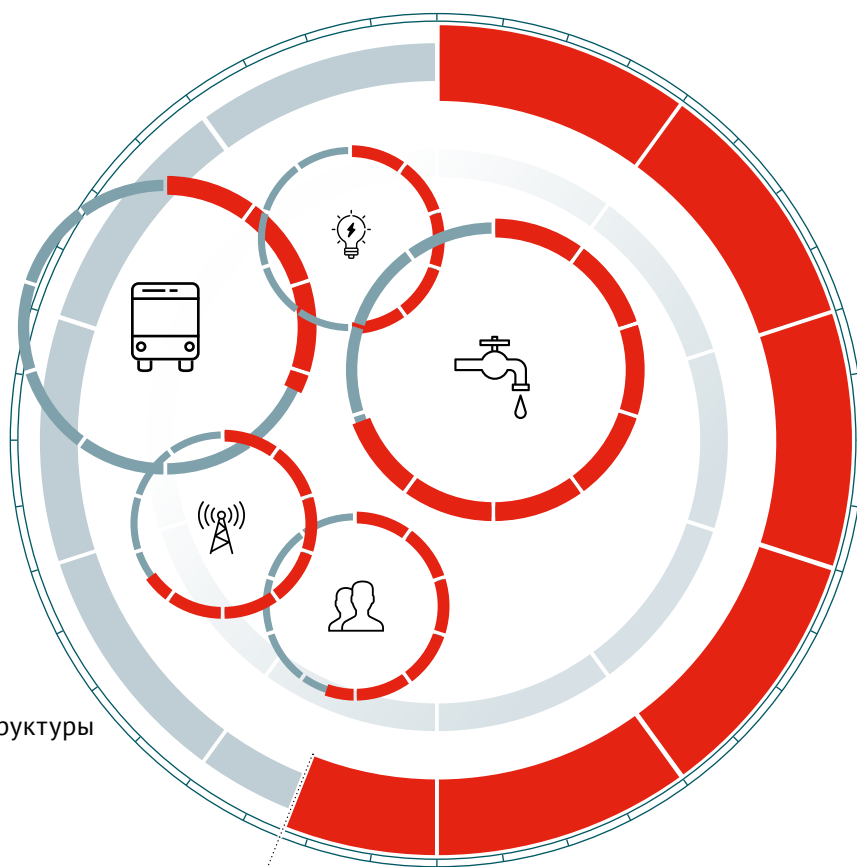


АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

# ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ: ИНДЕКС РАЗВИТИЯ 2020



Средний индекс  
развития инфраструктуры  
по стране

**5,61** +0,03

Какой была инфраструктура регионов накануне пандемии?

Как отразятся на отрасли экономический кризис и коронавирус?

Повлиял ли уже на нее запуск национальных проектов?

## ОГОВОРКА

---

Материалы, представленные в обзоре, подготовлены InfraOne Research, аналитическим подразделением инвестиционной компании InfraOne. Обзор 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.

В аналитическом обзоре InfraOne Research «Инфраструктура России: индекс развития 2020» оценено состояние инфраструктуры в российских регионах, исследована динамика произошедших за год изменений и оценены потребности субъектов федерации в соответствующих вложениях. Кроме того, сделан прогноз влияния на развитие отрасли экономического кризиса и последствий пандемии. Электронная версия доступна на сайте InfraOne, а также распространяется по базе партнеров и клиентов компании.

Москва, сентябрь 2020 г.

**InfraOne** | Инвестиции  
в инфраструктуру

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



## СОДЕРЖАНИЕ

---

<b>Резюме</b> .....	<b>6</b>
<b>I. Индекс развития инфраструктуры регионов</b> .....	<b>8</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• К балансу без «разрывов» • Лидеры старые и новые • Население обрело инфраструктурную стабильность? • Как отрасли «выросли»? • По «оптимальной» дороге</li> </ul>	
<b>ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b> .....	<b>22</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Транспорт движется к улучшению? • Дороги в режиме ожидания • Инфраструктура на рельсах устойчивости • Авиацию притормозили на взлете</li> </ul>	
<b>ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b> .....	<b>30</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Догнать и перегнать ХМАО • Все идем альтернативным путем?</li> </ul>	
<b>СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b> .....	<b>36</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Сузилась ли социальная «пропасть» в инфраструктуре?</li> <li>• Социальные проекты захватывают регионы</li> </ul>	
<b>КОММУНАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b> .....	<b>42</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• На пути к однородности • Прошла ли «мода» на коммунальные концессии? • Коммунальные проекты и привлечение финансирования</li> </ul>	
<b>ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА</b> .....	<b>48</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Телеком продолжил падение • «Цифровизации» нужны проекты</li> </ul>	

## **II. Инфраструктурные потребности и вложения. . . . . 52**

- Бюджет вкладывает в инфраструктуру • Как тратили регионы в 2019-м? • Почему расходы росли • Бюджет и расходы: чего ждать от 2020-го? • Потребности стремятся к рекорду

## **III. Пандемия и инфраструктура регионов . . . . . 62**

- Так ли опасны негативные факторы? • Регионы с рекордами и антирекордами • Зависит ли уязвимость инфраструктуры от уровня ее развития?

## **Глоссарий . . . . . 69**

## **Об InfraOne. . . . . 70**

## **Авторский коллектив. . . . . 71**

## РИСУНКИ

---

1. Границы различных субиндексов развития инфраструктуры в 2020 году (стр. 9)
2. Инфраструктура России: состояние и потребности (стр. 12)
3. Как отличаются оптимальные и интегральные индексы развития инфраструктуры регионов (стр. 14)
4. Распределение населения России в зависимости от интегрального индекса развития инфраструктуры (стр. 17)
5. Сравнение динамики интегрального и отраслевых индексов развития инфраструктуры (стр. 18)
6. Распределение регионов по оптимальному индексу развития инфраструктуры (стр. 20)
7. Распределение регионов по разнице реального и оптимального интегральных индексов (стр. 20)
8. Как менялся индекс развития транспортной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам (стр. 24)
9. Распределение регионов по индексу развития транспортной инфраструктуры (стр. 25)
10. Как менялся индекс развития энергетической инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам (стр. 32)
11. Распределение регионов по индексу развития энергетической инфраструктуры (стр. 33)
12. Накопленная мощность установок альтернативной энергетики в России (2013–2019 годы) (стр. 34)
13. Как менялся индекс развития социальной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам (стр. 38)
14. Распределение регионов по индексу развития социальной инфраструктуры (стр. 39)
15. Рынок концессионных соглашений в социальной инфраструктуре в России (стр. 40)
16. Как менялся индекс развития коммунальной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам (стр. 44)
17. Распределение регионов по индексу развития коммунальной инфраструктуры (стр. 45)
18. Динамика российского рынка концессий в коммунальной инфраструктуре (стр. 46)
19. Как менялся индекс развития телекоммуникационной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам (стр. 50)
20. Распределение регионов по индексу развития телекоммуникационной инфраструктуры (стр. 51)
21. Расходы консолидированного бюджета России на инфраструктуру (стр. 53)

## ТАБЛИЦЫ

---

1. Индекс развития инфраструктуры российских регионов – 2020 (стр. 14)
2. Топ-10 регионов с наибольшей разницей между оптимальным и реальным интегральными индексами (стр. 21)
3. Топ-10 регионов с наименьшей разницей между оптимальным и реальным интегральными индексами (стр. 21)
4. Лидирующие и отстающие регионы по субиндексу развития автодорожной инфраструктуры (стр. 26)
5. Лидирующие и отстающие регионы по субиндексу развития железнодорожной инфраструктуры (стр. 27)
6. Лидирующие и отстающие регионы по субиндексу развития инфраструктуры воздушного транспорта (стр. 28)
7. Топ-5 крупнейших концессионных и ГЧП-проектов в социальной инфраструктуре (стр. 40)
8. Топ-10 крупнейших концессий в коммунальной сфере (стр. 47)
9. Распределение регионов по индексам развития инфраструктуры и бюджетным вложениям в отрасль (стр. 56)
10. Факторы, влияющие на оценку устойчивости инфраструктуры региона к кризису и пандемии (стр. 63)
11. Регионы и оценки устойчивости их инфраструктуры к кризису и пандемии (стр. 66)

## РЕЗЮМЕ

Прошлый год стал первым годом государственных вложений в инфраструктуру в рамках национальных проектов и комплексного плана. Но несмотря на то что в 2020-м темпы реализации последних и региональные вложения ускорились, последствия пандемии коронавируса и экономического кризиса будут угрожать финансированию и развитию отрасли еще как минимум весь следующий год.

В каком состоянии была инфраструктура российских регионов накануне этих событий? Удалось ли первым вложениям в рамках майского указа немного изменить ситуацию в отрасли? Инфраструктура каких субъектов федерации пока наиболее устойчива к негативным факторам?

*В основу расчетов индекса легли общедоступные статистические данные о количестве и качестве транспортной, энергетической, социальной, коммунальной и телекоммуникационной инфраструктуры. Они актуальны на конец 2019 года, и из них выведен интегральный индекс, показывающий уровень развития основных фондов по регионам. Максимально возможное значение такого индекса, как и его отраслевых аналогов, – 10. Подробнее об особенностях расчета можно узнать из разделов «Как мы считали» для каждого вида инфраструктуры.*

- За год среднее по стране значение интегрального индекса развития инфраструктуры выросло на 0,03 и достигло 5,61 (из 10). Это значит, что регионы стали чуть ближе друг к другу по уровню обеспеченности отраслевыми объектами, чем год назад. Впрочем, само среднее значение по-прежнему невелико, что свидетельствует о сильном инфраструктурном «разрыве» между лидирующими и отстающими субъектами.
- Больше всего за 2019 год регионы выровнялись по уровню развития энергетической и социальной инфраструктуры (среднее по стране значение отраслевых индексов выросло на 0,08 и 0,07 соответственно), чуть меньше – в коммунальной и транспортной (увеличение на 0,03 и 0,02 соответственно). При этом в телекоммуникационной сфере различия между субъектами, наоборот, усилились. Причем в этом виде инфраструктуры подобное происходит уже второй год подряд.
- Наиболее развитой в целом по стране продолжает оставаться коммунальная инфраструктура (средний отраслевой индекс 6,93), а наименее – транспортная (3,23). Мы полагаем, что регионы в ближайшие годы не смогут ликвидировать подобный дисбаланс.
- Самые высокие значения индексов развития инфраструктуры зафиксированы вновь у Москвы (7,77) и Санкт-Петербурга (6,91), а третье место в этом году заняла Московская область (6,65). Она стала лидером среди регионов, не являющихся городами федерального значения, обогнав Ханты-Мансийский автономный округ (6,55). Если у последнего несколько ухудшились показатели в транспортной, коммунальной и телекоммуникационной сфере, то у Подмоскovieя наблюдался рост почти во всех видах инфраструктуры, за исключением коммунальной.
- Несмотря на значительные инвестиции в автодорожную сферу регионов в рамках комплексного плана и профильного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», среднее значение соответствующего субиндекса (показателя, отражающего уровень развития подотрасли) за год снизилось с 5,01 до 4,97. Но это, на наш взгляд, естественно: активная реконструкция дорог в регионах может снижать

объемы перевозок грузов и пассажиров, учитываемые в расчете. Поэтому, чтобы изменения отразились в индексе, нужны по меньшей мере один-два года. Такое же запаздывание между вложениями и их «откликом» в индексе, уже связанное с длительностью строительства объектов, может наблюдаться и в других сферах (например, социальной).

- В 2019 году российские регионы потратили на инфраструктуру 1,6 трлн руб., освоив примерно 85% запланированных средств. В этом году, несмотря на негативный фон и все еще не исключенную вероятность сокращения финансирования, исполнение региональных бюджетов идет более быстрыми темпами. В умеренно-оптимистичном сценарии, предполагающем прошлогодние темпы вложений и сокращение плановых инвестиций примерно на 5%, до инфраструктуры через бюджеты субъектов может прийти 1,75–1,8 трлн руб. В сверхоптимистичном (с сохранением сложившихся к сентябрю темпов) – около 2 трлн руб.
- Количество регионов, вложивших в 2019 году в инфраструктуру более 50 млрд руб., сократилось за год до четырех: сейчас это Москва (463 млрд руб.), Крым (74,7 млрд руб.), Санкт-Петербург (72,3 млрд руб.) и Московская область (72 млрд руб.). Год назад в этом списке присутствовал Татарстан, но его расходы снизились с 52,3 млрд руб. в 2018-м году до 48,2 млрд руб. в 2019-м. Впрочем, в скором времени республика может вернуться в эту категорию. По итогам первого полугодия 2020-го регион вложил в инфраструктуру 39 млрд руб., или 80% прошлогоднего объема.
- Минимальная дополнительная потребность инфраструктуры в инвестициях в 2021 году достигнет 3,5 трлн руб. Наибольшая будет у Москвы (260 млрд руб.), причем за год из-за необходимости улучшать сферы здравоохранения и образования до новых стандартов ее прогнозируемое значение увеличилось сразу на 80 млрд руб. Наименьшая – у Тувы (3,4 млрд руб.), но высока вероятность того, что из-за пандемии и этот минимум в последующие годы может вырасти.
- В этом году мы также оценили устойчивость инфраструктуры регионов к пандемии и экономическому кризису. Регионом с наиболее устойчивой инфраструктурой оказалась Тверская область с 4,7 баллами из 5 возможных. Регионом с наименее устойчивой инфраструктурой – Тува с 3,7 баллами. Средняя оценка по стране составила 4,2. Самой серьезной угрозой для устойчивости инфраструктуры было снижение доходов субъекта. Этот риск сейчас существует по меньшей мере для 40 регионов из 85.

*Такая оценка устойчивости учитывала, как сильно население территории пострадало от COVID-19, насколько велики были потери компаний, эксплуатирующих инфраструктурные объекты, из-за введенных ограничений, как менялись объемы строительных работ и бюджетных расходов на инфраструктуру, угрожало ли региону снижение доходов.*



## I. ИНДЕКС РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

Как изменилась инфраструктура российских регионов за год? В каких отраслях ситуация за это время улучшилась, а в каких продолжает ухудшаться? Есть ли шанс у лидеров и отстающих хотя бы немного «сгладить» инфраструктурные различия в ближайшие годы?

### К балансу без «разрывов»

Два года назад на основе общедоступных статистических данных мы впервые оценили и сравнили состояние различных видов инфраструктуры в российских регионах.

Нас интересовали ее основные виды, то есть те, которые есть в каждом регионе и изначально необходимы для того, чтобы обеспечивать нормальную жизнь людей и функционирование экономики на современном уровне.

К таким видам инфраструктуры мы отнесли транспортную, энергетическую, социальную, коммунальную и телекоммуникационную. Все они так или иначе взаимосвязаны между собой и влияют друг на друга. Проблемы в какой-либо из этих отраслей затрудняют и сдерживают развитие остальных.

Например, слабые энергетическая и коммунальная сферы не дают возможности строить современные предприятия, социальные объекты и в целом города. Слабые телекоммуникации сдерживают развитие как современных «умных» технологий во всех сферах жизни, так и отдельных отраслей – например, образования и здравоохранения.

Одной из целей расчета индекса развития инфраструктуры и было проследить, существует ли такой межотраслевой баланс у регионов, а если нет, то понять, в какую сторону он нарушается в каждом конкретном случае и как меняется со временем. Отследить это можно на карточках регионов в рамках интернет-проекта InfraOne Research «Индекс развития инфраструктуры России 2020».

Другой целью нашего исследования было определить, какие инфраструктурные «разрывы» между регионами существуют, в каких отраслях и сокращаются ли они со временем. Об этом можно узнать из первой части нынешнего обзора. В ней также содержится ответ на вопрос, всем ли регионам необходимо стремиться к максимуму индекса – 10 (достичь его вновь не удалось ни одному субъекту федерации).

Узнать о том, какой была инфраструктура российских регионов один и два года назад, можно на страницах интернет-проекта InfraOne Research:

[«Индекс развития инфраструктуры России 2018»](#)



[«Индекс развития инфраструктуры России 2019»](#)

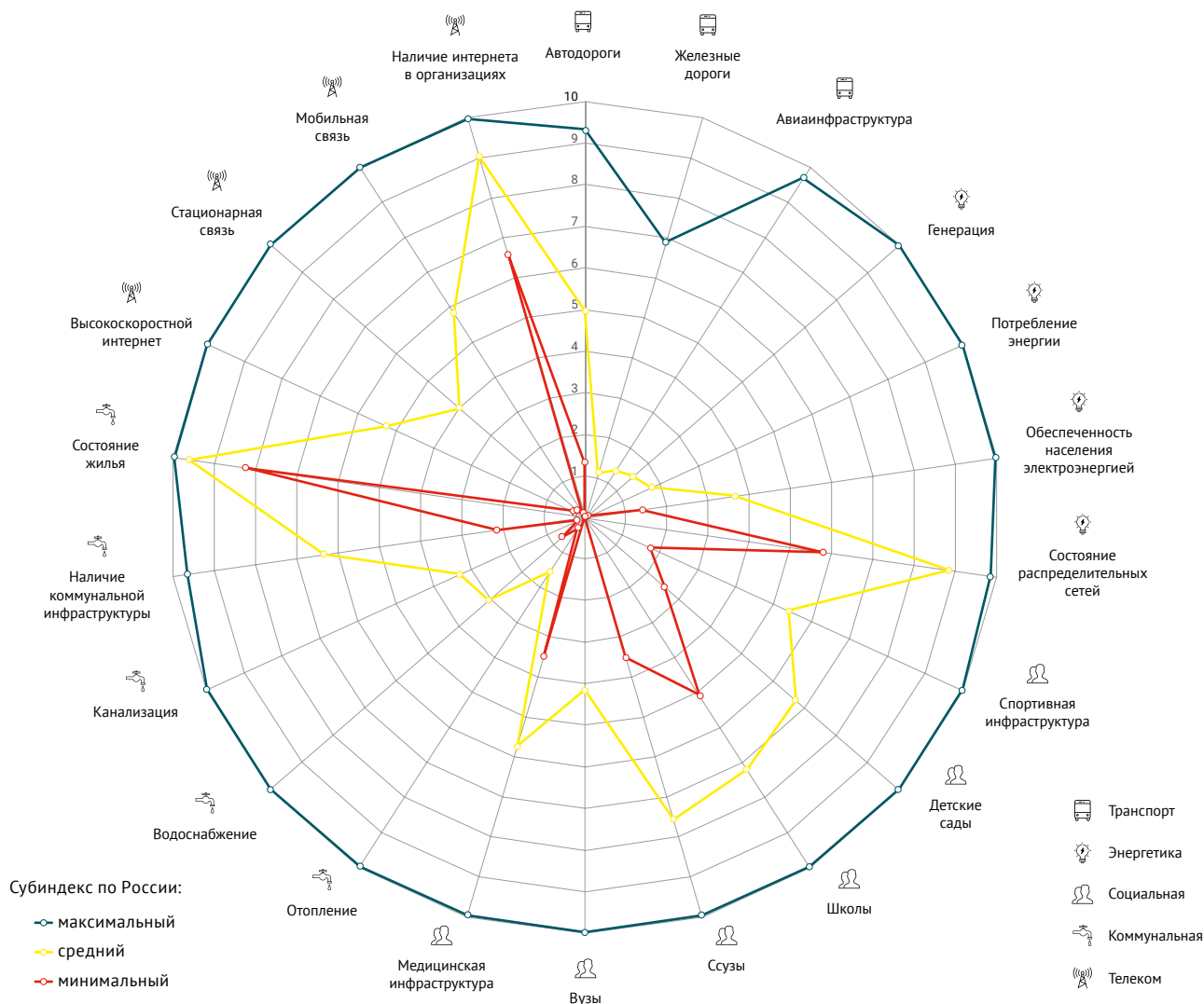


Насколько коррелируют значения индексов регионов с их расходами на инфраструктуру и каков размер их минимальных инфраструктурных потребностей, говорится во второй части этого обзора. В целом, по нашей оценке, на 2021 год минимальная дополнительная потребность всех регионов в отраслевых вложениях составляет 3,5 трлн руб.

В 2020 году свои «поправки» в экономику и жизнь людей внесли пандемия COVID-19 и введенные из-за нее на несколько месяцев ограничения. Они, безусловно, сказались и на функционировании инфраструктуры, а также планах и работах по ее развитию. Но проследить «коронавирусное» влияние на статистических показателях, лежащих в основе индекса, можно будет лишь в следующем году. В этом мы постарались оценить, инфраструктура каких регионов может пострадать от случившегося сильнее всего. Этому посвящена третья часть данного исследования.

Данные, использованные для расчетов индекса развития инфраструктуры – 2020 и его отраслевых аналогов, действительны в большинстве случаев на конец 2019 года. Обо всех исключениях говорится в разделах «Как мы считали» для конкретных сфер. Нынешние значения интегрального и отраслевых индексов не отражают изменения, произошедшие из-за пандемии.

Рисунок 1. Границы различных субиндексов развития инфраструктуры в 2020 году



Источник: данные Росстата, министерств и ведомств, расчеты и анализ InfraOne Research

## **КАК МЫ СЧИТАЛИ И ЧТО ОЦЕНИВАЛИ**

### **Что легло в основу индекса?**

*Для расчета индекса развития инфраструктуры – 2020 мы отобрали данные, прямо либо косвенно отражающие наличие в российских регионах пяти видов публичной инфраструктуры: транспортной, энергетической, социальной, коммунальной и телекоммуникационной. Для каждого из этих видов рассчитывался отраслевой индекс, и на их основе уже выводился общий, или интегральный, индекс развития.*

### **Какие данные при этом использовались?**

*Данные для расчетов взяты из открытых источников (Росстата, профильных министерств и ведомств) и в 90% случаев действительны на конец 2019 года. В некоторых случаях – например, по пассажиро- и грузопотокам в транспортной отрасли – использовались усредненные данные за последние три года.*

*Лишь для четырех показателей из более чем 40 статистические данные поступают с опозданием в один год: это обеспеченность населения детскими садами и спортивными сооружениями (влияет на оценку социальной инфраструктуры), ветхость жилого фонда (социальная и коммунальная инфраструктура) и наличие интернета в организациях (телекоммуникационная инфраструктура). Для них мы брали данные за 2018 год.*

*Поскольку такая задержка традиционна, а изменения год от года не скачкообразны, она практически не влияет на динамику изменений региональных индексов развития этих отраслей.*

### **Что такое субиндексы?**

*Индексы каждой из пяти отраслей рассчитывались на основе более детальных показателей. К примеру, индекс развития транспортной инфраструктуры состоял из трех субиндексов: развития инфраструктуры автомобильных, железных дорог и воздушного транспорта.*

*Всего для оценки пяти отраслей мы использовали 22 субиндекса, часть из которых можно было непосредственно выгрузить с портала Росстата или профильных министерств (например, субиндекс обеспеченности населения высокоскоростным интернетом), а другие нужно было рассчитывать специально (например, субиндекс автодорожной инфраструктуры). В основу расчета субиндексов легли более 40 показателей – наборов статистических данных, прямо или косвенно отражающих наличие и состояние инфраструктуры в российских регионах.*

### **Как отбирали показатели?**

*При выборе показателей для оценки различных видов инфраструктуры мы, как и годом ранее, руководствовались двумя основными принципами:*

- *инфраструктура, оцениваемая в исследовании, необходима для жизни и существенно влияет на ее качество;*
- *у регионов нет никаких ограничений, кроме экономических, чтобы ее развивать.*

*Поэтому в периметр исследования не попали морские и речные порты, объекты туризма, исторического наследия, культуры и т.д. Их наличие зависит от географии, истории региона и других факторов, на которые ни власти, ни частные инвесторы не могут повлиять. Но индекс косвенно отражает присутствие таких объектов, поскольку они стимулируют развитие сопутствующей транспортной, энергетической и в некоторых случаях коммунальной инфраструктуры.*

**Что показывают индексы?**

*Интегральный индекс показывает, насколько регион обеспечен инфраструктурой в целом, а отраслевые индексы, из которых он сформирован, – оснащенность ее конкретными видами. Максимально возможное значение интегрального индекса – 10. Ему соответствует «идеально» развитый регион, который мог бы лидировать в стране во всех пяти сферах, но на практике таких не оказалось.*

*Интегральный и отраслевые индексы развития иллюстрируют близость инфраструктуры конкретного региона к лидерам и отражают различия между субъектами, но не всегда говорят о том, достаточно ли там инфраструктуры или ее не хватает. Какие параметры включали в себя отраслевые индексы, подробно описано в разделах «Как мы считали» для каждого из видов инфраструктуры.*

**Что означает уменьшение или рост индекса?**

*Падение индекса развития инфраструктуры означало, что регион отдалялся от «идеально» развитого по всем рассматриваемым отраслям, а увеличение – что он, напротив, сокращал отставание.*

**Что показывает оптимальный индекс развития?**

*Это специально рассчитываемое на конкретный год значение интегрального индекса, достижение которого позволяет региону конкурировать в сфере инфраструктуры со своими более развитыми соседями либо, если они менее развиты, с лидерами по федеральному округу/стране.*

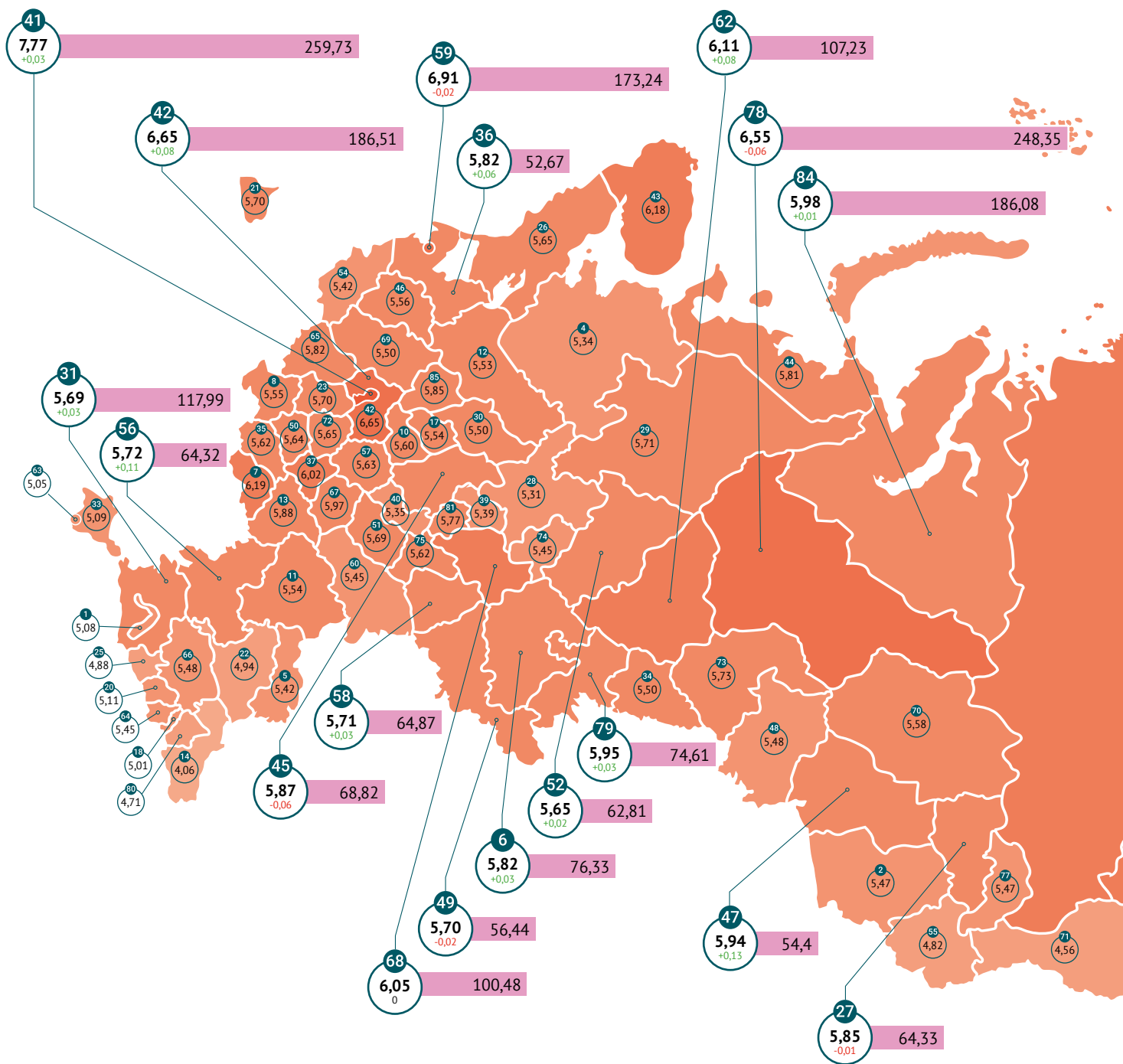
**Какие еще особенности были у расчетов?**

*Все значения индексов округлены до второго знака после запятой, но их динамика рассчитывалась на основе первоначальных значений. Поэтому в ряде случаев разница может составлять 0,01, в то время как округленные значения прошлого и нынешнего индекса совпадают. Интегральный индекс не является средним арифметическим отраслевых.*

**Что такое минимальная дополнительная потребность инфраструктуры?**

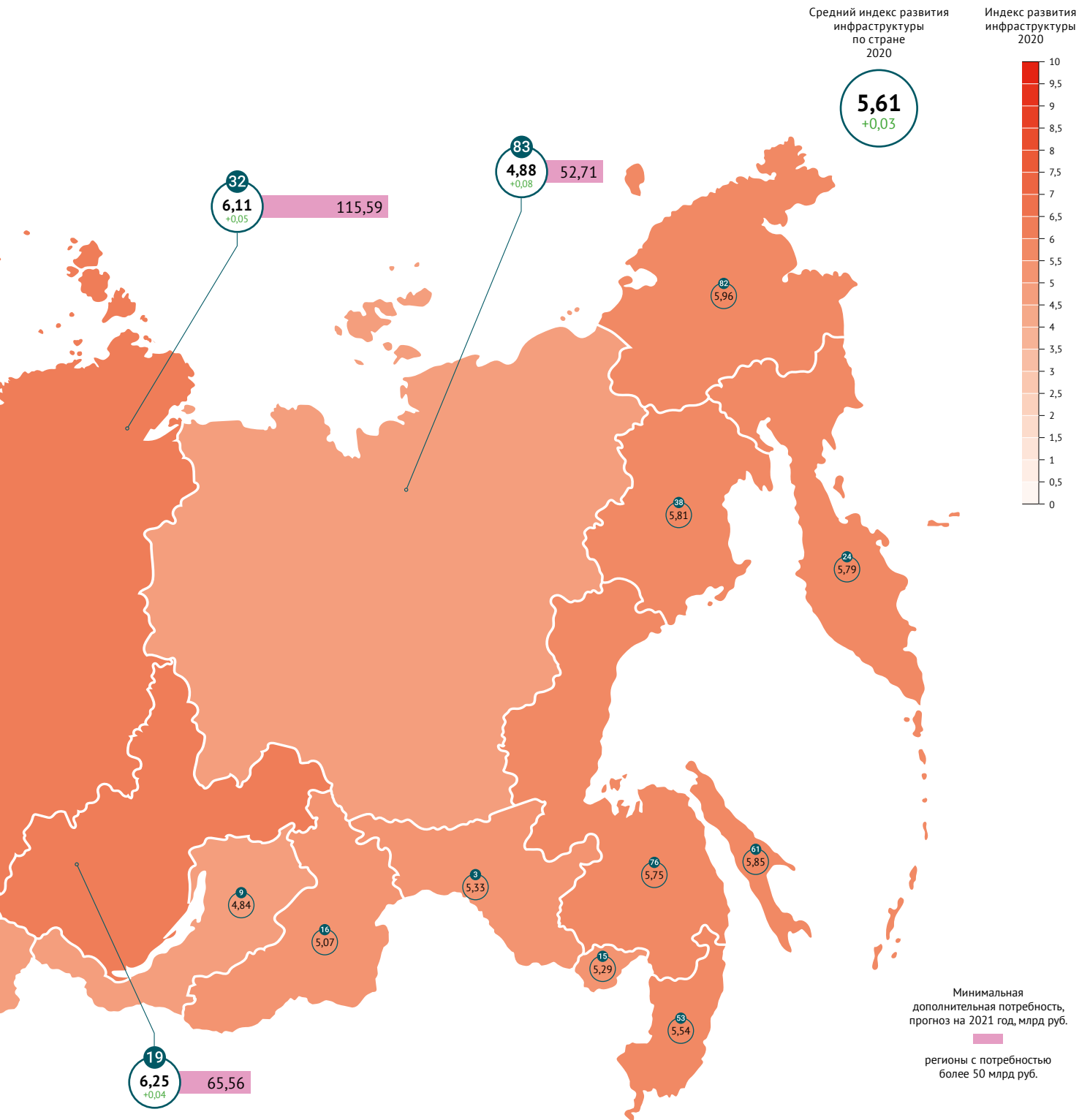
*Минимальная дополнительная потребность инфраструктуры во вложениях – инвестиции, требующиеся региону или стране в целом сверх тех, что уже делаются ежегодно со стороны бюджетов или частного капитала. В исследовании мы рассчитывали эту потребность на 2021 год. Минимальная дополнительная потребность ежегодно растет: за два года ее прирост составляет примерно 0,2% ВВП.*

