

ФОНДОВЫЕ РЫНКИ			ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНДЕКСЫ			ЗЕЛЕННЫЕ ОБЛИГАЦИИ		
S&P 500	3901,82	↓0,8%	S&P Global Infrastructure	2537,07	↓0,6%	S&P Green Bond Index	154,9	↓1,2%
MSCI EM	1362,47	↓5,2%	S&P EM Infrastructure	1724,36	↓2,2%			
MSCI Russia	680,35	↓4,4%	S&P Asia Infrastructure*	1811,44	↑0,7%			

Данные индексов на последний перед публикацией рабочий день (1 марта 2021 года). Данные о динамике индекса за период с 15 февраля по 1 марта 2021 года.

* Ранее мы публиковали здесь данные индекса S&P High Income Infrastructure, но с конца февраля 2021 года информация о нем недоступна.

Источник: S&P Global, MSCI

Екатерина Якунина
yakunina@infraone.ru

Алексей Жундриков
zhundrikov@infraone.ru

Weekly #4 2021

Инвестиции в инфраструктуру: сколько вложили в отрасль федерация и регионы в 2020-м?

Общий объем федеральных и региональных бюджетных расходов на инфраструктуру в 2020 году, несмотря на экономический кризис, увеличился почти на 13% (около 265 млрд руб.). В отличие от 2019-го, когда основной рост в отрасли определялся более активными вложениями регионов, в 2020 году расходы на нее сопоставимо увеличивала и федерация.

За счет каких направлений росли вложения? Какие регионы вкладывали больше и меньше всего? Как изменятся траты на отрасль в 2021 году?

- Расходы консолидированного бюджета страны на инфраструктуру по итогам 2020 года составили почти 2,36 трлн руб., или 2,2% ВВП. За год эта доля выросла на 0,3 п. п. не только за счет увеличения вложений на 12,6%, но и из-за снижения номинального объема ВВП в связи с экономическим кризисом.
- Вложения федерации в инфраструктуру в 2020 году (без учета межбюджетных трансфертов) выросли на 10,5%, до 524 млрд руб. Региональные расходы при этом увеличились на 13,5%, ненамного превысив 1,83 трлн руб. Рост федеральных бюджетных расходов в 2020 году был связан с увеличением расходов на строительство и ремонт в социальной сфере: образовательных, культурных и медицинских объектов. На росте региональных расходов сказались увеличение вложений субъектов в транспортную, коммунальную и социальную инфраструктуру с упором на проекты в массовом спорте, а также медицине. В обоих случаях расходы на дорожное хозяйство оставались стабильными.

- Лишь пять регионов в 2020 году преодолели планку в 50 млрд руб. по бюджетным вложениям в инфраструктуру: Москва (467,3 млрд руб.), Московская область (83,8 млрд руб.), Санкт-Петербург (71,6 млрд руб.), Крым (70,6 млрд руб.) и Татарстан (62,2 млрд руб.), отсутствовавший в этом списке в 2019 году. На эту пятерку приходится порядка 41% инфраструктурных расходов всех регионов, тогда как год назад на четыре региона приходилось 42%.
- Количество регионов с инфраструктурными бюджетными расходами меньше 10 млрд руб. снизилось с 49 до 43, а средний по стране объем вложений увеличился за год на 13%, до 21,5 млрд руб. Это косвенно говорит о том, что в 2020 году ситуация с финансированием инфраструктуры по стране улучшалась и немного выравнивалась.
- Капитальные вложения регионов в медицинские объекты выросли за год на 48% и достигли 140 млрд руб. Но 57% этих средств приходится лишь на десять регионов, что впоследствии может привести к инфраструктурному дисбалансу в этой сфере.
- Общий объем вложений консолидированного бюджета в инфраструктуру в 2021 году, по нашей оценке, может просесть на 8–10%, до 2,16–2,19 трлн руб., в том числе из-за пересмотра планов властей на ближайшее десятилетие. Правда, в денежном выражении это окажется выше итогов 2019 года (2,1 трлн руб.). В 2022–2023 годах объемы вложений могут «отскочить» к рекордному показателю 2020 года, но их доля в ВВП, вероятно, окажется на уровне 1,8%, что, на наш взгляд, критически низко.
- Бюджетные вложения в инфраструктуру в 2021 году будут по-прежнему сильно зависеть от регионов. Они обеспечивают порядка 80% всех вложений в отрасль. Мы полагаем, что ежегодный рост региональных трат будет составлять 3–4% против 10–15% в предыдущие годы. Замедлить снижение темпов и привлечь дополнительные средства в отрасль могло бы более активное использование инструментов государственно-частного партнерства. И региональные, и федеральные расходы будут зависеть от степени корректировки планов в рамках майского указа — ясность в этом вопросе, скорее всего, появится в течение второго квартала.

Инфраструктура и бюджет: реальность и перспективы. Расходы консолидированного бюджета на инфраструктуру в 2020 году, по нашей оценке, выросли до 2,36 трлн руб. против 2,09 трлн руб. годом ранее. Доля инфраструктурных расходов бюджетов всех уровней составила 2,2% ВВП против 1,9% ВВП в 2019-м.

Конечно, такое резкое увеличение доли инфраструктуры отчасти произошло за счет уменьшения ВВП: согласно предварительным данным Росстата, по итогам 2020 года последний показатель снизился на 3,1% и составил 106,6 трлн руб.

