

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № s1 / 2023, Vol. 15, Iss. s1 <https://esj.today/issue-s1-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/75FAVN123.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Садыков, А. И. Роль инвестиционной политики в реализации региональных инфраструктурных проектов /

А. И. Садыков // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № s1. — URL:

<https://esj.today/PDF/75FAVN123.pdf>

For citation:

Sadykov A.I. The role of investment policy in the implementation of regional infrastructure projects. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(s1): 75FAVN123. Available at: <https://esj.today/PDF/75FAVN123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338

Садыков Альберт Ильгизович

ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта», Москва, Россия

Соискатель кафедры «Экономики транспортной инфраструктуры и управления строительным бизнесом»

E-mail: albsadykov001@gmail.com

Роль инвестиционной политики в реализации региональных инфраструктурных проектов

Аннотация. Региональные инфраструктурные проекты имеют огромное значение для развития регионов, поскольку они способствуют созданию новых рабочих мест, улучшению качества жизни населения и привлечению инвестиций. Автор считает, что несмотря на все преимущества, реализация таких проектов может сталкиваться с некоторыми проблемами. Одной из главных проблем, по мнению автора, является недостаток квалифицированных специалистов в региональных концессионных компаниях. В связи с этим, часто возникают задержки в реализации проектов, а также увеличиваются затраты на проект. Кроме того, частные инвесторы зачастую не готовы тратить сопоставимые с федеральными проектами суммы, не имея гарантий компенсации понесенных затрат. Это также может являться препятствием на пути начала строительства инфраструктурных проектов. Автор подчеркивает, что для того, чтобы реализация инфраструктурных проектов была более эффективной, необходимо проводить тщательную оценку и планирование проектов, учитывая местные особенности и риски. Расчеты должны быть наиболее точными, чтобы свести к минимуму возможные затраты и риски. Также важно развивать квалификацию региональных концессионных компаний и обеспечивать им необходимую поддержку со стороны властей. Несмотря на все трудности, инфраструктурные проекты являются важным инструментом для стимулирования регионального развития. Они могут повысить эффективность экономики региона, улучшить качество жизни его жителей и привлечь новые инвестиции. Поэтому важно не прекращать работу в этом направлении и разрабатывать наиболее эффективные пути реализации инфраструктурных проектов. В целом, как отмечает автор, региональные инфраструктурные проекты могут стать важным катализатором развития регионов. Необходимо проводить более тщательную оценку и планирование проектов, учитывая местные особенности и риски, а также развивать квалификацию региональных концессионных компаний и обеспечивать им необходимую поддержку со стороны властей.

Ключевые слова: инвестиционная политика; региональные инфраструктурные проекты; строительные проекты; экономическая политика; региональное развитие

Введение

Инвестиционная политика является важным инструментом для успешной реализации региональных инфраструктурных проектов. Она направлена на привлечение инвесторов и обеспечение финансовой устойчивости проектов.

Один из основных элементов инвестиционной политики — это создание благоприятного инвестиционного климата в регионе. Для этого необходимо проводить активную работу по привлечению инвесторов, предоставлять им льготы и гарантии, а также улучшать инфраструктуру региона.

Еще одним важным элементом является разработка эффективной стратегии привлечения инвестиций. Она должна основываться на анализе рынка и потребностей региона, а также учитывать специфику каждого проекта.

Однако, не менее важным является обеспечение прозрачности и открытости в проведении инвестиционных проектов. Это позволяет повышать доверие инвесторов и уменьшать риски их участия в проектах.

Цель данного исследования — выявление роли инвестиционной политики в реализации региональных инфраструктурных проектов.

Объектом исследования является инвестиционная политика по реализации региональных инфраструктурных проектов.

Предметом выступает комплекс методов по реализации инвестиционной политики в реализации региональных инфраструктурных проектов

1. Методы и материалы

Автор научной публикации использовал различные методы анализа, чтобы обеспечить качество и достоверность полученных результатов. Сравнительный анализ был использован для сравнения различных явлений и процессов, а статистический и математический анализы были применены для обработки и интерпретации данных.

Более того, автор провел анализ нормативно-правовых актов и документов, научных исследований и статей для того, чтобы получить более полное понимание темы и обеспечить убедительность своих выводов. Для наглядного представления полученных результатов автор использовал различные графические методы.

