

Содержание

Что ждет российский инфраструктурный рынок в ближайшие пять лет?	13
I. БЮДЖЕТ	17
Что ждали в 2020-м?	19
Стало ли государство тратить на инфраструктуру больше? · Бюджеты вкладывают в отрасль · Регионы и инфраструктура в 2019 году · Майский указ и инфраструктурные расходы федерального бюджета · Национальным проектам недодали · Комплексный план: первый год позади · Проекты, которые обгоняли · Проекты, которые отставали · Потребности российской инфраструктуры · Долги регионов · Сколько должна Россия? · Инфраструктурная «аритмия» · Госконтракт — главный по бюджету	
Тренды 2021+	39
Инфраструктура и бюджет: реальность и перспективы · Федеральный бюджет и расходы на отрасль · Сколько принес майский указ? · Инфраструктура и вложения регионов · Федеральные округа увеличили расходы · Регионы на пути к выравниванию расходов · Причины и следствия роста вложений · План пошел по плану · Целям поменяли средства · Комплексный план в новых условиях	
II. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СПОСОБЫ ГОСПОДДЕРЖКИ	55
Что ждали в 2020-м?	57
СЗПК в ожидании запуска · Какие капиталовложения планируют защитить? · СПИК в новом формате · Определенность для «Платона» · Инвестиционный сбор придет в порты · Помогут ли инфраструктуре другие сборы? · РФПИ повернется к российским инвесторам · Следить за пульсом кризиса	
Тренды 2021+	70
СЗПК: опыт и география подписания · Капиталовложения идут в инфраструктуру · Перспективы и реальность СЗПК · Ждать ли помощи инфраструктуре от ФНБ?	

III. РИСКИ..... 81

Чего ждали в 2020-м?..... 83

СЗПК против инвестиций? · Реформа на тридцать триллионов? · Фактор неопределенности и инвестиционная пауза · Есть ли выход из нефтяной ловушки? · Что оставит после себя новый кризис? · Риски, с которыми столкнулись проекты · Инвестиции в инфраструктуру спешат на помощь · Риски пересмотров планов, или июльский указ · Инвестпрограммы сокращаются или стабилизируются? · Опасен ли для экономики забаланс? · Доля ГЧП в забалансе: мировой опыт · Зарубежный опыт срабатывания рисков по забалансу

Тренды 2021+.....105

Сколько инфраструктура потеряла от пандемии? · Авиация, которую приземлили · Транспорт, которому не везло · Энергетическая устойчивость · Жизнь с «приоткрытой» инфраструктурой · Коммунальная сфера теряет выручку · Какие сферы смогли финансово выиграть в пандемию? · Что ждет сферы и отрасль в 2021-м?

IV. КАПИТАЛ..... 117

Чего ждали в 2020-м?.....119

Где искать деньги на инфраструктуру? · Кто даст больше? · Банк России смягчился к СПК · Госгарантии теряют привлекательность · Синдицированные кредиты расширяют рынок · Рынок концессионных облигаций накануне пандемии · Между покупателями и спросом · Какие проекты делали с помощью концессионных бондов · Условия выпуска бондов · Сколько заработают облигационеры · Первые пробы СОПФ · Есть ли место облигациям СФО в инфраструктуре? · Все оттенки зеленого · Пошли ли банки развития навстречу России? · Вечные бонды выходят на рынок · Причины успеха первого вечного выпуска РЖД

Тренды 2021+.....144

Доступные для инфраструктуры средства · Банки между сокращением и ростом · Нереализованный потенциал НПФов и страховщиков · Международные банки развития поддерживают проекты · Как рынок концессионных бондов встретил 2021 год · Облигации меняют уровни · Концессии в зеленых тонах · Субфедеральные зеленые эмиссии · Вечные облигации и новые эмитенты · Новые старые инструменты заимствований · Устойчивое развитие изменит финансирование? · Деньги для проектов начинают дорожать

V. ПРОЕКТЫ	167
Чего ждали в 2020-м?.....	169
Рынок концессий и предсказуемое снижение · Рекорд вопреки падению · Проекты ГЧП набирают силу? · Национальный перечень вступает в кризис	
Тренды 2021+.....	176
Инициативы под влиянием коронавируса · Концессионный рынок в 2021-м · Концессии и отраслевые предпочтения · Конкурсная активность: куда движется рынок · Как национальный перечень переживает пандемию · Что такое перечень перспективных проектов · Как изменился национальный перечень за год · Отрасли реализации проектов топ-100 · Какие проекты на первом плане? · Что происходило с транспортом · Как укреплялось ЖКХ на фоне других отраслей · География проектов национального перечня-2021 · Какие проекты будут актуальны в посткризисный период?	
VI. ОТРАСЛИ	199
Автодороги. Чего ждали в 2020-м?.....	201
Из региональных в федеральные · Планы и реальность ГК «Автодор» · «Автодор» отдаляется от концессий	
Автодороги. Тренды 2021+	205
Как государство вкладывает в дороги · Частный инвестор стоит в стороне · Государство ускоряет вложения · Прогнозы и вызовы автодорожной сферы до 2025 года	
Железные дороги. Чего ждали в 2020-м?.....	213
Монополия увеличивает инвестиции · Инвесторы выбирают рельсы? · Уголь едет на восток	
Железные дороги. Тренды 2021+.....	217
Железнодорожные инвестиции «пробуют» вечность · Пассажиры привезли к убыткам · Восточный полигон идет по этапам · Комплексный план и запасные пути · Железнодорожные концессии — в зале ожидания? · Не разогнались до высоких скоростей · Прогнозы и вызовы железнодорожной сферы до 2025 года	
Аэропорты и авиация. Чего ждали в 2020-м?	225
Вложения ушли с радаров?	

Аэропорты и авиация. Тренды 2021+	227
<ul style="list-style-type: none"> Авиация ушла в крутое пике? · Приземлила ли пандемия воздушную инфраструктуру? · Концессии учатся летать · Аэропорты берут курс на 2035-й · Прогнозы и вызовы аэропортовой сферы до 2025 года 	
Ледоколы. Чего ждали в 2020-м?	236
<ul style="list-style-type: none"> По Северному пути с инвестициями 	
Морские порты. Чего ждали в 2020-м?	238
<ul style="list-style-type: none"> Мощности обгоняют загрузку · Государство снижает расходы на порты 	
Морские порты. Тренды 2021+	242
<ul style="list-style-type: none"> Привлечь или отпугнуть инвестора · Концессии приближаются к портам · Прогнозы и вызовы портовой сферы до 2025 года 	
Городской транспорт. Чего ждали в 2020-м?	247
<ul style="list-style-type: none"> Города теряют пассажиров 	
Городской транспорт. Тренды 2021+	249
<ul style="list-style-type: none"> Транспорт идет под землю и обновляет парк · Что мешает запуску концессий в общественном транспорте · Прогнозы и вызовы сферы городского транспорта до 2025 года · Транспортные концессии выходят на эксплуатацию 	
Энергетическая инфраструктура. Чего ждали в 2020-м?	255
<ul style="list-style-type: none"> Энергетика получила тепловой удар · Инвестпрограммы попали в сети · Год зеленых рекордов 	
Энергетическая инфраструктура. Тренды 2021+	260
<ul style="list-style-type: none"> Государство заказывает мощности · Ставка на передачу · Усилить зеленое · Прогнозы и вызовы энергетической сферы до 2025 года 	
Социальная инфраструктура. Чего ждали в 2020-м?	266
<ul style="list-style-type: none"> Инвесторы идут в школу · Лечение с помощью концессий 	
Социальная инфраструктура. Тренды 2021+	269
<ul style="list-style-type: none"> Чему научил вирус инфраструктуру образования? · Инфекция оставляет инфраструктурный след · Вложения в культуру и физкультуру · Большие цели ищут большие средства · Первичному звену прописали модернизацию · Культура и спорт идут на подъем? · Как пандемия «уронила» туризм · Российский туризм на фоне мира · Государство и вложения в туризм · Когда инвесторы и государство выбирают туризм · Прогнозы и вызовы социальной сферы до 2025 года · Социальные концессии начинают вовремя? 	

Коммунальная инфраструктура. Чего ждали в 2020-м? 289

Большие не исчезнут · Отправится ли мусорная реформа на свалку? · Оператор со скрытым потенциалом · Федеральные проекты, или расходы на отходы

Коммунальная инфраструктура. Тренды 2021+ 297

Не упали, но и не взлетели · Инвестировать на износ · Концессии ушли в отходы · Опасны ли мусорные концессии? · Прогнозы и вызовы коммунальной сферы до 2025 года · Концессии на долгий срок

Телеком и ИТ. Чего ждали в 2020-м? 305

Смелых нет: почему инвесторы не спешат в ИТ · Транспортная телематика — альтернатива цифровым концессиям? · Как «запрограммирована» цифровизация в других странах?

Телеком и ИТ. Тренды 2021+ 311

Цифры без ограничений · Тотальная цифровизация в поисках умных проектов · Дальневосточная ИТ-концессия · Прогнозы и вызовы телекоммуникационной и ИТ-сферы до 2025 года

VII. МЕДИЦИНА..... 317

Здоровье не купишь? · Сколько государство должно тратить на медицину · Самая «здоровая» статья бюджета · На что тратит федерация: госпрограмма и нацпроект · Среднее освоение по больницам · Клин клином, или взлет инфраструктурных трат в 2020-м · Бюджетные расходы на инфраструктуру · В какую медицинскую инфраструктуру вкладывала федерация в 2020-м · Финансовое голодание регионов · Лидеры и аутсайдеры по бюджетным инвестициям в медицину · Здравоохранение-2025: сценарии вложений в инфраструктуру · Каждый регион несчастен по-своему · Как частные клиники дополняют бюджетные · Геронтология: есть ли место бизнесу? · Лидеры рынка медицинских услуг · Здравоохранение: рынок проектов в коронакризис · Медицинские проекты и их инвесторы · Мировое разнообразие медицинских концессий · Взлет и падение PFI в Великобритании · Топ-20 перспективных проектов в медицине · Медицинские проекты за пределами топ-100 · Госконтракт — вредная привычка или необходимость? · Почему регионы предпочитают госконтракты · Почему бизнес предпочитает частные проекты · И почему они все равно выбирают концессии и ГЧП? · Нужны ли российскому рынку операторские концессии

в медицине? · В концессию без конкурса · Москва — столица медицинских офсетов · Оздоровят ли СЗПК медицину? · Бонды для здравоохранения · «Коронабонды» в мире

VIII. БУДУЩЕЕ 385

Тренд первый: приоритет критической инфраструктуры · Тренд второй: более доступная технологическая медицина · Тренд третий: инвестиции в инфраструктуру как антикризисный план · Тренд четвертый: трансформация как способ выжить · Тренд пятый: ставка на зеленые технологии · Тренд шестой: внимание к научной инфраструктуре · Тренд седьмой: бум онлайн-инфраструктуры · Тренд восьмой: умные технологии во всех сферах · Тренд девятый: роботы помогают работать · Тренд десятый: вложения в обработку данных

ГЛОССАРИЙ 408

О КОМПАНИИ INFRAONE 411

Роль InfraOne в проектах · О компании InfraOne

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ 413

БЛАГОДАРНОСТИ 413

О чем наша аналитика?

