

ФЕДЕРАЛЬНОЕ КРЕДИТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ПРИМЕРЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Актуальность реализации инфраструктурных проектов определяется стратегией развития любой территории. Целью исследования является критический анализ предлагаемых бюджетным законодательством РФ источников финансирования инфраструктуры и их использования на примере Иркутской области. Применен системный подход, методы дедукция и индукция, сравнительного и структурного анализа и синтеза. Рассмотрена сущность инструментов инфраструктурного меню и его эволюции, проанализировано использование данных инструментов на примере Иркутской области, сделаны выводы о предпочтительности их выбора и поставлена проблема приоритезации проектов для бюджетного кредитного финансирования.

Ключевые слова: инфраструктурные проекты, бюджетное финансирование, инфраструктурные бюджетные кредиты, казначейские инфраструктурные кредиты, инфраструктурные облигации.

O.V. Grushina

FEDERAL CREDIT FINANCING OF INFRASTRUCTURE PROJECTS: THE CASE OF THE IRKUTSK REGION

The implementation of infrastructure projects is relevant to the development strategy of any region. The objective of this work is to critically analyze the sources of infrastructure financing proposed by the budgetary legislation of the Russian Federation and their utilization, using the Irkutsk Region as a case study. A systematic approach was adopted, incorporating methods of comparative and structural analysis and synthesis. The work examines the essence of infrastructure financing instruments and their evolution, analyzes their use in the Irkutsk Region, draws conclusions regarding their selection, and raises the issue of prioritizing projects for budgetary credit financing.

Keywords: infrastructure projects, budget financing, infrastructure budget loans, treasury infrastructure loans, infrastructure bonds.

С начала 2020-х гг. российское государство активно поддерживает реализацию инфраструктурных проектов в регионах. В этих целях был создан Федеральный проект «Инфраструктурное меню», содержащий несколько должных стать эффективными инструментов финансирования. Среди них: инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК), инфраструктурные облигации, займы из

Фонда национального благосостояния (ФНБ), субсидирование процентной ставки и ряд других. В 2023 г. добавился инструмент предоставления специальных казначейских кредитов (СКК). В настоящее время данный федеральный проект завершен, и его инструменты в большинстве своем перешли в новый федеральный проект «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах» в составе национального проекта «Инфраструктура для жизни» [1]. Благодаря механизму ИБК в регионах введено 30,3 млн м² жилья, построено (реконструировано) инженерных и дорожных сетей протяженностью 1 526,9 км. В период с 2022 г. по 2024 г. было введено в эксплуатацию 427 объектов инженерно-коммунальной, дорожной, транспортной, социальной инфраструктур и инфраструктуры особой экономической зоны, завершено 31 мероприятие, закуплено 2 317 единиц транспорта [2].

Сейчас, после завершения федерального проекта «Инфраструктурное меню», механизм ИБК преобразован в механизм предоставления казначейских инфраструктурных кредитов (КИК) до 2030 г. [3]. Остаток средств ИБК в объеме 321,07 млрд р. будет предоставлен в виде КИК в рамках федерального проекта «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах». Общий объем КИК составит 1 трлн р., в регионы было направлено 250 млрд р. В 2025 г., с 2026 г. по 2030 г. планируется по 150 млрд р. ежегодно с возможным увеличением до 250 млрд р. [2].

Таким образом, институт бюджетных кредитов для инфраструктуры существует уже 5 лет и подвластен анализу. Главным преимуществом бюджетных кредитов является их долгосрочность и низкая цена (обычно 15 лет под 3 % годовых). Это действительно финансовая роскошь при современном значении ключевой ставки ЦБ (15 % годовых). Анализ бюджетной политики в сфере бюджетного кредитования и его видов с предложениями более адресным по субъектам отражением в электронном бюджете представлен в статье Муратовой и Сергиенко [4]. Подробный межрегиональный анализ использования ИБК представлен в работах Абдуллаева и др., Землянского и др. [5; 6]. Авторы критикуют данный инструмент за уравниловку и критерии выдачи кредитов в опоре на население и долговую нагрузку субъектов, вместо того, чтобы ориентироваться на действительную потребность в новой инфраструктуре и развитии агломерационных процессов. Такой подход хорош для относительно населенных регионов с устаревшей инфраструктурой, однако, в целом, суммы кредитования оказались недостаточны для кардинального изменения в части инфраструктурного развития. К тому же, любое кредитование несет в себе риски увеличения долговой нагрузки на регионы в будущем [5, с. 52]. В статье Землянского и др. выявлено, что значительная сумма ИБК была выделена ограниченному числу регионов в рамках поручений Президента и Председателя Правительства РФ. Для оставшихся регионов действовал принцип пропорциональности числу жителей, в целом были задействованы 83 региона из 89 [6, с. 83]. В итоге авторы данных исследований сходятся во мнении отсутствия корреляции между суммой полученных кредитов и реальным состоянием инфраструктуры.