Рисунок 2. Инфраструктура России: состояние и потребности



- |                          |                                 |                        |                              |
|--------------------------|---------------------------------|------------------------|------------------------------|
| 1 Адыгея                 | 12 Вологодская область          | 23 Калужская область   | 34 Курганская область        |
| 2 Алтайский край         | 13 Воронежская область          | 24 Камчатский край     | 35 Курская область           |
| 3 Амурская область       | 14 Дагестан                     | 25 Карачаево-Черкесия  | 36 Ленинградская область     |
| 4 Архангельская область  | 15 Еврейская автономная область | 26 Карелия             | 37 Липецкая область          |
| 5 Астраханская область   | 16 Забайкальский край           | 27 Кемеровская область | 38 Магаданская область       |
| 6 Башкирия               | 17 Ивановская область           | 28 Кировская область   | 39 Марий Эл                  |
| 7 Белгородская область   | 18 Ингушетия                    | 29 Коми                | 40 Мордовия                  |
| 8 Брянская область       | 19 Иркутская область            | 30 Костромская область | 41 Москва                    |
| 9 Бурятия                | 20 Кабардино-Балкария           | 31 Краснодарский край  | 42 Московская область        |
| 10 Владимирская область  | 21 Калининградская область      | 32 Красноярский край   | 43 Мурманская область        |
| 11 Волгоградская область | 22 Калмыкия                     | 33 Крым                | 44 Ненецкий автономный округ |

Источник: данные Росстата, отраслевых министерств, Казначейства, расчеты и анализ InfraOne Research



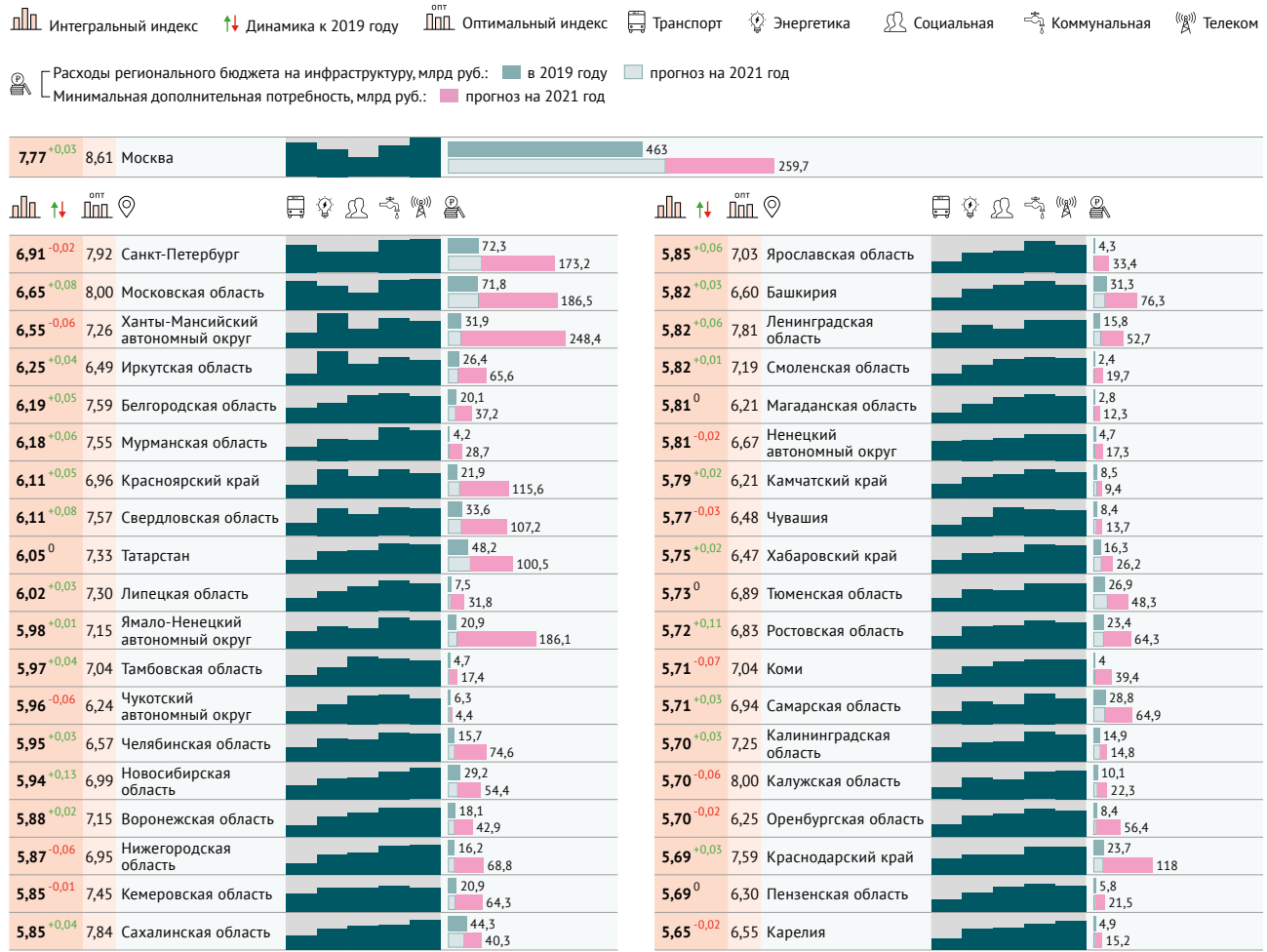
- 45 Нижегородская область
- 46 Новгородская область
- 47 Новосибирская область
- 48 Омская область
- 49 Оренбургская область
- 50 Орловская область
- 51 Пензенская область
- 52 Пермский край
- 53 Приморский край
- 54 Псковская область
- 55 Республика Алтай

- 56 Ростовская область
- 57 Рязанская область
- 58 Самарская область
- 59 Санкт-Петербург
- 60 Саратовская область
- 61 Сахалинская область
- 62 Свердловская область
- 63 Севастополь
- 64 Северная Осетия
- 65 Смоленская область
- 66 Ставропольский край

- 67 Тамбовская область
- 68 Татарстан
- 69 Тверская область
- 70 Томская область
- 71 Тува
- 72 Тульская область
- 73 Тюменская область
- 74 Удмуртия
- 75 Ульяновская область
- 76 Хабаровский край
- 77 Хакасия

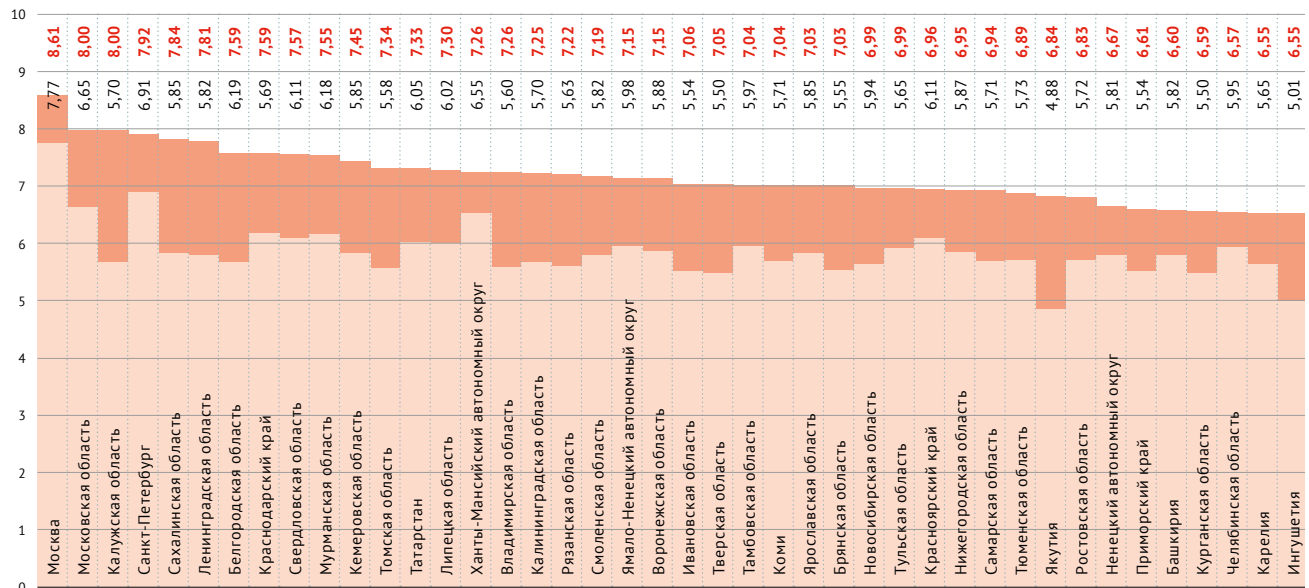
- 78 Ханты-Мансийский автономный округ
- 79 Челябинская область
- 80 Чечня
- 81 Чувашия
- 82 Чукотский автономный округ
- 83 Якутия
- 84 Ямало-Ненецкий автономный округ
- 85 Ярославская область

**Таблица 1. Индекс развития инфраструктуры российских регионов – 2020**

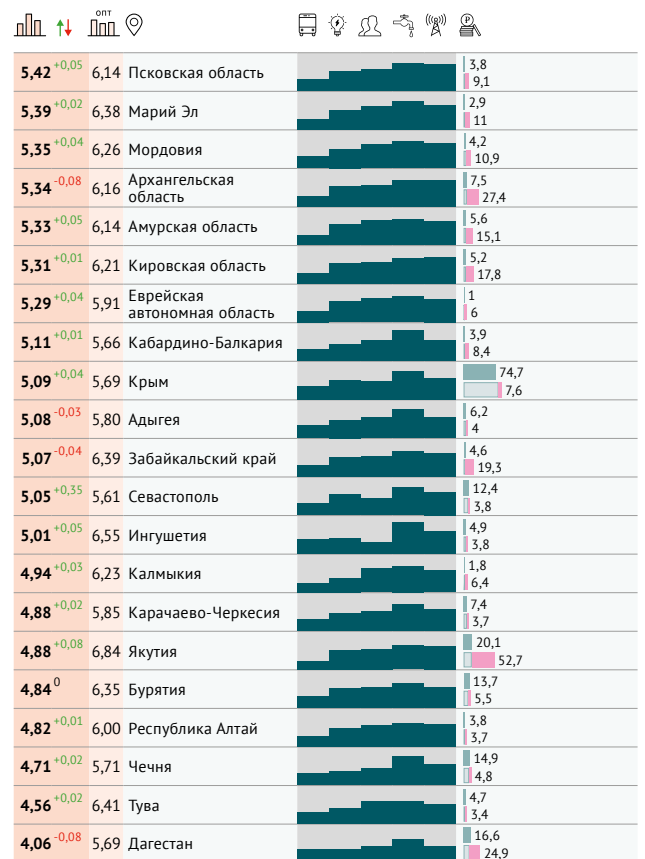
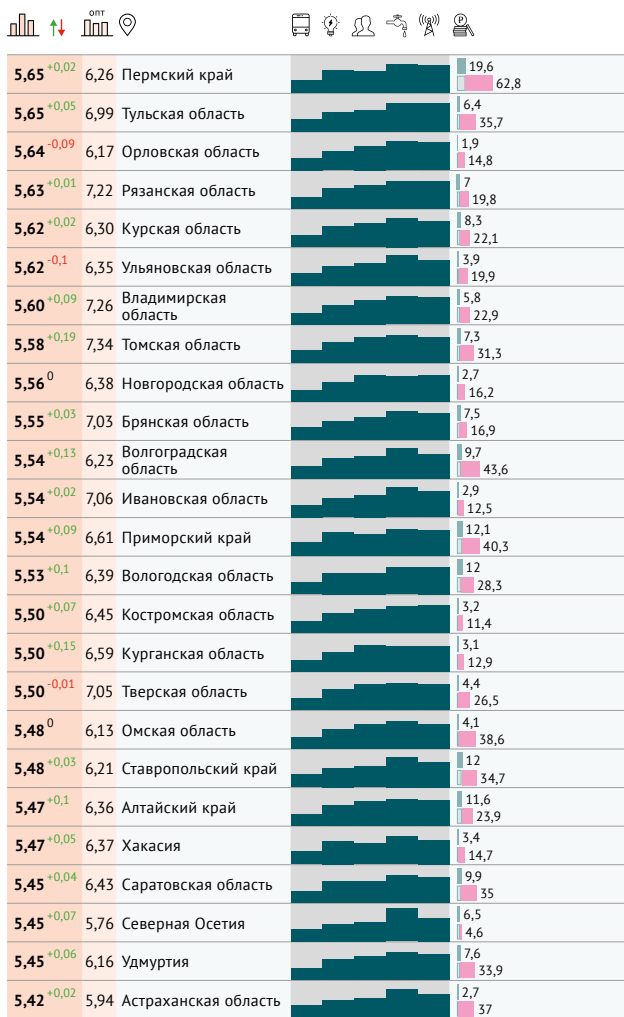


Источник: данные Росстата, отраслевых министерств, Казначейства, расчеты и анализ InfraOne Research

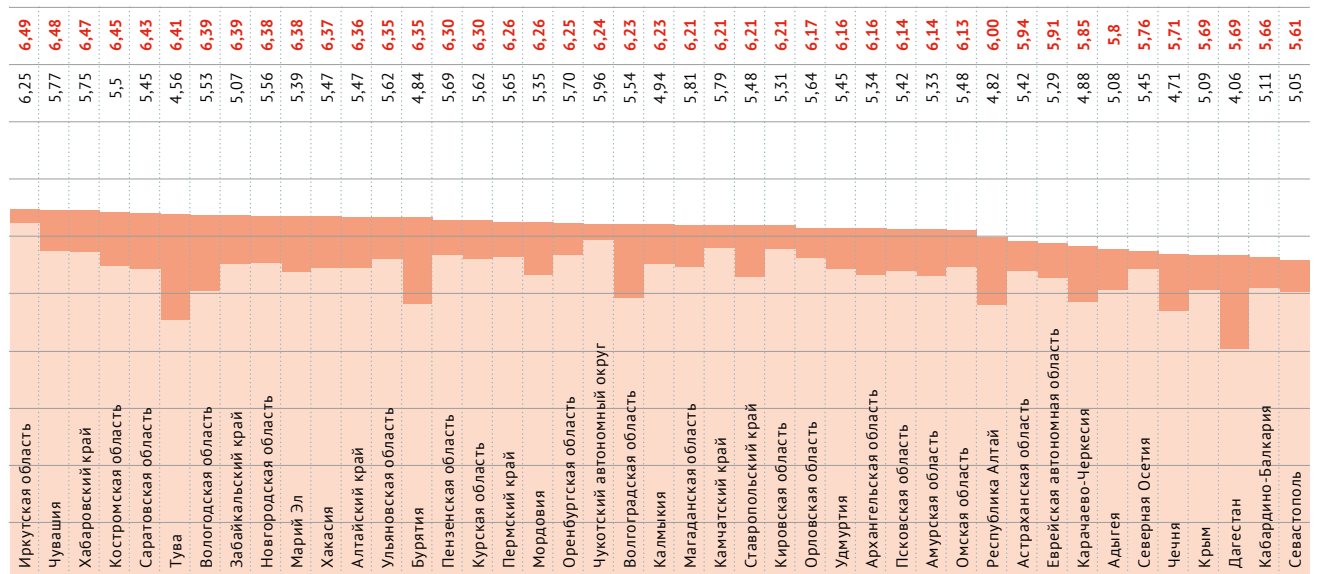
**Рисунок 3. Как отличаются оптимальные и интегральные индексы развития инфраструктуры регионов**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research



■ (5,71) Интегральный индекс ■ (5,71) Оптимальный индекс





## Лидеры старые и новые

По итогам 2019 года среди всех субъектов федерации вновь лидировала Москва. За год интегральный индекс развития инфраструктуры увеличился с 7,74 до 7,77. Это случилось за счет роста показателей столицы в транспортной, энергетической и социальной инфраструктуре, а в коммунальной и телекоммуникационной происходило, наоборот, снижение.

Разрыв между Москвой и Санкт-Петербургом (6,91), ближайшим преследователем, за год увеличился еще сильнее, поскольку индекс развития инфраструктуры Северной столицы продолжил уменьшаться, но не такими сильными темпами, как год назад: к концу 2019-го он снизился на 0,02, в то время как по итогам 2018 года падение случилось на 0,17. Для Санкт-Петербурга были характерны те же тенденции в изменении отраслевых индексов, что и у Москвы, а наибольшее уменьшение отраслевого показателя произошло в телекоммуникационной сфере.

Московская область (6,65) стала лидером по развитию инфраструктуры среди российских регионов, не являющихся городами федерального значения. За год она обогнала Ханты-Мансийский автономный округ (6,55), ранее два года подряд находившийся на первом месте в этой категории. Но в 2019 году у округа продолжили снижаться индексы развития транспортной, коммунальной и телекоммуникационной инфраструктуры, а у Московской области ситуация ухудшилась лишь в коммунальной сфере – во всех остальных наблюдался рост.

Впрочем, ХМАО по развитию инфраструктуры по-прежнему впереди остальных регионов, находящихся за пределами европейской части страны. Иркутской области (6,25), несмотря на продолжающееся улучшение результатов, в ближайшие годы пока не удастся сместить округ с этой позиции.

Вероятнее всего, в 2020–2021 годах основная конкуренция между регионами развернется за пребывание и места во второй части топ-10 регионов с наиболее развитой инфраструктурой.

Во-первых, и сами регионы в этой части не сильно отличаются друг от друга по развитию инфраструктуры: у Белгородской области индекс развития лишь на 0,06 меньше, чем Иркутской, и на 0,14 больше, чем у Татарстана (6,05), замыкающего топ-10. Такие различия в ряде случаев вполне могут быть компенсированы в течение года. Во-вторых, сразу несколько регионов – например, Липецкая и Тамбовская области, а также Ямало-Ненецкий автономный округ – способны потеснить республику и войти в десятку.

За год среднее по стране значение индекса развития инфраструктуры выросло на 0,03, до 5,61. Этот рост обеспечили четыре сферы из пяти, исключением стала коммунальная. Максимальный рост индекса наблюдался по итогам 2019 года у Севастополя: сразу на 0,35. Но из-за серьезного его падения в прошлом году город по сути вернулся к показателю двухлетней давности. А наибольшее уменьшение индекса за прошлый год произошло у Ульяновской области (на 0,10), что было вызвано в основном резким снижением телекоммуникационного индекса.

Рост индекса произошел сразу у 60 регионов, еще у семи он остался на прежнем уровне. К наиболее стабильным по итогам 2019 года – с динамикой индекса, равной нулю, – относятся Татарстан, Магаданская, Тюменская, Пензенская, Новгородская и Омская области, а также Бурятия.

Но если к ним прибавить регионы, чей индекс уменьшался или увеличивался незначительно (на 0,01), то в «зону стабильности» попадают уже 15 регионов.

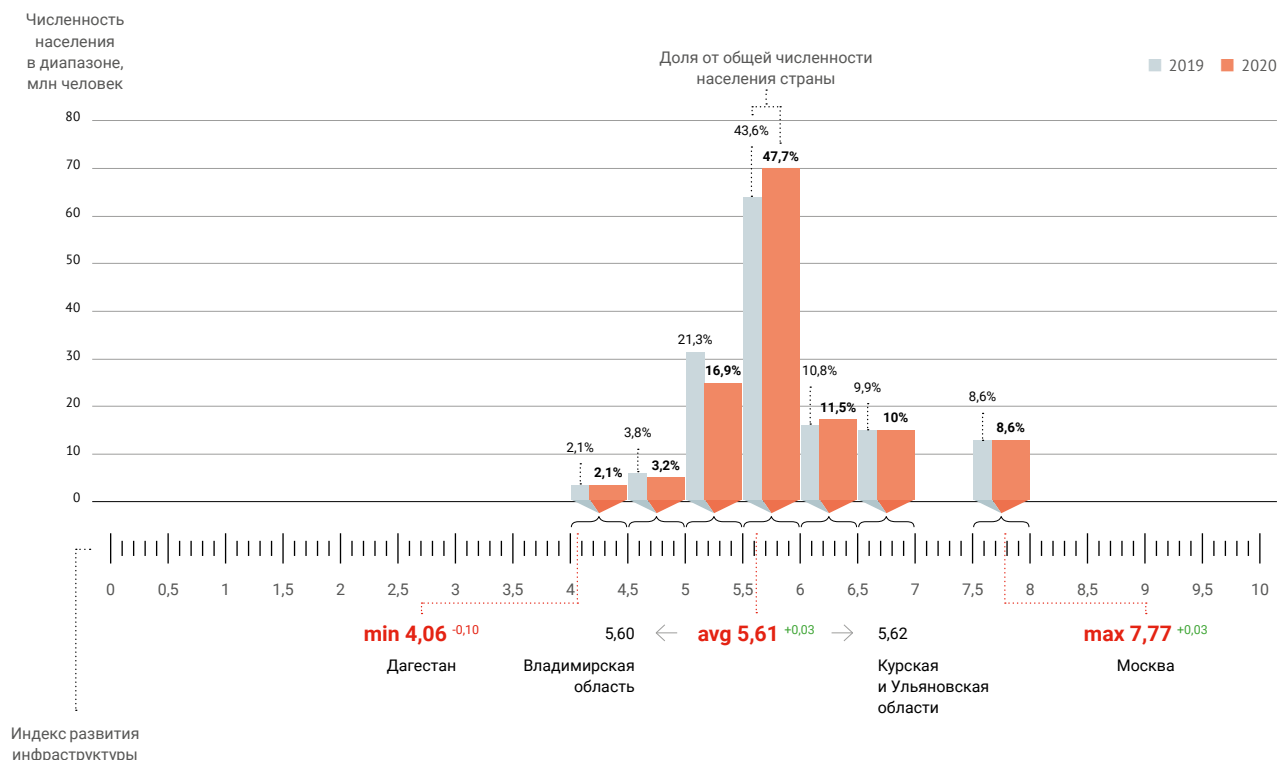
За минувший год список наиболее отстающих по развитию публичной инфраструктуры регионов не претерпел существенных изменений: в тройке регионов с наименьшими значениями индекса развития инфраструктуры по-прежнему Чечня (4,71), Тува (4,56) и Дагестан (4,06). Однако динамика изменения показателей была различной: у первых двух регионов индексы росли (состояние инфраструктуры продолжило улучшаться), а у последнего он упал до рекордно низкого уровня. Это означает, что отставание Дагестана от остальных регионов за 2019 год усилилось.

Мы полагаем, что в ближайшие один-два года здесь также не произойдет существенных изменений — даже если ситуация с публичной инфраструктурой, несмотря на кризис и последствия пандемии, в республике начнет внезапно улучшаться, это не позволит ей быстро нагнать другие отстающие регионы.

### Население обрело инфраструктурную стабильность?

В 40 регионах с интегральным индексом выше среднероссийского (5,61) проживает столько же людей, сколько и год назад — почти 101,5 млн, или 69,1% населения страны. То есть, с одной стороны, казалось бы, можно сделать вывод, что произошедшие за год улучшения в инфраструктуре не расширили число «выгодоприобретателей» среди жителей регионов.

Рисунок 4. Распределение населения России в зависимости от интегрального индекса развития инфраструктуры



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

Но с другой стороны, как можно видеть из графика на рисунке 4, за это время происходил «отток» населения из более «нижних» диапазонов интегрального индекса в сторону «верхних», то есть некоторым регионам все же удавалось сдвигаться на более высокие позиции, не пересекая среднего по стране уровня. Проще говоря, еще больше людей стали жить на территориях с более развитой инфраструктурой.

Например, если в регионах с индексами от 5,50 до 6,00 (относится к более «верхним» диапазонам) проживало 63,8 млн человек, то по итогам 2019 года их количество выросло до 70 млн человек. «Прибавку» с нижней части списка обеспечили жители Волгоградской, Вологодской, Костромской и Курганской областей и Приморского края (их индексы росли), а с «верхней» – Чукотского автономного округа (индекс которого, напротив, снизился).

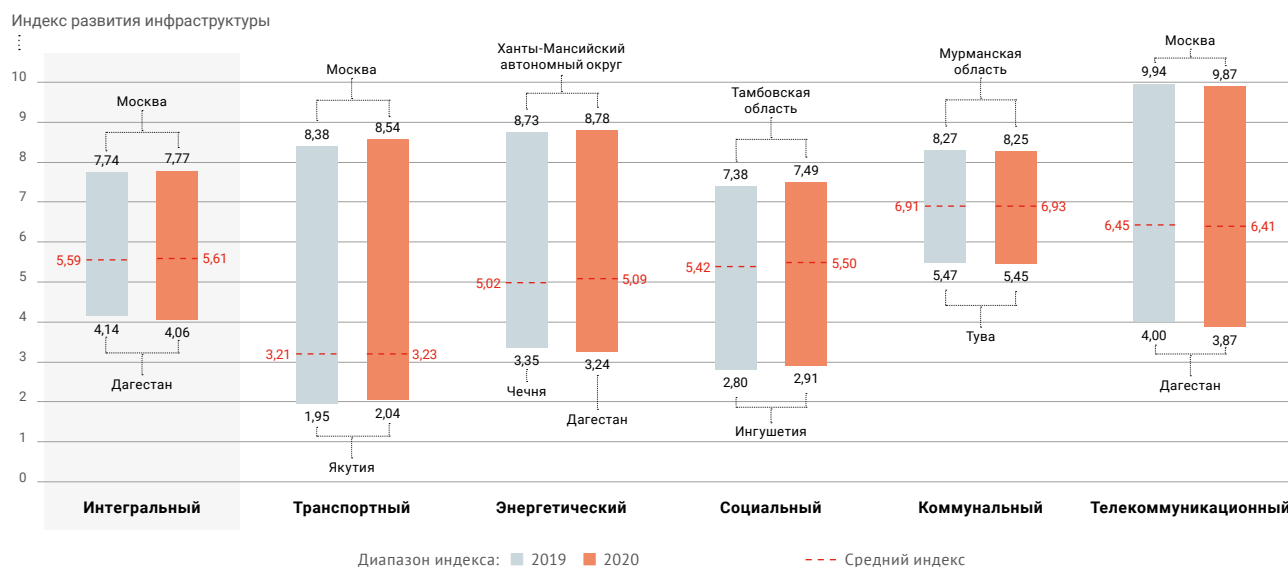
В субъектах с индексом менее 5,00 – то есть характеризующихся сильным инфраструктурным отставанием от остальных – теперь проживает лишь 7,8 млн человек (5,3% населения страны), а не 8,7 млн (5,9%), как год назад. Повысить значение своего индекса и переместиться в более высокий диапазон за это время смогли Ингушетия (5,01) и Севастополь (5,05).

На наш взгляд, такие «перемещения» отражают позитивный тренд в развитии инфраструктуры и сокращении разрыва между регионами, однако в ближайшие год-два он все же может смениться из-за экономических сложностей, связанных с пандемией и ее последствиями.

### Как отрасли «выросли»?

За год ситуация улучшилась в четырех оцениваемых нами видах инфраструктуры из пяти. Наибольший рост средних по стране значений отраслевых индексов произошел в социальной и энергетической инфраструктуре: на 0,08 и 0,07 соответственно. В транспортной инфраструктуре среднее значение индексов увеличилось на 0,02, а в коммунальной – на 0,03.

**Рисунок 5. Сравнение динамики интегрального и отраслевых индексов развития инфраструктуры**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

То есть различия в развитии этих сфер в российских регионах в течение 2019 года оказались чуть меньшими, чем за 2018-й.

Но если рассматривать динамику показателей за последние два года, то выяснится, что устойчивый (но не очень значительный) рост за это время был лишь в коммунальной сфере. В остальных видах инфраструктуры показатели снижались. Причем наибольшая нестабильность за это время была характерна для социальной инфраструктуры.

По итогам 2019 года уменьшился средний индекс развития телекоммуникационной инфраструктуры: на 0,03, до 6,45. Подобное снижение наблюдается второй год подряд и свидетельствует о том, что в регионах продолжает расти «разрыв» в цифровом развитии. Вместе с тем в этом виде инфраструктуры пока самое высокое значение отраслевого индекса: у Москвы он равен 9,87.

По-прежнему коммунальная сфера российских регионов наиболее развита среди остальных видов инфраструктуры (среднее значение – 6,93). Она же в меньшей степени отличается от региона к региону. Но это не должно вводить в заблуждение: показатели, входящие в индекс, практически не оценивают ее качество, а это означает, что потребность в инвестициях в эту сферу все еще актуальна.

Наиболее сложная ситуация и наиболее серьезный разброс значений индексов остаются в транспортной сфере. Ей же принадлежит минимум отраслевого индекса: по итогам прошлого года у Якутии он равен 2,04.

По нашему мнению, положение дел в транспортной инфраструктуре в ближайшие несколько лет может улучшиться, если финансирование инфраструктурных нацпроектов, включая комплексный план, резко не снизят. Однако экономический кризис и неопределенность из-за пандемии будут ограничивать развитие сферы в течение как минимум полутора лет.