Это третий сборник, посвященный исследованию российского рынка инвестиций в инфраструктуру. Предыдущие были опубликованы в конце 2017 и 2019 годов. В основу новой книги легли аналитические обзоры InfraOne Research, выпущенные в 2020 и 2021 годах.

Большую часть этого времени экономика в целом и инфраструктура в частности находились под влиянием пандемии коронавируса и ее последствий. Связанные с ней события заставили правительство пересмотреть программы по развитию отдельных сфер, национальные проекты и комплексный план. Некоторые цели вместо 2024 оказались отодвинуты на 2030 год, но в достижении других государство решило ускориться (например, это коснулось создания и ремонта автодорог).

Изменившаяся экономическая реальность, в свою очередь, открыла новые для отечественного рынка возможности финансирования. Так, инфраструктурными компаниями впервые был опробован инструмент вечных облигаций, постепенно начали раскрывать свой потенциал СОПФ-бонды и зеленые инвестиции.

Появление новых способов поддержки проектов (соглашений о защите и поощрении капиталовложений) или модернизация старых (например, специальных инвестиционных контрактов) пока не привели к значительному всплеску активности инвесторов. Это связано как с проблемами регулирования и нормативной базы (в случае с СЗПК), так и с изначально узкой специализацией таких инструментов (в случае со СПИК).

Между тем от возможностей государства и бизнеса поддерживать и ускоренно запускать проекты в инфраструктуре во многом будет зависеть и скорость восстановления экономики в следующие годы. Такие инициативы помогают создавать новые рабочие места и активизируют внутренний спрос за счет роста платежеспособности населения и загрузки строительной, промышленных и других отраслей.

Значительную роль в реализации новых инфраструктурных инициатив по-прежнему играет государственно-частное партнерство. Даже в сложных экономических условиях оно позволяет разделить риски между властями и инвесторами и регламентировать ответственность обеих сторон, привлечь внебюджетные средства

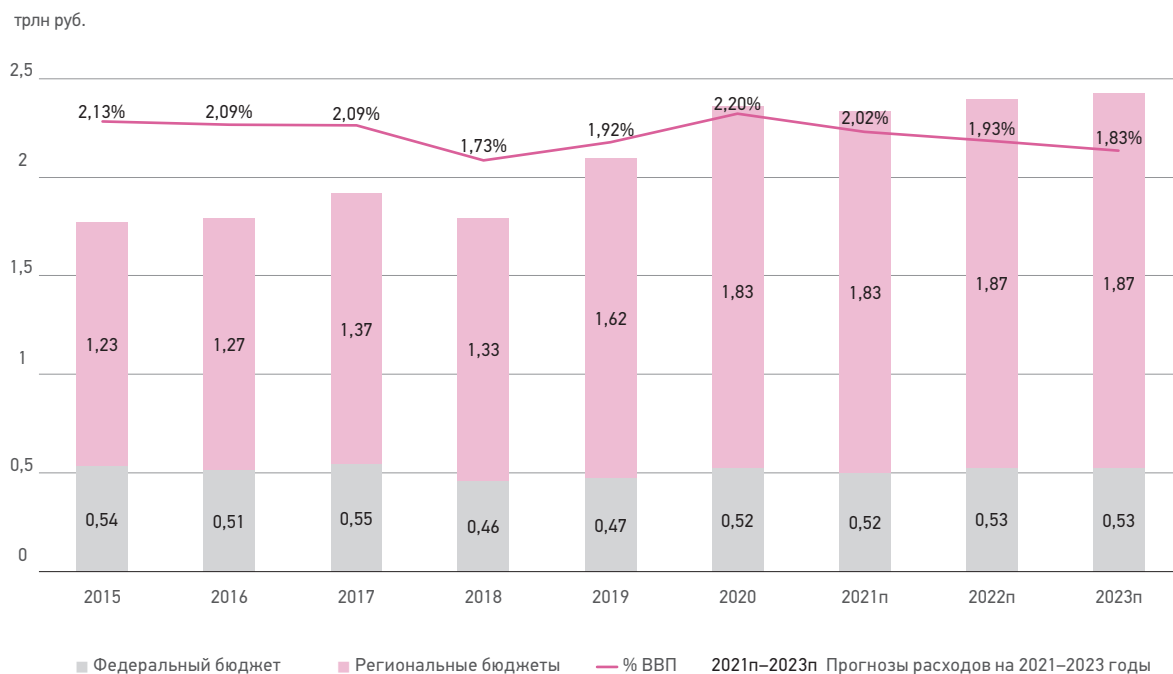
и интегрировать в структуру отраслевых сделок другие инструменты проектного финансирования.

Несмотря на пандемическую заморозку реализации новых капиталоемких инициатив, особенно в транспортной сфере, мы считаем, что их вновь начнут запускать в самое ближайшее время. Кроме того, особое внимание инвесторов и государства будет приковано к медицине (ей посвящена отдельная глава сборника), экологии и цифровизации.

Многие из упомянутых тем так или иначе освещены в этой книге. Надеемся, что она окажется полезной и вам: даст повод оглянуться на изменения, которые произошли с инфраструктурным рынком за время пандемии, и возможность представить, как он будет развиваться, а также натолкнет на новые мысли и поможет найти ответы на возникшие вопросы.

Что ждет российский инфраструктурный рынок в ближайшие пять лет?

1. Несмотря на пандемию, из федерального и региональных бюджетов в 2020 году на инфраструктуру потратили рекордные 2,36 трлн руб. Шанс превысить эту планку появится лишь в 2022–2023 годах, но для отрасли этого будет недостаточно. По нашей оценке, в 2021 году государственные вложения просядут на 8–10%, в том числе из-за пересмотра планов властей до 2030 года. В следующие два года вероятен отскок, но даже возврат к рекорду обеспечит вложения, соответствующие лишь примерно 1,8% ВВП, что критически низко (в идеале необходимо 4,5–5%), а значит, для развития инфраструктуры предстоит более активно искать внебюджетные средства.



БЮДЖЕТНЫЕ РАСХОДЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

Источник: данные Росстата, Казначейства, Минфина, расчеты InfraOne Research

2. Самый сильный удар пандемия нанесла по компаниям, эксплуатирующим транспортную инфраструктуру, но выручка большинства из них начала восстанавливаться уже после снятия наиболее жестких ограничений. В целом инфраструктурные компании из-за введенных ограничений недополучили в 2020 году, по нашей оценке, 2 трлн руб., или почти 13% годовой выручки. Две трети этой суммы пришлось на транспортный сектор. Влияние пандемии

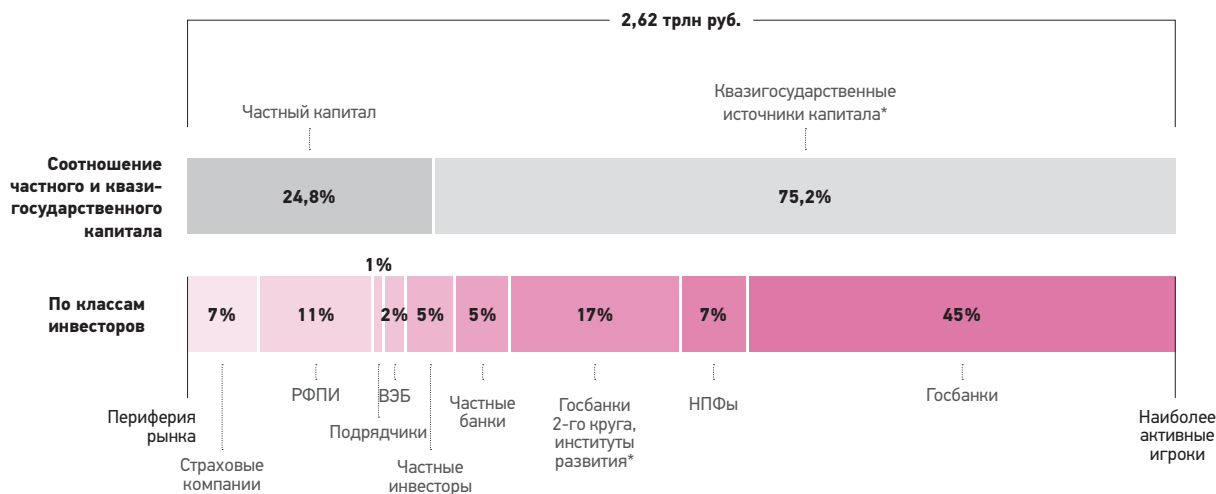
на снижение доходов компаний сохранится весь 2021 год (в основном из-за сферы воздушных перевозок), и, по нашей оценке, лишь в 2022-м отрасль приблизится к допандемическим показателям.

3. Риски пересмотра финансирования различных сфер инфраструктуры со стороны государства сохранятся и в ближайшие годы, но даже в острую фазу пандемии речь шла скорее о перераспределении средств, а не об их существенном сокращении. Например, расходы на комплексный план в 2021 году уменьшились на 44% в основном из-за изъятия средств на развитие автомобильной инфраструктуры в регионах. Однако их перенесли в профильный национальный проект «Безопасные качественные дороги», и суммарно траты на отрасль в рамках майского указа остались на прежнем уровне.