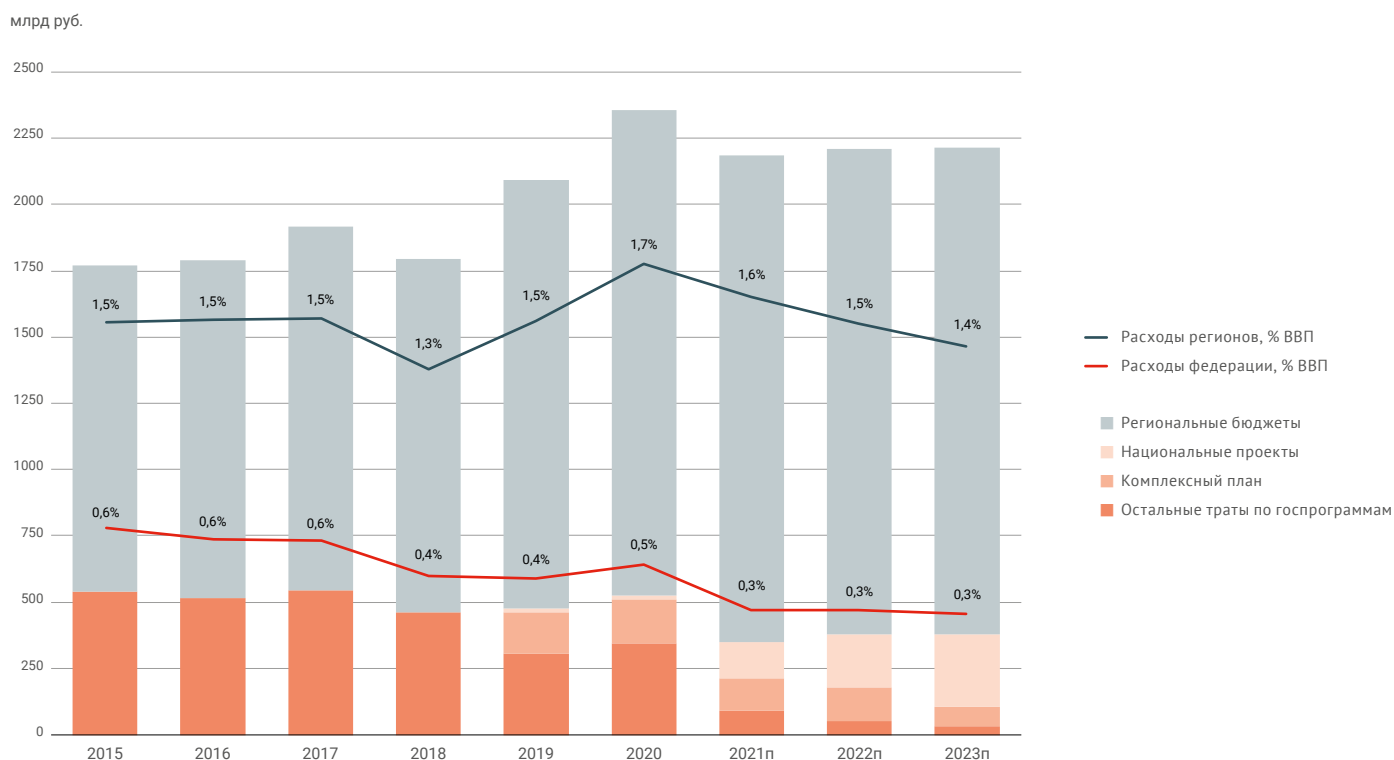
Но рост инфраструктурных расходов в абсолютном выражении на 265 млрд руб., на наш взгляд, можно считать позитивным сигналом как для отрасли, так и для экономики в целом. Поскольку вложения в эту сферу могут рассматриваться и как инструмент стимулирования экономической активности.

Подробнее о том, как развитие инфраструктуры в сложных условиях может помочь «завести» экономику, читайте в аналитическом обзоре «Инвестиции в инфраструктуру: рынок проектов в кризис».

Рисунок 1. Расходы федерального и региональных бюджетов на инфраструктуру

Расчет инвестиций в инфраструктуру в денежном выражении сделан по ежемесячным отчетам Федерального казначейства. Расчет проведен на основе классификации по видам расходов. При оценке инвестиций не учитывались расходы на оборонный сектор и взносы в уставные капиталы госкомпаний.

При расчете прогноза трат на инфраструктуру в 2021–2023 годах за основу мы брали укрупненные коды видов расходов, так как в бюджете на плановый период более детальная разбивка отсутствует. Но общая цифра не отражает реальной ситуации (так как включает, например, дотации на авиа- и железнодорожные перевозки), потому мы также учитывали пропорцию исполнения бюджета по конкретным кодам видов расходов в предыдущие годы и рост суммарных расходов бюджета по годам.

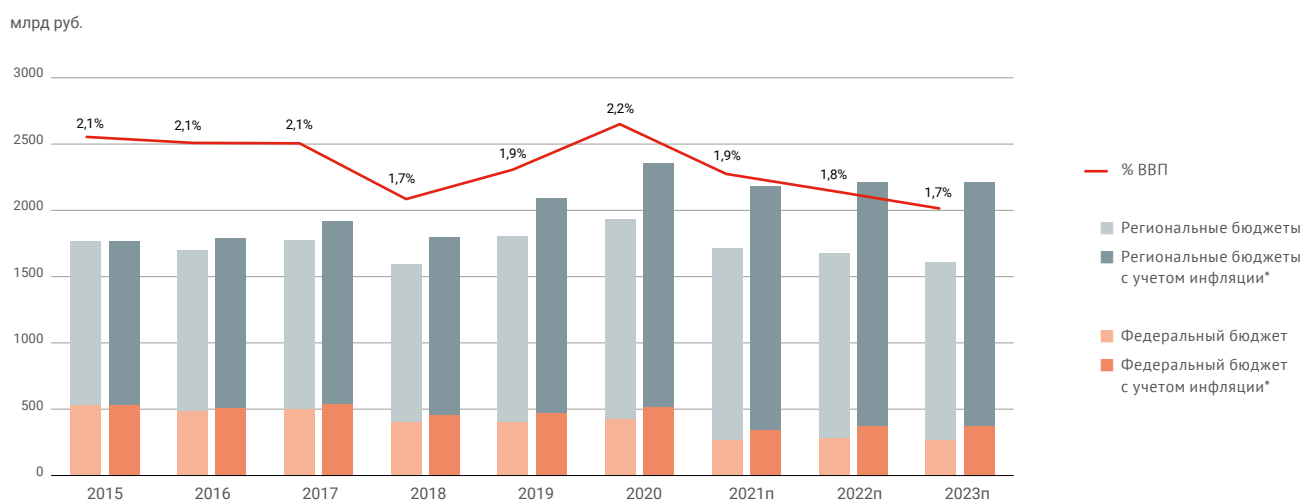


Источник: данные Росстата, Казначейства, Минфина, расчеты InfraOne Research

Рисунок 2. Расходы консолидированного бюджета России на инфраструктуру

Расчет инвестиций в инфраструктуру в 2020 году в денежном выражении сделан по ежемесячным отчетам Федерального казначейства, скорректированная оценка появится в мае 2020 года. При оценке инвестиций не учитывались расходы на оборонный сектор и взносы в уставные капиталы госкомпаний.

При расчете прогноза трат на инфраструктуру в 2021–2023 годах за основу мы брали укрупненные коды видов расходов, так как в бюджете на плановый период более детальная разбивка отсутствует. Но общая цифра не отражает реальной ситуации (так как включает, например, дотации на авиа- и железнодорожные перевозки), потому мы также учитывали пропорцию исполнения бюджета по конкретным кодам видов расходов в предыдущие годы и рост суммарных расходов бюджета по годам.



* В базовых ценах 2015 года.

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

В последние годы траты государства на инфраструктуру были на критически низком уровне и не превышали 2% ВВП. С учетом масштабов страны это крайне невысокий показатель, в котором, скорее, отражаются необходимые расходы на поддержание стареющей инфраструктуры и в гораздо меньшей степени - на новые проекты и мощности. Согласно зарубежным данным, минимально необходимые расходы на развитие инфраструктуры должны составлять не менее 4,5–5% ВВП.