## По «оптимальной» дороге

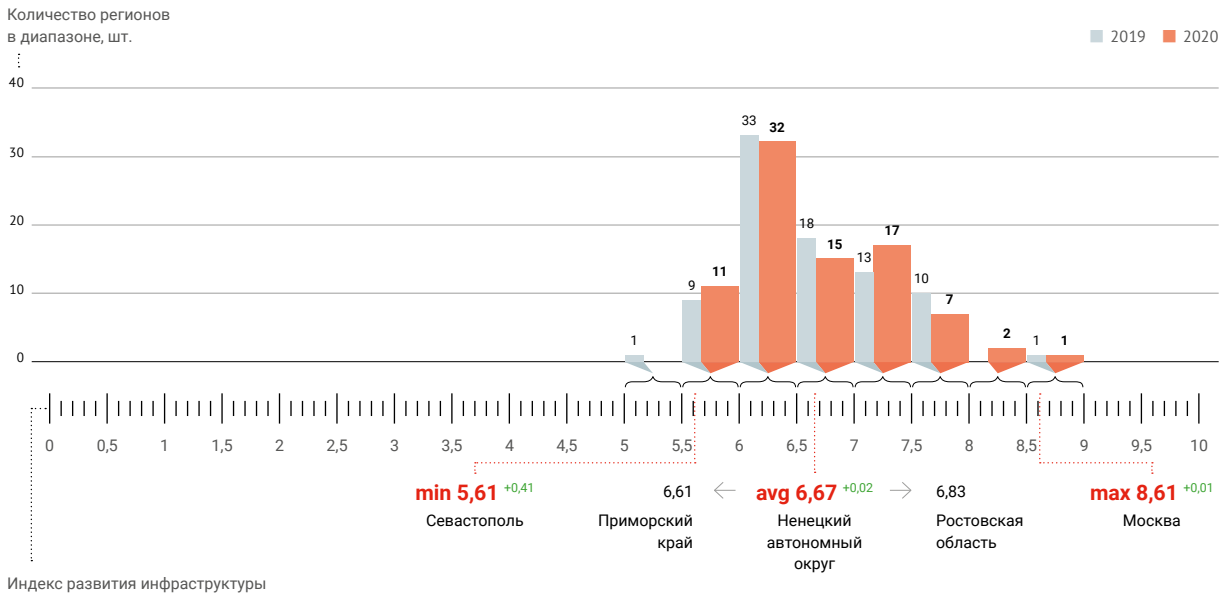
За год из-за общего роста «обычных» индексов незначительно увеличились и оптимальные индексы, которые рассчитываются на их основе (подробнее см. [«Зачем и кому нужен оптимальный индекс?»](#)). Если в прошлом году среднее по стране значение составляло 6,65, то в этом году оно достигло 6,67.

При этом разница между средним оптимальным и средним индексом развития инфраструктуры не изменилась. Она, как и год назад, равна 1,06. То есть в целом регионы не оказались чуть ближе к оптимальным для себя уровням развития инфраструктуры, чем годом ранее.

По сравнению с прошлым годом оптимальный индекс увеличился у 25 регионов, а у уменьшился у 52. Фактически не изменился он у восьми регионов: Воронежской, Курской, Пензенской, Самарской области, Забайкальского края, Бурятии, Кабардино-Балкарии и Чечни. Это означает, что уровень развития соседей этих субъектов был во многом стабильным – без резкого улучшения или ухудшения за год.

Самое большое значение оптимального индекса у Москвы: 8,61, и за год оно выросло лишь на 0,01. Наименьшее значение – у Севастополя: 5,61, и за год оно увеличилось сразу на 0,41. Причиной стал резкий рост индекса

**Рисунок 6. Распределение регионов по оптимальному индексу развития инфраструктуры**

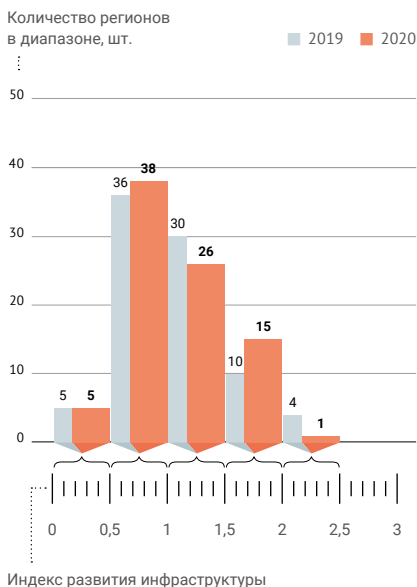


Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

телекоммуникационной инфраструктуры региона: за год Севастополь обогнал по нему Крым и стал равняться на лидера в Южном федеральном округе – Краснодарский край.

Но самые значительные изменения оптимального индекса случились у двух регионов Уральского федерального округа: у Тюменской области он снизился сразу на 0,69, до 6,89, а у Свердловской области вырос на 0,65, до 7,57.

**Рисунок 7. Распределение регионов по разнице реального и оптимального интегральных индексов**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

Такой большой перепад был связан с переменами опять же в телекоммуникационной сфере и особенностями расчета оптимального индекса. Ранее лидером по развитию телекома в округе была Тюменская область, поэтому при расчете ее оптимального индекса использовалось значение отраслевого индекса Москвы как абсолютного лидера по стране в этой сфере.

Но по итогам 2019 года Свердловской области удалось незначительно обогнать Тюменскую, что привело к другой расстановке «сил» и ориентиров. Теперь на Москву в телекоммуникационной сфере необходимо равняться Свердловской области. Соответственно, вырос и целевой показатель, приведя к увеличению оптимального индекса развития инфраструктуры региона. Тюменской же области в ближайшее время достаточно догнать соседку по округу, а поскольку разрыв невелик, это вызвало резкое падение оптимального индекса.

Наибольшая разница между реальным и оптимальным индексом вновь зафиксирована у Калужской области (2,30), что объясняется ее близостью к Москве, и вряд ли стоит ожидать заметного уменьшения этого показателя в обозримом будущем.

Наименьшая разница в этом году оказалась у Иркутской области: до оптимального уровня развития инфраструктуры ей пока не хватает 0,24. Впрочем, по нашей оценке, такой «разрыв» наиболее развитый с точки зрения инфраструктуры сибирский регион мог бы покрыть при соответствующих инвестициях в течение трех-четырёх лет.

**Таблица 2. Топ-10 регионов с наибольшей разницей между оптимальным и реальным интегральными индексами**

№	Регион	Округ	Разница между оптимальным и реальным индексом	Место в аналогичном топ-10 в 2019 году
1	Калужская область	ЦФО	2,30	1
2	Сахалинская область	ДФО	1,99	4
3	Ленинградская область	СЗФО	1,99	2
4	Якутия	ДФО	1,96	3
5	Краснодарский край	ЮФО	1,90	6
6	Тува	СФО	1,85	7
7	Томская область	СФО	1,76	9
8	Владимирская область	ЦФО	1,66	-
9	Дагестан	СКФО	1,63	-
10	Кемеровская область	СФО	1,60	8

**Таблица 3. Топ-10 регионов с наименьшей разницей между оптимальным и реальным интегральными индексами**

№	Регион	Округ	Разница между оптимальным и реальным индексом	Место в аналогичном топ-10 в 2019 году
1	Иркутская область	СФО	0,24	7
2	Чукотский автономный округ	ДФО	0,28	3
3	Северная Осетия	СКФО	0,31	2
4	Магаданская область	ДФО	0,40	-
5	Камчатский край	ДФО	0,42	4
6	Астраханская область	ЮФО	0,52	-
7	Орловская область	ЦФО	0,53	-
8	Оренбургская область	УФО	0,55	6
9	Кабардино-Балкария	СКФО	0,55	10
10	Севастополь	ЮФО	0,55	5

Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

### **Зачем и кому нужен оптимальный индекс?**

Оптимальный индекс развития инфраструктуры для каждого из регионов показывает то значение индекса, к которому власти субъекта могут стремиться, планируя вложения в отрасль и оценивая потребности территории.

Не все регионы могут и должны развивать инфраструктуру до максимального значения индекса 10. Для постепенного улучшения сначала достаточно довести развитие конкретного вида инфраструктуры до состояния лучшего из своих «соседей»: индекс «соседа» в этом случае мы принимаем за оптимальный.

Выбор лучшего из «соседей» вызван тем, что позволяет конкурировать с ними в развитии соответствующей сферы и сглаживать

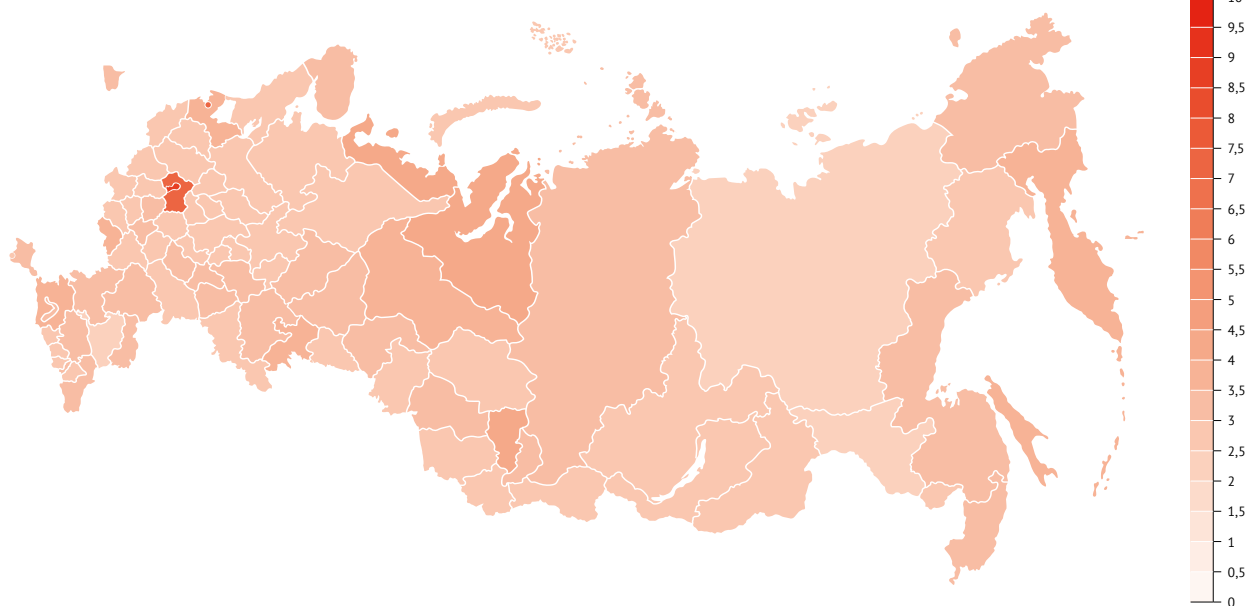
имеющийся между регионами инфраструктурный разрыв. Например, Московской области в транспортной сфере логичнее стремиться к показателю Москвы, нежели Рязанской или Тверской областей. А последним – в свою очередь, к Московской.

Если значение «соседского» индекса будет достигнуто, регион может ориентироваться на лучший отраслевой показатель в федеральном округе, а затем и по стране. И только после успешного прохождения этих трех этапов «целью» становится «десятка».

На основе отраслевых оптимальных индексов для региона мы рассчитывали и оптимальный индекс развития его инфраструктуры в целом.

## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Индекс развития  
транспортной  
инфраструктуры  
2020



Средний индекс по отрасли **3,23** +0,02 ниже этого значения **60** регионов

8,54 <small>+0,18</small>	Москва
7,32 <small>+0,15</small>	Московская область
7,01 <small>+0,09</small>	Санкт-Петербург
4,87 <sup>0</sup>	Ненецкий автономный округ
4,64 <small>-0,02</small>	Кемеровская область
4,34 <small>+0,36</small>	Ямало-Ненецкий автономный округ
3,98 <small>-0,04</small>	Краснодарский край
3,88 <small>+0,14</small>	Ленинградская область
3,87 <small>-0,19</small>	Ханты-Мансийский автономный округ
3,82 <small>-0,12</small>	Белгородская область
3,60 <small>+0,13</small>	Сахалинская область
3,56 <small>+0,12</small>	Камчатский край
3,55 <small>-0,06</small>	Челябинская область
3,49 <sup>0</sup>	Ингушетия
3,46 <small>+0,07</small>	Новосибирская область
3,45 <small>+0,10</small>	Калининградская область
3,39 <small>+0,10</small>	Тюменская область (без округов)
3,32 <small>-0,07</small>	Крым
3,32 <small>+0,08</small>	Мурманская область
3,28 <sup>0</sup>	Липецкая область
3,28 <small>+0,10</small>	Приморский край
3,27 <small>-0,14</small>	Хабаровский край
3,24 <small>-0,03</small>	Астраханская область
3,23 <small>-0,01</small>	Красноярский край
3,23 <small>+0,02</small>	Татарстан
3,18 <small>-0,06</small>	Дагестан
3,17 <small>+0,11</small>	Чукотский автономный округ
3,17 <small>+0,01</small>	Адыгея
3,16 <small>+0,05</small>	Свердловская область

3,14 <small>+0,04</small>	Башкирия
3,12 <sup>0</sup>	Хакасия
3,10 <small>-0,01</small>	Пензенская область
3,09 <sup>0</sup>	Пермский край
3,08 <small>+0,08</small>	Самарская область
3,07 <small>+0,01</small>	Ростовская область
3,06 <small>+0,04</small>	Ставропольский край
3,02 <small>+0,02</small>	Ульяновская область
3,00 <sup>0</sup>	Тульская область
3,00 <small>-0,03</small>	Волгоградская область
2,99 <sup>0</sup>	Коми
2,97 <small>-0,01</small>	Брянская область
2,96 <small>-0,03</small>	Томская область
2,96 <small>+0,02</small>	Северная Осетия
2,95 <sup>0</sup>	Орловская область
2,95 <small>+0,01</small>	Ивановская область
2,94 <sup>0</sup>	Оренбургская область
2,92 <small>+0,01</small>	Калужская область
2,91 <small>+0,08</small>	Курская область
2,90 <small>+0,01</small>	Курганская область
2,89 <small>+0,02</small>	Нижегородская область
2,89 <small>+0,24</small>	Севастополь
2,88 <small>-0,02</small>	Смоленская область
2,88 <small>+0,02</small>	Омская область
2,87 <small>-0,03</small>	Воронежская область
2,87 <small>+0,05</small>	Кабардино-Балкария
2,86 <small>+0,01</small>	Бурятия
2,86 <small>-0,08</small>	Вологодская область
2,85 <small>-0,01</small>	Псковская область

2,84 <small>+0,01</small>	Владимирская область
2,83 <small>-0,07</small>	Мордовия
2,83 <small>+0,05</small>	Новгородская область
2,82 <small>-0,01</small>	Тува
2,82 <small>-0,02</small>	Саратовская область
2,81 <sup>0</sup>	Тамбовская область
2,80 <small>+0,03</small>	Тверская область
2,80 <small>-0,01</small>	Удмуртия
2,79 <small>+0,01</small>	Алтайский край
2,78 <small>-0,08</small>	Чечня
2,77 <small>-0,04</small>	Еврейская автономная область
2,77 <sup>0</sup>	Чувашия
2,77 <small>+0,04</small>	Иркутская область
2,76 <small>-0,01</small>	Забайкальский край
2,76 <small>+0,01</small>	Костромская область
2,76 <small>+0,01</small>	Ярославская область
2,75 <small>-0,01</small>	Карачаево-Черкесия
2,74 <sup>0</sup>	Рязанская область
2,73 <small>-0,02</small>	Карелия
2,67 <small>+0,01</small>	Марий Эл
2,66 <sup>0</sup>	Кировская область
2,64 <small>+0,01</small>	Республика Алтай
2,63 <small>+0,20</small>	Магаданская область
2,52 <small>-0,18</small>	Архангельская область
2,44 <small>-0,04</small>	Амурская область
2,32 <small>+0,07</small>	Калмыкия
2,04 <small>+0,08</small>	Якутия

Источник: данные Росстата, Минтранса, Росавиации, расчеты и анализ InfraOne Research

## Транспорт движется к улучшению?

Среднее значение индекса развития транспортной отрасли за минувший год незначительно выросло: с 3,21 до 3,23. В основном это произошло за счет роста показателей в инфраструктуре воздушных перевозок, показатели в автодорожной сфере снижались, а в железнодорожной сфере оставались неизменными.

Москва (8,54) по-прежнему остается недостижимым для других регионов лидером в развитии транспортной инфраструктуры. Более того, за год ее положение еще больше укрепилось: соответствующий отраслевой индекс вырос на 0,18.

В столице в 2019 году были запущены Московские центральные диаметры, соединяющие ее с ближайшими городами Подмосковья, продолжал расти пассажиропоток на МЦД. Кроме того, в 2019 году улучшалась ситуация в сфере воздушных авиаперевозок: несмотря на некоторое снижение пассажиропотока в Домодедове из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы, в остальных аэропортах МАУ наблюдался устойчивый рост. Все это привело и к увеличению значения индекса развития транспортной инфраструктуры столицы.

*Московский авиаузел мы относим не только к Подмосковию, но и к столице, несмотря на то что формально на территории Москвы находится лишь один из четырех аэропортов (Внуково). Аналогично в своих расчетах развития инфраструктуры воздушных перевозок мы «объединяем» другие города федерального значения и соседние регионы: Санкт-Петербург и Ленинградскую область, Севастополь и Крым.*

### Как мы считали индекс развития инфраструктуры транспорта

Для расчета отраслевого индекса – 2020 взяты показатели Росстата, Минтранса, профильных ведомств по итогам 2019 года. Мы учитывали:

- плотность авто- и железнодорожных сетей в регионах;
- долю автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям;
- среднюю за последние три года грузо- и пассажиронапряженность для автодорог;
- аналогичную грузонапряженность для железных дорог;
- количество пассажиров, воспользовавшихся инфраструктурой воздушного транспорта, по отношению к численности населения и площади региона;
- уровень мобильности населения – отношение количества пассажиров к числу жителей региона – для железнодорожной инфраструктуры (учитывался отдельно для дальних и пригородных перевозок).

Аэропорты Московского авиаузла мы считали относящимися одновременно к Москве и Московской области вне зависимости от фактической принадлежности, так как они в равной степени обслуживают пользователей этих территорий. Аналогичное решение было принято для аэропортов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Севастополя и Крыма.

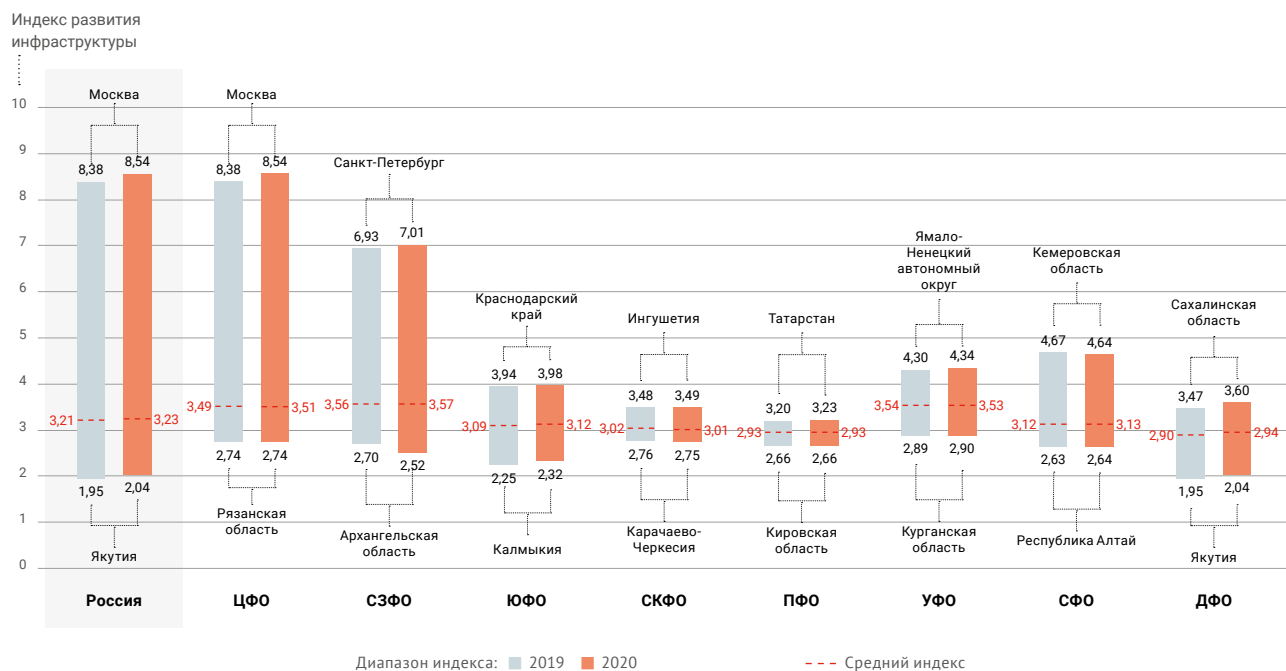
Мы не учитывали обеспеченность регионов инфраструктурой речного и морского транспорта. Субъект федерации, не имеющий выхода к морю и крупным рекам, изначально оказывается обреченным на более низкое значение индекса без возможности в перспективе его улучшить.

Впрочем, наличие такой инфраструктуры заметно влияет на уровень развития железных и автомобильных дорог, потому косвенно она все же была учтена.

Максимальное значение индекса – 10, его мог достичь регион с наиболее развитой автомобильной, железнодорожной и воздушной инфраструктурой одновременно. Однако такого региона не оказалось.



**Рисунок 8. Как менялся индекс развития транспортной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам**



Источник: данные Росстата, расчеты и анализ InfraOne Research

За Москвой со значительным отставанием в сфере транспорта следует Московская область (7,32). Она занимает первое место по развитию транспортной инфраструктуры среди регионов, которые не являются городами федерального значения. Разрыв в развитии транспортной отрасли между Подмосковьем и Санкт-Петербургом за минувший год увеличился: с 0,25 до 0,31. Это произошло за счет более заметного улучшения показателей в авиаинфраструктуре, при том, что в Санкт-Петербурге в это время хоть и не сильно, но улучшались показатели во всех транспортных сферах.

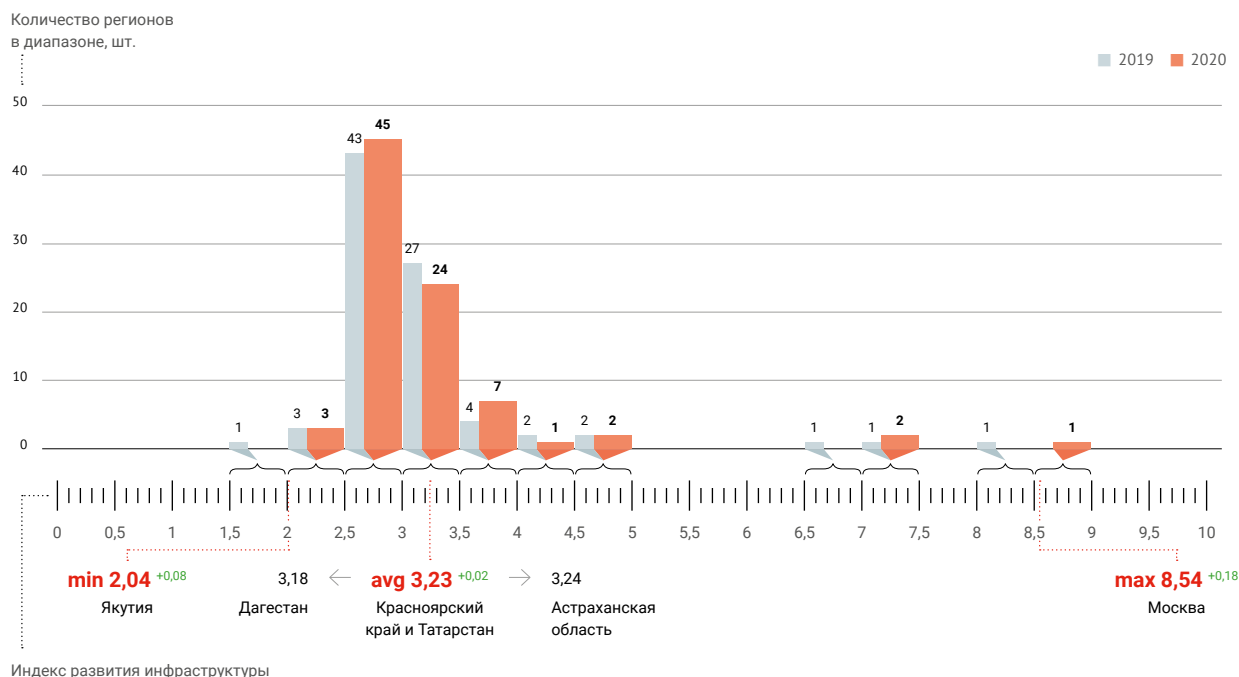
В 2019 году, как и годом ранее, не произошло сильных перемен в составе топ-10 регионов с наиболее развитой транспортной инфраструктурой. Лишь у трех из них снижались показатели: у Ханты-Мансийского автономного округа, Кемеровской и Белгородской областей.

Наибольшие шансы попасть в топ-10 в ближайшие пару лет, по нашей оценке, у Сахалинской области (3,60). Но это зависит от того, будет ли продолжать улучшаться состояние автодорожной сферы и сферы воздушных перевозок в регионе.

Минимальное по стране значение индекса развития транспортной инфраструктуры вновь было у Якутии, однако оно увеличилось по сравнению с прошлым годом на 0,08, до 2,04, за счет роста показателей в автодорожной и аэропортовой сферах. Строительство мостового перехода через Лену, на наш взгляд, позитивно повлияет на состояние транспортной инфраструктуры в регионе, но на горизонте ближайших двух-трех лет республике не удастся догнать даже субъект, оказавшийся на предпоследнем месте (Калмыкию).

В разрезе федеральных округов за год среднее значение транспортного индекса на 0,01 снизилось на Северном Кавказе и Урале и оставалось

**Рисунок 9. Распределение регионов по индексу развития транспортной инфраструктуры**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

стабильным в Поволжье. Во всех остальных округах оно росло, причем наиболее сильно в ЮФО (на 0,03, до 3,12) и на Дальнем Востоке (на 0,04, до 2,94). Последнее позволило ДФО незначительно обогнать ПФО по среднему индексу развития транспортной инфраструктуры, но разрыв всего лишь 0,01 и может быть «компенсирован» в течение года.

Мы предполагаем, что пандемия и кризис могут негативно повлиять на запуск транспортных проектов — как правило, в трудные времена инвесторы и власти склонны ставить капиталоемкие отраслевые проекты «на паузу». Но они, напротив, могут помочь стимулировать экономику и вывести ее на новый уровень.

## Дороги в режиме ожидания

Из трех основных транспортных сфер наиболее развитыми по-прежнему оставались автомобильные дороги. Однако средний по стране субиндекс по ним за год снизился на 0,04 (до 4,97).

Мы связываем это с тем, что работ, проведенных в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и комплексного плана, пока недостаточно, чтобы оцениваемые показатели субъектов существенно изменились.

Кроме того, в тех регионах, где работы проводились, показатели по пассажиро- и грузоперевозкам могли временно «просесть» из-за ограничений движения, а это, в свою очередь, привести к уменьшению соответствующего субиндекса по автодорогам. Поэтому оценить реальный эффект от нацпроектов для конкретного субъекта федерации можно будет на горизонте одного-двух лет после окончания работ.

**Таблица 4. Лидирующие и отстающие регионы по субиндексу развития автодорожной инфраструктуры**

ТОП-5 ЛИДЕРОВ

№	Регион	Округ	Индекс развития автодорожной инфраструктуры 2020	Динамика к прошлому году
1	Санкт-Петербург	СЗФО	9,34	-0,01
2	Москва	ЦФО	9,17	-0,26
3	Ханты-Мансийский автономный округ	УФО	6,12	-0,46
4	Ингушетия	СКФО	5,97	-0,01
5	Краснодарский край	ЮФО	5,85	-0,08

ТОП-5 ОТСТАЮЩИХ

№	Регион	Округ	Индекс развития автодорожной инфраструктуры 2020	Динамика к прошлому году
1	Магаданская область	ДФО	1,30	-0,18
2	Якутия	ДФО	1,79	+0,10
3	Чукотский автономный округ	ДФО	3,31	+0,02
4	Севастополь	ЮФО	3,90	+0,48
5	Калмыкия	ЮФО	4,02	+0,12

Источник: данные Росстата, расчеты и анализ InfraOne Research

Но некоторая однородность в уровне развития этой инфраструктуры все же достигалась и в таких условиях: в течение 2019 года субиндексы по автодорогам в основном снижались у регионов, которые и раньше превосходили остальные по уровню развития автодорожной инфраструктуры, а росли у тех, которые прежде отставали (см. таблицу 4).

Наиболее существенный рост оказался у Севастополя (на 0,48, до 3,90), что в основном было вызвано увеличением доли дорог, отвечающих нормативным требованиям, с 37,1% до 43%. А самое заметное падение (на 0,46) случилось у Ханты-Мансийского автономного округа (6,12) из-за снижения грузооборота. Но тем не менее округ продолжает входить в топ-3 субъектов с наиболее развитыми автодорогами и удерживать лидерство среди регионов, не являющихся городами федерального значения.

Существенные перемены в автодорожном субиндексе Хабаровского края (за год он снизился сразу на 0,37, до 5,06), по нашему мнению, были связаны с тем, что власти все же пересмотрели собираемую по региону статистику: так, за год доля дорог регионального значения, не соответствующих нормативным требованиям, выросла с 41% до 56,2%, а местного значения – с 18,4% до 32%. У остальных регионов таких значительных негативных перемен сразу и там, и там не было.

Москва (9,17) впервые за время публикации нашего обзора уступила лидерство в автодорожной сфере Санкт-Петербургу (9,34). Это связано с тем, что по дорогам Северной столицы в течение последних трех лет шли более интенсивные грузо- и пассажироперевозки. Кроме того, Москва целенаправленно и постепенно снижает свою транзитную роль, по крайней мере, в автомобильной логистике. А в Санкт-Петербурге развита и активно используется портовая инфраструктура, благодаря которой объемы перевозки грузов по дорогам сохраняются и даже растут.

Поскольку у Санкт-Петербурга есть еще потенциал для роста (нормативным требованиям в городе соответствуют лишь две трети дорог, тогда как в Москве – 97%), мы полагаем, что аналогичное распределение первого и второго места может сохраниться и в ближайшие годы.

## Инфраструктура на рельсах устойчивости

В отличие от автодорожного субиндекс развития железнодорожной инфраструктуры в течение года не поменялся: он стабильно находится на низком уровне (1,10) и свидетельствует о большой неравномерности в развитии этого вида транспорта в российских регионах.

При этом у отдельных субъектов федерации он менялся в значительных пределах: например, у Москвы он за год вырос на 0,28 и теперь составляет 6,35. На показатель повлияло улучшение как внутреннего сообщения (МЦК, строительство и сдача новых станций метро), так и межрегионального (запуск Московских центральных диаметров, строительство транспортно-пересадочных узлов и модернизация станций). Интересно, что соответствующий субиндекс Московской области пока не «почувствовал» таких перемен и за год не изменился.

Сильнее всего железнодорожный субиндекс снизился у Якутии: на 0,31, до 0,62. Это было вызвано снижением профильных грузоперевозок по республике в течение последних трех лет (одновременно рос этот показатель в автомобильном транспорте).

Однако у большинства регионов – 48-ми из 78-ми, в которых есть железные дороги, – показатель по развитию этого вида инфраструктуры изменялся в очень узких пределах от –0,01 до 0,01. В прошлом году таких субъектов федерации было 37. Стабильность показателей объясняется, например, и тем, что в отличие от автомобильных дорог протяженность железных меняется крайне медленно: лишь у Якутии, Крыма и Краснодарского края она в прошлом году выросла. У Брянской, Калужской, Рязанской, Смоленской, Тульской, Московской и Свердловской областей немного уменьшилась (скорее всего, из-за частичного вывода из эксплуатации). А у 68 регионов осталась той же, что и раньше.

На наш взгляд, последствия пандемии и экономического кризиса, а также пересмотр властями нацпроектов и комплексного плана могут отодвинуть реализацию ряда крупных железнодорожных проектов на неопределенный срок.