4. Состав ста наиболее перспективных проектов инфраструктурного рынка за 2020 год существенно изменился: выросла доля социальной сферы при одновременном уменьшении доли транспортной. Впрочем, такая ситуация обычна для кризисных лет и на зарубежных рынках. Всего в топ-100 крупнейших проектов весной 2021-го планировали вложить около 1,2 трлн руб., почти на 37% меньше, чем годом ранее. Мы ожидаем возвращения интереса инвесторов и властей к транспортным инициативам при улучшении экономической ситуации. Но мегапроекты типа высокоскоростных железнодорожных магистралей или моста на Сахалин пока отложены на долгую перспективу и если будут реализовываться, то с учетом экономической целесообразности.

5. Усилившаяся во время кризиса роль государства в финансировании проектов, на наш взгляд, будет постепенно снижаться, что даст возможность запускать инициативы с помощью государственно-частного партнерства и инструментов проектного финансирования. Другие механизмы поддержки проектов (например, соглашения о защите и поощрении капиталовложений или специальные инвестконтракты) в 2021–2022 годах по разным причинам еще не будут в достаточной степени отлажены, чтобы оказать заметное влияние на развитие рынка, — этот процесс обычно занимает несколько лет.

6. Инфраструктура по-прежнему не будет испытывать недостатка в доступных средствах для своего развития — основным ограничением останется дефицит готовых и качественно структурированных проектов. По нашим расчетам, в инфраструктуру до конца 2022-го может поступить 645–774 млрд руб. из внебюджетных источников, причем доля квазигосударственных средств составит 80 против 73% год назад. Общий объем средств, доступных для инфраструктурных вложений в стране, — порядка 2,6–3,1 трлн руб., и за год он вырос на 5–7%. Даже несмотря на санкционные риски, у авторов отечественных инфраструктурных проектов растут шансы привлечь денежные средства от иностранных банков развития.



**СКОЛЬКО ДЕНЕГ
МОЖЕТ ПОПАСТЬ
В ИНФРАСТРУКТУРУ**

Источник: расчеты InfraOne Research на основе данных компаний, регуляторов, отраслевых ассоциаций, опросов участников рынка

* В том числе международные.

7. Ключевая ставка, вероятнее всего, продолжит расти и не вернется к минимальным историческим значениям рубежа 2020–2021 годов. В результате банковское кредитование проектов станет дороже, а облигационные заимствования будут более привлекательны, в том числе в новых для рынка формах. Так, в 2020-м российские инфраструктурные компании впервые провели эмиссию вечных бондов, разместили социальные и зеленые облигации. В 2022 и последующих годах ожидается более активное использование этих инструментов (в том числе на уровне регионов), включая выпуски СОПФ-облигаций для финансирования инфраструктуры, а также расширение практики синдицированного банковского кредитования.

8. В ближайшие годы инфраструктурных компаний с некоторым опозданием может коснуться и ESG-трансформация банковского сектора, которая подразумевает ориентацию на ответственные экологические и социальные корпоративные инвестиции. Из-за сложившейся структуры бизнеса многие компании пока не готовы к применению чистых ESG-инструментов (например, выпуску сугубо зеленых или социальных бондов), а для использования смешанных (облигаций устойчивого развития или переходных облигаций) нет достаточной нормативной базы. Мы предполагаем, что в ближайшие годы рамочные документы и стандарты будут создавать прежде всего под смешанные инструменты, чтобы стимулировать более активное их использование.

9. Пандемия предсказуемо способствовала значительному увеличению расходов на медицинскую инфраструктуру, но в ближайшие годы поток денег в отрасль может сократиться, если власти не будут активно привлекать в нее внебюджетные средства. Коронакризис простимулировал рост инфраструктурных трат на здравоохранение. В 2020-м они впервые превысили

0,55 трлн руб. — на 60% больше, чем годом ранее. Государство обеспечило лишь 29% этих средств, а в ближайшие годы его вложения в профильную инфраструктуру могут уменьшиться из-за необходимости наращивать социальные расходы для борьбы с пандемией и ее последствиями.

10. В целом российская инфраструктура в ближайшие годы будет находиться под влиянием общемировых трендов, и особое внимание станут уделять цифровизации, применению робототехники, развитию онлайн-систем и поддержке зеленых технологий в проектах. Эти сферы, на наш взгляд, успешно развивались бы и без влияния пандемии, но ограничения, введенные из-за нее во многих странах, придали им дополнительный импульс.

I. БЮДЖЕТ

Первый год реализации майского указа президента не изменил ситуацию на рынке инвестиций в инфраструктуру. Расходы бюджета на отрасль остались на том же уровне, что и в прошлые годы. Но в пандемию ситуация изменилась: федеральные и региональные вложения стали расти.

В какие сферы и регионы шли средства в эти годы? Сколько необходимо стране, чтобы добиться равномерного развития отрасли? Какие проблемы существуют с освоением государственных средств на инфраструктуру?

Чего ждали в 2020-м?

СТАЛО ЛИ ГОСУДАРСТВО ТРАТИТЬ НА ИНФРАСТРУКТУРУ БОЛЬШЕ?

Несмотря на амбициозные планы Минэкономразвития достигнуть доли инвестиций в основной капитал в размере четверти ВВП страны к 2021 году, динамика показателя за последние пять лет не выходила за пределы 18% ВВП и, по нашей оценке, на конец 2019 года снова лишь приблизилась к этой отметке. Мы ожидали его прирост примерно на 0,5 п. п.

Заложенные в бюджете объемы ВВП на 2020–2021 годы указывали на то, что 1 п. п. ВВП в стоимостном выражении составит 1,2–1,3 трлн руб. Маловероятно, что в эти годы вложения в основной капитал России повысились бы на 8,4–9 трлн руб. Динамика бюджетных инвестиций в него на горизонте до 2023 года лишь немного увеличивалась (порядка 15–20% относительно итогов 2018–2019 годов), и суммарно, по нашей оценке, государство могло вложить еще 0,6–1 трлн руб. в перспективе трех лет.

Добиться установленной планки в 25% ВВП по вложениям в основной капитал в таком случае можно, только если на рубль бюджетных инвестиций частный сектор добавил бы семь рублей своих средств.

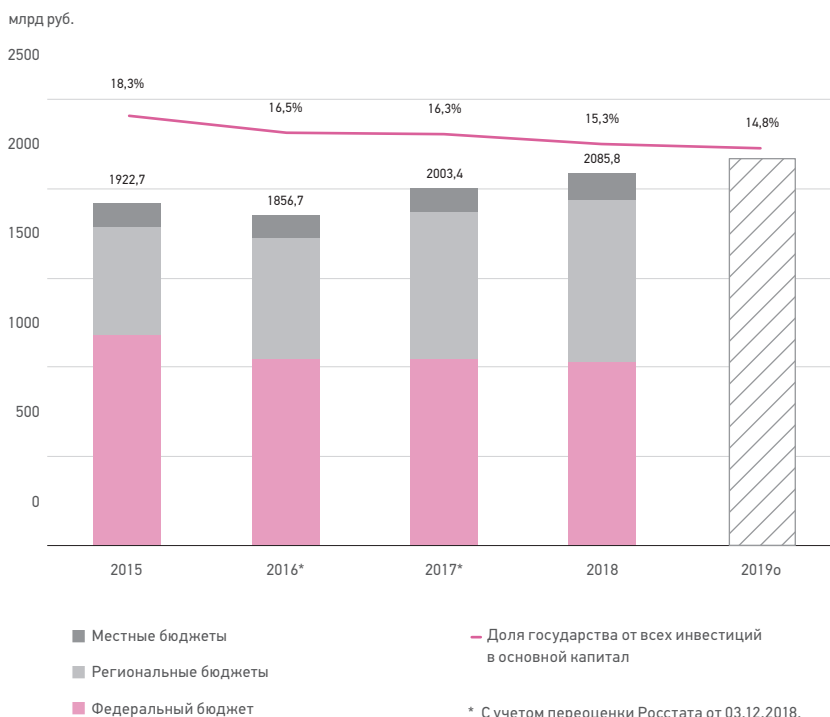


РИСУНОК 1.
ДОЛЯ ГОСУДАРСТВА
В СТРУКТУРЕ ИНВЕСТИЦИЙ
В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ

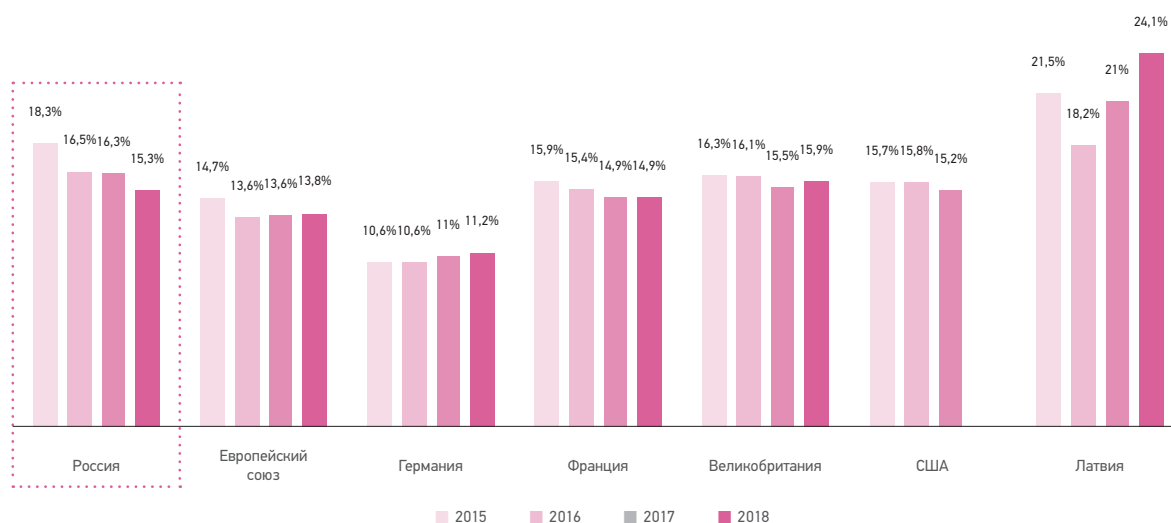
Источник: данные Росстата,
расчеты InfraOne Research

Доля государственных вложений от всех инвестиций в основной капитал, по нашей оценке, последние пять лет по-прежнему снижалась и по итогу 2019 года составила менее 15%. Таким образом, почти целое десятилетие власти вкладывали в основные фонды менее одной пятой.