Показательно, что на фоне роста трат повышается и роль региональных вложений в инфраструктуру. Если в 2015 году доля таких расходов составляла 70%, то по итогам 2020 года она выросла до 78%. В следующие годы такой тренд, вероятнее всего, сохранится и даже усилится.

По нашему прогнозу, в основе которого лежат планы по расходам федерального бюджета на ближайшие три года, в 2021 году возможно снижение инфраструктурных расходов бюджетов всех уровней по отношению к 2020-му примерно на 8–10%, до 2,16–2,19 трлн руб. Это составит 1,8% ВВП, что может стать худшим показателем для инфраструктуры за последние четыре года. Уже к 2022–2023 годам инфраструктурные расходы могут вернуться к уровню рекордного 2020 года (2,35–2,4 трлн руб.), но их доля в ВВП останется на том же уровне.

На объемы вложений в инфраструктуру повлияет то, насколько власти в очередной раз пересмотрят планы по реализации мероприятий в рамках майского указа. Ожидается, что ясность в этом вопросе появится до конца весны, что к середине года также отразится и на «инфраструктурных» параметрах федерального бюджета на ближайшую трехлетку. При самом благоприятном исходе падение в 2021 году может оказаться менее сильным за счет того, что расходы на инфраструктуру через национальные проекты и комплексный план решат увеличить. Реализация худшего сценария будет зависеть от критичности эпидемиологической ситуации и общего состояния экономики на середину – конец весны 2021 года.

Федеральный бюджет и расходы на инфраструктуру. По нашим расчетам на основе данных единого портала бюджетной системы, федеральные инфраструктурные расходы по итогам 2020 года составили 524,1 млрд руб., что на 10,5% больше, чем в 2019 году.

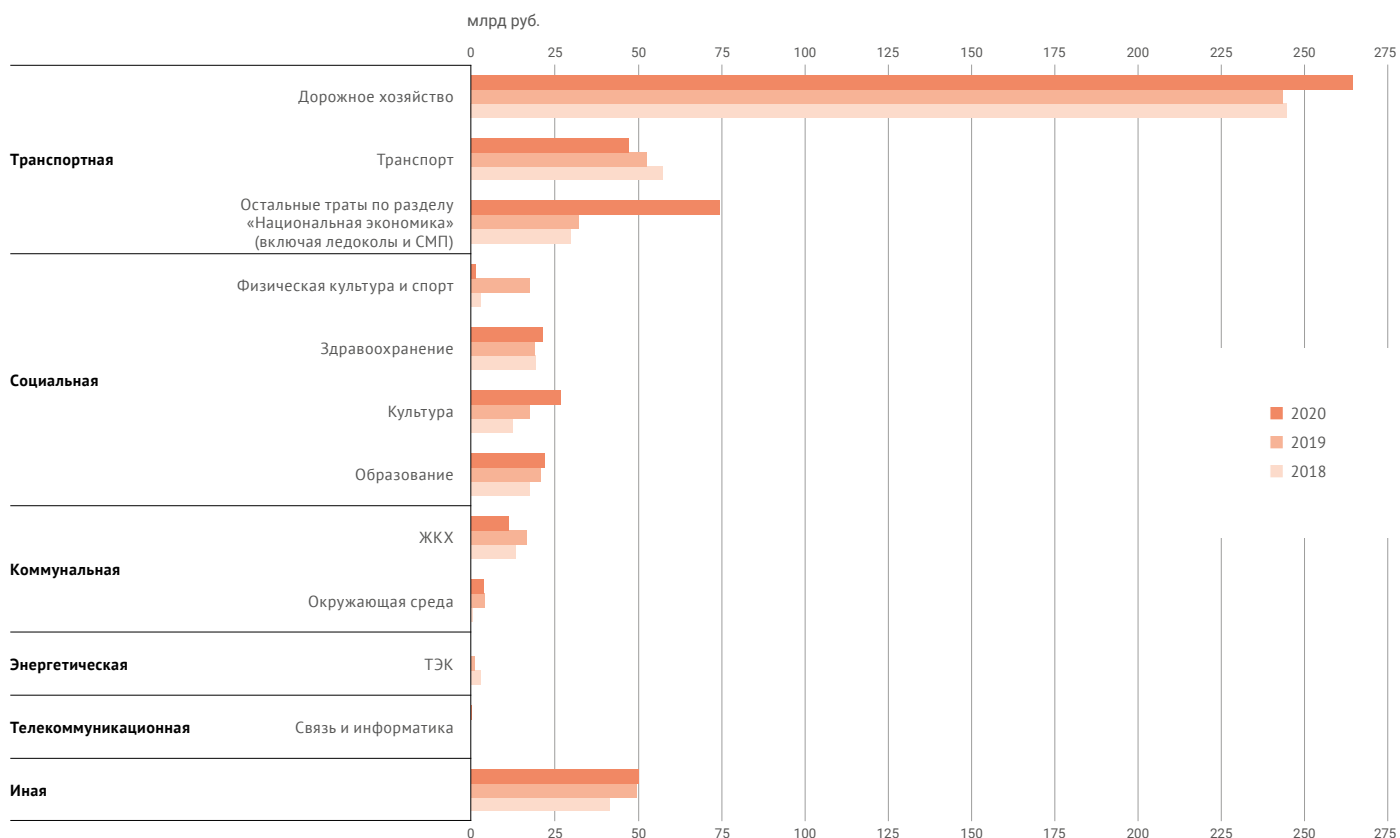
Если проанализировать траты федерального уровня по подразделам бюджета, то в 2020 году доля транспорта в инфраструктурных расходах составила 59,5%, в то время как год назад она равнялась 62,5%. В абсолютном выражении увеличение федеральных расходов на эту сферу все же случилось: на 15,7 млрд руб. На наш взгляд, это было вызвано ростом вложений в строительство и реконструкцию автодорог, в создание ледоколов гражданского назначения, атомного ледокола «Лидер» и мероприятия по развитию портовой инфраструктуры Северного морского пути.

На треть меньше, чем годом ранее, из федерального бюджета в 2020-м вложили в коммунальную инфраструктуру: на нее на этом уровне направили лишь 11,2 млрд руб. Существенно снизило государство и расходы на спортивные объекты – с 17,5 млрд руб. в 2019-м до 1,3 млрд руб. по итогам 2020-го. Мы полагаем, что косвенно это было связано с отсутствием крупных планируемых соревнований мирового масштаба, которые должны пройти в России. Кроме того, такие объекты более других страдали от ограничений, а потому строительство новых могли поставить «на паузу».

К федеральным инфраструктурным расходам мы не относим межбюджетные «инфраструктурные» трансферты регионам. Последние учтены в расходах самих субъектов.

