

ВЛИЯНИЕ КРИЗИСА 2020 ГОДА НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ И ВЛОЖЕНИЯ

Друзина Татьяна Сергеевна

студент ФГБОУ ВО Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А., РФ, г. Саратов

Мионов Максим Георгиевич

научный руководитель, канд. экон. наук, доцент, ФГБОУ ВО Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А., РФ, Саратов

Прошедший 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 2021 год. [2. С. 59]

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.

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. [1. С.142-150]

На заметном росте инфраструктурных вложений субъектов сказалось 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 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.

Если рассматривать долю инфраструктурных трат в общем объеме региональных бюджетных расходов, то здесь распределение более равномерно. 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 экономических проектов. Наиболее низкая доля инфраструктурных трат — менее 10% — у субъектов Северо-Западного, Уральского и Сибирского федеральных округов.

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 некоторую 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.

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. [3. С. 121-123] Минимальная дополнительная потребность — это консервативная оценка необходимых инвестиций для закрытия спроса на инфраструктуру. По оценке экспертов, 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.

Список литературы:

1. Концепция федеральной целевой программы «Программа модернизации и реформирования жилищно-коммунального хозяйства на 2010-2020 гг.»
2. Додатко Т., Пчелкин В., Арцишевский Л. – Реформа жилищно- коммунального комплекса/Экономист. 2020. - № 8 –С. 59.
3. Миронов, С. Реформа жилищно-коммунального хозяйства: поиск эффективных решений / С. Миронов // Проблемы теории и практики управления. - 2020. - № 6. - С. 115 - 124.