На начало 2020-го мы полагали, что доля государственных затрат в следующие два-три года вырастет, но прирост не превысит 3–5 п. п. в год. Государственные инвестиции в основной капитал в России находятся на том же уровне, что и вложения бюджета Великобритании или европейских стран, где уже есть развитая инфраструктура, а основные этапы ее активного строительства пройдены.

Одновременно по этому параметру Россия отстает от Латвии (24,1%), Венгрии (23,2%), Норвегии (22,6%), где, например, еще в 2018 году правительство инвестировало более 20% от всего объема вложений в основной капитал.

РИСУНОК 2.
ДОЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ
БЮДЖЕТОВ РАЗНЫХ
СТРАН В СТРУКТУРЕ
ИНВЕСТИЦИЙ
В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ
Источник: EU Open Data
Portal, OECD Data, World
Bank, Росстат, расчеты
InfraOne Research



БЮДЖЕТЫ ВКЛАДЫВАЮТ В ОТРАСЛЬ

Согласно данным Казначейства, расходы бюджетов всех уровней на инфраструктуру по итогам 2019 года выросли с почти 1,8 до 2,1 трлн руб. К началу 2020-го они составили 1,9% ВВП, что на 0,2 п. п. выше, чем годом ранее.

Несмотря на преодоление резкого спада 2018 года, реальные вложения в инфраструктуру остались на критически низком уровне 2015 года. Расходы федерального бюджета на отрасль увеличились незначительно: на 2,7%, до 474,1 млрд руб.

В сопоставимых ценах они даже немного уменьшились, так как инфляция по итогам 2019 года составила 3%.

В структуре федеральных вложений доля трат на дорожное хозяйство и транспорт упала по сравнению с 2018 годом: ранее на них

приходилось около 70% средств, а теперь 63%. В денежном выражении уменьшение капитальных вложений федерации в автодорожную и прочую транспортную инфраструктуру составило более 27,7 млрд руб.

Снижение сгладил более чем шестикратный рост расходов на спортивные сооружения: с 2,8 до 17,5 млрд руб. Региональные бюджетные расходы на инфраструктуру, наоборот, выросли на 21,4%, с 1,33 до 1,62 трлн руб.

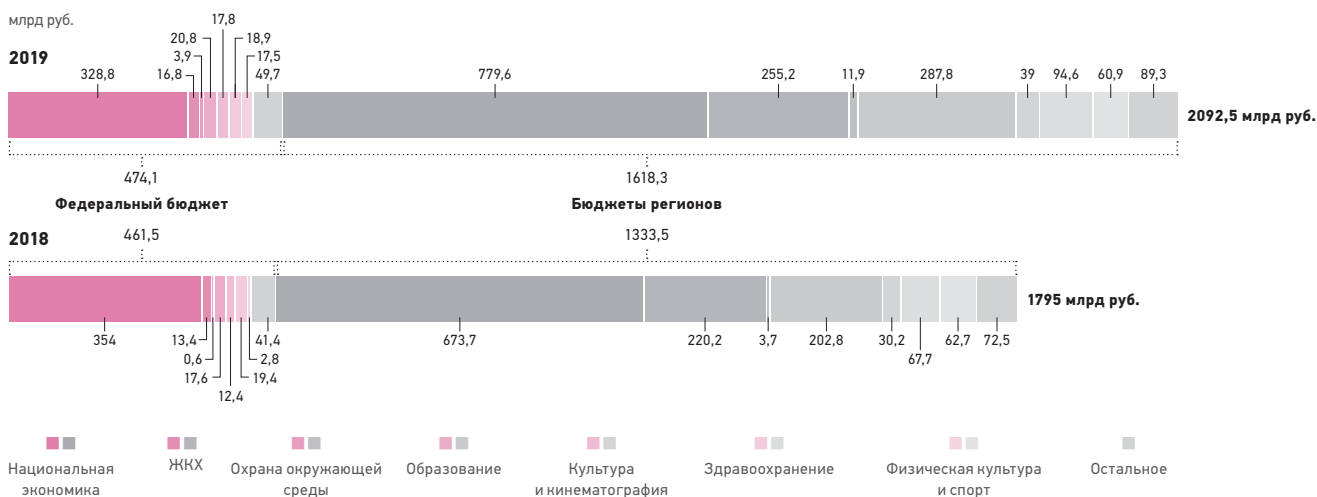
Почти половину средств направили в транспортную сферу (45%). Вложения в автодороги по-прежнему составляют почти треть региональных инфраструктурных расходов (32%), хотя на них было направлено на 80,9 млрд руб. больше, чем в 2018 году.

В то же время доля средств, направленных на строительство и модернизацию остального транспорта, просела на 2 п. п. (до 13%), хотя в абсолютных значениях туда пришло на 11,6 млрд руб. больше.

РИСУНОК 3.

**РАСХОДЫ
КОНСОЛИДИРОВАННОГО
БЮДЖЕТА РОССИИ
НА ИНФРАСТРУКТУРУ
В 2018–2019 ГОДАХ**

Источник: данные Росстата, Казначейства, Минфина, расчеты InfraOne Research



При оценке инвестиций не учитывались расходы на оборонный сектор и взносы в уставные капиталы госкомпаний.

На заметном росте инфраструктурных вложений субъектов сказало почти двойное увеличение капитальных расходов на объекты дошкольного образования (на 54 млрд руб.) и повышение на треть инвестиций в строительство и ремонт объектов общего образования (на 38,7 млрд руб.). На поддержку инфраструктуры ЖКХ и здравоохранения регионы направили на 35 и 27 млрд руб. (или на 16 и 40%) больше, чем год назад.

**РЕГИОНЫ
И ИНФРАСТРУКТУРА
В 2019 ГОДУ**

Структура региональных расходов на инфраструктуру по федеральным округам в последние годы довольно статична.

В ней сохранялся значительный перевес Центрального федерального округа, на который в 2019 году пришлось 649,4 млрд руб., или 40% от всех региональных вложений в инфраструктуру. Однако 71% трат ЦФО составили вложения Москвы (463 млрд руб.).

Без учета столицы инфраструктурные расходы регионов Центрального федерального округа проседали до среднероссийского уровня.

За ЦФО по объему бюджетных расходов на инфраструктуру следовали федеральные округа с высокой плотностью населения и большим количеством городов-миллионников: Приволжский, Южный и Северо-Западный. На них суммарно приходилось 501,8 млрд руб., или 31% от вложений регионов в инфраструктуру.

Если рассматривать долю инфраструктурных трат в общем объеме региональных бюджетных расходов, то здесь распределение более равномерно. Первые три места занимали Южный (15,1%), Центральный (13,7%) и Северо-Кавказский (13,3%) федеральные округа. Результат ЦФО объясним большими объемами вложений, а ЮФО и СКФО — наличием крупных относительно масштаба региональных экономик проектов.

Наиболее низкая доля инфраструктурных трат — менее 10% — у субъектов Северо-Западного, Уральского и Сибирского федеральных округов.

По данным Казначейства, на конец 2019 года всего четыре региона сделали сверхкрупные бюджетные вложения в инфраструктуру (более 50 млрд руб.): Москва, Крым, Санкт-Петербург и Московская область. Год назад таких субъектов было пять, но свои расходы до 48,2 млрд руб. уменьшил Татарстан.

Несмотря на выбывание последнего, общий объем сверхкрупных бюджетных вложений увеличился с 668,2 млрд руб. в 2018-м до 681,8 млрд руб. в 2019 году. То есть по итогам 2019 года 42% всех региональных инфраструктурных расходов пришлось на четыре региона.

Наиболее существенные изменения произошли в группе регионов с крупными вложениями (от 20 до 50 млрд руб.): число таких субъектов за год выросло с 7 до 16, а их доля во всех региональных инфраструктурных расходах подскочила с 13,4 до 27,9%, или со 178,9 до 451,6 млрд руб. Такому росту способствовало увеличение расходов регионов на дороги, образование и здравоохранение.

Число регионов в группе со средним объемом инфраструктурных трат (от 10 до 20 млрд руб.) осталось практически неизменным: 16 против 15 в 2018 году. Общий объем их расходов составил 232 против 227 млрд руб. годом ранее, или 14% региональных вложений в инфраструктуру.

В самую многочисленную группу регионов с небольшим объемом инвестиций (до 10 млрд руб.) по итогам 2019 года вошли 49 субъектов с общим объемом трат в 252,7 млрд руб. против 58 и 258,7 млрд руб. годом ранее. Минимальный уровень региональных расходов в 2019 году вырос почти вдвое: Еврейская автономная

область потратила на инфраструктуру 0,95 млрд руб. по сравнению с 0,51 млрд руб. в 2018 году. Впрочем, это по-прежнему меньше трат региона в 2015–2017 годы.

Средний по стране объем расходов за год увеличился на 3,4 млрд руб. до 19 млрд руб. В целом на топ-10 регионов приходится 56% от всех вложений в отрасль, а на топ-20 — 70%.