Рисунок 3. Инфраструктурные расходы федерации в 2018–2020 годах по разделам бюджета

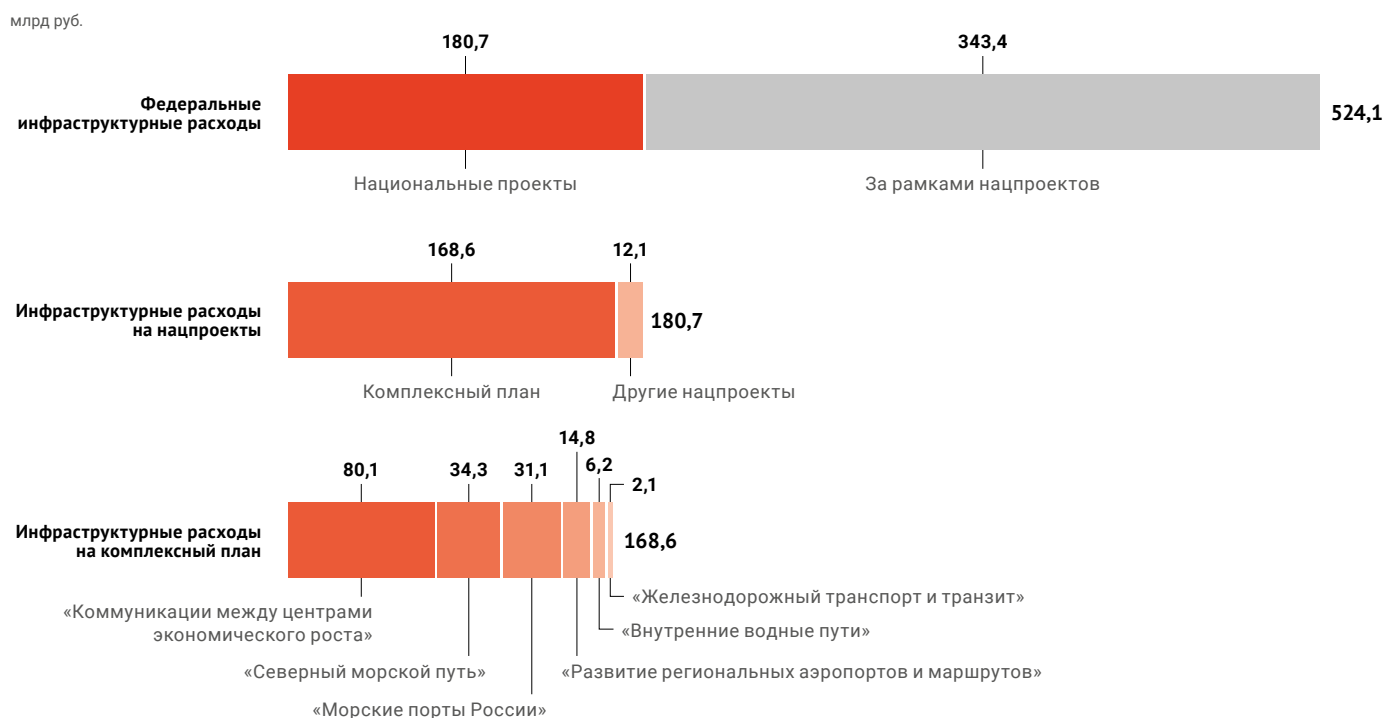
В расчетах не учтены расходы федерации на межбюджетные трансферты субъектам.



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

Рисунок 4. Инфраструктурные расходы федерального бюджета в 2020 году

В расчетах не учтены расходы федерации на межбюджетные трансферты субъектам.



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

Впрочем, пострадала далеко не вся социальная инфраструктура. Например, в полтора раза (до 27 млрд руб.) выросли расходы на культуру и кинематограф. К этому разделу относится, например, реконструкция и капитальное строительство музейных, театральных и иных объектов искусства. Мы считаем, что здесь, наоборот, вынужденная приостановка эксплуатации была использована для более активного финансирования работ.

Федеральные вложения в образовательную и медицинскую инфраструктуру за год выросли на 6,8% (до 22,2 млрд руб.) и на 13,8% (до 21,5 млрд руб.) соответственно. В последнем случае решающую роль в росте, на наш взгляд, сыграла приоритетность данного направления в условиях пандемии.

Любопытно, что к концу года инфраструктурные расходы федерации несколько замедлились. Так, с 2015 по 2019 годы в декабре из федерального бюджета выделяли от 23,3% в 2016-м до 26,4% в 2019-м годовых расходов на инфраструктуру. В декабре 2020-го эта доля, по нашей оценке, уменьшилась до 20,4%, а всего в инфраструктуру в последний месяц года со стороны федерации направили 106,7 млрд руб.

Пока заметных признаков того, что государство стало сглаживать неритмичность финансирования мы не видим и поэтому не исключаем, что замедление связано с некоторым сокращением вложений, которое может продолжиться и в 2021 году (подробнее о планах на предстоящую трехлетку см. [«Инфраструктура и бюджет: реальность и перспективы»](#)).

Сколько принес инфраструктуре майский указ?

По нашей оценке, в 2020 году в рамках 13 национальных проектов напрямую на инфраструктуру из федерального бюджета было вложено 180,7 млрд руб., или 34,5% от всех инфраструктурных расходов федерации (в 2019-м эта доля составляла 35,2%). Почти 93% этих средств были направлены в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Большая часть инфраструктурных трат в комплексном плане в 2020 году (80,1 млрд руб.) проводилась через федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» — 44,3% от всех капитальных вложений по майскому указу или 47,5% от таких вложений по комплексному плану.

Значительные инфраструктурные вложения за 12 месяцев также сделаны в «Северный морской путь» и «Морские порты России»: на них в сумме пришлось почти 40% капитальных затрат комплексного плана, или 65,5 млрд руб.