**Таблица 5. Лидирующие и отстающие регионы по субиндексу развития железнодорожной инфраструктуры**

ТОП-5 ЛИДЕРОВ					ТОП-5 ОТСТАЮЩИХ*				
№	Регион	Округ	Индекс развития автодорожной инфраструктуры 2020	Динамика к прошлому году	№	Регион	Округ	Индекс развития автодорожной инфраструктуры 2020	Динамика к прошлому году
1	Санкт-Петербург	СЗФО	6,90	+0,03	1	Калмыкия	ЮФО	0,04	0
2	Москва	ЦФО	6,35	+0,28	2	Сахалинская область	ДФО	0,25	-0,01
3	Московская область	ЦФО	5,89	0	3	Амурская область	ДФО	0,31	+0,01
4	Кемеровская область	СФО	5,79	0	4	Кабардино-Балкария	СКФО	0,32	-0,01
5	Белгородская область	ЦФО	3,38	-0,22	5	Ивановская область	ЦФО	0,37	0

\* В семи российских регионах – Камчатском крае, Магаданской области, Ненецком автономном округе, Республике Алтай, Севастополе, Туве, Чукотском автономном округе – железные дороги, по данным статистики, отсутствуют.

Впрочем, относительно небольшие проекты, интерес к которым есть у сторонних инвесторов и властей регионов, по-прежнему могут быть реализованы — например, в виде концессий на строительство подъездных путей необщего пользования. В 2019 году было заключено два таких соглашения — к ОЭЗ в Калужской и Самарской областях, а летом 2020-го еще одно — в Свердловской области.

### Авиацию притормозили на взлете

По итогам 2019 года российские аэропорты показали рост пассажиропотока на 6,9% — до 220,9 млн человек. Этот показатель оказался рекордным в истории отрасли, но вряд ли его удастся побить в течение ближайших лет.

Введенные весной 2020 года коронавирусные ограничения уже существенно сказались на выручке авиакомпаний и аэропортов. Так, на начало сентября отрасль только в виде недополученного дохода потеряла, по нашей оценке, около 610 млрд руб., из них на инфраструктуру воздушного транспорта пришлось более 96 млрд руб., или порядка 36% от годовой выручки.

Негативное влияние пандемии практически на все показатели, на наш взгляд, будет наблюдаться в течение как минимум следующего года. Это, вероятно, станет также сдерживать инвестиции в развитие авиаинфраструктуры и, вероятно, может ухудшить соответствующий субиндекс.

Для субиндекса развития инфраструктуры воздушного транспорта важным является то, насколько местные аэропорты позволяют увеличивать мобильность населения территории. Поэтому в лидерах могут быть регионы с небольшим абсолютным пассажиропотоком, но обеспечивающие интенсивные перевозки (см. таблицу 6).

Частично именно рост пассажиропотоков в российских аэропортах сказался на увеличении профильного субиндекса на 0,14, и сейчас его среднее по стране значение равно 1,34. Безусловное лидерство в отрасли удерживают аэропорты Московского авиаузла, которые мы считаем работающими на оба региона — Москву и Московскую область — вне зависимости от их фактической привязки.

**Таблица 6. Лидирующие и отстающие регионы по субиндексу развития инфраструктуры воздушного транспорта**

ТОП-5 ЛИДЕРОВ						ТОП-5 ОТСТАЮЩИХ*					
№	Регион	Округ	Количество аэропортов	Индекс развития инфраструктуры воздушного транспорта 2020	Динамика к прошлому году	№	Регион	Округ	Количество аэропортов	Индекс развития инфраструктуры воздушного транспорта 2020	Динамика к прошлому году
1	Москва	ЦФО	5	9,72	+0,51	1	Псковская область	СЗФО	1	0,01	0
2	Московская область	ЦФО	5	9,72	+0,51	2	Марий Эл	ПФО	1	0,01	+0,01
3	Ненецкий автономный округ	СЗФО	19	7,07	0	3	Костромская область	ЦФО	1	0,02	0
4	Ямало-Ненецкий автономный округ	УФО	13	5,93	+0,46	4	Ярославская область	ЦФО	1	0,03	+0,01
5	Магаданская область	ДФО	5	4,37	+0,43	5	Тамбовская область	ЦФО	1	0,03	0

\* В десяти российских регионах — Адыгее, Еврейской автономной области, Карачаево-Черкесии, Новгородской, Владимирской, Орловской, Рязанской, Смоленской, Тверской и Тульской областях — аэропорты и аэродромы, согласно данным Росавиации, отсутствуют.

Поскольку с 2018 года от аэропортов требуется согласие на разглашение статистики по пассажиропотокам и не все позволяют ее публиковать или отвечают на запрос, для многих, особенно небольших, «воздушных гаваней» она остается «в тени» наблюдений.

Из 250 аэропортов и аэродромов в статистике Росавиации за 2019 год не было данных по 148. Это меньше, чем год назад – тогда было 188. Но уровень «непрозрачности» отрасли снизился ненамного: неустановленным остается 10,5% пассажиропотока против 10,9% в 2018 году. Впрочем, поскольку ряд крупных аэропортов (Симферополя, Казани, Перми и др.) сами публикуют такую информацию, в итоге достоверно нельзя узнать данные лишь по полетам около 2%, или 5,2 млн пассажиров.

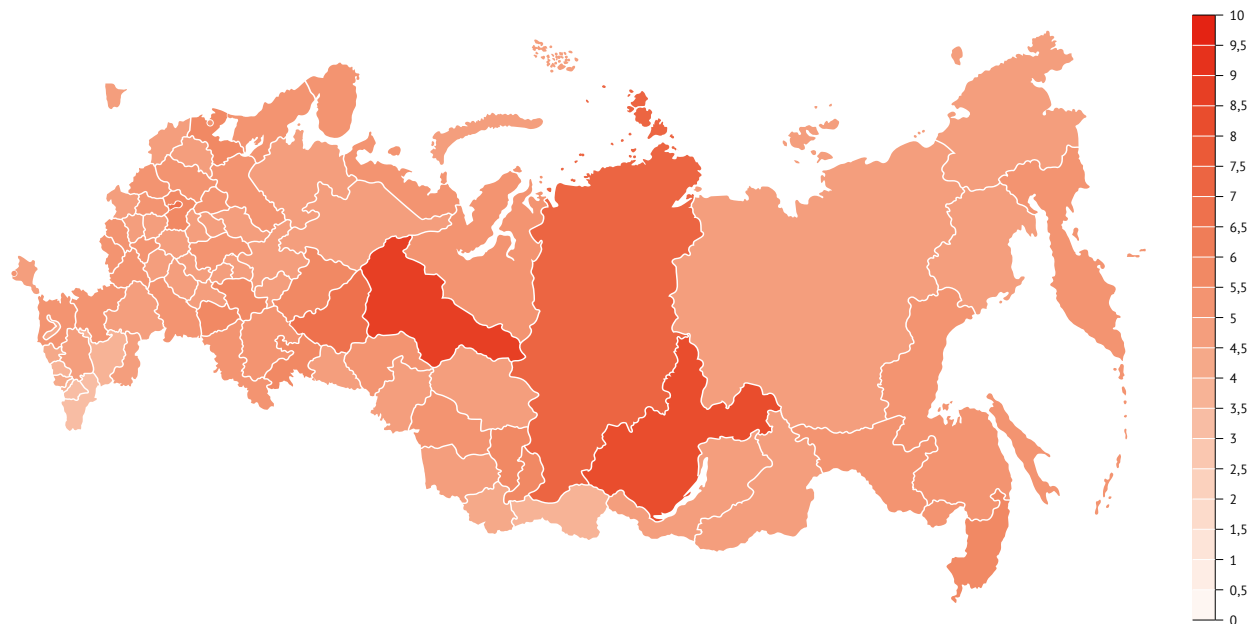
Мы по-прежнему считаем, что это может затруднить приход инвесторов в отрасль, особенно в нынешних непростых для нее обстоятельствах. Но в целом сегмент воздушных перевозок в долгосрочной перспективе останется привлекательным для вложений, в том числе с более активным применением инструментов государственно-частного партнерства.

*Подробнее о том, как мы считали отраслевые потери и какие прогнозы по ним сделаны, читайте в аналитическом обзоре [«Инфраструктура и пандемия: сценарии потерь и восстановления отрасли»](#).*



## ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Индекс развития  
энергетической  
инфраструктуры  
2020



Средний индекс по отрасли **5,09** +0,07 ниже этого значения **52 региона**

8,78 <sup>+0,05</sup>	Ханты-Мансийский автономный округ	5,13 <sup>+0,05</sup>	Хабаровский край	4,79 <sup>+0,06</sup>	Якутия
8,49 <sup>+0,19</sup>	Иркутская область	5,11 <sup>+0,09</sup>	Белгородская область	4,78 <sup>+0,06</sup>	Чувашия
7,29 <sup>+0,11</sup>	Красноярский край	5,10 <sup>+0,23</sup>	Краснодарский край	4,77 <sup>+0,08</sup>	Костромская область
6,90 <sup>+0,08</sup>	Москва	5,09 <sup>+0,17</sup>	Амурская область	4,75 <sup>+0,08</sup>	Марий Эл
6,87 <sup>+0,19</sup>	Свердловская область	5,07 <sup>+0,09</sup>	Ярославская область	4,75 <sup>+0,04</sup>	Пензенская область
5,94 <sup>+0,30</sup>	Московская область	5,07 <sup>-0,39</sup>	Тверская область	4,75 <sup>+0,07</sup>	Псковская область
5,93 <sup>+0,07</sup>	Кемеровская область	5,07 <sup>+0,10</sup>	Еврейская автономная область	4,74 <sup>+0,15</sup>	Крым
5,87 <sup>+0,17</sup>	Ленинградская область	5,06 <sup>+0,06</sup>	Курская область	4,73 <sup>-0,06</sup>	Ставропольский край
5,83 <sup>+0,07</sup>	Челябинская область	5,06 <sup>+0,08</sup>	Воронежская область	4,72 <sup>+0,07</sup>	Курганская область
5,71 <sup>+0,16</sup>	Приморский край	5,04 <sup>+0,04</sup>	Нижегородская область	4,71 <sup>+0,10</sup>	Тамбовская область
5,68 <sup>+0,04</sup>	Самарская область	5,01 <sup>+0,03</sup>	Липецкая область	4,71 <sup>+0,04</sup>	Новгородская область
5,64 <sup>+0,13</sup>	Хакасия	5,00 <sup>+0,08</sup>	Севастополь	4,70 <sup>-0,04</sup>	Бурятия
5,58 <sup>+0,09</sup>	Пермский край	5,00 <sup>+0,02</sup>	Смоленская область	4,67 <sup>+0,06</sup>	Мордовия
5,55 <sup>+0,07</sup>	Татарстан	4,97 <sup>+0,06</sup>	Коми	4,64 <sup>+0,12</sup>	Брянская область
5,48 <sup>+0,13</sup>	Ростовская область	4,96 <sup>+0,32</sup>	Волгоградская область	4,64 <sup>+0,04</sup>	Ивановская область
5,46 <sup>-0,28</sup>	Калужская область	4,96 <sup>+0,11</sup>	Рязанская область	4,63 <sup>+0,13</sup>	Астраханская область
5,41 <sup>+0,10</sup>	Мурманская область	4,95 <sup>+0,07</sup>	Томская область	4,51 <sup>+0,07</sup>	Орловская область
5,41 <sup>+0,10</sup>	Ямало-Ненецкий автономный округ	4,94 <sup>+0,09</sup>	Алтайский край	4,45 <sup>+0,11</sup>	Республика Алтай
5,39 <sup>+0,08</sup>	Тюменская область (без округов)	4,92 <sup>+0,12</sup>	Кировская область	4,41 <sup>+0,12</sup>	Адыгея
5,38 <sup>+0,08</sup>	Башкирия	4,91 <sup>+0,06</sup>	Удмуртия	4,25 <sup>-0,04</sup>	Северная Осетия
5,35 <sup>0</sup>	Саратовская область	4,91 <sup>+0,04</sup>	Архангельская область	4,24 <sup>+0,01</sup>	Карачаево-Черкесия
5,34 <sup>+0,18</sup>	Камчатский край	4,89 <sup>+0,13</sup>	Магаданская область	3,96 <sup>+0,13</sup>	Кабардино-Балкария
5,29 <sup>+0,10</sup>	Сахалинская область	4,89 <sup>+0,08</sup>	Ульяновская область	3,87 <sup>+0,25</sup>	Ингушетия
5,28 <sup>+0,02</sup>	Вологодская область	4,88 <sup>+0,09</sup>	Забайкальский край	3,76 <sup>+0,20</sup>	Тува
5,19 <sup>+0,03</sup>	Ненецкий автономный округ	4,86 <sup>+0,15</sup>	Чукотский автономный округ	3,56 <sup>-0,18</sup>	Калмыкия
5,18 <sup>+0,12</sup>	Оренбургская область	4,85 <sup>+0,15</sup>	Калининградская область	3,38 <sup>+0,03</sup>	Чечня
5,17 <sup>+0,15</sup>	Новосибирская область	4,81 <sup>+0,08</sup>	Владимирская область	3,24 <sup>-0,41</sup>	Дагестан
5,15 <sup>+0,14</sup>	Карелия	4,81 <sup>+0,08</sup>	Тульская область		
5,13 <sup>-0,06</sup>	Санкт-Петербург	4,79 <sup>+0,02</sup>	Омская область		

Источник: данные Росстата, Минэнерго, ассоциации «НП Совет рынка», расчеты и анализ InfraOne Research

## Догнать и перегнать ХМАО

Если год назад средний по стране индекс развития энергетической инфраструктуры упал на 0,21, то по итогам 2019 года он вырос на 0,07 и теперь составляет 5,09. То есть регионы в целом обеспечены ею более равномерно, чем транспортной инфраструктурой, однако дисбаланс в развитии этой отрасли у них сохраняется, и до его ликвидации пока очень далеко.

На первом месте по стране в этой сфере по-прежнему находится Ханты-Мансийский автономный округ (8,78). Шансы «догнать и перегнать» его растут у Иркутской области (8,49), которая за два года стремительно сократила разрыв с ХМАО с 1,06 до 0,29. Последнему участнику топ-3 регионов с наиболее развитой энергетикой – Красноярскому краю с отраслевым индексом 7,29 – пока далеко до обоих конкурентов.

За год значения индекса развития энергетической инфраструктуры выросли у 76 регионов. В среднем рост составил 0,10 и по большей части происходил у регионов, чье развитие и так выше среднего по России.

Наибольшее увеличение было зафиксировано у Волгоградской области (на 0,32, до 4,96), где заметно увеличилась обеспеченность населения электроэнергией и улучшилось состояние распределительных сетей. Чуть меньший, но тоже значительный рост значений индекса произошел в Московской области (на 0,30, до 5,94), что было связано с ростом обеспеченности населения и общего уровня потребления электроэнергии.

Отраслевой индекс в течение года не изменился лишь у Саратовской области (5,35), а снизился у оставшихся восьми регионов: Санкт-Петербурга, Тверской и Калужской областей, Ставропольского края, Калмыкии, Северной Осетии, Бурятии и Дагестана. Причем в последнем случае падение было

### Как мы считали индекс развития энергетической инфраструктуры

При расчете отраслевого индекса – 2020 мы учитывали:

- объем производства электроэнергии в регионе в 2019 году;
- объем потребления электроэнергии в регионе в 2019 году, как косвенную характеристику наличия и развития распределительных сетей;
- долю потерь электроэнергии при ее доставке (состояние распределительных сетей) в 2019 году;
- обеспеченность населения региона электроэнергией в 2019 году;
- наличие и мощность возобновляемых источников энергии (накопленным на конец 2019 года итогом).

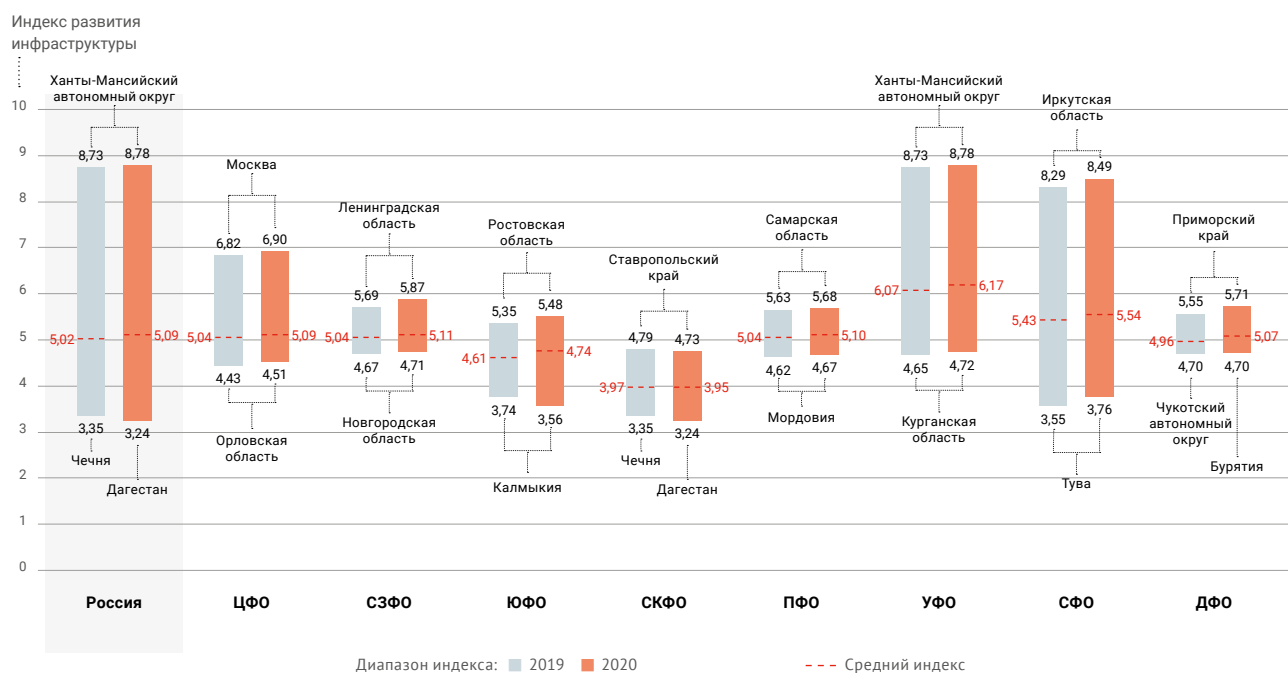
К возобновляемым источникам энергии мы относили солнечные, ветряные, геотермальные

и т.п. электростанции. Поскольку их выработка незначительна, для расчетов был взят соответствующий коэффициент, пропорциональный доле возобновляемых источников энергии в общей мощности российских энергообъектов. По итогам 2019 года эта доля достигла 0,56%, увеличившись за год вновь более чем в 1,5 раза. Тенденция к повышению веса альтернативной энергетики, на наш взгляд, в перспективе сохранится.

Максимальное значение индекса – 10, его мог достичь регион с наиболее развитой электроэнергетикой, наименьшими потерями при передаче, высоким уровнем потребления электроэнергии в целом и высокой обеспеченностью ею населения, а также с наиболее развитой альтернативной энергетикой. Но такого региона не оказалось.



**Рисунок 10. Как менялся индекс развития энергетической инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам**



Источник: данные Росстата, отраслевых министерств и ведомств, расчеты и анализ InfraOne Research

настолько сильным (сразу на 0,41, до 3,24 – из-за ухудшения состояния распределительных сетей), что республика заняла последнее место по развитию энергетической инфраструктуры в стране, «проиграв» сразу трем регионам, которые она раньше обгоняла, – Ингушетии, Туве и Чечне.

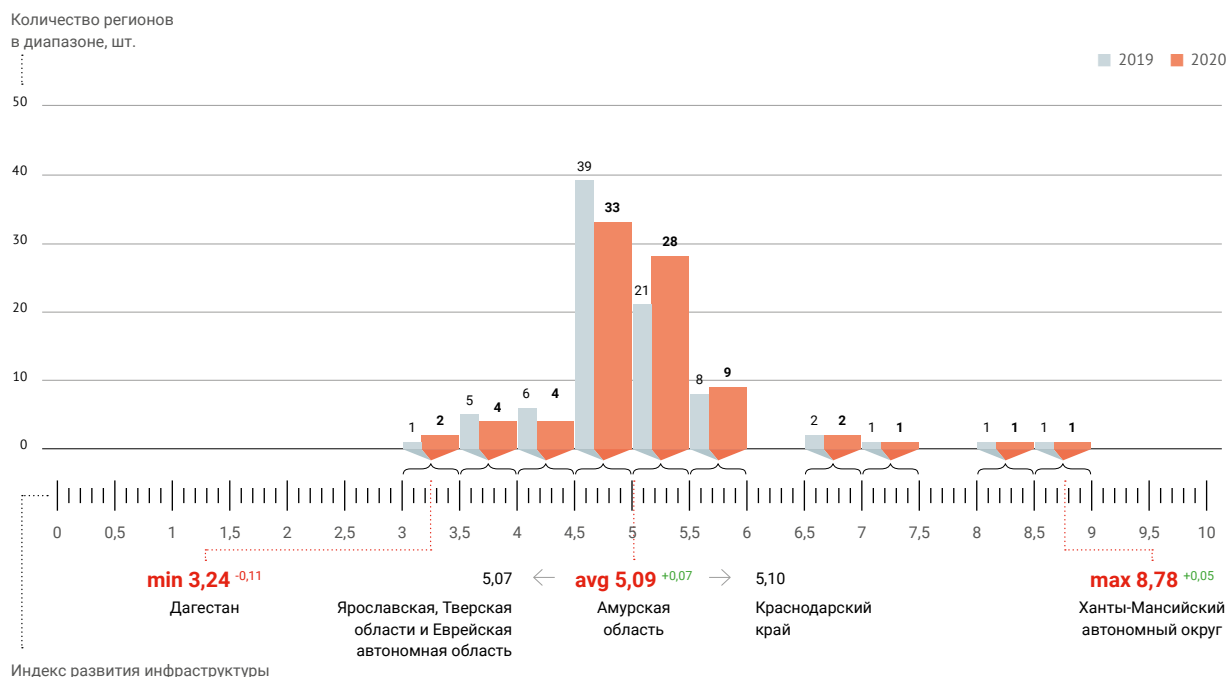
Резкое снижение показателя (на 0,39) – в основном из-за уменьшения объемов генерации и обеспеченности населения – случилось и у Тверской области (5,07).

Поскольку отраслевой индекс снижался в основном у тех регионов, где он и так был ниже среднего по стране, это значит, что различия между регионами по уровню развития энергетики лишь усиливались.

Пока наиболее развитым в этой сфере продолжает оставаться Уральский федеральный округ (среднее значение отраслевого индекса у него равняется 6,17), от него довольно заметно отстают регионы Сибири (5,54). У всех остальных федеральных округов показатели находятся либо на среднем по России уровне (ЦФО, СЗФО, ПФО), либо еще ниже. Практически все округа показали рост среднего значения индекса – снижение случилось лишь на Северном Кавказе, причиной которого стало уже упоминавшееся падение отраслевых показателей Дагестана и Северной Осетии.

Вероятно, пандемия и экономический кризис могут «сгладить» различия в значениях энергетического индекса, поскольку подразумевают снижение генерации и потребления и, как следствие, некоторое «выравнивание» между обгоняющими и отстающими регионами. Однако рост индекса больше зависит от развития профильной инфраструктуры в отстающих регионах, а не от ухудшения ситуации в обгоняющих.

**Рисунок 11. Распределение регионов по индексу развития энергетической инфраструктуры**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

## Все идем альтернативным путем?

Опыт применения концессий в сфере энергетики не очень большой. Как правило, крупные компании сами справляются с созданием инфраструктуры для генерации и распределения электроэнергии и не видят особой потребности в его использовании. Привлечение средств в отрасль происходит с помощью договоров о предоставлении мощности, и у компаний нет особой необходимости менять этот инструмент.

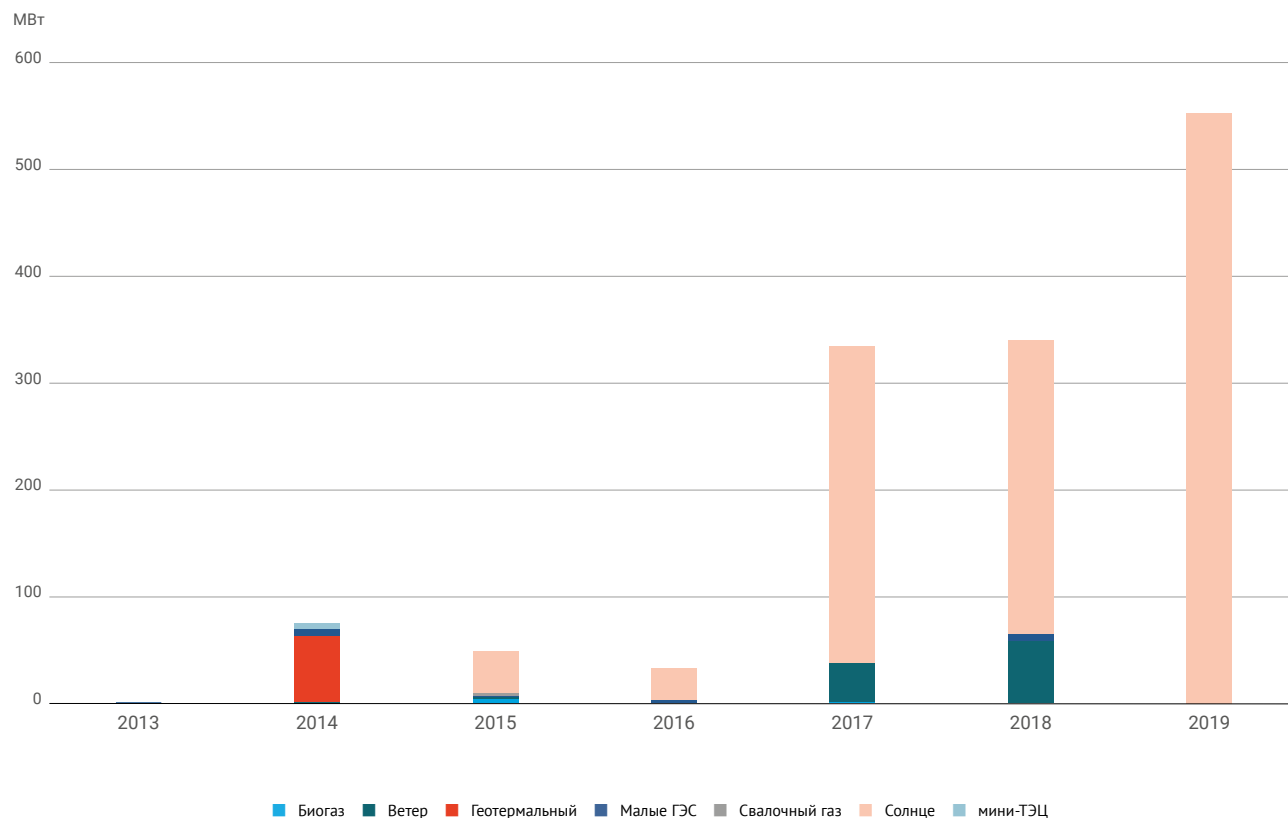
Поэтому в отрасли заключено лишь 13 концессионных соглашений на общую сумму инвестиций 6,5 млрд руб. Причем три из них, на 2 млрд руб., лишь условно относятся к электроэнергетике, поскольку предполагают модернизацию или создание систем городского освещения. Такие проекты можно отнести также к социальной, коммунальной и даже телекоммуникационной сфере – в последнем случае, если систему освещения предполагается сделать «умной».

На наш взгляд, инструментами государственно-частного партнерства для развития распределительных сетей могли бы пользоваться небольшие муниципалитеты, а также компании в регионах, не входящих в единую энергетическую систему, но нуждающихся в электроэнергии.

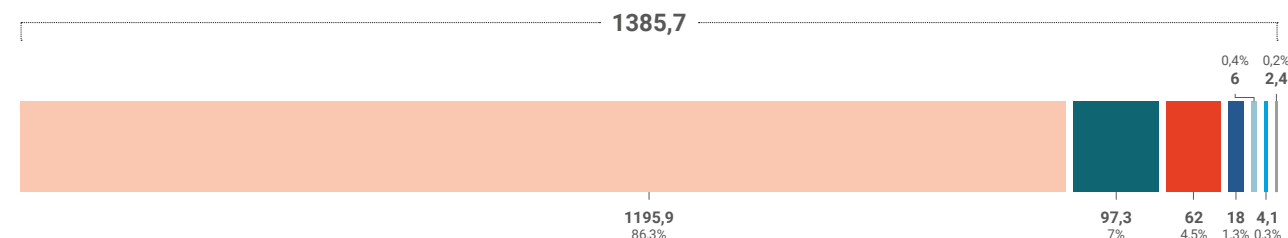
Перспективными также могут стать альтернативные источники энергии, положение которых на рынке продолжает улучшаться. Согласно данным профильной ассоциации «НП Совет рынка», по итогам 2019 года общая мощность квалифицированных источников достигла почти 1,4 ГВт, увеличившись за год более чем на 65%.

По меньшей мере 110 таких источников имеются в 23 регионах, а в топ-3 субъектах с наибольшими объемами мощностей входят Оренбургская и Астраханская области, а также Крым. На них приходится почти половина всей мощности объектов, расположенных в России.

**Рисунок 12. Накопленная мощность установок альтернативной энергетики в России (2013–2019 годы)**



Установленная мощность за период с 2013 по 2019 год, МВт



Источник: данные Минэнерго (Перечень квалифицированных генерирующих объектов, функционирующих на основе использования возобновляемых источников энергии), анализ и расчеты InfraOne Research

В основном эти источники получают электричество из энергии солнца (86% мощностей) и ветра (7%), остальное приходится на геотермальную энергию, биогаз, воду (малые ГЭС) и т.д.

Кризис и пандемия не сильно сдержали развитие сферы альтернативной энергетики: за семь месяцев 2020 года был зарегистрирован (квалифицирован) 21 источник на 581 МВт. То есть коэффициент вклада таких источников энергии в отраслевой индекс в следующем году станет еще больше.

Мы полагаем, что строительство объектов ВИЭ могло бы идти на основе принципов проектного финансирования и в долгосрочной перспективе финансироваться за счет зеленых инструментов, опыт использования которых на российском рынке пока крайне мал.

**Энергоэффективность, или проекты на сэкономленные средства**

За рубежом в формате государственно-частного партнерства реализуют проекты, направленные не только на рост генерации или распределения электроэнергии, но и на снижение объемов последней. Это инициативы в сфере повышения энергоэффективности.

Одно из подобных ГЧП-соглашений сроком на 15 лет заключили в 2017 году власти столицы Словении Любляны и консорциум, состоящий из компаний Resalta и Petrol. Объем инвестиций в проект составляет €14,9 млн. Частная сторона вложила в проект около 51% средств, остальное предоставили власти Любляны и Фонд сплочения Европейского союза.

Консорциум обязался отремонтировать и переоборудовать 49 муниципальных зданий, среди которых были поликлиники, детские сады, школы, административные и спортивные объекты. Причем в более чем половине случаев должна была пройти комплексная модернизация.

Она включала в себя ремонт систем кондиционирования, установку более энергоэффективных систем освещения и отопления, в том числе на основе возобновляемых источников энергии, замену дверей и окон, ремонт фасада и даже утепление крыш.

В свою очередь власти города компенсируют расходы инвестора за счет средств, сэкономленных из-за повышения энергоэффективности зданий. Опыт такой энергетической реконструкции оказался местным властям настолько интересным, что впоследствии они заключили еще два аналогичных контракта на 11 и 27 объектов соответственно. В целом три проекта помогут сэкономить Любляне более €1,7 млн ежегодно, а также снизить выбросы углекислого газа в атмосферу.

В России подобные проекты можно реализовывать как по концессии, так и через энергосервисные контракты. Но число последних – особенно в сегменте проектов дороже 100 млн руб. – не очень велико и, по нашей оценке, не превышает 12-15.

## СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Индекс развития  
социальной  
инфраструктуры  
2020



Средний индекс по отрасли **5,50** ниже этого значения **43** региона

7,49 <sup>+0,11</sup>	Тамбовская область	5,79 <sup>-0,02</sup>	Рязанская область	5,17 <sup>+0,06</sup>	Республика Алтай
7,14 <sup>-0,03</sup>	Чукотский автономный округ	5,75 <sup>-0,04</sup>	Татарстан	5,13 <sup>+0,09</sup>	Хакасия
7,06 <sup>+0,16</sup>	Белгородская область	5,74 <sup>+0,17</sup>	Удмуртия	5,10 <sup>+0,28</sup>	Мурманская область
7,05 <sup>+0,02</sup>	Чувашия	5,67 <sup>+0,04</sup>	Ростовская область	5,10 <sup>0</sup>	Калининградская область
6,55 <sup>+0,13</sup>	Курганская область	5,64 <sup>-0,01</sup>	Марий Эл	5,09 <sup>+0,09</sup>	Санкт-Петербург
6,49 <sup>+0,09</sup>	Магаданская область	5,63 <sup>+0,10</sup>	Красноярский край	5,06 <sup>+0,09</sup>	Ставропольский край
6,40 <sup>+0,06</sup>	Смоленская область	5,62 <sup>+0,18</sup>	Ненецкий автономный округ	5,04 <sup>-0,21</sup>	Забайкальский край
6,38 <sup>+0,19</sup>	Новгородская область	5,61 <sup>+0,12</sup>	Брянская область	5,02 <sup>+0,04</sup>	Калужская область
6,28 <sup>+0,12</sup>	Липецкая область	5,60 <sup>+0,02</sup>	Карелия	5,01 <sup>+0,05</sup>	Кабардино-Балкария
6,27 <sup>+0,15</sup>	Башкирия	5,57 <sup>+0,12</sup>	Нижегородская область	5,01 <sup>+0,03</sup>	Якутия
6,25 <sup>+0,10</sup>	Пензенская область	5,57 <sup>+0,12</sup>	Волгоградская область	4,98 <sup>+0,11</sup>	Астраханская область
6,19 <sup>+0,20</sup>	Тверская область	5,51 <sup>+0,18</sup>	Свердловская область	4,98 <sup>+0,01</sup>	Бурятия
6,19 <sup>0</sup>	Коми	5,50 <sup>+0,27</sup>	Челябинская область	4,97 <sup>+0,22</sup>	Ямало-Ненецкий автономный округ
6,15 <sup>+0,27</sup>	Томская область	5,47 <sup>+0,14</sup>	Ярославская область	4,95 <sup>+0,07</sup>	Краснодарский край
6,10 <sup>+0,08</sup>	Амурская область	5,46 <sup>+0,10</sup>	Ивановская область	4,91 <sup>-0,06</sup>	Адыгея
6,05 <sup>-0,05</sup>	Кемеровская область	5,44 <sup>-0,05</sup>	Ульяновская область	4,86 <sup>+0,01</sup>	Северная Осетия
5,98 <sup>-0,04</sup>	Омская область	5,44 <sup>-0,04</sup>	Тува	4,82 <sup>+0,16</sup>	Карачаево-Черкесия
5,97 <sup>+0,17</sup>	Сахалинская область	5,39 <sup>+0,07</sup>	Новосибирская область	4,78 <sup>+0,08</sup>	Ханты-Мансийский автономный округ
5,96 <sup>+0,24</sup>	Алтайский край	5,38 <sup>+0,08</sup>	Саратовская область	4,77 <sup>+0,10</sup>	Самарская область
5,92 <sup>+0,04</sup>	Воронежская область	5,36 <sup>+0,04</sup>	Кировская область	4,75 <sup>+0,12</sup>	Москва
5,92 <sup>+0,26</sup>	Владимирская область	5,35 <sup>+0,17</sup>	Тулская область	4,69 <sup>+0,09</sup>	Ленинградская область
5,89 <sup>-0,49</sup>	Орловская область	5,34 <sup>+0,28</sup>	Иркутская область	4,62 <sup>+0,05</sup>	Крым
5,88 <sup>+0,22</sup>	Камчатский край	5,33 <sup>+0,13</sup>	Псковская область	4,34 <sup>+0,02</sup>	Московская область
5,85 <sup>+0,01</sup>	Оренбургская область	5,30 <sup>+0,21</sup>	Вологодская область	4,09 <sup>+0,26</sup>	Чечня
5,85 <sup>+0,20</sup>	Калмыкия	5,30 <sup>+0,06</sup>	Тюменская область (без округов)	4,00 <sup>-0,04</sup>	Севастополь
5,83 <sup>+0,06</sup>	Костромская область	5,28 <sup>-0,08</sup>	Хабаровский край	3,83 <sup>+0,02</sup>	Дагестан
5,82 <sup>+0,07</sup>	Курская область	5,21 <sup>+0,06</sup>	Пермский край	2,91 <sup>+0,11</sup>	Ингушетия
5,80 <sup>-0,01</sup>	Еврейская автономная область	5,19 <sup>-0,03</sup>	Архангельская область		
5,79 <sup>-0,02</sup>	Мордовия	5,18 <sup>+0,13</sup>	Приморский край		

Источник: данные Росстата, Минздрава, Минпросвещения, Минобрнауки, Минспорта, анализ и расчеты InfraOne Research

## Сузилась ли социальная «пропасть» в инфраструктуре?

Несмотря на то что среднее по стране значение индекса развития социальной инфраструктуры по итогам 2019 года выросло на 0,08 и сейчас составляет 5,50 из 10, положение дел в отрасли в целом нельзя назвать благоприятным.

Во-первых, такое значение индекса говорит о заметно больших инфраструктурных различиях между регионами, чем в случае, например, с коммунальной или телекоммуникационной сферами (напомним, что чем ближе среднее значение по отрасли к 10, тем таких отличий меньше).

Во-вторых, за год до этого среднее значение индекса уменьшилось сразу на 0,33, и случившийся подъем у подавляющего большинства регионов «отыграл» лишь часть этого падения. Поэтому мы полагаем, что о каком-либо значительном улучшении ситуации в социальной сфере говорить пока преждевременно.

Тем не менее за год социальный индекс вырос у 67 регионов. Рекордным было увеличение индекса у Иркутской (5,34) и Мурманской (5,10) областей – сразу на 0,28. У первой основным «драйвером» роста стало улучшение показателей в дошкольной инфраструктуре, а у второй – в спортивной. Но для обоих регионов рекордное увеличение индекса лишь примерно на две трети компенсировало его снижение годом ранее.

Только у одного региона – Ямало-Ненецкого автономного округа (4,97) – за два года произошло увеличение индекса развития социальной инфраструктуры (на 0,06). Это было вызвано более значительным ростом обеспеченности спортивными сооружениями и детскими садами, чем в среднем по стране. Стоит отметить, что в прошлом году регион запустил сразу несколько проектов по строительству дошкольной инфраструктуры в формате ГЧП, что, вероятнее всего, позднее еще увеличит показатели в этой сфере. Однако уровень развития всей социальной инфраструктуры в ЯНАО пока нельзя назвать высоким.

### **Как мы считали индекс развития социальной инфраструктуры**

*При расчете отраслевого индекса – 2020 мы учитывали:*

- *обеспеченность региона спортивными объектами, детскими садами, местами в больницах, вузах и ссузах (в расчете на душу населения);*
- *заполненность общеобразовательных школ;*
- *общую ветхость фондов.*

*При этом мы не учитывали наличие учреждений культуры (театры, библиотеки, музеи и т. д.), инфраструктуры отдыха (набережные, парки) и индустрии развлечений, так как полноценная статистика по ним отсутствует.*

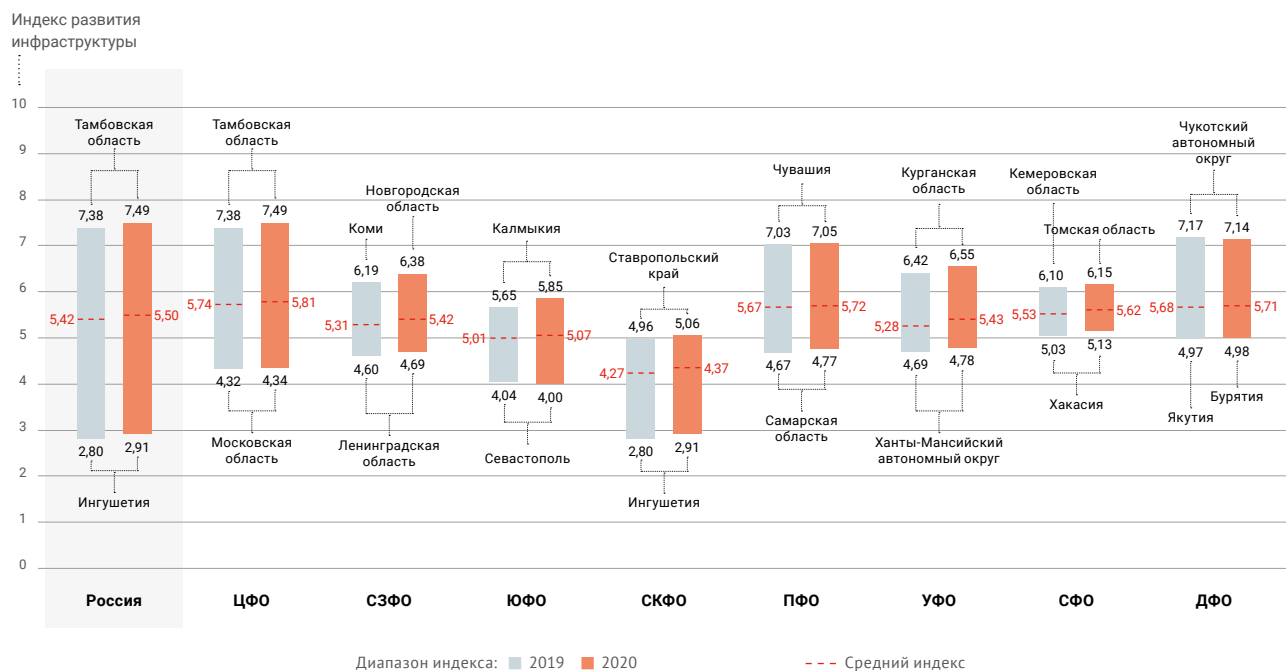
*В исследовании использованы показатели по развитию дошкольной инфраструктуры*

*за 2018 год (наиболее свежие на момент расчетов). Это связано с тем, что такие данные регулярно обновляются осенью (уже после выхода аналитического исследования).*

*Полученный нами показатель отражает лишь «концентрацию» конкретных видов социальной инфраструктуры в регионе, но не может использоваться как оценка качества оказываемых в регионе медицинских, образовательных и других видов услуг (впрочем, последнее и не было целью нашего исследования).*

*Максимальное значение индекса – 10, его мог достичь регион, жители которого лучше остальных обеспечены медицинской, спортивной и образовательной инфраструктурой одновременно. Но таких регионов не было.*

**Рисунок 13. Как менялся индекс развития социальной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам**



Источник: данные Росстата, отраслевых министерств и ведомств, расчеты и анализ InfraOne Research

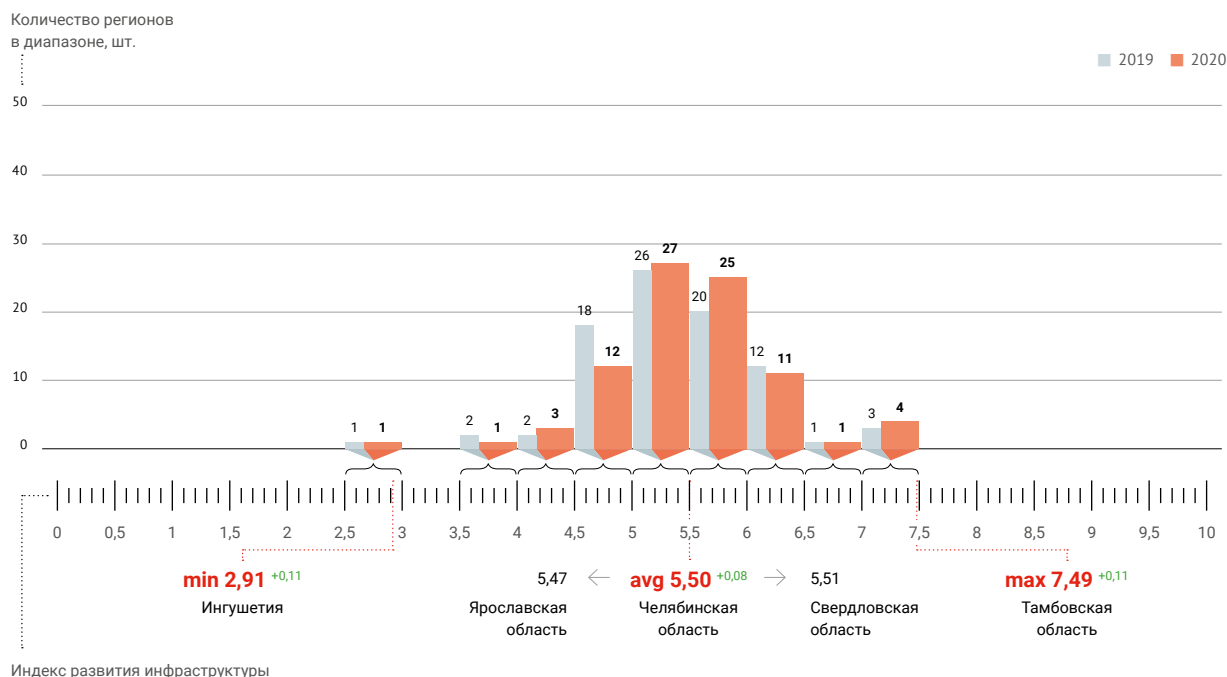
У 16 регионов снижение отраслевого индекса продолжилось и по итогам 2019 года, а наиболее существенным оно стало у Орловской области (на 0,49, до 5,89). По нашей оценке, причина была в ухудшении показателей обеспеченности населения спортивными сооружениями и вузовской инфраструктурой. Проблемы в аналогичных сферах вызвали меньшее, но тоже заметное снижение социального индекса Забайкальского края (на 0,21, до 5,04).

При этом «перепады» отраслевых индексов никак не повлияли ни на положение лидера (им третий год подряд остается Тамбовская область, ее индекс в этом году вырос на 0,11, до 7,49), ни на положение «аутсайдера» – им, по нашим расчетам, в этой сфере по-прежнему является Ингушетия (ее индекс увеличился также на 0,11, но до 2,91). Вряд ли серьезные перемены в их положении произойдут в ближайшие два-три года, в обоих случаях «отрыв» от других регионов довольно существенный.

Среднее значение социального индекса росло во всех федеральных округах. А самое большое увеличение произошло в УФО: на 0,15, до 5,43. Наиболее развитым с точки зрения отраслевой инфраструктуры оставался ЦФО (5,81), а наименее – СКФО (4,37). У четырех федеральных округов из восьми – СЗФО, ЮФО, СКФО и УФО – значение социального индекса меньше среднероссийского, что свидетельствует о недофинансированности сферы.

Мы полагаем, что пандемия в целом может негативно повлиять на уровень развития социальной инфраструктуры и привести к еще большим различиям в индексах регионов в следующем году, поскольку приоритеты в течение 2020 года могут сместить в сторону здравоохранения, а многие – в особенности крупные – проекты в сфере образования и спорта, вероятно, окажутся заморожены.

**Рисунок 14. Распределение регионов по индексу развития социальной инфраструктуры**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

## Социальные проекты захватывают регионы

Улучшить развитие социальной инфраструктуры, причем даже в условиях кризиса, на наш взгляд, мог бы запуск отраслевых проектов в формате концессий или ГЧП. Но это требует определенных навыков и опыта работы с ними у регионов и муниципалитетов, поскольку именно на этих уровнях реализуется порядка 99% инвестиционных проектов сферы.

Можно сказать, что подобный опыт постепенно и относительно успешно нарабатывается в последние годы. Если в прошлом году мы считали, что подобные сделки пробовали заключать 24 российских региона, то к осени 2020-го их число выросло уже до 39.

В целом 2019 год оказался рекордным на такие соглашения для социальной инфраструктуры: по нашей оценке, было заключено 39 соглашений более чем на 61 млрд руб., при этом 18 из них почти на 33,4 млрд руб. — пришлось на сделки в формате ГЧП.

Нынешний 2020 год тоже не станет исключением: например, по объему концессионных сделок он уже «перекрыл» показатель 2019-го. На 1 сентября 2020 года было заключено не менее 13 соглашений на сумму около 41 млрд руб. против 18-ти на 35 млрд руб. по итогам предыдущего года.

Но стоит отметить, что в 2020 году 35 млрд руб. обеспечили два крупных соглашения, заключенные до начала коронавирусных ограничений: строительство спортивно-концертного комплекса «Петербургский» и спортивного комплекса «Арена Омск». Мы считаем, что в ближайшие

*Здесь и далее упоминаются и учитываются соглашения дороже 100 млн руб., заключенные в рамках 115-ФЗ или 224-ФЗ.*

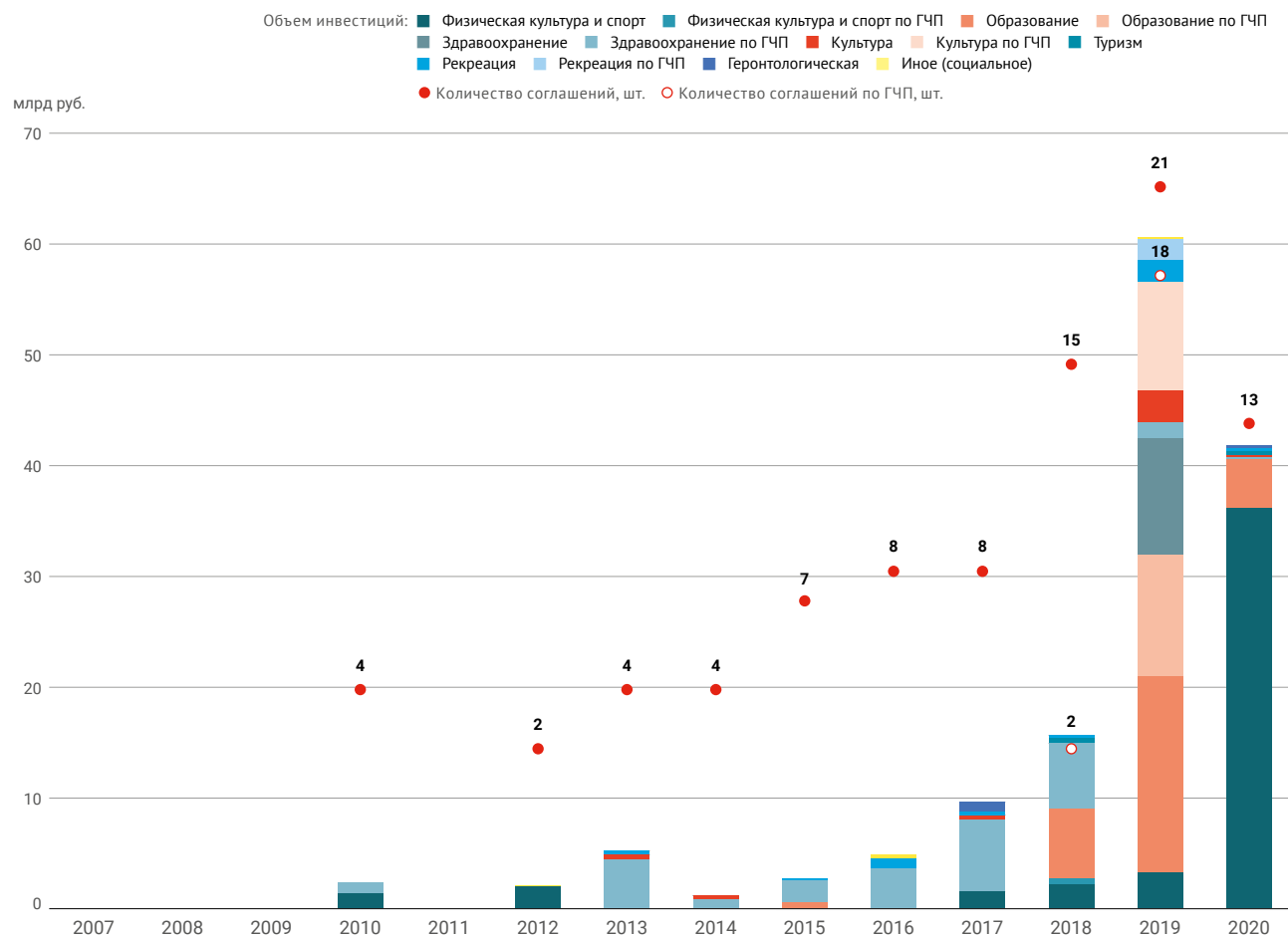


Таблица 7. Топ-5 крупнейших концессионных и ГЧП-проектов в социальной инфраструктуре

№	Проект	Регион	Стоимость, млрд руб.	Год подписания	Уровень и формат реализации	Срок соглашения, лет	СПК
1	Реконструкция и эксплуатация многофункционального спортивно-концертного комплекса с ледовой ареной «Петербургский»	Санкт-Петербург	25	2020	Региональный (115-ФЗ)	55	«СКА Арена»
2	Строительство и эксплуатация спортивного комплекса «Арена Омск»	Омская область	10	2020	Региональный (115-ФЗ)	99	«Арена»
3	Строительство, реконструкция и эксплуатация единого образовательного комплекса на 4550 мест, расположенного в Нижнем Новгороде и городском округе Бор Нижегородской области	Нижегородская область	6,1	2019	Региональный (115-ФЗ)	15	Первая концессионная компания «Просвещение»
4	Создание и эксплуатация радиологического корпуса Восточно-Сибирского онкологического центра в Иркутске	Иркутская область	5,2	2018	Региональный (115-ФЗ)	15	«Русатом Хэлскеа»
5	Реконструкция и эксплуатация городской клинической больницы №63 в Москве	Москва	4,4	2013	Региональный (115-ФЗ)	49	Европейский медицинский центр (ЕМЦ)

Источник: данные компаний, порталов органов власти, анализ InfraOne Research

Рисунок 15. Рынок концессионных соглашений в социальной инфраструктуре в России



Источник: данные компаний, порталов органов власти, анализ InfraOne Research

несколько кварталов спрос на объекты такого профиля и стоимости окажется пониженным, а инвесторов будут интересовать более «компактные» и недорогие проекты. Исключением может стать лишь сфера здравоохранения, но ее «постпандемический» потенциал пока не раскрыт.

С помощью федеральных инструментов государственно-частного партнерства в социальную инфраструктуру за все время было привлечено порядка 146 млрд руб. бюджетных и частных инвестиций, направленных на реализацию 106 проектов (здесь мы не учитываем сделки по региональным законам о ГЧП). На концессии приходится более 112 млрд руб. и 86 проектов. Если по 115-ФЗ более 90% вложений обеспечивают спортивная, образовательная и медицинская инфраструктура, то по 224-ФЗ – 93% инвестиций «делят» образовательная, медицинская и культурная.

Мы полагаем, что кризис постепенно подтолкнет регионы к еще более активному запуску проектов в этой сфере: с одной стороны, развитие инфраструктуры может подстегнуть экономическую активность и обеспечить экономический рост, с другой – облегчить привлечение средств в, как правило, недофинансированную и, как это видно из отраслевых индексов, не сильно развитую в большинстве регионов сферу. Однако в ближайший год на это будет влиять «фактор коронавируса», который способен сдерживать нормальную эксплуатацию объектов сферы.

## КОММУНАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Индекс развития коммунальной инфраструктуры 2020



Средний индекс по отрасли **6,93** ниже этого значения **41 регион**

8,25 <sup>-0,02</sup>	Мурманская область
8,20 <sup>-0,04</sup>	Санкт-Петербург
8,07 <sup>+0,06</sup>	Северная Осетия
7,83 <sup>-0,08</sup>	Москва
7,78 <sup>+0,04</sup>	Ингушетия
7,77 <sup>+0,03</sup>	Ярославская область
7,65 <sup>-0,01</sup>	Самарская область
7,62 <sup>-0,10</sup>	Ямало-Ненецкий автономный округ
7,59 <sup>-0,02</sup>	Липецкая область
7,57 <sup>+0,04</sup>	Татарстан
7,54 <sup>+0,24</sup>	Калининградская область
7,52 <sup>+0,09</sup>	Белгородская область
7,50 <sup>0</sup>	Кабардино-Балкария
7,49 <sup>-0,07</sup>	Ульяновская область
7,43 <sup>+0,17</sup>	Ставропольский край
7,42 <sup>-0,08</sup>	Московская область
7,37 <sup>+0,07</sup>	Волгоградская область
7,35 <sup>-0,04</sup>	Ханты-Мансийский автономный округ
7,34 <sup>0</sup>	Ивановская область
7,33 <sup>-0,12</sup>	Астраханская область
7,32 <sup>+0,11</sup>	Воронежская область
7,30 <sup>+0,07</sup>	Хабаровский край
7,27 <sup>-0,04</sup>	Челябинская область
7,24 <sup>-0,02</sup>	Красноярский край
7,21 <sup>-0,13</sup>	Чукотский автономный округ
7,21 <sup>-0,09</sup>	Магаданская область
7,20 <sup>-0,05</sup>	Нижегородская область
7,19 <sup>-0,01</sup>	Камчатский край
7,14 <sup>+0,08</sup>	Курская область

7,12 <sup>+0,03</sup>	Башкирия
7,10 <sup>+0,01</sup>	Оренбургская область
7,09 <sup>0</sup>	Свердловская область
7,08 <sup>+0,06</sup>	Тамбовская область
7,06 <sup>0</sup>	Ленинградская область
7,05 <sup>+0,04</sup>	Тульская область
7,05 <sup>+0,11</sup>	Орловская область
7,04 <sup>+0,02</sup>	Пензенская область
7,04 <sup>+0,10</sup>	Ростовская область
7,03 <sup>-0,02</sup>	Адыгея
7,03 <sup>+0,05</sup>	Чечня
7,01 <sup>+0,04</sup>	Брянская область
7,00 <sup>-0,10</sup>	Иркутская область
6,93 <sup>+0,02</sup>	Краснодарский край
6,93 <sup>+0,16</sup>	Новосибирская область
6,92 <sup>+0,05</sup>	Смоленская область
6,90 <sup>+0,13</sup>	Крым
6,90 <sup>0</sup>	Пермский край
6,89 <sup>+0,11</sup>	Марий Эл
6,88 <sup>+0,02</sup>	Тюменская область (без округов)
6,85 <sup>-0,03</sup>	Владимирская область
6,85 <sup>+0,02</sup>	Хакасия
6,82 <sup>-0,01</sup>	Омская область
6,81 <sup>-0,09</sup>	Коми
6,80 <sup>+0,39</sup>	Томская область
6,79 <sup>+0,05</sup>	Калужская область
6,79 <sup>+0,21</sup>	Севастополь
6,77 <sup>+0,04</sup>	Чувашия
6,77 <sup>+0,05</sup>	Рязанская область

6,67 <sup>0</sup>	Саратовская область
6,67 <sup>-0,06</sup>	Псковская область
6,63 <sup>0</sup>	Удмуртия
6,59 <sup>+0,44</sup>	Вологодская область
6,58 <sup>+0,01</sup>	Приморский край
6,57 <sup>+0,02</sup>	Карачаево-Черкесия
6,55 <sup>-0,09</sup>	Архангельская область
6,52 <sup>-0,02</sup>	Мордовия
6,50 <sup>-0,21</sup>	Ненецкий автономный округ
6,48 <sup>+0,03</sup>	Кемеровская область
6,47 <sup>+0,05</sup>	Алтайский край
6,42 <sup>+0,03</sup>	Калмыкия
6,41 <sup>+0,01</sup>	Тверская область
6,39 <sup>-0,06</sup>	Карелия
6,37 <sup>+0,04</sup>	Костромская область
6,35 <sup>-0,05</sup>	Новгородская область
6,33 <sup>-0,03</sup>	Амурская область
6,31 <sup>-0,04</sup>	Кировская область
6,29 <sup>+0,05</sup>	Еврейская автономная область
6,21 <sup>+0,35</sup>	Сахалинская область
6,15 <sup>0</sup>	Курганская область
6,13 <sup>-0,06</sup>	Забайкальский край
5,99 <sup>-0,05</sup>	Бурятия
5,85 <sup>+0,14</sup>	Якутия
5,68 <sup>+0,09</sup>	Республика Алтай
5,68 <sup>+0,07</sup>	Дагестан
5,45 <sup>-0,02</sup>	Тува

Источник: данные Росстата, Минстроя, расчеты и анализ InfraOne Research

## На пути к однородности

Коммунальная инфраструктура, и ранее оцениваемая нами, как наиболее развитая и однородная, в 2019 году несколько укрепила свои позиции. Средний по стране коммунальный индекс (6,93) вырос на 0,03, причем и годом ранее он, в отличие от других отраслевых индексов, тоже увеличился. Мы считаем это позитивной тенденцией, поскольку таким образом пусть и медленно, но «стираются» инфраструктурные различия между регионами. Вместе с тем износ сетей остается по-прежнему высоким и требует активного привлечения как частных, так и бюджетных вложений в эту сферу.

Индекс развития коммунальной инфраструктуры увеличился за год у 45 субъектов, еще у восьми он, по сравнению с прошлым годом, не изменился. К последним относятся Ивановская, Ленинградская, Свердловская, Саратовская, Курганская области, Пермский край, Удмуртия и Кабардино-Балкария. У Свердловской области коммунальный индекс не меняется уже второй год подряд, и это, наш взгляд, свидетельствует о том, что положение дел в отрасли внутри региона как минимум не ухудшается.

Самый существенный рост отраслевого индекса наблюдался у Вологодской области (на 0,44, до 6,59), что было связано с улучшением ситуации в оснащении жилья всеми видами благоустройства: согласно данным Росстата, за год доля такого жилого фонда выросла с 34,5% до 55,8%. Однако она по-прежнему очень низка, и поэтому значение индекса развития коммунальной инфраструктуры области все еще меньше среднероссийского. Значительное повышение отраслевых индексов Томской (на 0,39, до 6,80) и Сахалинской (на 0,35, до 6,21) областей было вызвано во многом тоже существенным ростом субиндекса по оснащению жилья всеми видами благоустройства.

Уменьшение коммунального индекса мы зафиксировали у 32 регионов. Сильнее всего он упал у Ненецкого автономного округа (на 0,21, до 6,50) из-за снижения показателей региона относительно страны почти во всех сферах.

Лидером по развитию коммунальной инфраструктуры среди всех регионов остается Мурманская область (8,25), но ее отрыв от Санкт-Петербурга (8,20) все так же мал и вполне может быть преодолен за год. Поскольку различия

### **Как мы считали индекс развития коммунальной инфраструктуры**

При расчете отраслевого индекса – 2020 мы учитывали:

- обеспеченность населения регионов источниками тепло- и водоснабжения, а также водоотведения;
- долю благоустроенного жилого фонда, то есть обеспеченного основными видами удобств;
- аварийность и ветхость жилья.

