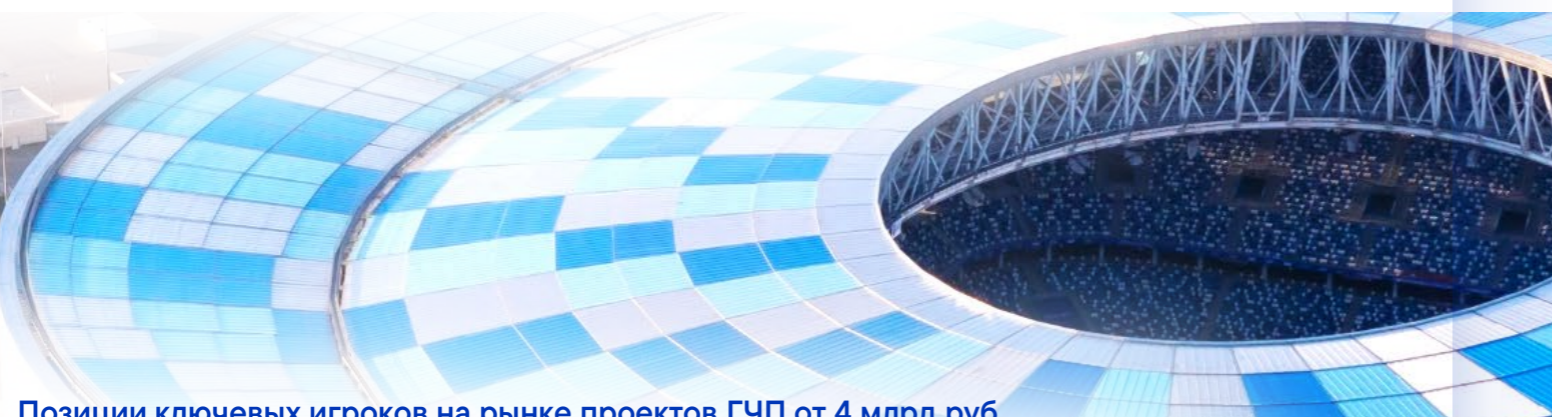
Наименование игрока													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ								√					
ВТБ ИНФРАСТРУКТУРА	√	√	√					√					
Газпром / БАНК ГПБ	√	√	√	√	√	√		√		√			
Группа «ВИС»	√	√	√	√	√								
Группа «Синара»						√							
ГРУППА МОВИСТА						√							
ДНЕВНИК.РУ													√
ДСК АВТОБАН	√												
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ КОММУНАЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ											√		
К 1		√	√								√		
Лидер	√				√	√					√		
Новпорт Холдинг								√					
ПРОШКОЛА		√											
РЖД							√						
РОСАТОМ			√								√		
Росводоканал											√		
Русдор-Финанс	√												
СБЕРБАНК		√				√		√			√		
СИТИМАТИК											√		
Т ПЛЮС											√		
ЭТАЛОННЫЕ КОНЦЕССИИ		√			√	√							

Примечание: учитываются компании (и их дочерние структуры), участвующие в реализации двух и более проектов в форме КС и/или СГЧП в указанных сферах/отраслях в качестве концессионеров / частных партнеров. Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