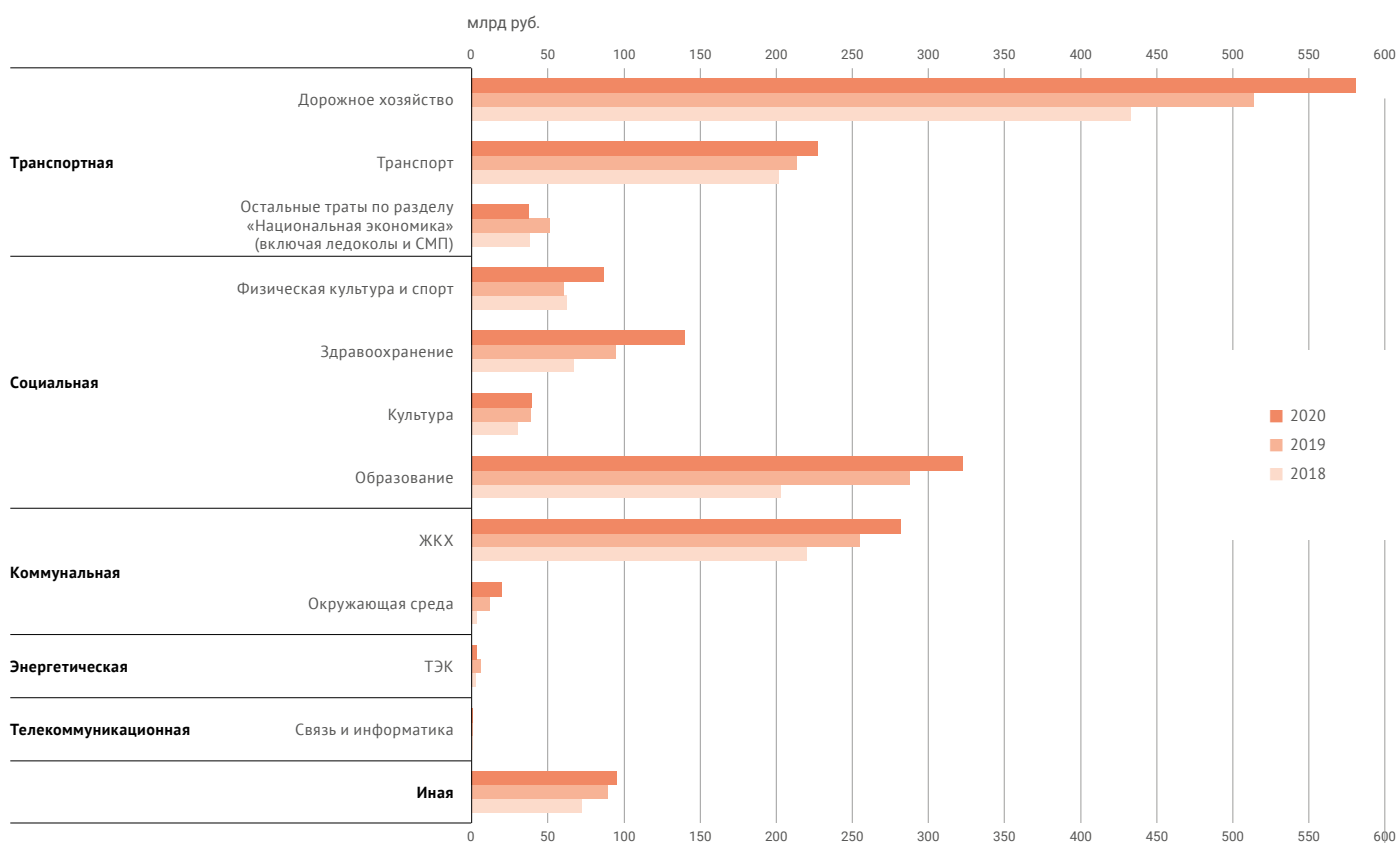
Следует отметить, что «неинфраструктурные» траты федерального бюджета часто могут означать перечисление средств региональным бюджетам на капитальное строительство или ремонт. Поэтому в реальности инфраструктурные расходы федерации на майский указ могут быть заметно выше, но отследить их через трансферты субъектам не всегда возможно.

Традиционно центр направляет дополнительные средства регионам для расходов на местную инфраструктуру. Их суммарный объем в последние четыре года превышал 100 млрд руб., а в 2020-м достиг 164 млрд руб., что на 20% больше, чем годом ранее.

Инфраструктура и вложения регионов. Расходы региональных бюджетов на инфраструктуру, по нашим подсчетам, в 2020 году составили рекордные 1,83 млрд руб., что на 13,5% больше, чем годом ранее. Эти объемы включают в себя «инфраструктурные» трансферты из федерального бюджета региональным.

Как и на федеральном уровне, лидирующий вид инфраструктуры, получивший наибольший объем капитальных вливаний со стороны региональных бюджетов, — транспорт. На него в 2020 году пришлось 44% всех инфраструктурных расходов субъектов, или 808 млрд руб. В прошлом году эта доля была чуть выше — 45%.

Рисунок 5. Инфраструктурные расходы регионов в 2018–2020 годах по разделам бюджета



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

Основную часть средств – 581 млрд руб. – направили в дорожное хозяйство. Доля этой подсферы в общем объеме региональных инфраструктурных расходов была в 2019 и 2020 годах стабильна и составляла 31,7%. Мы полагаем, что на объем вложений повлияло высокое освоение бюджетных средств в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: в 2019 и 2020 годах оно находилось на уровне 97% и почти 99% соответственно.

В 2020 году регионы заметно больше стали тратить на социальную инфраструктуру: доля этой сферы составила 32,1% (588,9 млрд руб.), при том что годом ранее она была 29,8% (482,3 млрд руб.). Самым быстрорастущим по объяснимым причинам стало здравоохранение – региональные расходы на медицинскую инфраструктуру выросли в 2020 году на 48% (до 140 млрд руб.) по отношению к 2019-му. Наряду с этим довольно заметно выросли расходы регионов на создание и ремонт спортивных объектов: на 43%, почти до 87 млрд руб. Но это, в первую очередь, было связано с развитием инфраструктуры для занятий массовым спортом, а не для проведения крупных соревнований.

В относительном выражении немного сократились региональные расходы на коммунальную сферу: с 15,7% до 15,2% от всех инфраструктурных трат субъектов. Хотя в абсолютных значениях они даже выросли на 26,4 млрд руб. (до 281,7 млрд руб.).

Необходимость поддерживать в надлежащем состоянии коммунальную инфраструктуру вряд ли приведет к существенному сокращению вложений в нее. Помимо этого власти не отказываются от планов активно вкладывать в дорожную сферу, а социальная, вероятно, останется в фокусе внимания регионов в течение как минимум ближайшего года. Поэтому мы не ждем радикальных перемен в направлениях расходования средств региональных бюджетов, по крайней мере, на горизонте двух-трех лет.