В исследовании Коха и др. внимание уделено понятию «инфраструктурный проект» и форме собственности: финансированию объектов капитальных

вложений государства и возможностям бюджетного кредитования проектов инновационной инфраструктуры, принадлежащих частным компаниям с передачей доли их уставного капитала государству [7].

Резюмируя итоги применения ИБК участники круглого стола «Актуальные вопросы реализации федерального проекта «Инфраструктурное меню»» представили рекомендации по ужесточению контроля за выполнением плановых показателей реализации проектов, а также мер ответственности за несоблюдение сроков. Кроме этого начал действовать механизм списания двух третей долгов регионов по федеральным бюджетным кредитам, однако условиям списания выступает требование направления не менее половины высвободившихся таким образом средств на финансирование инфраструктурных проектов, то есть, регионы получают дополнительный источник средств в этом направлении [2]. В Иркутской области с 2022 г. активно используются ИБК для финансирования проектов коммунальной инфраструктуры, особенно в рамках комплексного развития территорий (КРТ). Переход на КИК позволил продолжить инфраструктурное стратегическое развитие региона: по крайней мере, семь крупных проектов продолжают получать финансирование уже из казначейских инфраструктурных кредитов. Данные о проектах и структуре их финансирования представлены в таблице.

Структура финансирования инфраструктурных проектов Иркутской области
за счет бюджетных кредитов, тыс. р.

Инфраструктурный проект	Всего финансиро- вание (100 %)	ИБК	КИК	Консолиди- рованный региональ- ный бюджет	ВБ (внебюджет- ные источники)
Общеобразовательная шко- ла на 1 275 мест с бассей- ном по адресу: Иркутская область, г. Тайшет, ул. Горького, 21/1275 мест	3 509 603,8	1 251 729,3 (35,7 %)	1 090 822,7 (31,1 %)	1 167 051,7 (33,3 %)	—
Реконструкция и капиталь- ный ремонт Комплекса пор- товых сооружений (берего- вое укрепление, причалы, волнолом «Ряжевый»). 1 этап	2 303 774	—	2 303 774 (100 %)	—	—
Реконструкция причала Листвянка с волноломом в комплексе с причалом Ро- гатка с подъездной автодо- рогой. 1 этап	1 382 229	—	1 382 229 (100 %)	—	—
«Проектирование, рекон- струкция и техническое перевооружение объектов МУП «Водоканал» г. Ир- кутска – Ершовского водо- забора»	1 082 266,5	—	857 161 (79,2 %)	8 658,1 (0,8 %)	216 447,3 (20 %)

Инфраструктурный проект	Всего финансирова ние (100 %)	ИБК	КИК	Консолидиро ванный региональ ный бюджет	ВБ (внебюджет ные источники)
«Строительство канализационного коллектора вдоль автомобильной дороги 25К-011 1 этап»	1 159 769,7	–	1 148 172 (99%)	11 597,7 (1%)	–
Котельная на биотопливе в районе п. РЭБ г. Усть-Кут/30 МВт	1 520 561	1 030 683 (67,8%)	80 170 (5,3%)	409 707,9 (26,9%)	–
Комплексные очистные сооружения в г. Усть-Кут/2500 куб.м/сут	1 596 216,7	860 612,9 (53,9%)	–	735 603,7 (46,1%)	–

Составлена по информации Минстроя Иркутской области.

Анализ, проведенный в табл. 1, показал, что доля федеральных бюджетных кредитов достигает от 50 до 100 %. Внебюджетные источники для таких проектов практически не используются. Основной проблемой при включении в федеральное кредитное финансирование инфраструктурных проектов Минстрой России называет отсутствие полноценной методики приоритезации в выборе проектов (мероприятий) на региональных уровнях. В качестве критериев такого ранжирования проектов можно предложить следующие: оценка потребности муниципального образования (МО) в создании объекта инфраструктуры, в том числе, с учетом экономического потенциала МО; оценка совокупных социально-экономических эффектов от строительства объекта; суммарные затраты на создание и эксплуатацию объекта; прогнозная эффективность эксплуатации объекта. Особые вопросы вызывает последний критерий, согласно Бюллетеню Счетной палаты «вариативность факторов, влияющих на стоимость эксплуатации, не позволяют сделать однозначный объективный вывод об эффективности бюджетных расходов в разрезе субъектов на содержание объектов социальной сферы» [8, с. 46]. По нашему мнению, можно использовать региональные тарифы ключевых коммунальных услуг в среднем на метр квадратный объекта.