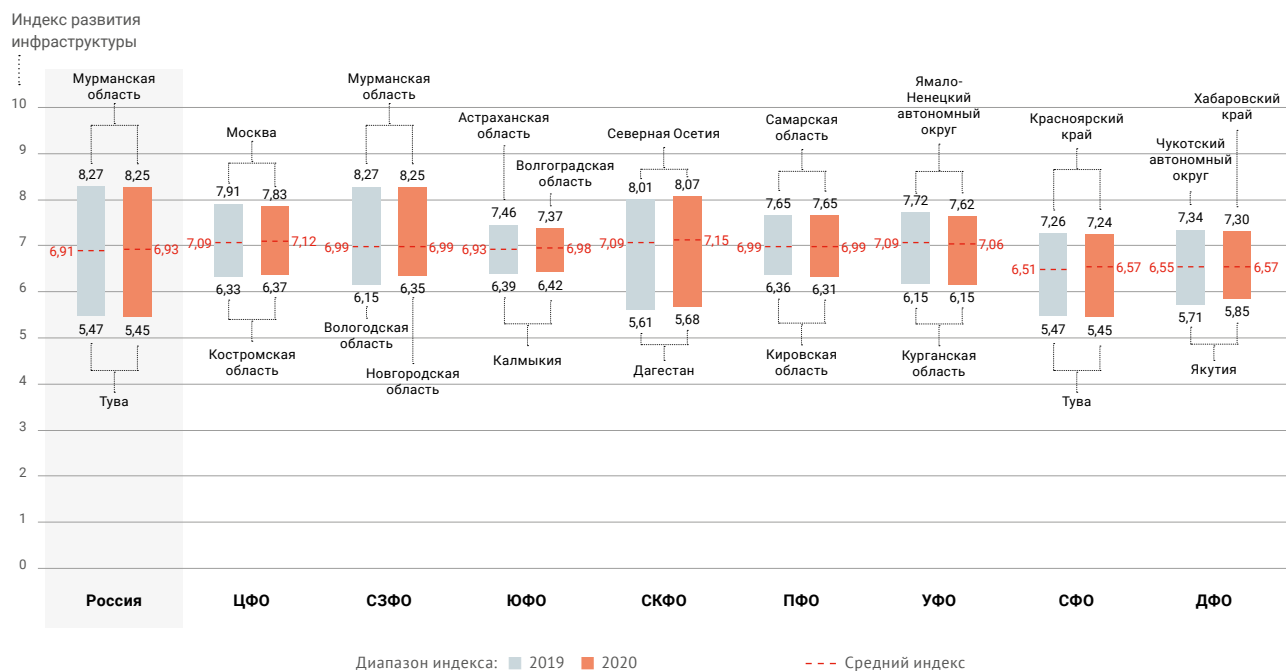
В случае со сферой теплоснабжения мы учитывали и климатический фактор (продолжительность отопительного сезона и уровень минимальных

температур), иначе регионы Крайнего Севера имели бы устойчивое преимущество в развитии таких объектов перед другими регионами.

При расчетах мы не рассматривали сферу ТКО, поскольку часть отрасли, даже несмотря на попытку ее реформирования, по-прежнему остается в серой зоне статистических наблюдений.

Максимальное значение отраслевого индекса – 10, его мог достичь регион с наиболее развитой в расчете на население коммунальной инфраструктурой, наиболее благоустроенным и минимально аварийным жилым фондом. Таковых среди всех субъектов федерации не оказалось.

**Рисунок 16. Как менялся индекс развития коммунальной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам**



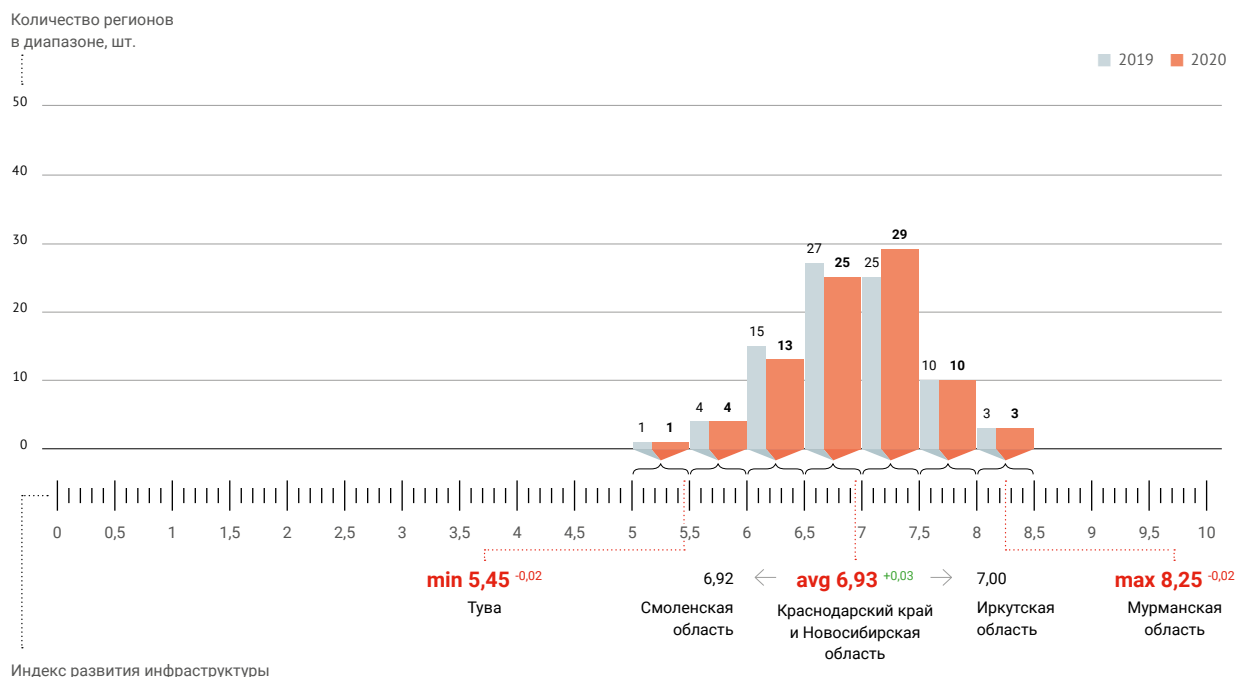
Источник: данные Росстата, отраслевых министерств и ведомств, расчеты и анализ InfraOne Research

между индексами развития коммунальной отрасли невелики, состав топ-10 регионов с наиболее развитой коммунальной инфраструктурой в течение ближайшего года тоже может измениться: на попадание туда претендуют Калининградская (7,54) и Белгородская (7,52) области, а также Кабардино-Балкария (7,50). В свою очередь Ульяновская область (7,49), находившаяся в прошлом году на 10-м месте, может опять вернуться в топ-10.

Тuve, обладающей минимальным индексом развития этой сферы – 5,45, в течение ближайшего года вряд ли удастся догнать Дагестан и Республику Алтай (у обоих регионов индекс – 5,68), а ведь еще два года назад разница в отраслевом показателе между ними была 0,07 и 0,11 соответственно. Впрочем, эти два региона могут стать мотивирующим примером отраслевого развития для Тувы, поскольку обладают схожими социально-экономическими и географическими условиями (высокая доля сельского населения, сложный ландшафт и отдаленность от более развитых территорий, нехватка бюджетных вложений).

За год среднее значение индекса развития коммунальной инфраструктуры снизилось лишь у Уральского федерального округа, не изменилось оно у СЗФО и ПФО, а во всех остальных округах росло: заметнее всего – на 0,06 – в Сибири и на Северном Кавказе (до 6,57 и 7,15 соответственно). Причем СКФО удалось по итогам года стать округом с наиболее развитой коммунальной инфраструктурой. Хотя для него же характерен самый большой разброс значений индексов среди регионов, что говорит о необходимости выравнивания уровней развития соответствующей инфраструктуры.

**Рисунок 17. Распределение регионов по индексу развития коммунальной инфраструктуры**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

## Прошла ли «мода» на коммунальные концессии?

Последние пару лет в ЖКХ вновь наблюдается «концессионный бум». Минувший 2019 год стал для коммунальной сферы рекордным по объему инвестиций: в сегменте проектов дороже 100 млн руб. было заключено 32 соглашения более чем на 82 млрд руб. (см. рисунок 18).

Всего в сфере, по нашей оценке, заключено около 200 соглашений на общую сумму 340,7 млрд руб. Наиболее часто — более чем в 60% случаев — на инфраструктурном рынке запускаются концессии в сфере теплоснабжения.

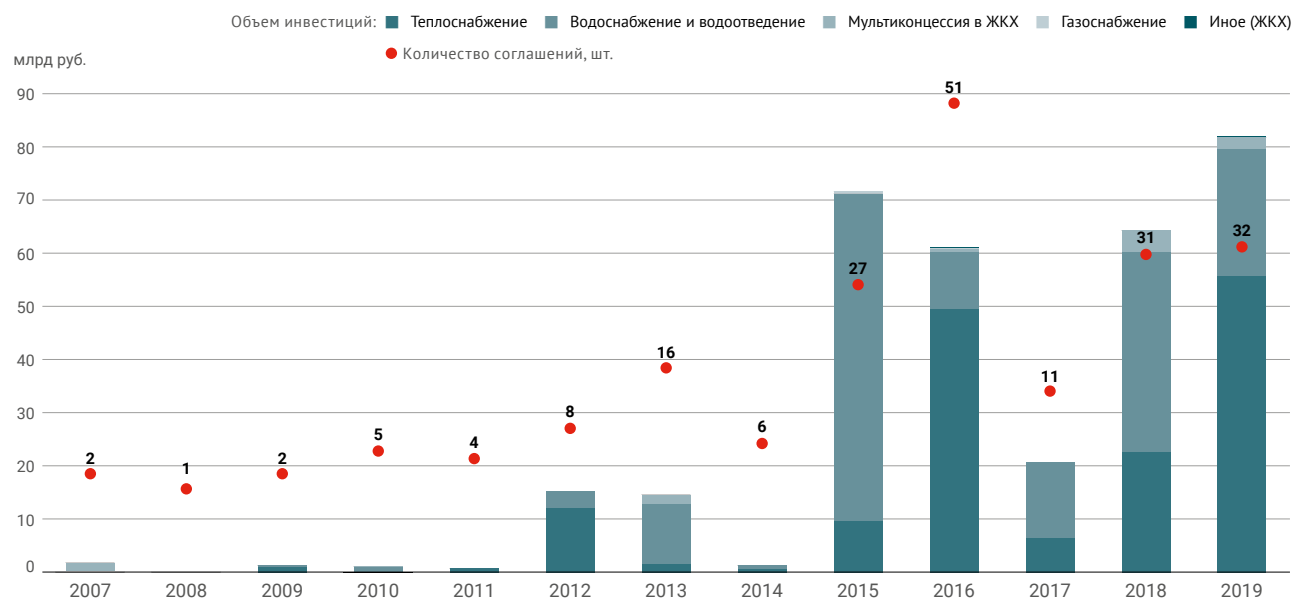
Несмотря на то что рекорд отрасли по количеству соглашений пока не побит (в 2016-м было запущено свыше 50 проектов без учета «мусорных» концессий), мы считаем такой рост интереса к сфере очень неплохим сигналом. Еще один положительный тренд — рост среднего объема концессионных соглашений, который превысил в 2019 году 2 млрд руб., а еще три-четыре года назад был вдвое меньше.

Подобный объем уже интересен крупным компаниям, работающим на межрегиональном уровне, а властям субъектов позволяет хотя бы частично снять с себя заботу о модернизации коммунальной инфраструктуры, разделив ее с частным инвестором.

Вместе с тем мы полагаем, что даже такие объемы заключаемых концессионных соглашений в сфере ЖКХ все еще недостаточны, чтобы покрыть потребности отрасли в ежегодных вложениях (по данным Минстроя, они составляют от 300 до 500 млрд руб., из них 50–60% средств приходится

*Здесь и далее приведены данные по коммунальным соглашениям в рамках 115-ФЗ с инвестициям более 100 млн руб. В этой статистике мы не учитывали сферу ТБО, поскольку она не фигурирует в расчетах коммунального индекса. В «мусорной» сфере все еще силен «серый сегмент» и нет полноценной статистики.*

**Рисунок 18. Динамика российского рынка концессий в коммунальной инфраструктуре**



Источник: данные компаний, порталов органов власти, анализ InfraOne Research

на теплоснабжение). А это значит, что потенциал отрасли для заключения концессионных соглашений, в том числе в сегменте проектов дороже 1 млрд руб., так и остается нераскрытым. Мы считаем, что экономический кризис, с одной стороны, на первое время снизит количество заключаемых соглашений, но с другой стороны – в перспективе – способен стать стимулом для развития отрасли.

### Коммунальные проекты и привлечение финансирования

По нашей оценке, в ближайшие год-два в России могут быть реализованы еще по меньшей мере 15 коммунальных проектов в формате концессий с общим объемом инвестиций 130,9 млрд руб. (без учета сферы ТБО).

Среди них самый крупный – модернизация и эксплуатация объектов водоснабжения и водоотведения в Рязани стоимостью 49,3 млрд руб. С такой частной концессионной инициативой в августе 2020 года вышла к администрации города «РВК-Центр», дочерняя структура компании «Росводоканал». Планируемый срок соглашения должен был составить 49 лет.

Проект мог стать одним из самых крупных в отрасли за всю ее историю: дороже была лишь концессия на реконструкцию системы водоснабжения в Волгограде (подробнее см. таблицу 8). Однако на [torgi.gov.ru](http://torgi.gov.ru) не было информации об этом соглашении и о самой заявке, и это говорило о том, что обсуждение и согласование ее условий между властями города и будущим инвестором еще идет. Но уже после выхода печатной версии этого обзора стало известно, что администрация не стала принимать такое предложение и заключать соглашение.

Проекты такого объема в коммунальной сфере часто реализовывались с привлечением облигационного финансирования. Несмотря на то что отрасль лидирует по объему полученных таким образом средств

(порядка 30 млрд руб. из почти 94 млрд руб., приходящихся на все концессионные бонды), часть из них она делит с проектами из сферы ТБО (10,4 млрд руб.).

Мы полагаем, что подобный инструмент мог бы использоваться в крупных коммунальных проектах более активно, но далеко не все специальные проектные компании пока обладают такими компетенциями и возможностями.

Для некрупных тоже существуют свои возможности привлечения средств. За рубежом (например, в Китае) также есть опыт секьюритизации небольших и устойчиво работающих коммунальных проектов, однако для отечественного ЖКХ подобные решения выглядят довольно «экзотично» (хотя в социальной сфере такие примеры есть) и вряд ли будут применены в ближайшие годы.

**Таблица 8. Топ-10 крупнейших концессий в коммунальной сфере**

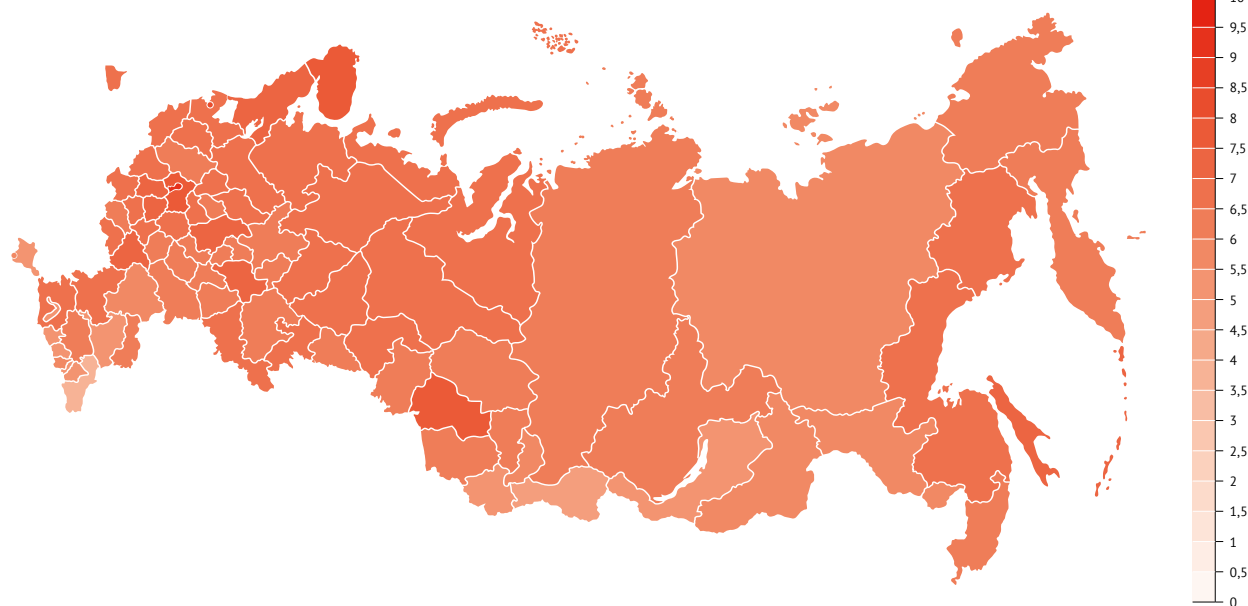
№	Проект	Подотрасль	Регион	Стоимость, млрд руб.	Срок, лет	Уровень концедента	Специальная проектная компания	Год подписания
1	Реконструкция и эксплуатация объектов водоснабжения и водоотведения в Волгограде	Водоснабжение и водоотведение	Волгоградская область	58	30	Муниципальный	«Концессии водоснабжения»	2015
2	Создание, реконструкция и эксплуатация системы теплоснабжения в Волгограде	Теплоснабжение	Волгоградская область	29,6	30	Муниципальный	«Концессии теплоснабжения»	2016
3	Модернизация и создание объектов централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения Самары	Водоснабжение и водоотведение	Самарская область	17,2	28	Муниципальный	«Самарские коммунальные системы»	2019
4	Модернизация и эксплуатация системы теплоснабжения Кирова	Теплоснабжение	Кировская область	17,1	35	Муниципальный	«Кировская теплоснабжающая компания»	2019
5	Модернизация и эксплуатация централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения Саратова	Водоснабжение и водоотведение	Саратовская область	13,4	28	Муниципальный	«Концессии водоснабжения – Саратов»	2017
6	Создание, реконструкция и эксплуатация объектов водоснабжения и водоотведения Архангельска	Водоснабжение и водоотведение	Архангельская область	12,8	49	Муниципальный	«РВК-Центр»	2018
7	Модернизация и эксплуатация систем холодного водоснабжения и водоотведения в Геленджике	Водоснабжение и водоотведение	Краснодарский край	12,5	30	Муниципальный	«Концессии водоснабжения – Геленджик»	2018
8	Реконструкция, модернизация и эксплуатация теплосетей Саратова	Теплоснабжение	Саратовская область	11,9	24	Муниципальный	Саратовский филиал «Т плюс»	2019
9	Создание, реконструкция и эксплуатация объектов теплоснабжения и централизованного горячего водоснабжения Владимира	Теплоснабжение	Владимирская область	8,7	23	Муниципальный	«Владимирские коммунальные системы»	2012
10	Реконструкция, модернизация и эксплуатация объектов водоснабжения и водоотведения Кемерово	Водоснабжение и водоотведение	Кемеровская область	8	20	Муниципальный	Северо-Кузбасская энергетическая компания	2018

Источник: данные компаний, порталов органов власти, анализ InfraOne Research



## ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Индекс развития  
телекоммуникационной  
инфраструктуры  
2020



Средний индекс по отрасли **6,41** -0,03 ниже этого значения **41 регион**

9,87 <small>-0,07</small>	Москва	6,65 <small>-0,03</small>	Белгородская область	6,20 <small>+0,07</small>	Тверская область
8,40 <small>-0,14</small>	Санкт-Петербург	6,65 <small>-0,07</small>	Ненецкий автономный округ	6,16 <small>-0,20</small>	Иркутская область
7,81 <small>+0,18</small>	Новосибирская область	6,64 <small>-0,13</small>	Магаданская область	6,15 <small>-0,11</small>	Ставропольский край
7,65 <small>+0,06</small>	Московская область	6,64 <small>-0,29</small>	Калининградская область	6,10 <small>+0,22</small>	Мордовия
7,51 <small>-0,03</small>	Мурманская область	6,60 <small>+0,11</small>	Владимирская область	6,05 <small>+0,07</small>	Астраханская область
7,48 <small>-0,37</small>	Сахалинская область	6,59 <small>-0,16</small>	Новгородская область	6,04 <small>-0,09</small>	Марий Эл
7,44 <small>-0,31</small>	Нижегородская область	6,58 <small>+0,13</small>	Псковская область	6,03 <small>+0,01</small>	Омская область
7,31 <small>-0,13</small>	Карелия	6,58 <small>-0,11</small>	Брянская область	6,01 <small>-0,07</small>	Кемеровская область
7,25 <small>-0,10</small>	Калужская область	6,52 <small>-0,18</small>	Оренбургская область	5,93 <sup>0</sup>	Хакасия
7,16 <small>-0,06</small>	Татарстан	6,51 <small>-0,19</small>	Архангельская область	5,89 <small>+0,18</small>	Волгоградская область
7,11 <small>-0,10</small>	Воронежская область	6,50 <small>+0,24</small>	Ростовская область	5,83 <small>+0,01</small>	Забайкальский край
7,01 <small>-0,01</small>	Тульская область	6,46 <small>-0,07</small>	Тамбовская область	5,77 <small>+0,09</small>	Еврейская автономная область
6,97 <small>+0,01</small>	Свердловская область	6,43 <small>-0,16</small>	Пензенская область	5,75 <small>+0,03</small>	Амурская область
6,95 <small>-0,17</small>	Тюменская область (без округов)	6,41 <small>-0,06</small>	Кировская область	5,75 <small>+0,25</small>	Северная Осетия
6,95 <small>-0,01</small>	Ленинградская область	6,41 <small>-0,26</small>	Чукотский автономный округ	5,72 <small>+0,09</small>	Якутия
6,94 <small>+0,04</small>	Липецкая область	6,37 <small>-0,25</small>	Чувашия	5,67 <small>+1,25</small>	Севастополь
6,91 <small>+0,03</small>	Ярославская область	6,37 <small>-0,31</small>	Камчатский край	5,49 <small>-0,21</small>	Республика Алтай
6,91 <small>-0,11</small>	Ямало-Ненецкий автономный округ	6,36 <small>-0,12</small>	Башкирия	5,40 <small>-0,04</small>	Ингушетия
6,89 <small>-0,14</small>	Краснодарский край	6,33 <small>-0,02</small>	Самарская область	5,33 <small>-0,02</small>	Калмыкия
6,87 <small>+0,11</small>	Хабаровский край	6,33 <small>+0,10</small>	Приморский край	5,22 <small>-0,10</small>	Крым
6,86 <small>-0,04</small>	Челябинская область	6,31 <small>+0,07</small>	Удмуртия	5,19 <small>-0,10</small>	Карачаево-Черкесия
6,85 <small>-0,08</small>	Смоленская область	6,31 <small>+0,45</small>	Курганская область	5,13 <small>+0,11</small>	Бурятия
6,85 <small>-0,07</small>	Рязанская область	6,30 <small>+0,07</small>	Алтайский край	5,10 <small>-0,13</small>	Адыгея
6,82 <small>+0,11</small>	Костромская область	6,28 <small>-0,04</small>	Ивановская область	5,08 <small>-0,16</small>	Чечня
6,76 <small>-0,11</small>	Орловская область	6,25 <small>-0,15</small>	Курская область	5,02 <small>-0,11</small>	Кабардино-Балкария
6,75 <small>-0,25</small>	Ханты-Мансийский автономный округ	6,24 <small>-0,39</small>	Ульяновская область	4,73 <sup>0</sup>	Тува
6,71 <small>-0,14</small>	Вологодская область	6,23 <small>+0,05</small>	Красноярский край	3,87 <small>-0,13</small>	Дагестан
6,67 <small>-0,03</small>	Пермский край	6,22 <small>+0,10</small>	Саратовская область		
6,67 <small>-0,24</small>	Коми	6,21 <small>+0,13</small>	Томская область		

Источник: данные Росстата, Минцифры, расчеты и анализ InfraOne Research

## Телеком продолжил падение

Различия между российскими регионами по уровню развития телекоммуникационной инфраструктуры в 2019 году усилились: среднее по стране значение отраслевого индекса снизилось на 0,03 и достигло 6,41. Напомним, что еще годом ранее оно уменьшилось также на 0,03.

В 2019 году это было связано с упрочившимся неравенством в сфере мобильной и стационарной связи. Наряду с этим обеспеченность российских регионов высокоскоростным доступом в интернет незначительно выровнялась, а ситуация с оснащенностью интернетом организаций по всей стране в целом заметно улучшилась.

Москва хоть и осталась безусловным лидером по развитию телекоммуникационной инфраструктуры (9,87), но за год значение ее индекса снизилось на 0,07. Это было вызвано снижением показателя обеспеченности жителей высокоскоростным интернетом относительно лидера по стране (хотя фактически уровень обеспечения населения этой услугой был тем же). В прошлом году отставание именно по этому индикатору от Новосибирской области не позволило Москве достичь индекса, равного 10.

У Санкт-Петербурга, находящегося на втором месте по телекоммуникационному индексу, шансов догнать Москву в ближайшие годы пока немного. Отставание в 1,47 остается существенным: чтобы ликвидировать его, Северной столице придется улучшить показатели в сфере высокоскоростного интернета и развития мобильной связи.

Среди регионов, не являющихся городами федерального значения, лидирующее положение по-прежнему занимает Новосибирская область (7,81). За год она его упрочила (благодаря росту отраслевого индекса сразу на 0,18) и усилила отрыв от ближайшего конкурента – Московской области (7,65). Новосибирская область и Подмосковье – единственные два региона из топ-10 субъектов с наиболее развитой инфраструктурой телекома, чьи индексы в 2019 году росли.

Наибольший скачок отраслевого индекса произошел в Севастополе: по итогам 2019 года его значение выросло сразу на 1,25. Это было связано с резким ростом показателя обеспеченности населения высокоскоростным интернетом (в 2,5 раза, до 15 абонентов на 100 жителей) и оснащенности

### **Как мы считали индекс развития телекоммуникационной инфраструктуры**

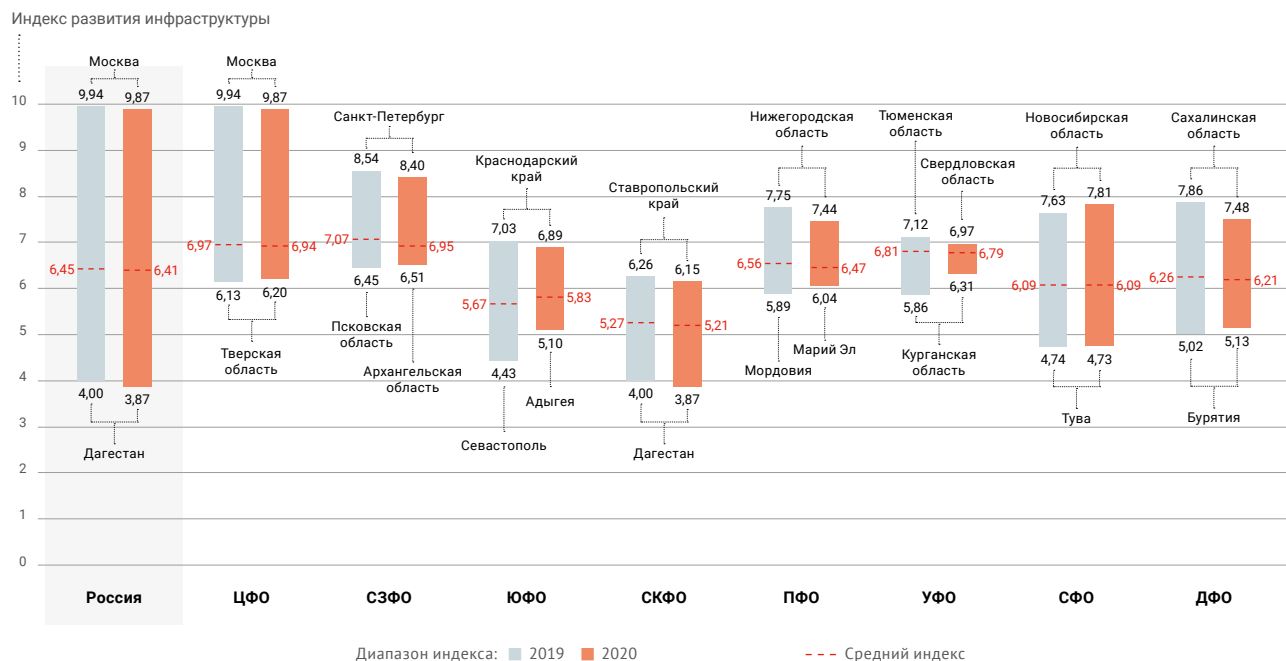
При расчете отраслевого индекса – 2020 мы учитывали:

- обеспеченность населения широкополосным доступом в интернет;
- обеспеченность населения стационарной и мобильной связью;
- долю оснащенных интернетом организаций (в этом случае использовались наиболее поздние из опубликованных данных – 2018 года).

Мы не учитывали площадь покрытия региона сотовой связью. Одна из причин в том, что некоторые, в особенности дальневосточные, регионы мало заселены и рост этого показателя им зачастую не нужен.

Максимальное значение индекса – 10, его мог достичь регион, в котором были самые высокие показатели по обеспеченности широкополосным доступом в интернет, стационарной и мобильной связью и самая высокая доля обеспеченных интернетом организаций.

**Рисунок 19. Как менялся индекс развития телекоммуникационной инфраструктуры в стране в целом и по федеральным округам**



Источник: данные Росстата, Минцифры, расчеты и анализ InfraOne Research

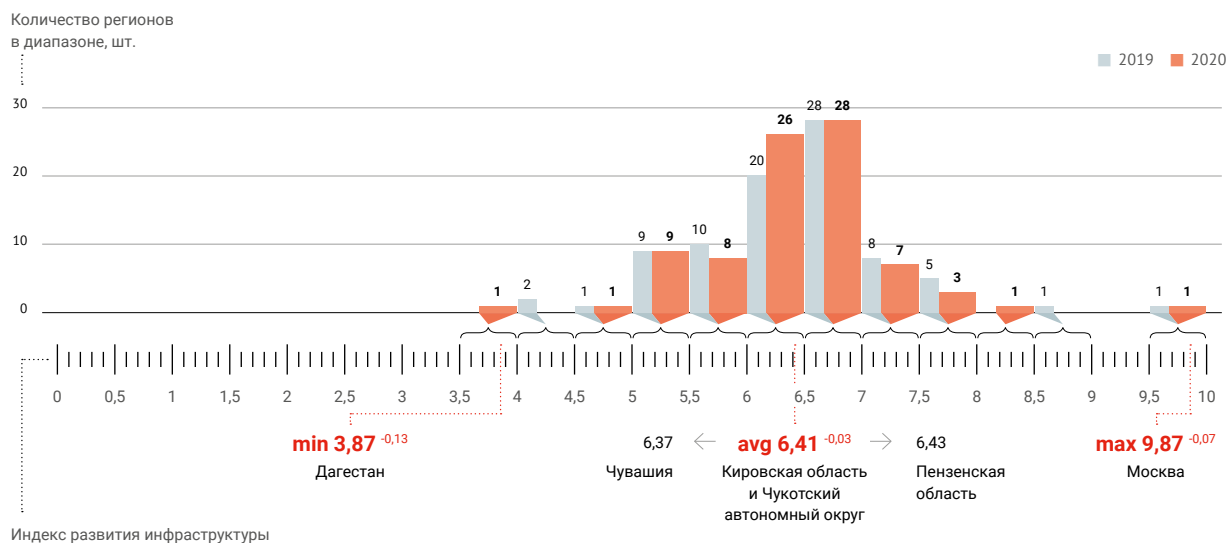
им организаций (в 1,5 раза, до 92%). Мы полагаем, этот рост только частично мог быть связан со значительным улучшением телекоммуникационной инфраструктуры. Просто этот сектор на полуострове в целом и в Севастополе в частности в предыдущие годы мог находиться в «тени».