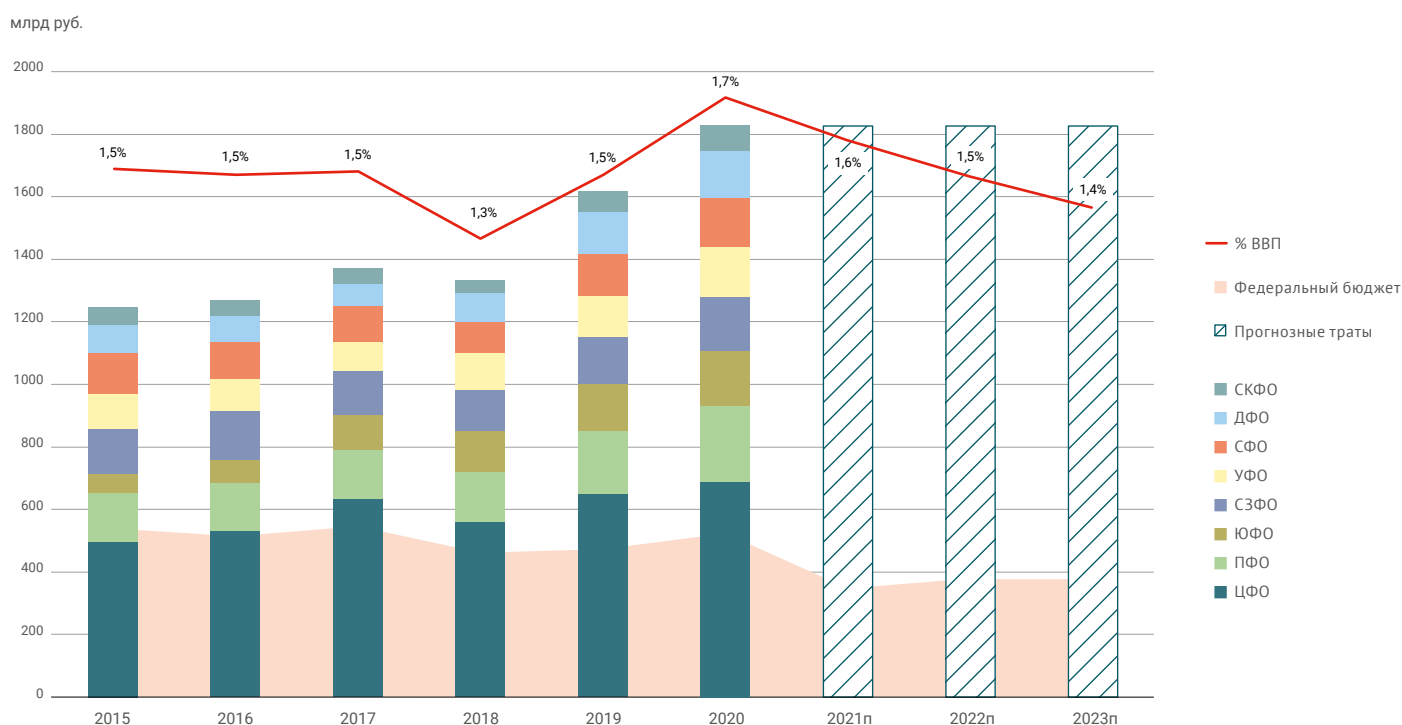
Федеральные округа увеличили расходы. В 2020 году, как и в предыдущие годы, лидером по инфраструктурным вложениям со значительным перевесом был Центральный федеральный округ. На него пришлось 37,5% отраслевых трат регионов (или 687 млрд руб.) против 40,5% (649 млрд руб.) в 2019-м.

По итогам 2020 года именно у ЦФО общий прирост объема расходов оказался минимальным – 5,8% – и на это, на наш взгляд, повлиял эффект «масштаба»: более крупным образованиям в кризисных условиях сложнее резко увеличивать расходы, чем небольшим. Примечательно, что доля Москвы за прошедший год уменьшилась на 3 п. п. и составила 68% от расходов округа, или 467 млрд руб.

Наибольший прирост за год по инфраструктурным вложениям оказался у Северо-Кавказского федерального округа – сразу на 26,9%, до 84,1 млрд руб. Но это не помогло СКФО перестать быть округом с самыми маленькими отраслевыми расходами: их доля выросла с 4,1% до 4,6% от страновой. До ближайшего конкурента – Дальнего Востока с 8,3% – Северному Кавказу по-прежнему далеко. У ДФО, как и у ЦФО, доля за год снизилась (на 0,2 п. п. по сравнению с 2019-м) – у всех остальных округов она выросла на 0,1–1 п. п.

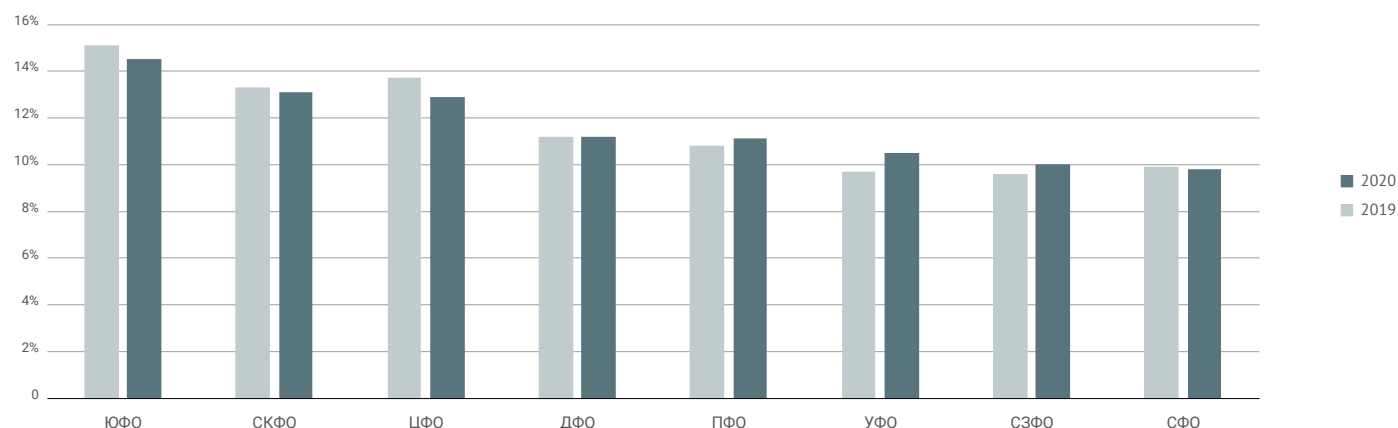
Рисунок 6. Динамика расходов регионов России на инфраструктуру по федеральным округам

Расчет инвестиций в инфраструктуру в 2020 году в денежном выражении сделан по ежемесячным отчетам Федерального казначейства, скорректированная оценка появится в мае 2021 года. При оценке инвестиций не учитывались расходы на оборонный сектор и взносы в уставные капиталы госкомпаний.



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

Рисунок 7. Доля расходов на инфраструктуру в расходах регионов



Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

Доля инфраструктурных трат в общем объеме региональных бюджетных расходов относительно 2019 года снижалась (см. рисунок 7). Это обусловлено необходимостью увеличения социальных выплат и другими антикризисными мерами, не затрагивающими отрасль. Доля инфраструктурных трат в общих расходах бюджета увеличилась лишь в трех округах: УФО, СЗФО и ПФО.

Основные статьи расходов региональных бюджетов на инфраструктуру: ремонт, модернизация и содержание автомобильных дорог, а также развитие и поддержка социальной инфраструктуры (здравоохранение, образование, спорт) и в меньшей степени ЖКХ. Условия пандемии лишь обострили старую проблему: на гринфилд-проекты у большинства субъектов средств почти не остается. Вероятно, в предстоящие три года ситуация радикально не изменится: по нашим расчетам, вложения субъектов не будут увеличиваться темпами предыдущих лет (порядка 200 млрд руб.). Они могут возрасти не более чем на 30–70 млрд руб. в год. Впрочем, оптимистичней картина может стать после того, как прояснятся планы властей на ближайшие годы.