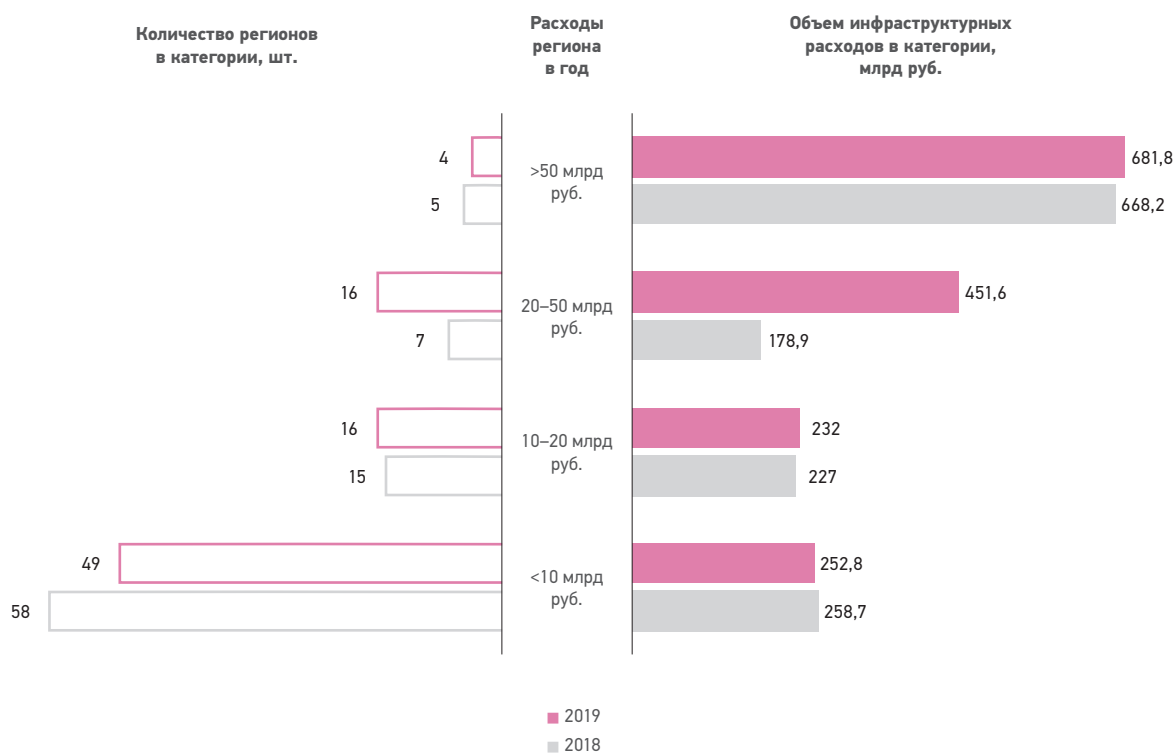
Лидером стабильно остается Москва, доля которой в региональных инфраструктурных расходах всех регионов упала на 3 п. п. и составила 29%. С большим отставанием за столицей следуют Крым (74,7 млрд руб., или 4,6%) и Санкт-Петербург (72,3 млрд руб., или 4,5%), расходы которых относительно 2018 года выросли почти на 0,8 и 0,4 п. п. соответственно. Следствием такого распределения является то, что инфраструктурные траты остальных 65 субъектов низки и различаются слабо.

Поэтому за год регионы могут значительно менять позиции относительно своих соседей: таким «рекордсменом», к примеру, стала Мордовия. По итогам 2019 года она заняла 67-е место среди субъектов по бюджетным расходам на инфраструктуру с 4,2 млрд руб., тогда как в 2018-м была на 41-м месте с 5,7 млрд руб.

Лидеры же ввиду масштабных трат и большого разрыва, который в ближайшие годы вряд ли удастся сократить, стабильно сохраняют свои позиции.

РИСУНОК 4.
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕГИОНОВ ПО ОБЪЕМАМ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РАСХОДОВ В 2018 И 2019 ГОДАХ

Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research



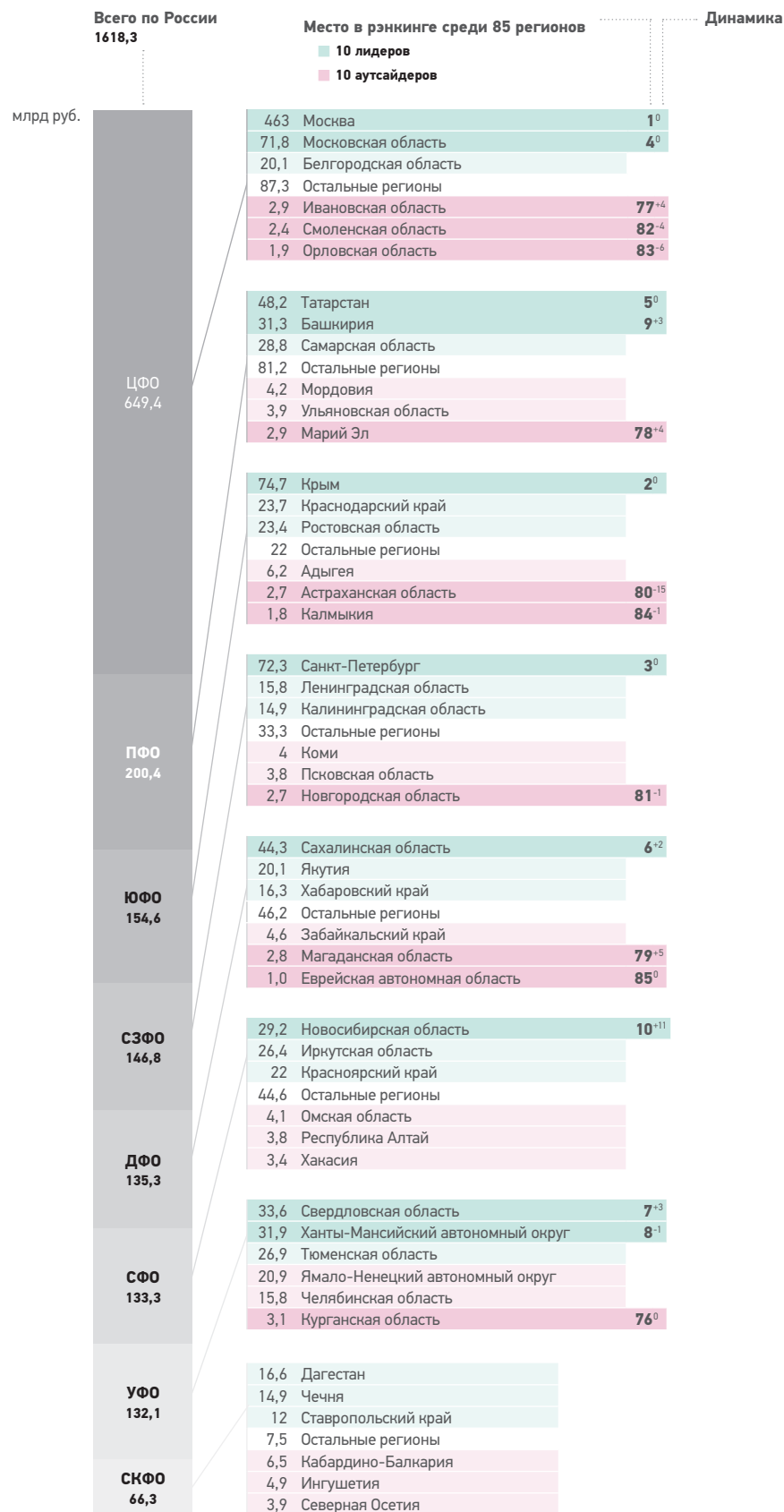


РИСУНОК 5.
ЛИДЕРЫ И АУТСАЙДЕРЫ
ПО ИНВЕСТИЦИЯМ
В ИНФРАСТРУКТУРУ
В 2019 ГОДУ

Источник: данные
Казначейства, расчеты
InfraOne Research

**МАЙСКИЙ УКАЗ
И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ
РАСХОДЫ
ФЕДЕРАЛЬНОГО
БЮДЖЕТА**

В последние три года расходы федерального бюджета на инфраструктуру снижались. По нашей оценке, по итогам 2019 года они достигли своего минимума с 2015 года и составят лишь чуть больше 435 млрд руб. Доля этих расходов от ВВП страны снижается тоже с 2015 года — тогда показатель составлял 0,63%, а в 2018 году упал до 0,44% ВВП. В 2019 году, по нашей оценке, он был на уровне 0,39–0,4% ВВП.

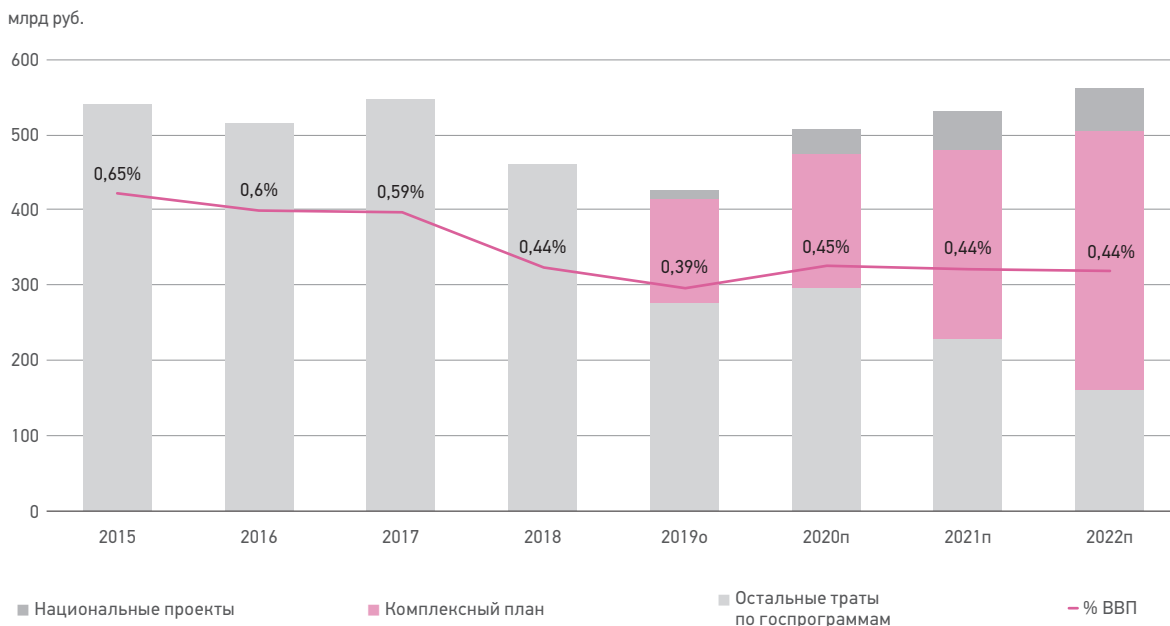
Предпосылки снижения затрат на инфраструктуру возникли в первой половине 2018 года, несмотря на то что в стране начался новый электоральный цикл и после выборов правительство, напротив, декларировало многократное увеличение инвестиций в отрасль в следующие шесть лет. Эти планы закреплены в майском указе президента и детализированы в 12 национальных проектах и отдельном комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Впрочем, конкретики там по многим проектам так и не появилось, потому расходы федерации на отрасль, по нашей оценке, продолжали сокращаться (на 30 млрд руб., или 0,5 п. п., по сравнению с годом ранее).