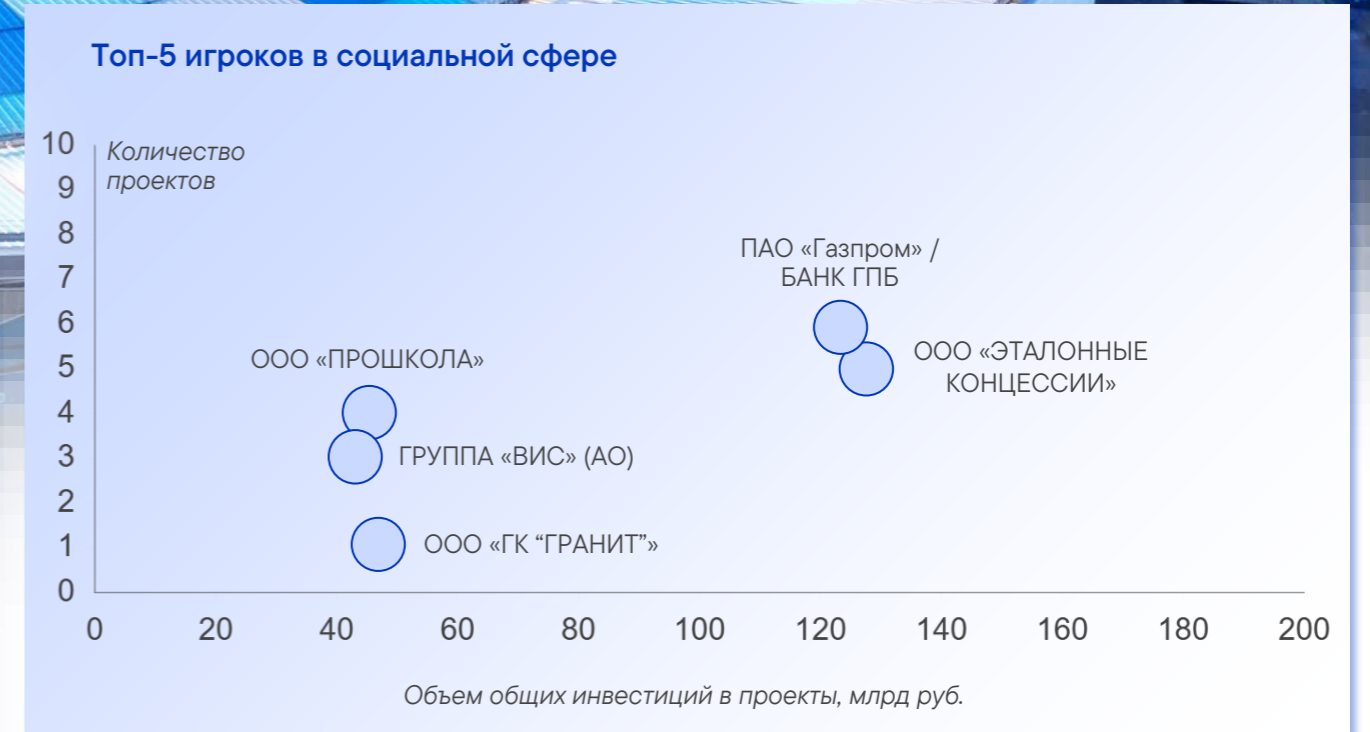
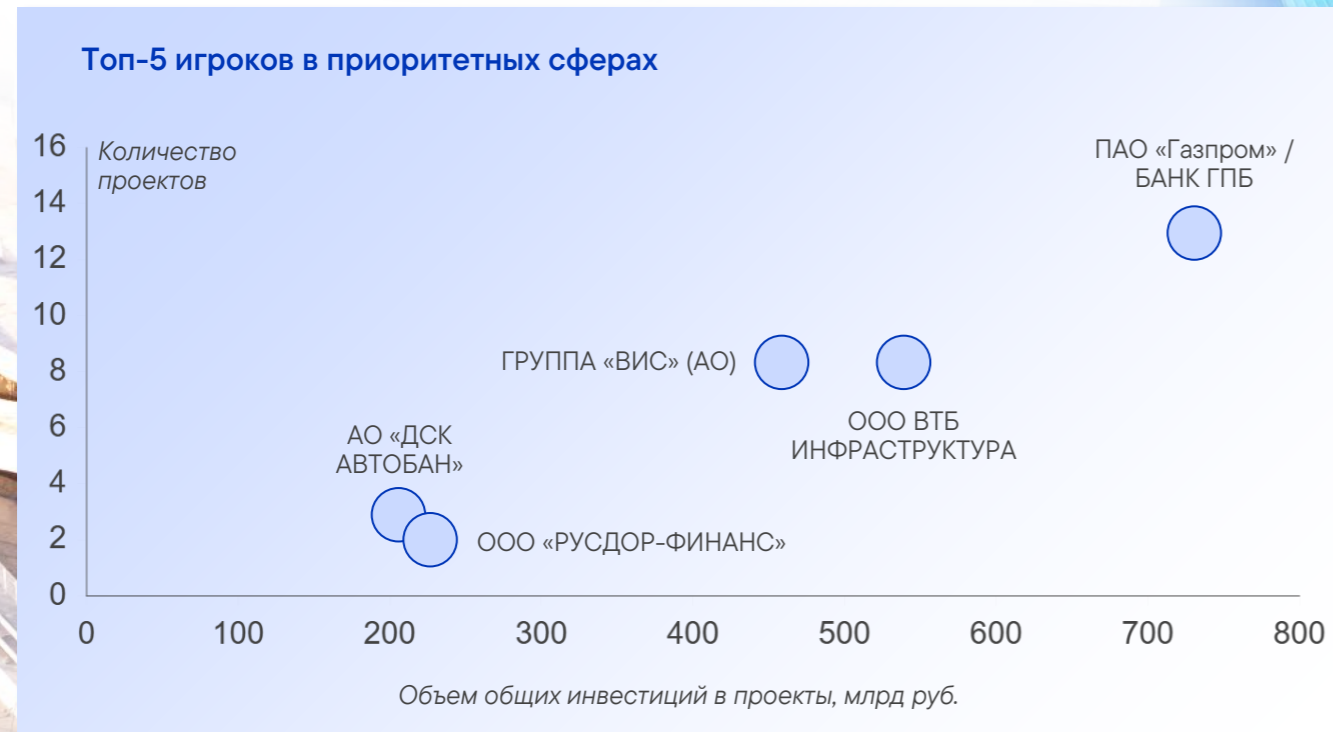
В приоритетных отраслях транспортной и социальной сфер в проектах с капитальными затратами более 4 млрд руб. в число топ-5 игроков входят многопрофильные инфраструктурные холдинги, включая структуры Газпромбанка и ВТБ, Группу «ВИС», а также компании, работающие преимущественно в сфере автодорожного строительства (АО «ДСК Автобан», ООО «Русдор-Финанс»).