Вместе с тем основная ответственность за развитие инфраструктуры будет по-прежнему лежать на регионах. Чтобы хотя бы частично компенсировать снижение прежних темпов, власти субъектов могли бы более активно использовать инструменты государственно-частного партнерства, но опыт в этой сфере, особенно для капиталоемких инициатив (дороже 1 млрд руб.), по-прежнему есть не у всех регионов.

Регионы на пути к выравниванию расходов. По данным Казначейства, в 2020 году лишь пять регионов сделали сверхкрупные бюджетные вложения в инфраструктуру, то есть преодолели планку в 50 млрд руб.: Москва (467,3 млрд руб.), Московская область (83,8 млрд руб.), Санкт-Петербург (71,6 млрд руб.), Крым (70,6 млрд руб.) и Татарстан (62,2 млрд руб.), отсутствовавший в этом списке годом ранее.

Суммарно на пять субъектов-лидеров пришлось 41% всех региональных вложений в инфраструктуру. Но год назад на четверку лидеров приходилось 42% расходов. Такая динамика свидетельствует о том, что расходы менее обеспеченных регионов на отрасль, во-первых, выросли, а во-вторых, стали более однородными относительно друг друга.

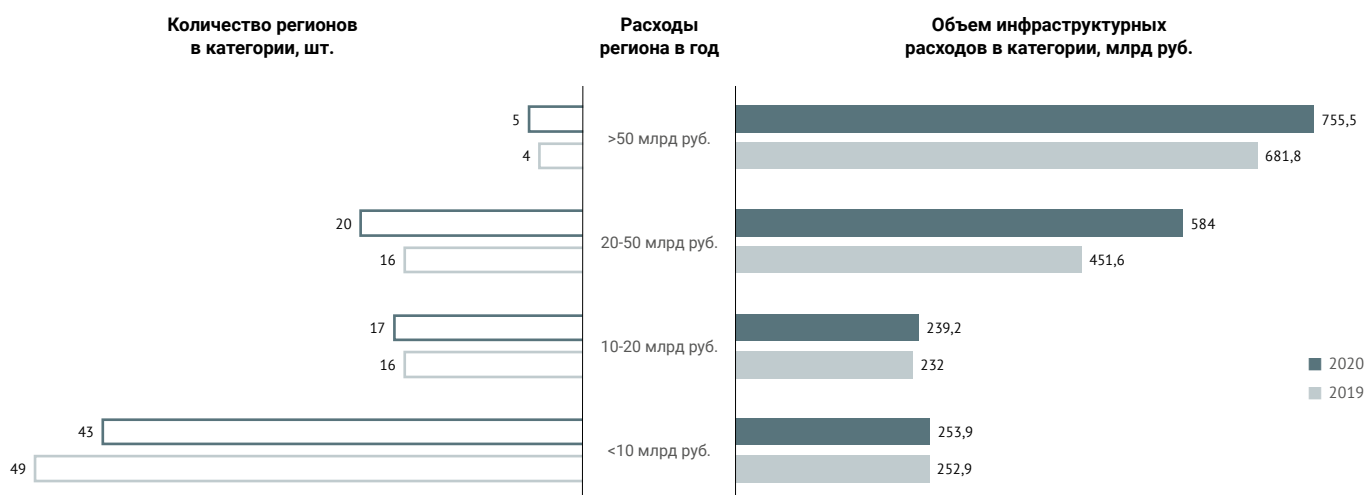
Инфраструктурные траты Еврейской автономной области традиционно были минимальными в стране: регион потратил на эти цели 0,7 млрд руб., в то время как год назад – 0,95 млрд руб. Однако средний по стране объем региональных расходов на отрасль в 2020 году вырос на 2,5 млрд руб., до 21,6 млрд руб.

Наиболее существенные изменения произошли в категории регионов с крупными вложениями (от 20 до 50 млрд руб.): число таких субъектов за год выросло с 16 до 20, а их доля с 28% до 31,9% от общерегиональных трат (см. рисунок 8). Такому росту способствовало увеличение расходов этих регионов на дороги, здравоохранение, спорт.

Количество субъектов в категории со средним объемом инфраструктурных трат (от 10 до 20 млрд руб.) увеличилось лишь на один: 17 против 16-ти в 2019 году. Но доля их расходов снизилась 1,3 п. п., до 13% от общерегиональных трат.

Количество регионов с небольшим объемом инфраструктурных расходов (до 10 млрд руб.) по итогам 2020 года уменьшилось до 43 субъектов с общим объемом трат в 253,9 млрд руб. с 49-ти с 252,9 млрд руб. годом ранее.

Рисунок 8. Группы регионов по объемам инфраструктурных расходов в 2019 и 2020 годах



Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

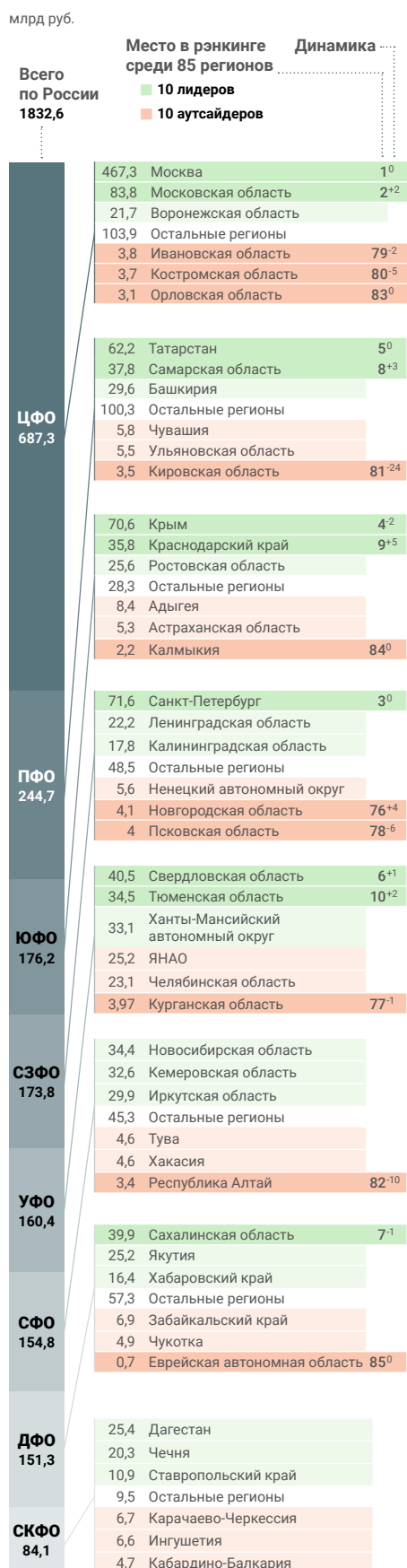
Об общем улучшении с финансированием региональной инфраструктуры говорит и то, что планку в объеме расходов в 10 млрд руб. в год в 2020-м удалось преодолеть 42 субъектам с общими вложениями 1,58 трлн руб. (86,2% от всех регионов). А в 2019-м их было лишь 36 штук с 1,37 трлн руб. (84,6%).