Рост расходов на инфраструктуру заложен в бюджете на 2020–2022 годы: по нашим расчетам, он составит 84–137 млрд руб. Так, например, в 2022 году объем средств, направляемых федерацией в отрасль, может достигнуть 560 млрд руб. Из них на финансирование комплексного плана будет выделено 344 млрд руб., или 61,3% от всех затрат в этом году на инфраструктуру.

Суммарно в 2020–2022 годах на ее развитие по комплексному плану (без учета субсидий компаниям, взносов в уставный капитал или других некапитальных вложений), по нашей оценке на начало

РИСУНОК 6.
РАСХОДЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО
БЮДЖЕТА
НА ИНФРАСТРУКТУРУ
Источник: данные Росстата,
Казначейства, Минфина,
расчеты InfraOne Research



2020 года, будет направлено 772,1 млрд руб., или 48% от всех инфраструктурных трат федерального бюджета. При этом доля последних от ВВП, вероятно, останется на прежнем уровне (0,44% ВВП).

В этом году мы изменили подход к оценке инфраструктурных инвестиций федерации. Теперь он более строгий и не учитывает в инфраструктурных тратах государства трансферты от федерации регионам. В соответствии с обновленной методологией мы определили бюджетные капитальные расходы за 2019 год и пересчитали данные за предыдущие периоды.

Доля инфраструктурных трат федерации от всех годовых расходов в 2016–2017 годах превышала 3,1%, а в 2018-м и 2019-м снизилась до 2,76–2,85% (или на 0,25–0,34 п. п.). По нашим расчетам, в планах на ближайшие три года доля инфраструктурных вложений по-прежнему не превышает 2,7% от всех расходов центра.

ЦЕНТР — РАСПОРЯДИТЕЛЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАТ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

Федеральное правительство выделяет регионам дополнительные средства через субсидии, чтобы те направляли их на местную инфраструктуру.

Объем федеральных инфраструктурных трансфертов на протяжении последних лет растет и уже три года превышает 100 млрд руб. Их доля от объема расходов федерации на инфраструктуру тоже увеличивается, но это связано с тем, что сами подобные траты сокращаются.

В масштабе ВВП России федеральные трансферты не дотягивают и до 0,2% ВВП, а в составе региональных трат на инфраструктуру в последние годы остаются практически неизменными с незначительными колебаниями в интервале 7–10%.

НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ НЕДОДАЛИ

В конце 2018 года правительство утвердило планы по расходованию федеральных средств на майский указ. Траты федерации по комплексному плану в первый год его реализации должны были составить 0,35 трлн руб., по 12 национальным проектам — 1,6 трлн руб. Эти суммы, утвержденные в бюджете на 2019–2021 годы, даже превысили значения, принятые в паспортах нацпроектов.

Упрощенная процедура внесения поправок в бюджет была принята для национальных проектов. С той же целью комплексный план впоследствии был к ним приравнен, поэтому его можно считать тринадцатым нацпроектом.

Согласно оперативным данным Казначейства об исполнении бюджета, потрачено меньше, чем запланировано. По состоянию на 30 декабря 2019 года федеральные средства по комплексному плану были освоены только на 83,7%, а по нацпроектам — на 90,8%. Причем это доли не от изначально утвержденных в бюджете значений, а от скорректированных правительством в течение года.

Изменения в финансирование нацпроектов вносятся в упрощенном порядке, без принятия поправок в закон о бюджете: это позволяет более гибко подстраивать планы под текущую ситуацию с реализацией майского указа.

Но даже это не улучшило показатели исполнения бюджета. Весь год мы следили за тем, как осваиваются средства на майский указ. Деньги поступали в экономику неравномерно, со стандартным нарастанием расходов к концу года (подробнее см. «Инфраструктурная "аритмия"»). В итоге за последний квартал 2019 года федерация потратила на комплексный план половину (48,8%) от всех израсходованных на него за год средств и на нацпроекты — 43,1%.

Часть трат перенесли на 2020 год. Такое решение было принято по расширению БАМа и Транссиба в федеральном проекте «Железнодорожный транспорт и транзит» (выкуп правительством акций РЖД на 20,5 млрд руб. за счет средств ФНБ отложен на 2020 год), по некоторым аэропортам «Развития региональных аэропортов и маршрутов» (около 7 млрд руб. перенесено на 2020 год) и другим федеральным проектам. Всего в 2019 году не освоено 56,6 млрд руб. по комплексному плану и 129 млрд руб. по нацпроектам, или 16,3 и 9,2% от запланированных в них вложений соответственно.

ТАБЛИЦА 1.
РАСХОДЫ НА МАЙСКИЙ УКАЗ

Источник: комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, паспорта национальных проектов, федеральные бюджеты на 2019–2021 годы и 2020–2022 годы, данные Казначейства, единого портала бюджетной системы, анализ и расчеты InfraOne Research

	Расходы на майский указ, млрд руб.					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Комплексный план						
Предусмотрено федеральных расходов в комплексном плане	348,3	348,8	403,9	645,1	683,5	599,2
Предусмотрено расходов на комплексный план в федеральном бюджете на 2019–2021 годы (на 1 января 2019 года)	327,8 (347,8)*	323,0	390,4			
Фактически израсходовано	291,2**					
Предусмотрено расходов на комплексный план в федеральном бюджете на 2020–2022 годы		337,2	404,5	675,5		
Национальные проекты						
Предусмотрено федеральных расходов по паспортам нацпроектов	1413,8	1526,1	1739,1	1899,8	1832,1	1686,8
Предусмотрено расходов на нацпроекты в федеральном бюджете на 2019–2021 годы (на 1 января 2019 года)	1603,7 (1402,2)*	1774,1	1928,5			
Фактически израсходовано	1273,2**					
Предусмотрено расходов на нацпроекты в федеральном бюджете на 2020–2022 годы		1626,6	1773,1	2001,3		

* В скобках указаны пересмотренные в течение года данные по состоянию на 30 декабря 2019 года.

** Оперативные данные на 30 декабря 2019 года.

Траты на комплексный план и нацпроекты должны были увеличиваться год от года — с пиком в 2022–2023 годах — и без переноса на будущие периоды неосвоенных средств. Теперь же нагрузка на исполнителей, строительную отрасль и сами федеральные власти должна возрасти еще больше, равно как и количество мероприятий, отложенных на потом. Своеобразным выходом из ситуации могло бы стать изменение комплексного плана и нацпроектов в сторону уменьшения их объема. Но наполнение комплексного плана, напротив, только увеличивается (правительство заявляет о его «подорожании» до 7 с 6,3 трлн руб.), а нацпроектов, во всяком случае, не уменьшается.

Указанный уровень освоения бюджета по комплексному плану и нацпроектам рассчитан на основе уже пересмотренных в течение года планов правительства по расходованию средств. Если же посчитать долю освоенных на конец года средств от бюджетных планов, которые утверждались в начале года, получится другая картина. У комплексного плана уровень освоения был бы выше (к концу 2019-го не потратили только 11,2% от того, что планировали в начале года), а по нацпроектам — значительно ниже, так как по ним не потратили 20,6% от изначально запланированного. Это объясняется тем, что по последним правительством к концу года вычло из изначально утвержденных сумм свыше 200 млрд руб., а по комплексному плану, наоборот, добавило 20 млрд руб.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН: ПЕРВЫЙ ГОД ПОЗАДИ

Согласно данным Казначейства, по итогам 2019 года объем федеральных средств, дошедших до проектов и мероприятий комплексного плана, составил около 305,9 млрд руб.

Исполнение плана достигло 88%, но на него повлиял не только приток федеральных средств. С октября по декабрь верхнюю планку вложений, предусмотренных в бюджетной росписи на комплексный план в 2019 году, понизили с 378,3 до 347,8 млрд руб. Если бы расчеты учитывали еще октябрьский потолок вложений, то исполнение составило бы 80,9%.

За декабрь из федерального бюджета в проекты поступило 66,3 млрд руб., или 21,7% от годового объема средств. Традиционно наибольшие бюджетные расходы делают в самом конце года, но в 2019-м рекордным для комплексного плана стал октябрь с 67,6 млрд руб.

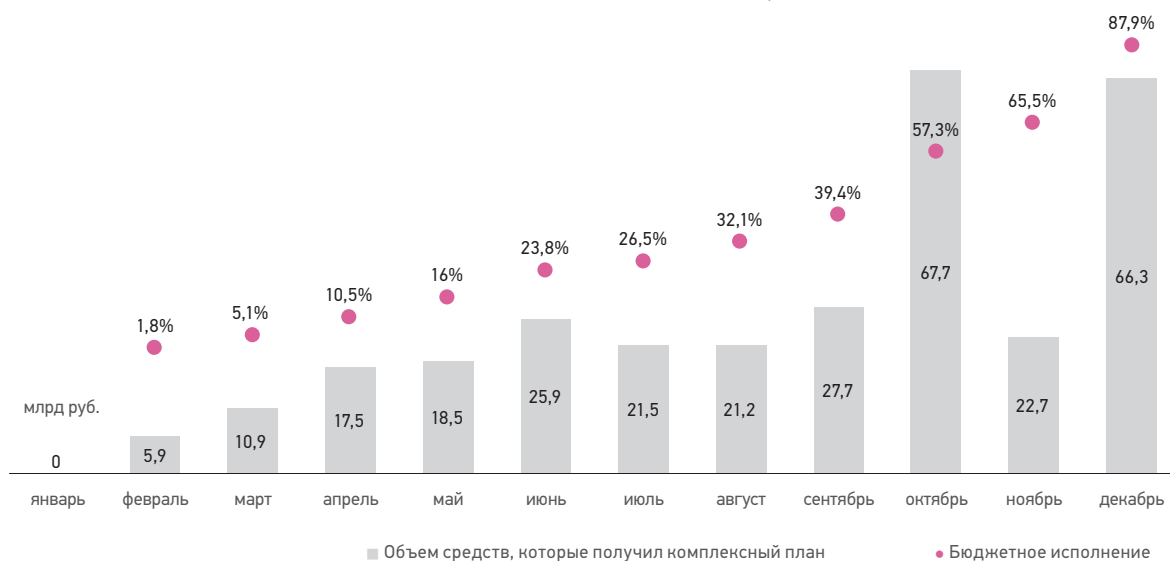
По освоению федеральных средств комплексный план отстал от национальных проектов, у которых в 2019 году оно составило в среднем 92,3%. Хуже, чем до плана, доводились бюджетные средства только до нацпроектов «Повышение производительности труда и поддержка занятости» (87,1%), «Цифровая экономика» (73,4%) и «Экология» (66,3%).