Всего отраслевой индекс вырос у 29 регионов, еще у двух – Хакасии и Тувы – он остался стабильным. Во всех остальных 54 случаях наблюдалось падение показателей, причем самое существенное зафиксировано у Ульяновской области (на 0,39). Это было вызвано ухудшением всех четырех исследованных показателей, но в наибольшей степени по высокоскоростному интернету: количество охваченных абонентов, как следует из данных Минцифры (бывшее Минкомсвязи), в регионе снизилось более чем на 12%.

Лидерство по развитию телекоммуникационной инфраструктуры по итогам 2019 года сохранил Северо-Западный федеральный округ (6,95), даже несмотря на то что среднее значение отраслевого индекса для его регионов упало сразу на 0,12. От него немного отстает ЦФО (6,94). Падение среднего значения телекоммуникационного индекса по округам наблюдалось везде, за исключением Южного федерального округа (где за год случился рост на 0,16 – из-за улучшения ситуации в Севастополе и Ростовской области) и Сибири (там отраслевой индекс оставался стабильным).

Мы полагаем, что различия между субъектами по итогам 2020 года могут даже усилиться: поскольку пандемия хоть и подтолкнула многие регионы и страны мира к цифровизации и дополнительному развитию телекома, но многие компании предпочтут сосредоточиться на инвестировании в проекты для крупнонаселенных территорий. В более «проблемных» регионах и без того небольшой объем инвестиций может еще сократиться из-за кризиса.

**Рисунок 20. Распределение регионов по индексу развития телекоммуникационной инфраструктуры**



Источник: расчеты и анализ InfraOne Research

## «Цифровизации» нужны проекты

От уровня развития телекоммуникационной отрасли зависит и успешный запуск IT-проектов. Но их в этой сфере пока по-прежнему немного.

Среди подписанных – ГЧП-соглашение на создание и эксплуатацию системы цифровой маркировки и отслеживания товаров стоимостью свыше 220 млрд руб.

Близки к этой тематике проекты в сфере транспортной телематики. Их заключено более десятка на сумму свыше 13 млрд руб. (учитывались проекты дороже 100 млн руб.). Но последнее время они становятся менее популярными, в том числе по организационно-экономическим причинам. Например, в 2019–2020 годах такая концессия была заключена лишь одна – в Чечне.

Среди готовящихся проектов в сфере IT и телекома есть крупные: по созданию федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля (63 млрд руб.), конкурс по которой планируют объявить в 2020–2021 годах, и системы мониторинга санкционных грузов (21,8 млрд руб.), которая находится в высокой степени готовности.

Мы полагаем, что пандемия могла бы подтолкнуть к запуску и менее дорогих проектов в этой сфере, связанных, например, с созданием и эксплуатацией систем безопасности, «умного» контроля, дистанционного образования и телемедицины. Пока такие проекты реализуются в крупных городах частными инвесторами. Вместе с тем у государства тоже есть ресурсы (вузы, больницы), дистанционный доступ к которым практически не развит. Так что системы или программное обеспечение, облегчающие его, могли бы стать объектом концессионных и ГЧП-соглашений.

Реализация таких IT-проектов способна замотивировать регионы укреплять телекоммуникационную сферу.

Само государство пока лишь сокращает собственные расходы на отрасль. Так, объем запланированных в 2020 году федеральных средств на национальный проект «Цифровая экономика Российской Федерации» снизился с мая по август на 16%, до 127 млрд руб. Но бюджетное освоение даже этих средств очень низко: на 1 августа оно составило 14%.

## II. ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ И ВЛОЖЕНИЯ

Какими были федеральные и региональные расходы на инфраструктуру в 2019 году? Зависели ли они от уровня развития отрасли? Что может изменить пандемия и как тратят на инфраструктуру регионы в 2020 году?

### Бюджет вкладывает в инфраструктуру

По данным Казначейства, бюджетные расходы на инфраструктуру в течение 2019 года выросли с почти 1,8 трлн руб. до 2,1 трлн руб. 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, поскольку 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 сгладило более чем шестикратный рост расходов на спортивные сооружения: с 2,8 млрд руб. до 17,5 млрд руб. Мы связываем это с тем, что в 2018 году расходы государства на эту сферу были фактически «на паузе», поскольку оно активно вкладывало в спортивную инфраструктуру в предыдущие годы при подготовке к Чемпионату мира по футболу.

Региональные бюджетные расходы на инфраструктуру, наоборот, выросли на 21,4%, с 1,33 трлн руб. до 1,62 трлн руб. Почти половину средств направили на 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, вложенных в строительство и модернизацию остального транспорта, «просела» на 2 п. п. (до 13%), хотя в абсолютных значениях туда пришло на 11,6 млрд руб. больше.

На заметном росте инфраструктурных вложений субъектов сказались 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 млрд руб. и 27 млрд руб. (или на 16% и 40%) больше, чем год назад.

*На величине автодорожного субиндекса рост таких трат пока не отражается: более того, за год его среднее по стране значение даже уменьшилось (подробнее см. «Дороги в режиме ожидания»). Мы связываем это с тем, что сами ремонтные и строительные работы занимают время, следовательно, дороги не могут служить для перевозки грузов и пассажиров в прежнем режиме, и показатели здесь снижаются. То есть в конце года у активно вкладывавшего в дорожное строительство региона профильный субиндекс может даже снизиться, но тогда он покажет увеличение в перспективе двух-трех лет после окончания ремонта. Подобное влияние вложений, но уже с другой скоростью инфраструктурного «отклика» характерно и для других сфер.*

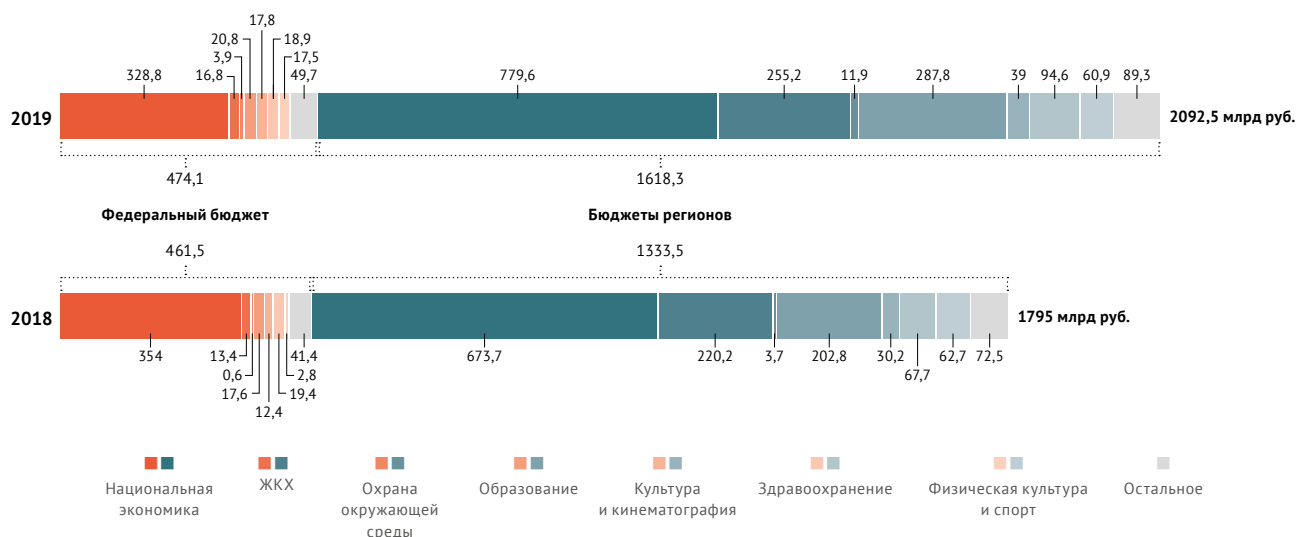
Из-за экономического кризиса и стремления властей пересмотреть параметры национальных проектов мы не ждем, что в ближайшие год-два инфраструктурные расходы федерации и регионов будут сильно увеличиваться. Но надеемся, что государство не станет отказываться от реализации большинства мероприятий в рамках комплексного плана и профильных разделов нацпроектов («Безопасные и качественные автодороги», «Демография» и др.).

На горизонте 2021–2022 годов, если на рынке появятся качественные и проработанные проекты, бюджетные расходы на создание новых и модернизацию существующих объектов, вероятно, могли бы расти более медленными темпами за счет более активного привлечения частного капитала.

**Рисунок 21. Расходы консолидированного бюджета России на инфраструктуру**

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

млрд руб.



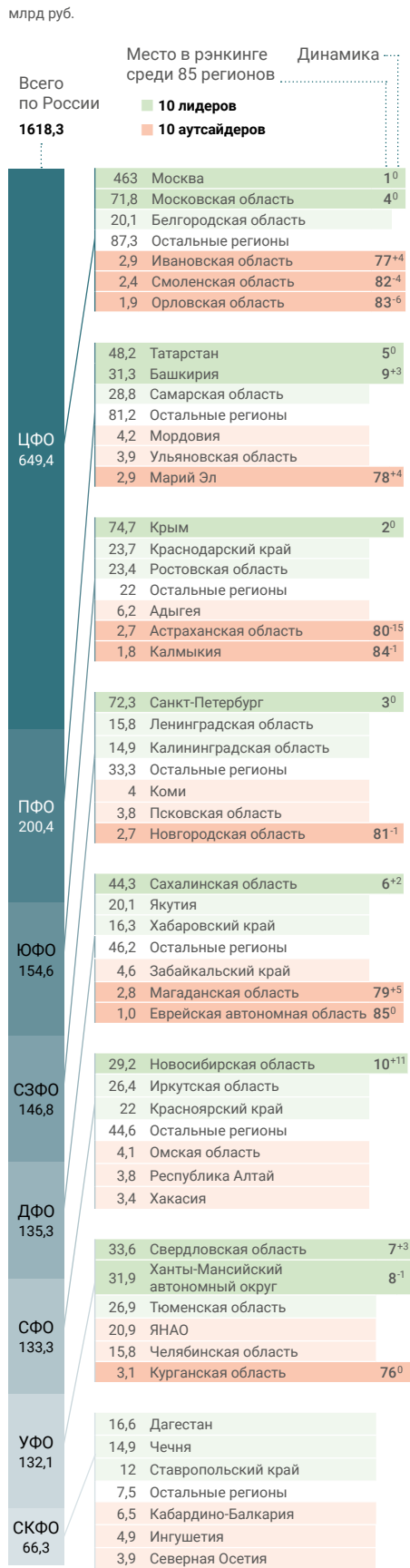
Источник: данные Росстата, Казначейства, Минфина, расчеты InfraOne Research

### Как тратили регионы в 2019-м?

Структура региональных расходов на инфраструктуру по федеральным округам в последние годы довольно статична. В ней по-прежнему доминирует Центральный федеральный округ, на который в 2019 году пришлось 649,4 млрд руб., или 40% от всех региональных вложений в инфраструктуру. Но 71% трат ЦФО пришлось на Москву (463 млрд руб.). Без учета столицы инфраструктурные расходы регионов федерального округа «опускаются» до среднероссийского уровня.

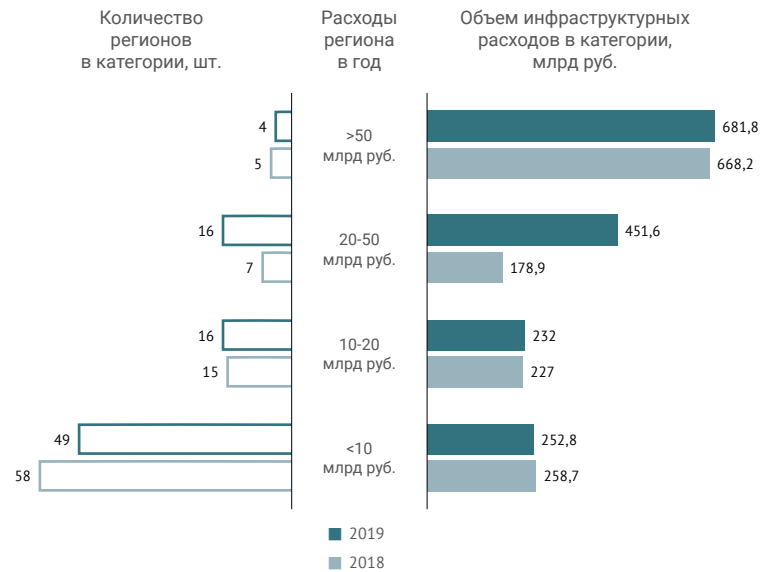
За ЦФО по объему бюджетных расходов на инфраструктуру следуют федеральные округа с высокой плотностью населения и большим количеством городов-миллионников: Приволжский, Южный и Северо-Западный. На них суммарно приходится 501,8 млрд руб., или 31% от вложений регионов в инфраструктуру (см. рисунок 22).

**Рисунок 22. Лидеры и аутсайдеры по инвестициям в инфраструктуру в 2019 году**



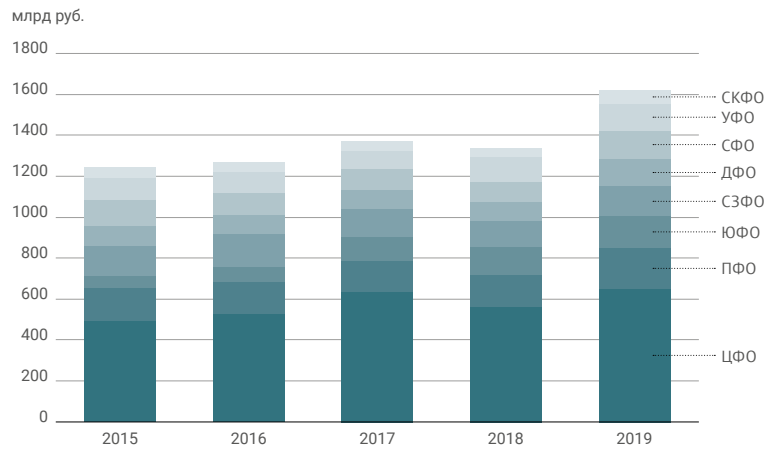
Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

**Рисунок 23. Распределение регионов по объемам инфраструктурных расходов в 2018 и 2019 годах**



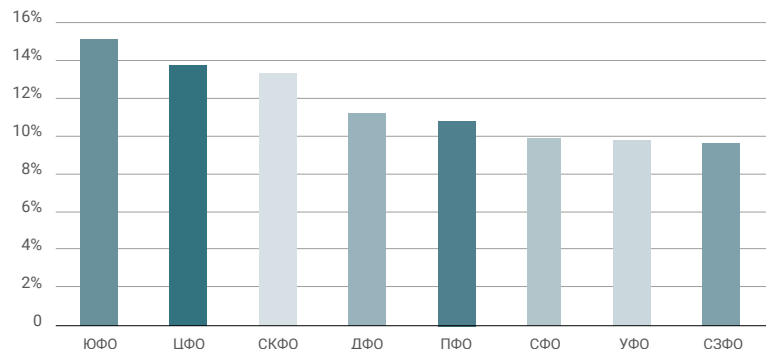
Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

**Рисунок 24. Расходы региональных бюджетов на инфраструктуру по федеральным округам**



Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

**Рисунок 25. Доля расходов на инфраструктуру в общих бюджетных расходах регионов по федеральным округам в 2019 году**



Источник: данные Казначейства, расчеты InfraOne Research

Если рассматривать долю инфраструктурных трат в общем объеме региональных бюджетных расходов, то здесь распределение более равномерно (см. рисунок 25). Первые три места занимают 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.

*Четыре из упомянутых пяти регионов входят в топ-10 субъектов с наибольшим индексом развития инфраструктуры: Москва (1-я позиция), Санкт-Петербург (2-я), Московская область (3-я) и Татарстан (10-я). Результат Крыма пока скромнее – значение его индекса (5,09) существенно ниже среднероссийского, но и история вложений тоже короче.*

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 млрд руб. до 451,6 млрд руб. (см. рисунок 23). Такому росту способствовало увеличение расходов регионов на дороги, образование и здравоохранение (подробнее см. «Бюджет вкладывает в инфраструктуру»).

Число регионов в группе со средним объемом инфраструктурных трат (от 10 млрд руб. до 20 млрд руб.) осталось практически неизменным: 16 против 15 в 2018 году. Общий объем их расходов составил 232 млрд руб. 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. (в 2018 году – 0,51 млрд руб.). 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% (см. рисунок 22). 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 п. п. и на 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 свои позиции относительно 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 позиции (см. рисунок 22).

### **Насколько связаны бюджетные расходы и индекс развития?**

*Строгой и прямой зависимости между годовым уровнем бюджетных трат на инфраструктуру и уровнем ее развития в регионе нет. Такие вложения почти всегда имеют долгосрочную «отдачу», а созданные объекты – результат предыдущих многолетних вложений не только государства, но и частной стороны.*

*Взаимосвязь между динамикой изменения индекса и бюджетными расходами в конкретный год тоже не будет устойчивой, поскольку строительство объектов в транспортной, социальной или энергетической инфраструктуре может занимать несколько лет и отразиться на уровне развития позднее.*

*Но некоторое закономерности проследить все же можно. Так, например, если регион тратил на инфраструктуру в 2019 году больше 50 млрд руб. (и примерно на этом же уровне в предыдущие годы), то индекс развития последней у него гораздо выше среднероссийского и в большинстве случаев составлял более 6,00 (исключение – уже упомянутый Крым).*

*Если регион тратил от 20 до 50 млрд руб., то интегральный индекс у него тоже был выше среднероссийского и в большинстве случаев больше значения 5,69. Исключение в этом случае – Якутия (4,88), повышение индекса которой требует гораздо больших вложений.*

*В случае бюджетных расходов меньше 20 млрд руб. высока вероятность того, что инфраструктурно регион развит немного хуже среднего по стране уровня. Причем не важно, больше или меньше 10 млрд руб. составляют такие траты.*

*Интересно, что год назад расходы от 10 до 20 млрд руб. еще не говорили о том, что уровень инфраструктуры в регионе слабее среднего по стране.*

*Для выявления более строгих закономерностей необходимо сравнивать траты региона за несколько лет и сопоставлять с динамикой индекса за более поздние годы. Это может позволить проследить прямое влияние вложений на развитие инфраструктуры. Однако такой подход требует накопления данных за более долгий период и может стать предметом одного из следующих исследований.*

**Таблица 9. Распределение регионов по индексам развития инфраструктуры и бюджетным вложениям в отрасль**

Категория вложений	Объем бюджетных вложений в инфраструктуру	2019 год		2018 год	
		Количество регионов	Средний индекс развития инфраструктуры для этих регионов	Количество регионов	Средний индекс развития инфраструктуры для этих регионов
Сверхкрупные	Более 50 млрд руб.	4	6,61	5	6,50
Крупные	От 20 до 50 млрд руб.	16	5,90	7	5,94
Средние	От 10 до 20 млрд руб.	16	5,44	15	5,77
Небольшие	Менее 10 млрд руб.	49	5,50	58	5,42

Источник: данные Казначейства, анализ и расчеты InfraOne Research

## Почему расходы росли

Наиболее резкое увеличение региональных инфраструктурных вложений в 2019 году наблюдалось в Магаданской области (в три раза), а также в Севастополе, Дагестане и Бурятии (более чем вдвое).

По абсолютному увеличению лидировала Москва (траты выросли почти на 40,3 млрд руб.) и Сахалинская область (на 18 млрд руб.).

Рост инфраструктурных вложений со стороны бюджета в большинстве упомянутых регионов чаще всего связан со строительством и ремонтом дорог и реализацией национального проекта БКАД, где основная часть расходов приходится на региональный уровень.

Например, по сравнению с предыдущим годом Сахалинская область потратила на автодорожную инфраструктуру почти в два раза больше (13,3 млрд руб. против 6,8 млрд руб.), Дагестан – почти в три раза больше (6,2 млрд руб. против 2,2 млрд руб.), а Магаданская область и Севастополь – более чем втрое (0,53 млрд руб. против 0,17 млрд руб. и 7,68 млрд руб. против 1,78 млрд руб. соответственно).

У Москвы расходы на дорожную инфраструктуру выросли на 13,3 млрд руб., а на остальной транспорт – на 9,3 млрд руб., что связано с вводом в эксплуатацию центральных диаметров, запуском новых линий метро и открытием станций.

В ряде случаев на росте сказались вложения в коммунальную инфраструктуру. На Сахалине на ее развитие потратили почти вдвое (16,3 млрд руб. против 8,8 млрд руб.), а в Дагестане – втрое больше (3,6 млрд руб. против 1,2 млрд руб.), чем в 2019 году. У Сахалина увеличение расходов было связано с продолжением реконструкции и модернизации систем водоснабжения, водоотведения, теплоснабжения на территории региона.

Максимальный рост бюджетных расходов на инфраструктуру произошел в наименее обеспеченных ею федеральных округах: Северо-Кавказском (в полтора раза), Сибирском и Дальневосточном (чуть менее чем в полтора раза). В первых двух случаях дополнительные средства вложили в основном в развитие образовательной и транспортной инфраструктуры, а в последнем – еще и в коммунальную отрасль.

В то же время лидеры по вложениям – Центральный, Приволжский, Северо-Западный и Уральский округа – по сравнению с прошлым годом объемы увеличили менее значительно: лишь на 10–26%, которые пошли на транспорт и социальную инфраструктуру.

Мы полагаем, что в следующие год-два смещения лидеров или серьезных вливаний в инфраструктуру со стороны отстающих регионов ожидать не стоит. Свое положение могут поменять регионы в средней части списка, но не столько благодаря новому строительству, сколько из-за цикличности расходов на поддержание уже имеющейся инфраструктуры.

## Бюджет и расходы: чего ждать от 2020-го?

Чтобы понять, окажется ли ситуация с бюджетными вложениями в инфраструктуру по итогам 2020 года критической, мы решили отследить, как регионы инвестировали в отрасль в первой половине этого года и сравнить результат с аналогичным периодом 2019 года.

В целом объем запланированных региональных расходов на инфраструктуру в 2020 году составляет 2,18 трлн руб., что на 10% больше, чем было запланировано по итогу первого полугодия 2019-го (1,97 трлн руб.).

Бюджетное исполнение этих планов за шесть месяцев 2020 года составило 24% и достигло 514 млрд руб. В прошлом году результаты первого полугодия были значительно скромнее: исполнение находилось на уровне 18%, а объем доведенных средств равнялся 353 млрд руб. То есть несмотря на кризис и продолжающуюся пандемию, объем вложений в отрасль больше и они идут ускоренными темпами.

Следует оговориться, что бюджетное исполнение региональных инфраструктурных планов по итогам 2019 года достигло 85%, к концу года планы «снизились» до 1,9 трлн руб., и до инфраструктуры дошло более 1,6 трлн руб. Если в 2020 году удастся повторить этот результат (с незначительным, не более чем на 5% сокращением планов), то в отрасль может попасть около 1,75–1,8 трлн руб. региональных средств. Но вероятность того, что к концу года средства начнут расходовать меньшими темпами, остается.

Если же существующие темпы сохранятся, а власти уменьшать плановые цифры не станут — эта цифра может достичь и 2 трлн руб. Последнее, впрочем, мы считаем чересчур оптимистичным вариантом развития событий в сложившихся условиях.

*Бюджетное освоение федеральных средств в 2020 году также ускорилось; за первое полугодие в инфраструктуру направили 140,6 млрд руб., что на 23% больше, чем за аналогичный период 2019-го. Причем в проекты комплексного плана за это время вложили 116,3 млрд руб., что на 48% больше, чем в первом полугодии прошлого года. Уровень освоения комплексного плана в январе — июле составил 32,3% против прошлогодних 23,8%. Часть этих средств федерация направляет регионам, которые расходуют их на создание и ремонт объектов.*

На 2020 год в региональных бюджетах было запланировано увеличение расходов на социальную инфраструктуру на 15% относительно предыдущего года, на транспортную — на 11%, на коммунальную — на 9%. Не исключено, что эти траты могут быть сокращены.

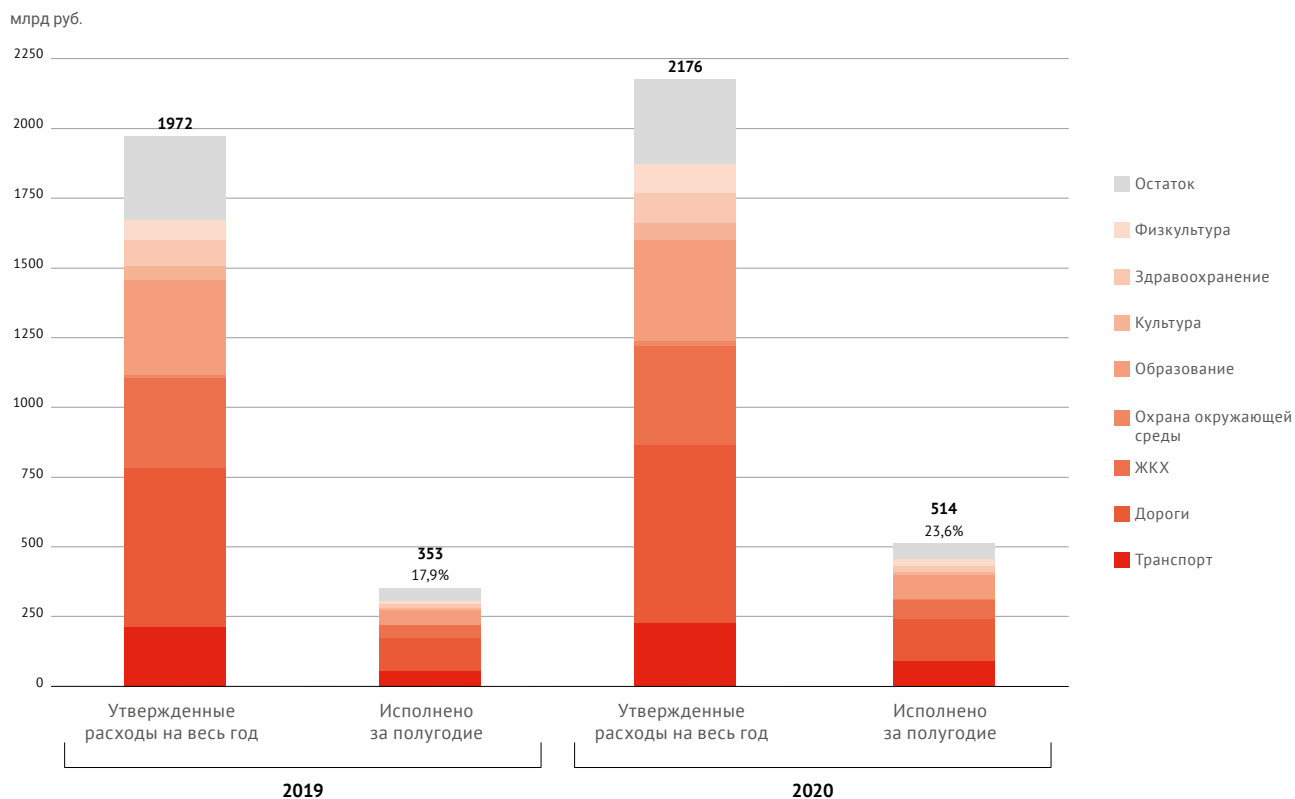
Но освоение региональных бюджетных средств на эти сферы в первом полугодии шло ускоренными темпами: так на транспорт и коммунальную инфраструктуру потратили на 41% больше, чем в первые шесть месяцев 2019-го, а на социальную — в полтора раза больше.

Из данных Казначейства следует, что быстрее всего осваивались в первом полугодии 2020-го инфраструктурные вложения в Центральном и Приволжском федеральных округах (210 млрд руб. и 76 млрд руб. соответственно против 146 млрд руб. и 35 млрд руб. годом ранее).

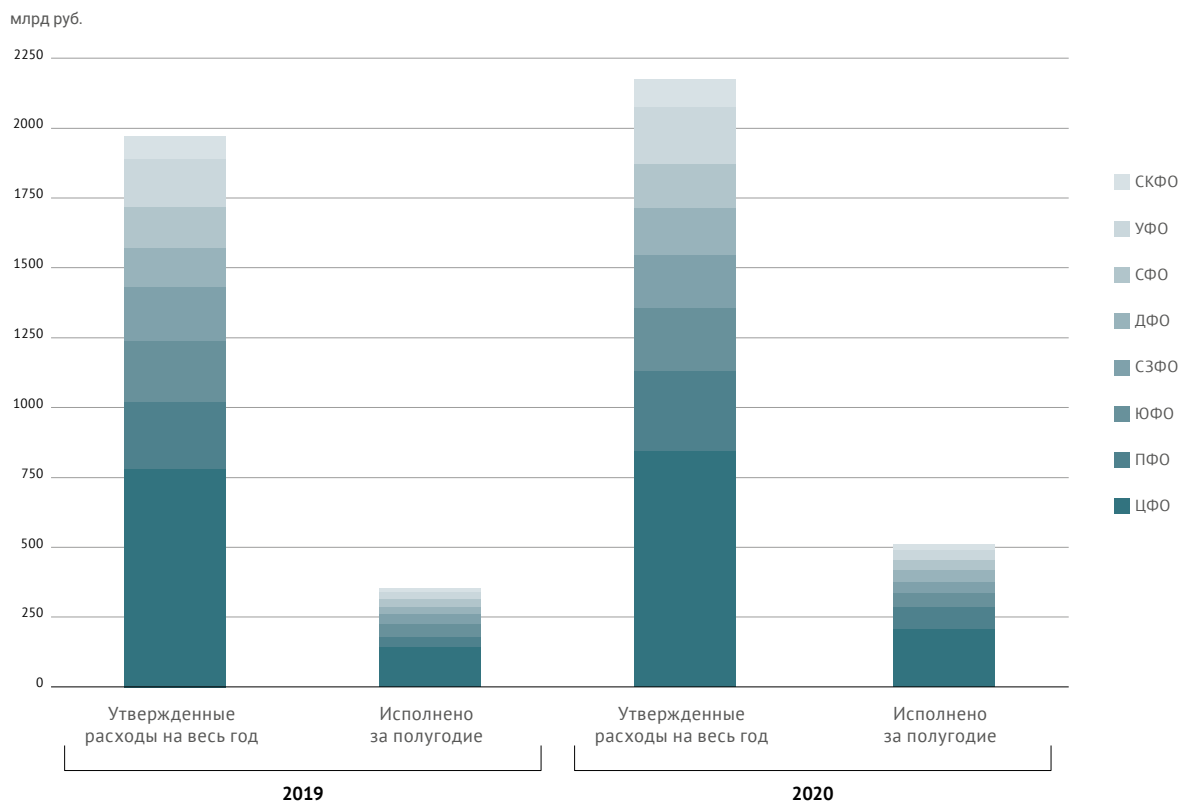
Ускорение расходов на транспорт по сравнению с предыдущим годом наблюдалось в ЦФО: 32% от плана-2020 против 23% в 2019-м. На коммунальную инфраструктуру на Северном Кавказе, Дальнем Востоке и Поволжье: 27%, 25% и 24%, против прошлогодних 20%, 13% и 9%

**Рисунок 26. Плановые инфраструктурные расходы и их освоение в первом полугодии 2019 и 2020 годов**

По сферам



По федеральным округам



Источник: данные Казначейства, расчеты и анализ InfraOne Research

соответственно. Более чем на треть от годовых объемов в целом по стране были освоены бюджетные средства на социальную инфраструктуру, в то время как за первое полугодие 2019-го среднероссийский уровень освоения составил 24%.

## Потребности стремятся к рекорду

По нашей оценке, минимальная дополнительная потребность российской инфраструктуры в инвестициях по-прежнему растет: в 2020 году она составляет 3 трлн руб., а в 2021 году достигнет 3,5 трлн руб. В год она увеличивается примерно на 350–450 млрд руб. и к 2024 году, вероятно, вырастет до 4,8 трлн руб.