На топ-10 регионов теперь приходится 51,5% вложений в отрасль против 56% в 2019-м (см. рисунок 9).

Регионом-лидером по капитальным затратам на инфраструктуру с пока непреодолимым отрывом остается Москва, хотя ее доля падает уже несколько лет подряд. Так, по итогам 2020-го на столицу пришлось 25,5% инвестиций регионов, в то время как еще два года назад это значение составляло 31,7%. Преследователи лидера сильно отстают (порядка 300–350 млрд руб.), а их состав меняется год от года. Если в 2019 году на втором месте по вложениям был Крым, то в 2020-м его заняла Московская область.

Расходы небольших субъектов на поддержание и развитие инфраструктуры могут быть нестабильны, и за год регионы способны существенно поменять позиции относительно своих соседей. Таким рекордсменом по относительному приросту, к примеру, стала Магаданская область.

Рисунок 9. Лидеры и аутсайдеры по инвестициям в инфраструктуру в 2020 году



По итогам 2020 года она заняла 54-е место среди субъектов по бюджетным расходам на инфраструктуру с 7,4 млрд руб., тогда как в 2019-м была на 79-м месте с 2,8 млрд руб. А Кировская область в 2020-м оказалась, наоборот, на 81-й позиции с 3,5 млрд руб., в то время как в 2019-м расходы в размере 5,2 млрд руб. обеспечили ей 57-ю позицию (см. рисунок 9).

Причины и следствия роста вложений. Лидером по темпам роста бюджетных расходов на инфраструктуру в 2020 году была уже упомянутая Магаданская область, которая увеличила их в два с половиной раза, а годом ранее - в три. Рост более чем в два раза был зафиксирован также у Амурской области (13,6 млрд руб. против 5,6 млрд руб. годом ранее) и у Марий Эл (6,2 млрд руб. против 2,9 млрд руб. соответственно).

По абсолютным значениям увеличения впереди оказался Татарстан (его инфраструктурные траты выросли на 14 млрд руб.), а также Краснодарский край и Московская область, потратившие в 2020-м на 12 млрд руб. больше, чем в 2019-м.

Самое заметное падение в абсолютном выражении произошло у Сахалинской области – на 4,4 млрд руб. В основном это было вызвано уменьшением инфраструктурных трат в коммунальной и социальной сферах. В относительном выражении самое существенное снижение случилось у Кировской области: на 33% – за счет уменьшения трат по всем видам инфраструктуры.

Рост бюджетных инфраструктурных вложений в этих регионах чаще всего был связан со строительством и ремонтом дорог, в том числе в рамках реализации профильного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД), где основная часть расходов идет на региональном уровне. Так, Татарстан потратил на автодорожную инфраструктуру в полтора раза больше, чем в 2019-м (14,6 млрд руб. против 9,5 млрд руб.), как и Краснодарский край (8,1 млрд руб. против 5,3 млрд руб.).

В свою очередь, Московская область в 2020 году заметно увеличила расходы на образовательную инфраструктуру, потратив 30 млрд руб. против 15,5 млрд руб. годом ранее. А Краснодарский край увеличил расходы на эти объекты в 1,6 раза, до 12,5 млрд руб.

Москва и Санкт-Петербург в 2020-м заметно повысили расходы на медицинскую инфраструктуру: в 2,1 и 2,9 раза соответственно (до 33 млрд руб. и до 11,4 млрд руб.). В денежном выражении они были лидерами по расходам на эту сферу. Замыкал профильную тройку Татарстан, чьи инфраструктурные траты на здравоохранение выросли за год с 2,5 млрд руб. до 6,3 млрд руб.

В целом на топ-10 регионов, больше всего вкладывавших в развитие инфраструктуры здравоохранения в 2020 году, приходится 57% расходов всех субъектов по этому направлению. При этом у них было зафиксировано 43% всех случаев заболевания коронавирусом. На наш взгляд, это частично может говорить о дисбалансе между регионами в оснащении новейшими медицинскими объектами, который последние будут пытаться ликвидировать в 2021 году. Наряду с дорожной сферой и образованием это направление останется приоритетным как минимум в ближайшие 12 месяцев даже несмотря на возможное снижение трат на инфраструктуру в целом.

Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

Таблица 1. Топ-10 регионов с наиболее крупными капитальными вложениями в объекты здравоохранения в 2020 году

№	Регион	Объем инфраструктурных вложений в 2020 году, млрд руб.	Динамика вложений к 2019 году	Количество заболевших коронавирусной инфекцией*, тыс. чел.	Доля заболевших в регионе от общего числа заболевших в стране
1	Москва	33,8	+105%	978,5	23,4%
2	Санкт-Петербург	11,4	+287%	367,2	8,8%
3	Татарстан	6,3	+127%	18	0,4%
4	Московская область	5,9	-29%	214	5,1%
5	Воронежская область	4,6	+235%	67,9	1,6%
6	Тульская область	3,8	+239%	33	0,8%
7	Тюменская область	3,8	+62%	31,3	0,7%
8	Краснодарский край	3,6	+134%	38,4	0,9%
9	Якутия	3,6	+353%	32,5	0,8%
10	Ямало-Ненецкий автономный округ	3,5	+341%	37,1	0,9%
	Итого	80,3 (57,3%)	+109%	1817,9	43,4%

* По данным на 28 февраля 2021 года.

Источник: данные Казначейства, Роспотребнадзора, расчеты InfraOne Research

ОГОВОРКА

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

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

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

ОБ INFRAONE

Инвестиционная компания InfraOne («Первая инфраструктурная компания») специализируется на прямых инвестициях в инфраструктуру. Компания в своих интересах или интересах третьих лиц осуществляет организацию проектов и сделок, управление ими, финансирование проектов, а также предоставляет сервис инвестиционного консультирования, аналитической поддержки и продвижения проектов.

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

ОБ INFRAONE RESEARCH

InfraOne Research – исследовательская группа инвестиционной компании InfraOne. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных отраслях инфраструктуры. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Материалы InfraOne Research распространяются на ключевых деловых форумах страны – Петербургском международном экономическом форуме, Российском инвестиционном форуме, на «Транспортной неделе», «Российской неделе ГЧП» и других.

Подписаться на аналитические отчеты InfraOne Research можно на сайте infraone.ru

InfraOneinfraone.ru

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