Прямые вложения в инфраструктурные мероприятия комплексного плана в 2019 году составили 153,9 млрд руб. (остальное ушло на межбюджетные трансферты, в том числе и на инфраструктуру, субсидии компаниям, а также затраты на некапитальные вложения). Это почти треть (32,5%) всех инфраструктурных расходов федерации в прошлом году.

Несмотря на то что в комплексный план входят девять федеральных проектов, в бюджете 2019 года предполагались расходы по восьми из них (всем, кроме «Транспортно-логистических центров»), а фактически средства направили в семь: не получило средств «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». Расходы во все проекты шли через подразделы «Транспорт», «Дорожное хозяйство» и «Другие вопросы» в разделе «Национальная экономика» федерального бюджета. Государство направило 318,8 млрд руб. на капитальные вложения в рамках этих подразделов, таким образом, доля комплексного плана там составила 48,3%.

РИСУНОК 7.
КАК ПОСТУПАЛИ
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ
СРЕДСТВА В ПРОЕКТЫ
КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА
В 2019 ГОДУ

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, расчеты и анализ InfraOne Research



ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ ОБГОНЯЛИ

Лидерами по освоению средств в комплексном плане стали федеральные проекты «Коммуникации между центрами экономического роста» (97,6%) и «Внутренние водные пути» (92,2%). Причем доля исполнения первого оказалась примерно на уровне близкого ему по инфраструктурной сфере национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (97,1%). Но у нацпроекта освоение федеральных средств почти на 90% отражает перечисление трансфертов регионам, а не прямые вложения в ремонт и строительство автодорог.

В федеральном проекте «Коммуникации между центрами экономического роста» больше половины средств (56%) в 2019 году представляли собой субсидии для господдержки ГК «Автодор» и взнос в уставный капитал РЖД, то есть расходы, предполагающие

Ф Е Д Е Р А Л Ь Н Ы Е П Р О Е К Т Ы

млрд руб.

Всего заложено на комплексный план на 2019 год

347,8

Объем средств, которые получил комплексный план в 2019 году

305,9
(87,9%)

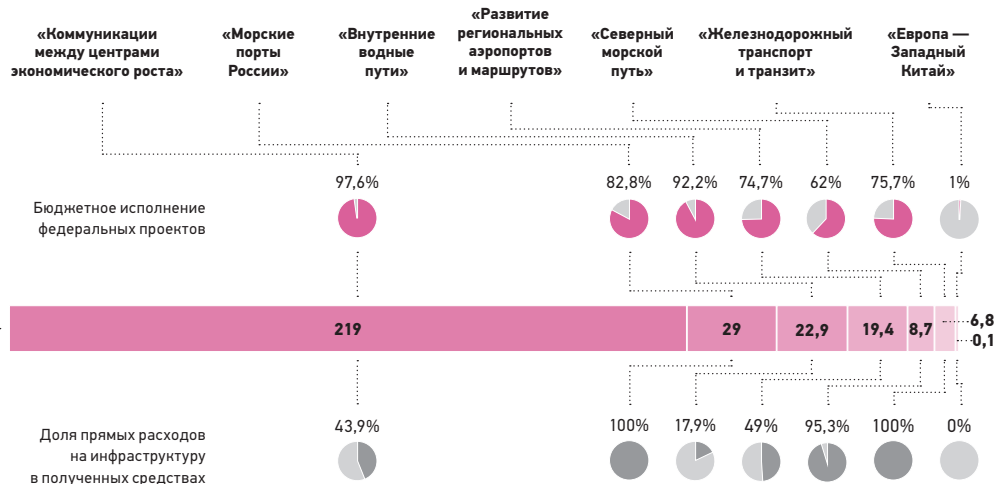


РИСУНОК 8.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ НА ПРОЕКТЫ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА В 2019 ГОДУ

Источник: данные единого портала бюджетной системы России, комплексного плана, расчеты и анализ InfraOne Research

дальнейшее их распределение уже получателем средств. Напрямую в мероприятия федерального проекта по ремонту, строительству и т. д. поступило порядка 44% от выделенного объема. Поскольку общая доля частных инвестиций в федеральном проекте невысока (16%), то в основном федеральное финансирование проектов идет через заключение госконтрактов.

В проекте «Внутренние водные пути» частное финансирование до 2024 года отсутствует, а основная часть (82%) госрасходов тоже была субсидиями.

То есть государство в 2019-м финансировало мероприятия и инициативы с высокой долей собственного участия, которые не требовали от него организации более сложных форм финансирования и длительных переговоров с инвесторами. Это подтверждается, например, тем, что к комплексному плану относилось лишь одно концессионное соглашение из девяти транспортных, заключенных в 2019 году в квалифицированном сегменте рынка, — по строительству моста через Волгу с обходом Тольятти (федеральный проект «Европа — Западный Китай»).

Если в перспективе двух лет вопрос нехватки проектов не будет решен, это может поставить под угрозу реализацию комплексного плана. По нашей оценке, через концессии или ГЧП можно было бы реализовать проекты с инвестициями до четверти всего объема комплексного плана (порядка 1,5 трлн руб.).

ПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ ОТСТАВАЛИ

Самая низкая доля бюджетного исполнения в 2019 году оказалась у федерального проекта «Европа — Западный Китай» (0,97%). Это было связано с недостаточной на тот момент готовностью проекта к запуску. Он находился на начальной стадии реализации: на конец

2019-го не было даже окончательной разбивки по участкам трассы. В течение года ГК «Автодор» искала инвесторов для строительства дороги (доля внебюджетного участия в проекте составит порядка 40%).

Низкий уровень освоения бюджетных средств был у «Северного морского пути» (62%) при условии, что на него в 2019-м рассчитывали потратить 14,4 млрд руб. Мы полагаем, что одна из причин в том, что «Росатом» лишь в конце 2018 года стал инфраструктурным оператором направления, поэтому часть времени пришлось на изучение «арктических» планов Минтранса и других министерств и ведомств. Финансирование мероприятий в рамках СМП началось в июне 2019-го, а существенный приток федеральных средств пришелся лишь на ноябрь и декабрь: более 90% от фактического объема.

Также с задержкой в 2019 году началось финансирование федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит», исполнение которого по итогам года было достигнуто лишь на 75,7%. В силу общего небольшого запланированного на 2019-й объема (9 млрд руб., а до июля планировалось всего 4,6 млрд руб.), отставание с освоением вряд ли существенно повлияет на дальнейшую судьбу проекта. Основной объем финансирования (примерно 1,25 трлн руб.) по нему приходится на последние годы реализации комплексного плана, причем на 97% это внебюджетные инвестиции через программу долгосрочных вложений РЖД.

По нашей оценке, в 2019 году государство и частный сектор направили в инфраструктуру порядка 4,9 трлн руб., что на 25 млрд руб. (или 0,5%) больше, чем годом ранее. Соотношение государственных и частных средств теперь изменилось в сторону ослабления участия инвесторов: теперь оно 1:1,4, а не 1:1,7, как годом ранее. Это, по нашему мнению, отражает изменение в их настроении: частные игроки находятся в режиме ожидания, так как планы властей в течение года оставались неясными в части проектов с предполагаемым участием внебюджетных средств. Прямые вложения государства, напротив, несколько выросли.

Инвестиций в отрасль в стране по-прежнему недостаточно для развития инфраструктуры, их большая часть идет на поддержание имеющихся объектов. Для значительного экономического роста за счет инфраструктуры, по нашей оценке, не хватает как минимум 6,7 трлн руб. в 2020 году, а к 2022 году эта сумма может возрасти до 7,8 трлн руб. Для покрытия минимальной дополнительной потребности отрасли в 2020 году, по нашим расчетам, требуется чуть меньше половины этих средств, или 3 трлн руб.

Но в бюджете на ближайшую трехлетку, по нашей оценке, заложено только на 750–840 млрд руб. больше обычного уровня государственных трат на инфраструктуру.

Такое повышение инфраструктурных расходов лишь на 20–30% закрывает минимальную дополнительную потребность

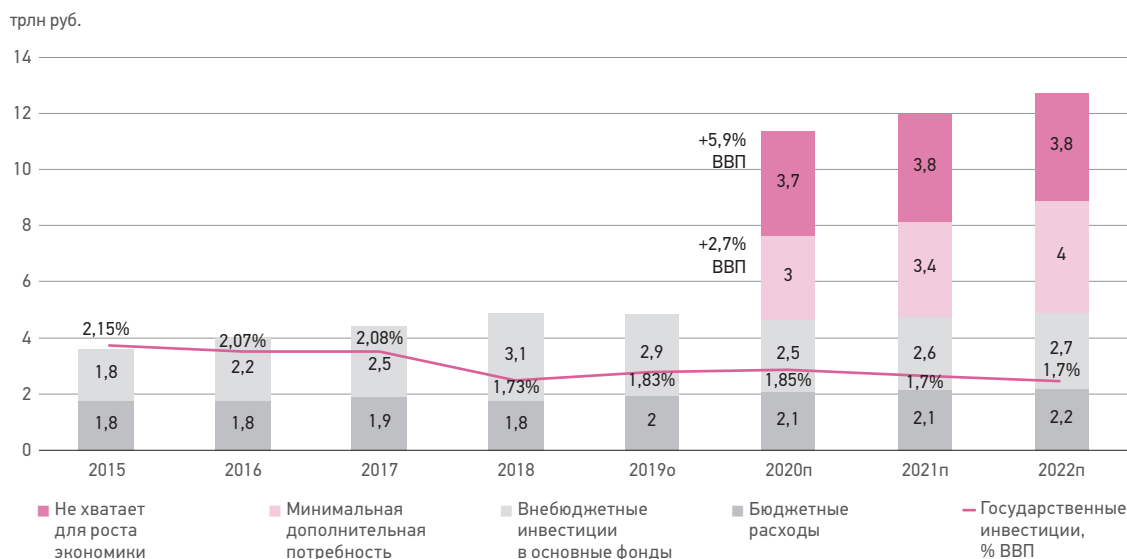


РИСУНОК 9.
ДИНАМИКА ИНВЕСТИЦИЙ
В ИНФРАСТРУКТУРУ
РОССИИ
И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ
ПОТРЕБНОСТИ
 Источник: данные Росстата,
 Казначейства, расчеты
 InfraOne Research

отечественной публичной инфраструктуры. По заявлениям властей, в комплексный план развития отрасли планировалось привлечь 6,35 трлн руб., а к концу 2019 года сообщалось, что эти вложения увеличат до 7 трлн руб. Но они включают значительный объем внебюджетных средств — до 4 трлн руб. На ближайшие годы на российском рынке капитала сопоставимый объем средств есть: по нашей оценке, для инфраструктурных инвестиций доступно 2,5 трлн руб.