Топ-5 компаний занимают более 50% рынка в приоритетных сферах (без учета проекта строительства ВСМ). При этом в отдельных отраслях появляются крупные системные игроки, активно работающие в рамках реализации отдельных государственных программ. Такие игроки, как правило, сосредоточены на моноотраслях в ограниченный период времени действия соответствующих программ.

Позиции ключевых игроков на рынке проектов ГЧП от 4 млрд руб. (продолжение)



Позиции ключевых игроков на рынке проектов ГЧП от 4 млрд руб.



Примечание: учитываются в том числе проекты, прошедшие коммерческое закрытие в период январь – май 2025 г. Социальная сфера включает проекты в сфере благоустройства территории.

Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

Примечание: учитываются в том числе проекты, прошедшие коммерческое закрытие в период январь – май 2025 г. Социальная сфера включает проекты в сфере благоустройства территории.

Источник: данные платформы «Росинфра», анализ ТеДо.

Конкурентными преимуществами многопрофильных инфраструктурных холдингов можно назвать:

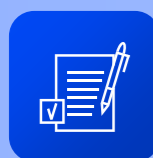
- управление полным жизненным циклом проекта: от структурирования до строительства и эксплуатации
- опыт привлечения финансирования в различных формах (от акционерного капитала до заемного с учетом многообразия его видов)
- наличие сильной внутренней экспертизы, сложившихся проектных команд и GR-ресурса на федеральном и региональном уровнях

Кроме того, холдинги, не входящие в банковские структуры, имеют возможность привлечения заемного финансирования из разных источников на лучших условиях, в том числе через облигационные выпуски.

Сравнение ключевых игроков на рынке проектов ГЧП от 4 млрд руб.

Холдинги (бенефициары)	Доля на рынке* приоритетных сфер по итогам 2024 г.	Средняя доля в капитале СПК	Направления участия в инфраструктурном бизнесе			
			Комплексное структурирование проектов	Доступ к диверсифицированным источникам финансирования	Строительство	Эксплуатация
ПАО «Газпром» / БАНК ГПБ	19,9%	48%	✓	✓	✓	✓
ООО ВТБ ИНФРАСТРУКТУРА	17,4%	44%	✓	✓	✓	✓
Группа «ВИС» (АО)	15,9%	100%	✓	✓	✓	✓
ООО «Русдор-Финанс»	7,7%	75%	✗	✓	✓	✓
АО «ДСК АВТОБАН»	6,1%	50%	✗	✓	✓	✓

Примечание: * Без учета проектов с капиталоемкостью менее 4 млрд руб. и проекта ВСМ (2024 г.).
Источник: данные платформы «Росинфра», СПАРК Интерфакс и открытых источников, анализ ТеДо.



При активном росте рынка ГЧП ожидается увеличение долей многопрофильных холдингов с учетом фокуса инфраструктурного развития на транспортной и социальной сферах.



«Технологии Доверия» (www.tedo.ru) предоставляет аудиторские и консультационные услуги компаниям разных отраслей.

В офисах «Технологий Доверия» в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Краснодаре, Воронеже и Нижнем Новгороде работают 3 000 специалистов. Мы используем свои знания, богатый опыт и творческий подход для разработки практических советов и решений, открывающих новые перспективы для бизнеса.

© 2025 «Технологии Доверия». Все права защищены.