Кроме ИБК и КИК в составе федеральных источников числятся инфраструктурные облигации и специальные казначейские кредиты (СКК). Последние были введены с 2023 г., их основное назначение – строительство и модернизация инфраструктуры в регионах, особенно транспортной, в том числе, пополнение парка транспортных средств. Срок предоставления и ставка как у ИБК, однако, оператором выступает «Фонд развития территорий», а само финансирование идет из казначейства за счет временно свободных средств единого счета федерального бюджета. В Иркутской области объем финансирования мероприятий по приобретению подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования составил 1 365,8 млн р., в том числе за счет средств специальных казначейских кредитов – 899,1 млн р.

Основные выводы, которые можно сделать по применению заемных инструментов от Федерации: на самом деле все инструменты хороши и выгодны по-своему – каждый инструмент имеет разное целевое назначение, поэтому сложного выбора варианта (каким воспользоваться при финансировании) не возникает. При предложении Федерацией заемных средств чаще обозначен лимит на субъект, в рамках которого и осуществляется планирование реализации мероприятий. Как раз «узким местом» здесь является индивидуализированная под субъект и типы инфраструктуры методика отбора проектов для финансирования, которая еще до конца не разработана.

Инфраструктурными облигациями Иркутская область так и не воспользовалась, оператор ДОМ.РФ на первоначальном этапе предлагал выгодные условия, потом, с увеличением ключевой ставки ЦБ РФ, процентная ставка по облигациям (–4,5 п.п. от ключевой) стала заметно увеличивать расходы регионального бюджета при катастрофическом сокращении доходной части в 2024–2025 гг.

Минстрою Иркутской области, в первую очередь, интересны проекты, направленные на развитие жилищного строительства – новая коммунальная инфраструктура. Инструменты ИБК (КИК) позволяют регионам при грамотном отборе реализовывать эти проекты в целях стратегического развития территорий региона.

Список использованной литературы

1. Паспорт федерального проекта «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах» (Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 2025 г.) // ГАРАНТ. – URL: <https://base.garant.ru/411792767> (дата обращения: 25.03.2026 г.).

2. Актуальные вопросы реализации федерального проекта «Инфраструктурное меню» // Совет Федерации. Федеральное собрание Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/roundtables/169772> (дата обращения: 05.04.2026 г.).

3. Перечень поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию : утв. Президентом РФ 30 марта 2024 г. № Пр-616), п. 11 // ГАРАНТ. – URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/408704827/> (дата обращения: 25.03.2026 г.).

4. Муратова Д.Р. Бюджетное кредитование субъектов Российской Федерации как механизм устойчивого развития / Д.Р. Муратова. – EDN KQPZRL // Устойчивое развитие: геополитическая трансформация и национальные приоритеты : материалы XIX Междунар. конгресса с элементами науч. школы для молодых ученых, Москва, 30–31 марта 2023 г. – Москва : Московский университет им. С.Ю. Витте, 2023. – С. 312–319.

5. Особенности применения кредитных инструментов «инфраструктурного меню» и их возможное влияние на бюджетную ситуацию в регионах России / А.М. Абдуллаев, Д.Ю. Землянский, Д.М. Медведникова, В.А. Чуженькова. –

DOI 10.5922/1994-5280-2023-1-4. – EDN GCNGIF // Региональные исследования. – 2023. – № 1(79). – С. 42–55.

6. Региональный анализ распределения инфраструктурных бюджетных кредитов в 2020–2025 гг. / Д.Ю. Землянский, Д.М. Медведникова, О.Е. Прусихин [и др.]. – DOI: 10.5922/1994-5280-2025-2-6. – EDN MMMNMH // Региональные исследования. – 2025. – № 2 (88). – С. 80–93.

7. Кох Ю.П. Бюджетный кредит как механизм финансового обеспечения развития объектов инновационной инфраструктуры в регионах / Ю.П. Кох, В.А. Дегтерева, А.М. Мельниченко. – EDN ACGJBE // Вестник Академии знаний. – 2024. – № 2(61). – С. 228–232.

8. Строительство объектов социальной сферы инвестиций в социальную инфраструктуру выше границы статистической ошибки // Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации : офиц. портал. – 2025. – № 8. – URL: <https://www.sptulobl.ru/news/byulleten-schetnoy-palaty-rf-8-y-nomer-2025-goda> (дата обращения: 27.02.2026 г.).

Информация об авторе

Грушина Ольга Валерьевна – доктор экономических наук, доцент, кафедры экономики строительства и управления недвижимостью, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, olga7771972@mail.ru.

Author

Grushina Olga Valeryevna – Doctor of Economics, Associate Professor, Department of Economics of Construction and Real Estate Management, Baikal State University, Irkutsk, olga7771972@mail.ru.