Значительных изменений в динамике государственных расходов по итогам 2019 года не произошло, а отсутствие четкого плана по реализации проектов развития магистральной инфраструктуры, как и ограниченное число готовых качественных проектов на рынке, сильно сдерживает приток внебюджетных инвестиций. В следующие год-два, на наш взгляд, ситуация существенно не изменится, так как готовых к запуску инициатив мало, особенно в сравнении с доступными для инфраструктуры деньгами на рынке.

Основной объем инвестиций в рамках майского указа должен прийти на 2021–2023 годы, когда к активной инвестиционной стадии подойдет большая часть проектов. Впрочем, не исключено, что этот срок сдвинется из-за позднего запуска многих проектов.

ДОЛГИ РЕГИОНОВ

С 2012 года долговая нагрузка на регионы росла и достигла своего максимума в 2016 году, составив 2,3 трлн руб. Чтобы сократить долги субъектов, Минфин предложил выдавать бюджетные кредиты по сниженной ставке для рефинансирования накопленных регионами банковских кредитов.

По этой программе субъектам в добровольном порядке предлагалось погашать в первые два года — 2018-й и 2019-й — по 5% долга, затем в 2020 году до 10%, в 2021–2024 годах — по 20% ежегодно.

К декабрю 2019 года объем банковских кредитов у регионов сократился почти в два раза: с 667 млрд руб. в 2017 году до 397 млрд руб. Из 85 регионов только пять отказались участвовать

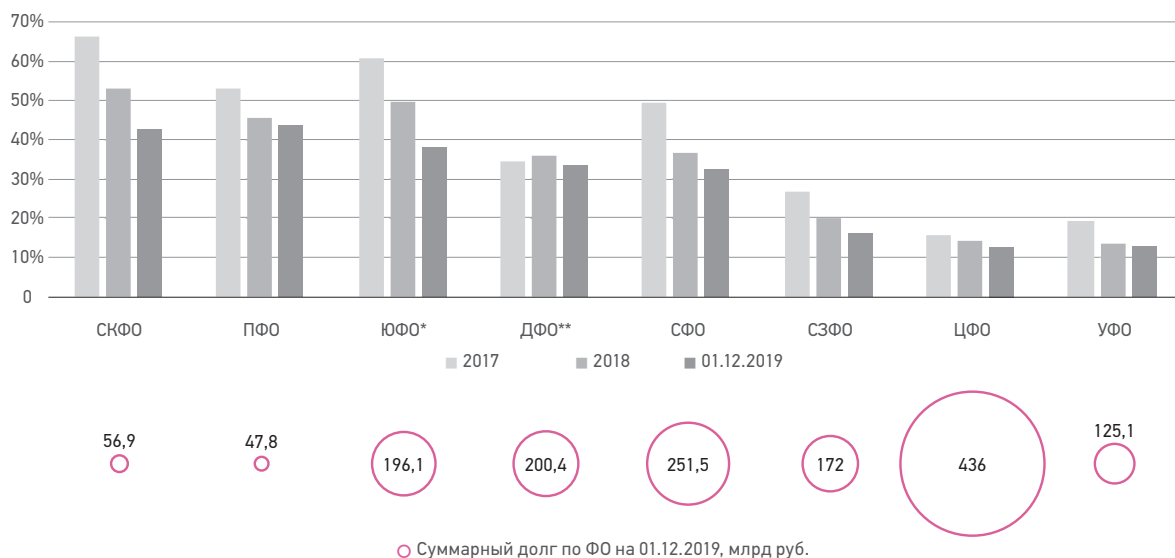
в программе рефинансирования (Московская и Ростовская области, Санкт-Петербург, Якутия и Ханты-Мансийский автономный округ) из-за небольшого объема кредитов.

В рамках бюджета на 2020–2022 годы период со ставкой в 5% продлен до 2024 года, но теперь высвободившиеся средства местные власти должны направить на реализацию новых инвестиционных проектов в инфраструктуру. Помимо этого, Минфин учитывает и будущие налоговые поступления от этих инвестпроектов, за счет которых может быть списана задолженность по бюджетным кредитам. Такая реструктуризация долга поможет субъектам сэкономить более 440 млрд руб. в перспективе пяти лет.

Доля бюджетных кредитов в составе их долга за 11 месяцев 2019 года возросла до 46,3% (или 887,4 млрд руб.). Ранее, в 2016–2018 годах, она была менее 44%, но в фактических значениях всегда находилась в диапазоне 940–1010 млрд руб. То есть динамика последних двух лет свидетельствует о сокращении госдолга регионов и увеличении доли бюджетных кредитов в его структуре. Так, у 48 регионов за 11 месяцев доля последних превышает 50%, у восьми регионов она составила 100%. Для сравнения, на конец 2018 года таких регионов было лишь четыре.

Уменьшение объема долговой нагрузки в последние три года произошло во всех федеральных округах. Наиболее быстрыми темпами она снижалась у Южного, Северо-Кавказского и Сибирского. Несмотря на высокий процент закредитованности первых, в абсолютных значениях их долг значительно меньше, чем у других федеральных округов, то есть здесь каждый влитый дотационный рубль более ощутим за счет эффекта низкой базы. Резко снизила свою

РИСУНОК 10.
ДИНАМИКА ДОЛГОВОЙ
НАГРУЗКИ ОКРУГОВ
Источник: данные
Минфина, Казначейства,
расчеты InfraOne Research



* Ввиду отсутствия данных по долговым обязательствам Севастополя в составе ЮФО он не учтен.

** В 2018 году Бурятия и Забайкальский край были переведены из СФО в ДФО.

долговую нагрузку Сибирь, но это следствие перевода в 2018 году двух закредитованных регионов в состав ДФО (Бурятия и Забайкальского края).

Всего к декабрю 2019 года дотации составили 619,6 млрд руб. при запланированном уровне в 675,3 млрд руб. На предстоящие три года предусмотрен рост трансфертов: в 2020-м субъекты получают 717,9 млрд руб., в 2021-м — 730,8 млрд руб., а в 2022-м — 743,5 млрд руб.

И хотя общая долговая нагрузка регионов снижается уже который год, их возможности получить новое заемное финансирование ограничены. Возможность направлять ежегодно порядка 90 млрд руб. на новые инфраструктурные проекты способна облегчить жизнь регионам, но осложняют это как нехватка качественных проектов, так и недостаточный либо, наоборот, избыточный контроль со стороны федерации.

Инструменты государственно-частного партнерства останутся актуальными для региональных властей, так как средства будут распределяться по стране неравномерно и на закрытие минимальной дополнительной потребности их не хватит.

СКОЛЬКО ДОЛЖНА РОССИЯ?

Общий долг консолидированного бюджета по итогам 11 месяцев превысил свое среднее значение за последние три года (порядка 14 трлн руб.), составив 16,1 трлн руб. Доля суммарных обязательств России по отношению к ВВП возросла на 1 п. п., достигнув 14,9%.

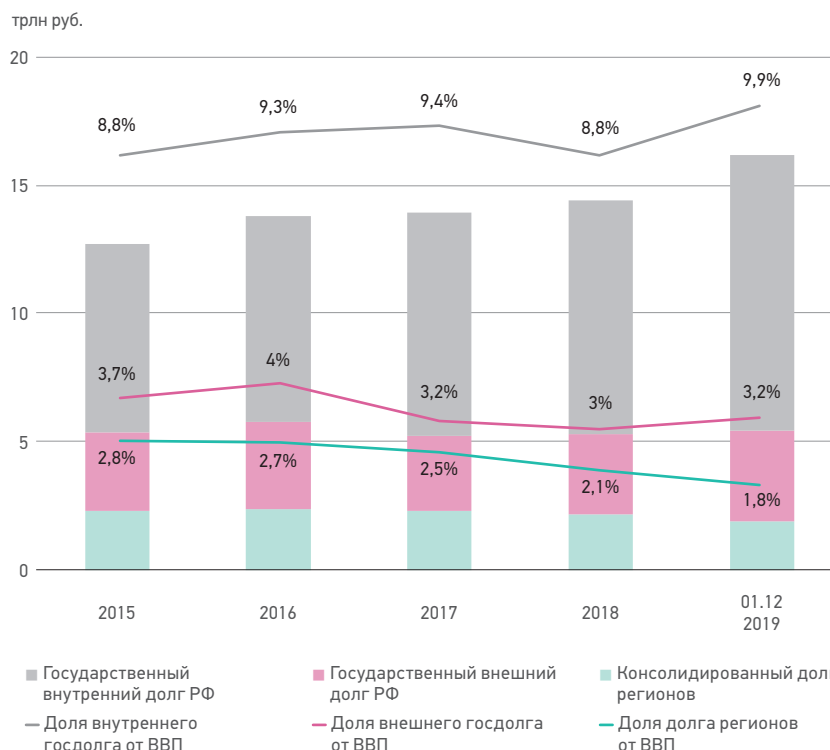


РИСУНОК 11.
ДОЛГИ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА И РЕГИОНОВ
 Источник: данные Минфина, Росстата, расчеты InfraOne Research