Москва в среднем осваивает 400–470 млрд руб. в год в виде инвестиций в инфраструктурные стройки, реновацию и модернизацию. Столица обладает самым высоким индексом развития инфраструктуры, а компенсировать минимальную дополнительную потребность в объеме уже осваиваемых средств, на наш взгляд, невозможно и нет необходимости.

Поэтому мы ограничили дополнительные необходимые расходы столицы до 260 млрд руб. в 2021 году. Эта цифра, по нашим расчетам, возросла на 80 млрд руб. из-за необходимости улучшения стандартов и повышения оснащенности системы здравоохранения и образования. Такое сглаживание позволило распределить средства среди других регионов обратно пропорционально развитости инфраструктуры в них — на основе их интегральных индексов.

Минимальная дополнительная потребность — это консервативная оценка необходимых инвестиций для закрытия спроса на инфраструктуру. По нашей оценке, для развития экономики страны необходимо дополнительно инвестировать порядка 5,8–6% ВВП в 2021 году (сумма прирастает в среднем на 0,2% каждые два года).

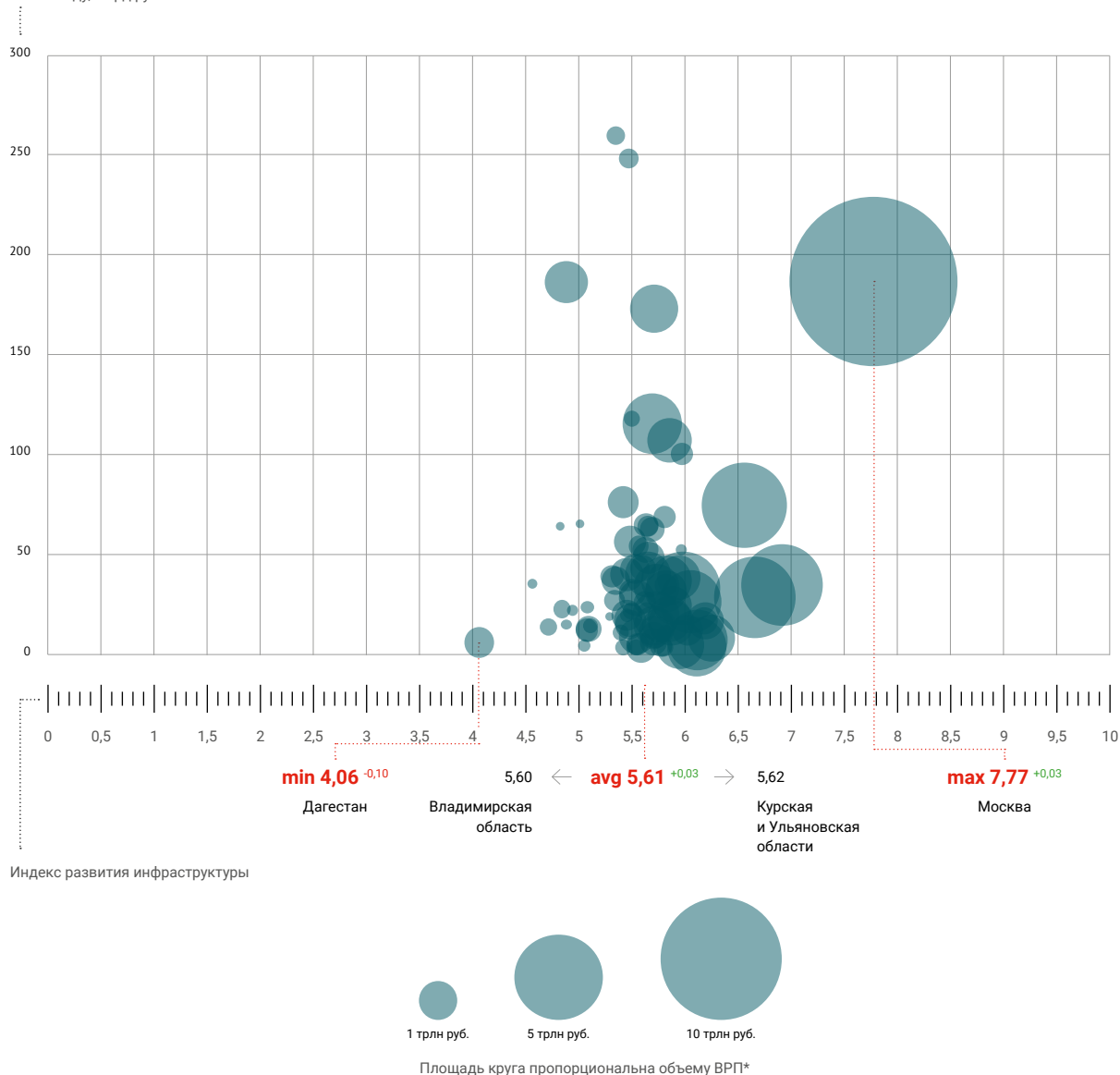
Средняя по стране минимальная дополнительная потребность в инфраструктурных инвестициях на 2020 год составляла около 35 млрд руб. Ее прирост на 2021 год, по нашей оценке, в среднем составит чуть более 7 млрд руб.

Наибольшее увеличение потребности произойдет у Москвы (+80 млрд руб.), а также у ХМАО и ЯНАО (+58 млрд руб. в обоих случаях). Свыше 15 млрд руб. к своим потребностям также «прибавят» Красноярский край (+33 млрд руб.), Московская область (+26 млрд руб.), Санкт-Петербург (+30 млрд руб.), Сахалинская (+24 млрд руб.) и Тюменская (+18,7 млрд руб.) области, а также Татарстан (+15,7 млрд руб.). На эти девять регионов приходится почти 58% прироста минимальной дополнительной потребности, а инфраструктурные расходы бюджетов этих территорий за 2019 год равны сумме аналогичных расходов остальных 76 регионов.

Такая неравномерность распределения расходов бюджетов на поддержку публичной инфраструктуры, на наш взгляд, может быть сглажена за счет большего распространения и применения на местах инструментов государственно-частного партнерства (в том числе концессий). Но сдерживает многие регионы от их использования недостаток готовых проектов и отсутствие подобного опыта.

**Рисунок 27. Минимальная дополнительная потребность регионов в расходах на инфраструктуру в зависимости от индекса развития и объема ВРП**

Минимальная дополнительная потребность в 2021 году, млрд руб.



\* Прогноз ВРП на 2019 год строился на предположении сохранения динамики изменений этого показателя за предыдущие три года.

Источник: данные Росстата, расчеты и анализ InfraOne Research

**Как мы считали минимальную дополнительную потребность регионов**

В таблице 1 приведена и минимальная дополнительная потребность регионов России на 2021 год. При расчете мы отталкивались от ВРП региона: больше вложений нужно тем субъектам, которые при достаточно развитой экономике и наличии спроса на инфраструктуру инвестируют в нее критически мало. Но если следовать такому методу подсчета без корректировок, потребности Москвы сверх того, что город уже вкладывает, достигают более 500 млрд руб.

### III. ПАНДЕМИЯ И ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНОВ

Как повлияет пандемия и экономический кризис на развитие инфраструктуры в российских регионах? Насколько уязвимы они оказались к этим событиям и их последствиям? У каких регионов показатели в отрасли в следующем году могут ухудшиться?

#### Так ли опасны негативные факторы?

Для того, чтобы понять, как пандемия и экономический кризис повлияют на инфраструктуру регионов, мы решили оценить динамику показателей, от которых прямо или косвенно зависит ее развитие.

К таковым мы относили объемы строительных работ, инфраструктурных расходов региональных бюджетов, наполняемость последних за счет налоговых и неналоговых доходов. Кроме того, мы учли, сколько заболевших было на конкретной территории относительно живущего там населения (это косвенно влияло на строгость и продолжительность ограничений), а также рассчитали потери инфраструктурных компаний в выручке во время и после режима самоизоляции (подробнее см. таблицу 10).

*Большинство данных, использованных в расчетах, действительны на июль-август. Но мы полагаем, что, если нынешняя экономическая ситуация не ухудшится, выявленные тенденции сильно не изменятся.*

Результат региона в каждой из категорий оценивался по пятибалльной шкале, где «пять» означало фактическую неуязвимость региона к влиянию конкретного негативного фактора. Затем на основе этих данных выводилась итоговая оценка устойчивости инфраструктуры региона к пандемии и кризису (тоже в пятибалльном формате).

Региону, набравшему 5 баллов в итоговом расчете, соответствовали минимальная заболеваемость коронавирусом, отсутствие потерь в выручке местных компаний, эксплуатирующих инфраструктурные объекты, существенное увеличение объемов строительных работ и инфраструктурных расходов бюджета и лучшая, чем в прошлые годы, наполняемость последнего. Однако субъектов федерации, выполнивших одновременно все эти условия, не было.

Общий анализ этих факторов говорит, что ситуация с инфраструктурой в целом далека от критической: сложившиеся «пандемические» условия не вызвали обвального падения объемов строительных работ (в среднем по стране они колеблются на уровне прошлого года, и это, скорее всего, связано с тем, что они и так находятся на низком уровне), а инфраструктурные расходы региональных бюджетов заметно обгоняют прошлогодние. Но доходы региональных бюджетов уже начинают снижаться (в среднем более чем на 5%), что может впоследствии привести к сокращению финансирования различных отраслей.

Мы полагаем, что инфраструктура и строительство могут почувствовать это уже в течение третьего – четвертого кварталов 2020 года. Но если государство сохранит намерение использовать инфраструктуру как один из драйверов ускоренного роста экономики и не станет радикально

пересматривать комплексный план и инфраструктурные части нацпроектов, то у отрасли появится шанс пройти кризис без существенных потерь. В некоторых случаях власти регионов могут сделать ставку на проекты государственно-частного партнерства, чтобы снизить нагрузку на бюджет, однако большинству субъектов здесь мешает отсутствие опыта.

**Таблица 10. Факторы, влияющие на оценку устойчивости инфраструктуры региона к кризису и пандемии**

Фактор	Суть	Правила выставления оценки	Максимумы и минимумы оценки
<b>Устойчивость региона перед коронавирусом</b>	Отражает, насколько слабо регион затронула пандемия, вызванные ею ограничения и их последствия	Самую высокую оценку мог получить регион с «нулевой» заболеваемостью; последняя выражалась в количестве зараженных за все время на 10 тыс. жителей	<b>5 баллов</b> – не получил никто <b>4,9 балла</b> – у Севастополя (14 заболевших на 10 тыс. жителей) ..... <b>2,4 балла</b> – Ямало-Ненецкий автономный округ (258 заболевших на 10 тыс. жителей)
<b>Устойчивость выручки инфраструктурных компаний</b>	Отражает долю потерь выручки местных компаний, эксплуатирующих объекты инфраструктуры, в марте – июле 2020 года по отношению к масштабам экономики региона (ими являлся ВРП за 2019 год)	Наивысшая оценка мог получить субъект федерации с минимальной долей инфраструктурных потерь в ВРП	<b>5 баллов</b> – Ямало-Ненецкий автономный округ (0,2% от ВРП) ..... <b>3,1 балла</b> – Крым (около 5% от ВРП)
<b>Устойчивость строительной отрасли региона</b>	Отражает изменение объемов регионального строительства в январе – июле 2020 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (в фактически действовавших ценах)	Максимальную оценку мог получить субъект федерации, у которого объем строительных работ вырос в полтора и более раза относительно уровня за аналогичный период прошлого года. Выполнение работ на прошлогоднем уровне (без роста или падения) оценивалось на «твердую четверку»	<b>5 баллов</b> – Костромская область (172%), Астраханская область (160%), Тверская область (150%), Ямало-Ненецкий автономный округ (150%) ..... <b>2,7 балла</b> – Северная Осетия (33%)
<b>Устойчивость инфраструктурных расходов регионального бюджета</b>	Отражает изменение объема расходов региональных бюджетов на инфраструктуру в первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года	Максимальную оценку мог получить регион, который за полгода потратил 50% и более от запланированных на год бюджетных расходов. На «твердую четверку» мог быть оценен регион, уровень освоения средств которого был таким же, как в среднем по стране за полгода 2019 года (то есть около 20%)	<b>5 баллов</b> – Татарстан (80%), Магаданская область (65%), Архангельская область (59%), Тверская область (57%) ..... <b>3,7 балла</b> – Чувашия (12%)
<b>Устойчивость бюджетных доходов региона</b>	Отражает изменение наполнения бюджетов регионов за счет налоговых и неналоговых доходов в первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019-го	Наивысшую оценку мог получить регион, у которого бюджетные доходы за январь – июль 2020 года в полтора и более раза превысили доходы за аналогичный период прошлого года. Повторение результата первого полугодия прошлого года оценивалось на «твердую четверку»	<b>5 баллов</b> – Чукотский автономный округ (163%) ..... <b>2,4 балла</b> – Ямало-Ненецкий автономный округ (78%)

Источник: данные Росстата, Роспотребнадзора, Казначейства, анализ и оценка InfraOne Research

## Регионы с рекордами и антирекордами

Как можно видеть из таблицы 10, лидеров в ряде случаев было больше, чем отстающих. При том, что планка получения наивысшего балла в каждом из факторов была довольно высокой, там случались и свои рекорды.

Например, Татарстан за первое полугодие 2020 года направил на инфраструктуру из бюджета почти 39 млрд руб.: для сравнения, за весь прошлый год сумма составила 48,2 млрд руб. То есть почти 80% от уровня трат за весь прошлый год республика уже освоила, и вероятность того, что она вернется в категорию субъектов федерации, тратящих на инфраструктуру свыше 50 млрд руб. (подробнее см. «[Как тратили регионы в 2019-м?](#)»), очень высока.

Но есть регионы, которые кризис, вероятно, все-таки затронул. Так, в первой половине 2020-го сильно снизила бюджетные расходы на отрасль Чувашия: 0,8 млрд руб. против 2,1 млрд руб. за тот же период годом ранее.



В строительной сфере лидером по росту объема работ оказалась Костромская область. В январе – июле 2020 года ей удалось увеличить его почти на 72% (до 7,8 млрд руб.). Частично это было связано с низкой базой предыдущих четырех лет и регион, по сути, возвращался к докризисным объемам в этой сфере.

Северная Осетия, напротив, за первые семь месяцев уменьшила расходы на строительство на самую большую по стране величину – 67% (до 2,9 млрд руб.). И, кстати, в предыдущий год объем вложений у нее, по нашей оценке, тоже не был рекордным.

Объем поступивших доходов в бюджет Чукотского автономного округа в первом полугодии 2020-го вырос на 63% по отношению к аналогичному периоду 2019 года. На таком росте, на наш взгляд, могли отразиться запуск плавучей атомной электростанции в регионе в конце 2019 года и продолжающееся увеличение добычи полезных ископаемых (в том числе и тех, спрос на которые растет при падении цен на нефть, – например, золота).

А самое низкое наполнение – на 24% меньше в сравнении с объемом прошлого года – случилось в Хакасии. Мы связываем это с ухудшением работы отраслей и компаний (в том числе в сфере энергетики) из-за коронавирусных ограничений.

Для Ямало-Ненецкого округа были характерны минимальные потери инфраструктурных компаний в масштабах региональной экономики: они, по нашим расчетам, составили всего 0,2% от ВРП, или порядка 7 млрд руб. На низкую долю потерь влияет небольшая численность населения (всего 544 тыс. человек) и большой объем валового регионального продукта. В среднем по стране потери инфраструктуры от коронавирусных ограничений составили примерно 1,5% от объемов ВРП за предыдущий год.

Сильнее всего почувствовали на себе влияние последствий коронавируса отраслевые компании Крыма (около 5% ВРП) и Московской области (4,3%), в основном потому, что существенная часть потерь выручки пришлось на сферу воздушных перевозок, хорошо развитую в этих субъектах.

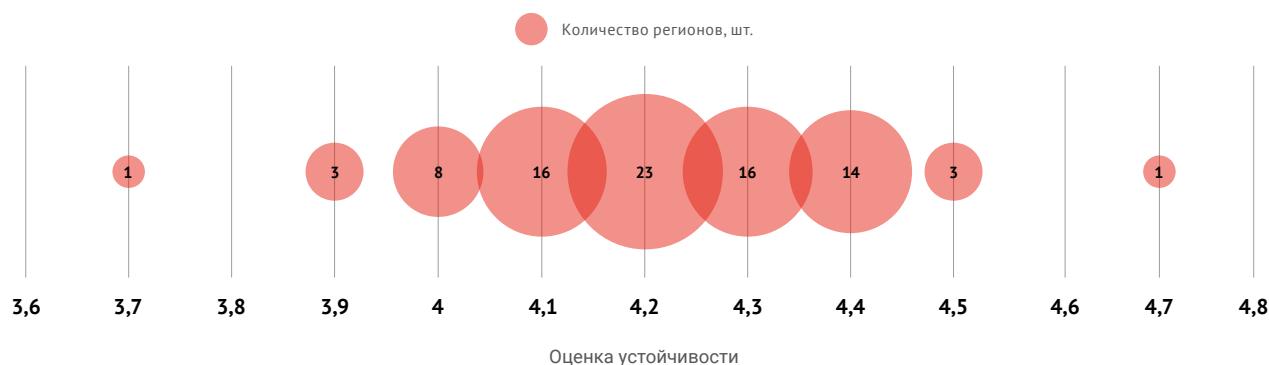
Практически у всех регионов, которые показывали наивысшие результаты по какому-либо одному фактору, были свои слабые места. Равно как и у отставших субъектов – сильные. На наш взгляд, это как раз свидетельствует об устойчивости отрасли к кризису и пандемии (по крайней мере, на нынешнем этапе): запас прочности есть у всех, даже самых «трудных» регионов.

## **Зависит ли уязвимость инфраструктуры от уровня ее развития?**

В среднем по стране итоговая оценка устойчивости инфраструктуры региона к пандемии и кризису составила 4,2 балла из 5 возможных. Такой результат наблюдался у 21 региона из 85-ти (см. рисунок 28). Еще у 34 регионов оценка оказалась выше среднего по стране уровня (подробнее см. таблицу 11, в ней же указаны наиболее слабые места регионов в устойчивости отрасли).

Максимальная итоговая оценка получилась у Тверской области: 4,7 баллов из пяти. Это оказалось возможным благодаря тому, что в регионе за семь месяцев 2020 года на 50% по отношению к аналогичному периоду 2019-го вырос объем строительных работ, исполнение бюджета по инфраструктурным

**Рисунок 28. Распределение регионов по оценкам устойчивости их инфраструктуры к кризису и пандемии**



Источник: оценка InfraOne Research на основе данных Росстата, Роспотребнадзора и Казначейства

расходам за полугодие превысило 50%, доходы консолидированного регионального бюджета не снизились, а даже немного выросли, потери инфраструктурных компаний из-за COVID-19 были ниже среднего по стране уровня (1,1% ВРП против 1,5%), а сама заболеваемость – не очень высокой. Регион также «спасло» отсутствие развитой инфраструктуры воздушного транспорта, которая во время ограничений создавала наибольшие убытки.

Регионом с наименьшей устойчивостью инфраструктуры к кризису оказалась Тува, набравшая 3,7 балла. У республики, наряду с Москвой и Ямало-Ненецким автономным округом, один из самых высоких стране показателей заболеваемости (более 200 чел. на 10 тыс. населения). Объем строительных работ в январе – июле 2020 года упал почти на 30% по сравнению с аналогичным периодом годовой давности. Инфраструктурные расходы Тувы хоть и были на прошлогоднем уровне, но при этом объем поступивших в бюджет доходов снизился примерно на 10% (что создает риск дальнейшего снижения финансирования инфраструктуры). Потери отраслевых компаний в масштабах местной экономики оказались выше среднего по стране уровня (1,9%).

Интересно, что особой зависимости между географическим расположением региона и оценкой устойчивости его инфраструктуры нет: федеральные округа по средней оценке различаются очень слабо – от 4,1 у Северного Кавказа и Сибири до 4,2 у всех остальных.

Также отсутствует строгая зависимость между оценкой устойчивости инфраструктуры региона к кризису и индексом развития последней. Но субъектам, у которых оценка получилась выше или равной среднероссийской, соответствует и немного более высокий уровень развития отрасли.

Хоть Тува как один из регионов с наиболее слабой инфраструктурой, казалось бы, подтверждает такое правило, существованию последнего «угрожают» большие исключения.

Итоговые оценки Москвы (3,9 балла) и Московской области (4 балла) – двух регионов из числа наиболее инфраструктурно развитых в целом по стране – оказались одними из самых низких. На наш взгляд, это связано с тем, что, во-первых, на них пришелся основной «удар» пандемии, а во-вторых, в этих регионах инфраструктура настолько развита и широко используется, что она





понесла наиболее серьезные потери. Вероятность снижения отраслевых расходов в этих субъектах существует. Но они же быстрее остальных могут восстановить прежние объемы финансирования инфраструктуры.














Мы полагаем, что для регионов из нижней части таблицы 11 в следующем году более вероятно снижение индексов развития инфраструктуры, чем для регионов из верхней части.

В 40 регионах из 85 устойчивости инфраструктуры сильнее всего угрожают снизившиеся доходы бюджета. На втором месте – у 27 регионов – уменьшение объемов строительства. Третье место поделили коронавирусные ограничения и потери в выручке инфраструктурных компаний – по 9 регионов. Примечательно, что риск снижения бюджетных расходов на отрасль из-за активного освоения последних – пока не самая опасная угроза для инфраструктуры регионов.

**Таблица 11. Регионы и оценки устойчивости их инфраструктуры к кризису и пандемии**

Регионы с одинаковой оценкой устойчивости инфраструктуры расположены по увеличению заболеваемости коронавирусом.

Слабые места регионов:  уменьшение доходов бюджета  падение объемов строительства  
 снижение выручки инфраструктурных компаний  высокая заболеваемость коронавирусом

п/п	Регион	Наиболее слабое место	Оценка устойчивости	Место в рейтинге	п/п	Регион	Наиболее слабое место	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
1	Тверская область		4,7	1	17	Орловская область		4,4	3
2	Костромская область		4,5	2	18	Магаданская область		4,4	
3	Ярославская область		4,5		3	19	Чечня		4,3
4	Марий Эл		4,5	20		Краснодарский край		4,3	
5	Татарстан		4,4	21		Самарская область		4,3	
6	Удмуртия		4,4	22		Пермский край		4,3	
7	Калининградская область		4,4	23		Чукотский автономный округ		4,3	
8	Забайкальский край		4,4	24		Курганская область		4,3	
9	Амурская область		4,4	25		Омская область		4,3	
10	Липецкая область		4,4	26		Томская область		4,3	
11	Белгородская область		4,4	27		Свердловская область		4,3	
12	Волгоградская область		4,4	28		Воронежская область		4,3	
13	Астраханская область		4,4	29	Смоленская область		4,3		
14	Хабаровский край		4,4	30	Брянская область		4,3		
15	Коми		4,4	31	Мордовия		4,3		
16	Ингушетия		4,4	32	Новгородская область		4,3		

п/п	Регион	Наиболее слабое место	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
33	Сахалинская область		4,3	4
34	Ханты-Мансийский автономный округ		4,3	
35	Башкирия		4,2	5
36	Кемеровская область		4,2	
37	Вологодская область		4,2	
38	Челябинская область		4,2	
39	Ростовская область		4,2	
40	Владимирская область		4,2	
41	Алтайский край		4,2	
42	Карелия		4,2	
43	Приморский край		4,2	
44	Саратовская область		4,2	
45	Тюменская область		4,2	
46	Красноярский край		4,2	
47	Тульская область		4,2	
48	Чувашия		4,2	
49	Курская область		4,2	
50	Пензенская область		4,2	
51	Тамбовская область		4,2	
52	Хакасия		4,2	
53	Санкт-Петербург		4,2	
54	Якутия		4,2	
55	Калужская область		4,2	
56	Архангельская область		4,2	
57	Карачаево-Черкесия		4,2	
58	Крым		4,1	6
59	Дагестан		4,1	
60	Ленинградская область		4,1	

п/п	Регион	Наиболее слабое место	Оценка устойчивости	Место в рейтинге
61	Еврейская автономная область		4,1	6
62	Новосибирская область		4,1	
63	Оренбургская область		4,1	
64	Кировская область		4,1	
65	Ненецкий автономный округ		4,1	
66	Кабардино-Балкария		4,1	
67	Адыгея		4,1	
68	Нижегородская область		4,1	
69	Ульяновская область		4,1	
70	Республика Алтай		4,1	
71	Мурманская область		4,1	
72	Калмыкия		4,1	
73	Ямало-Ненецкий автономный округ		4,1	
74	Ставропольский край		4	
75	Бурятия		4	
76	Рязанская область		4	
77	Иркутская область		4	
78	Псковская область		4	
79	Ивановская область		4	
80	Московская область		4	
81	Камчатский край		4	
82	Севастополь		3,9	7
83	Северная Осетия		3,9	
84	Москва		3,9	
85	Тува		3,7	8



## ГЛОССАРИЙ

---

<b>АСВГК</b>	Автоматизированная система весогабаритного контроля
<b>БКАД</b>	Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»
<b>ГЧП</b>	Государственно-частное партнерство
<b>ГЭС</b>	Гидроэлектростанция
<b>ИПЦ</b>	Индекс потребительских цен
<b>ВВП</b>	Валовой внутренний продукт
<b>ВРП</b>	Валовой региональный продукт
<b>ВИЭ</b>	Возобновляемый источник энергии
<b>Минцифры</b>	Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации (до сентября 2020 года использовалось сокращение Минкомсвязь)
<b>Секьюритизация</b>	Привлечение финансирования путем выпуска ценных бумаг, обеспеченных активами, генерирующими стабильные денежные потоки (например, пул ипотечных кредитов)
<b>СПК</b>	Специальная проектная компания
<b>ТКО/ТБО</b>	Твердые коммунальные/бытовые отходы
<b>ТЭЦ</b>	Тепловая электростанция
<b>ЦКАД</b>	Центральная кольцевая автодорога
<b>ЧКИ</b>	Частная концессионная инициатива

## ОБ INFRAONE

---

Инвестиционная компания InfraOne («Первая инфраструктурная компания») создана в 2011 году группой специалистов, имеющих значительный опыт работы в инвестиционных проектах различных инфраструктурных отраслей.

Основная сфера деятельности InfraOne — прямые инвестиции 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 через инструменты ГЧП, концессий, проектного финансирования. Компания является независимым игроком и реализует проекты в железнодорожной, автодорожной, аэропортовой, портовой, иной транспортной, энергетической, социальной, медицинской, телекоммуникационной и других инфраструктурных сферах.

### Роль InfraOne в проектах

При реализации проектов InfraOne традиционно выполняет одну из следующих ролей:

- инвестиционный советник и консультант федеральных, региональных или муниципальных властей или частной стороны;
- инвестиционный агент, реализующий проект под ключ до стадии фактического запуска, принимающий на себя часть рисков, в том числе финансовых;
- управляющий инфраструктурными проектами и активами;
- организатор и провайдер инвестиционных сделок;
- инвестор в инфраструктурные проекты;
- организатор пула инвесторов.

В некоторых случаях InfraOne выполняет иные функции — от общего управления подготовкой и продвижением проекта до выполнения отдельных блоков задач. Традиционно проекты реализуются в интересах публичной стороны (федеральных, региональных, муниципальных властей) и частных интересантов, представляющих различные сегменты бизнеса — операторов, строителей, поставщиков, эксплуатантов, а также в собственных инвестиционных целях.

### Об InfraOne Research

InfraOne Research — исследовательская группа инвестиционной компании InfraOne. Группа автономно анализирует все значимые инвестиционные планы, проекты и события в различных видах инфраструктуры, включая те проекты, где InfraOne выступает организатором, инвестиционным агентом, инвестиционным советником государственной или частной стороны, а также инвестором. При этом в аналитике приводится только общедоступная информация по этим проектам.

Во всех публичных материалах InfraOne Research соблюдается принцип независимости аналитических суждений. Мнение InfraOne Research может расходиться с мнением InfraOne.

Публичная аналитика компании публикуется в целях информирования рынка об актуальных вопросах инфраструктурных инвестиций, не является рекламой или офертой.

## **АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ**

---

**Алексей Жундрик**

**Екатерина Якунина**

**Александра Галактионова**

InfraOne Research | Исследовательское подразделение Группы компаний InfraOne

research@infraone.ru

### **Над аналитикой также работали:**

Галина Барцева, Альберт Еганян, Александр Карпов, Александр Кижло, Анастасия Снежко, Марина Фомина, Роман Чертков.

### **Благодарности**

Авторы выражают благодарность всем экспертам и специалистам из федеральных и региональных органов власти, инвестиционного сообщества, банковской и финансовой сферы, участникам проектов и остальным, кто помогал в подготовке обзора или его отдельных частей, поделившись своим профессиональным опытом и мнениями в ходе интервью, опросов и мозговых штурмов.

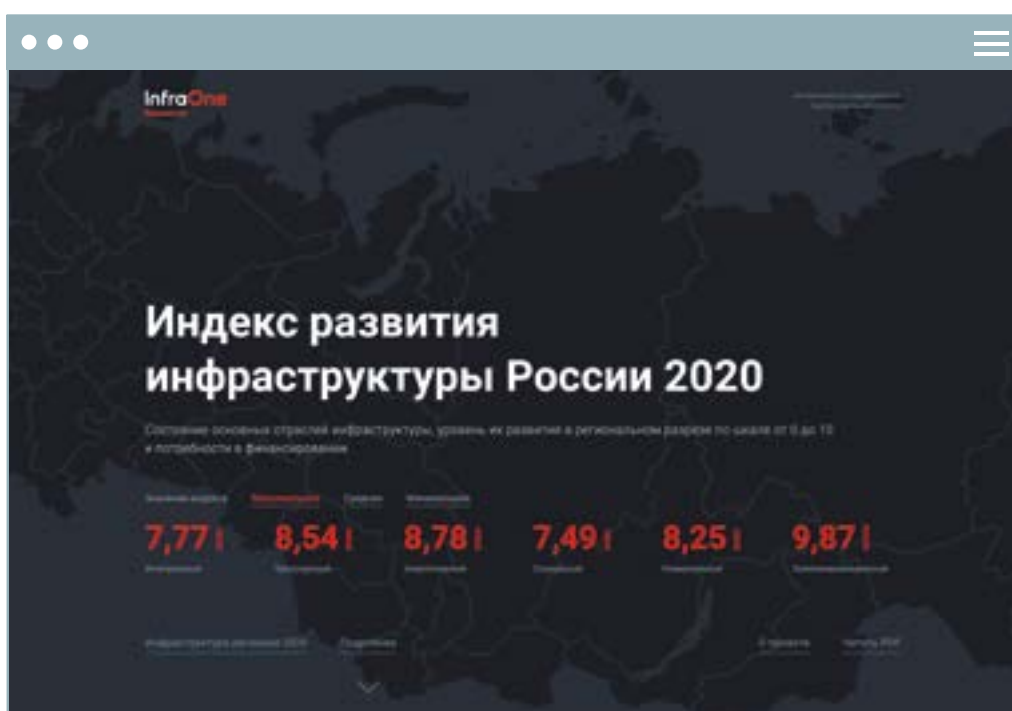
Дизайн и верстка Ярослав Брагин, Игорь Ухаров

Сбор данных Дмитрий Арсениевич

Подготовка к выпуску Дарина Бадмаева



# ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ: ИНДЕКС РАЗВИТИЯ 2020



[infraone-research.ru/index\\_id/2020](https://infraone-research.ru/index_id/2020)



Подписывайтесь на канал InfraOne Research в Telegram

[t.me/infraonersearch](https://t.me/infraonersearch)