Автором созданы диаграммы, таблицы и графики, которые визуальным образом демонстрируют полученные результаты. Эти методы помогли автору более наглядно представить данные и сделать выводы, которые подтверждаются не только аналитически, но и визуальным образом. Использование такого разнообразия методов позволило автору более глубоко исследовать проблематику данного вопроса и получить более полное понимание ее особенностей.

Результаты исследования, полученные в ходе работы, имеют прикладной характер и способствуют дальнейшему использованию в качестве рекомендаций для развития региональных инфраструктурных проектов.

Для определения роли инвестиционной политики в реализации региональных инфраструктурных проектов автор ставит перед собой ряд задач:

- обобщить существующие стадийные концепции инвестиционной политики в реализации региональных инфраструктурных проектов;

- выделить современное состояние проектирования крупных региональных инфраструктурных проектов;
- оценить вклад инфраструктурных проектов в региональное развитие.

Исследование основывается на теоретических и методологических положениях, разработанных отечественными авторами-исследователями, посвятивших свои труды разработке предложений и рекомендаций по вопросам развития региональных инфраструктурных проектов в частности: Кузнецов Ю.В. [1], Капустина Н.В. [2], Ступникова Е.А. [3], Индарбаев А.А. [4], Медведева Н.В. [5], Чернецкий С.А. [6], Рукина С.Н. [7].

2. Результаты и обсуждения

Классическая теория местоположения инфраструктуры полагает, что транспортные затраты являются главным экономическим фактором, который непосредственно влияет на выбор места для бизнеса. Однако, помимо транспортных расходов, на выбор места для бизнеса также влияют такие факторы, как наличие квалифицированной рабочей силы, наличие рынка сбыта, доступность сырья и другие экономические и социальные факторы.

Многие экономисты и географы считают, что транспортная инфраструктура является одним из наиболее важных факторов, которые влияют на развитие экономики и общества в целом. Строительство и развитие транспортной инфраструктуры может стать мощным катализатором экономического роста, что в свою очередь приведет к улучшению жизни людей и развитию социальной инфраструктуры в регионе.

Новая экономическая география, связанная с глобализацией производства и ускорением перемещения рабочей силы, также подчеркивает важность транспортных расходов при выборе места для бизнеса [8]. Ухудшение транспортной инфраструктуры может стать серьезным препятствием для экономического развития региона, так как оно может привести к снижению производительности и конкурентоспособности фирм, повышению цен на продукцию, увеличению издержек на доставку товаров и услуг, а также к ухудшению качества жизни населения.

Транспортная инфраструктура имеет огромное значение для функционирования различных отраслей экономики, таких как торговля, производство, сельское хозяйство, лесное хозяйство, строительство, логистика и т. д. Производственные предприятия нуждаются в транспортной инфраструктуре для транспортировки сырья и готовой продукции, а торговые компании — для доставки товаров к потребителю [9]. Также транспортная инфраструктура необходима для развития туризма, ведь туристы должны иметь возможность легко и быстро перемещаться по территории.

Макроэкономическая теория эндогенного роста показывает, что транспортная инфраструктура может стать источником экономического роста благодаря ее влиянию на технические изменения. Например, улучшение транспортной инфраструктуры может снизить затраты производства фирм и повысить производительность факторов производства.

Кроме того, улучшение транспортной инфраструктуры может также содействовать развитию социальной инфраструктуры, такой как образование, медицинские услуги и доступность культурных центров. Это, в свою очередь, может привести к улучшению качества жизни населения и стимулированию экономического роста. Кроме того, улучшение транспортной инфраструктуры может привести к увеличению мобильности населения, в том числе миграционной мобильности, что в свою очередь может способствовать более

эффективному использованию ресурсов на территории и укреплению экономической стабильности.

Одним из главных инструментов улучшения транспортной инфраструктуры является развитие транспортной логистики, которая позволяет решать задачи по управлению транспортными потоками, оптимизации маршрутов, снижению затрат на доставку, улучшению качества обслуживания и повышению эффективности транспортной системы. Все это может привести к снижению издержек на производство и повышению конкурентоспособности региона на мировом рынке.

Наконец, улучшение транспортной инфраструктуры может также способствовать экологической устойчивости региона. Современные требования к экологической безопасности предполагают минимизацию выбросов вредных веществ в атмосферу, снижение уровня шума, вибрации и других вредных факторов окружающей среды. Улучшение транспортной инфраструктуры может содействовать решению этих задач путем перехода на экологически чистые виды транспорта, уменьшения количества автомобилей на дорогах и повышения эффективности использования топливных ресурсов.

Улучшение транспортной инфраструктуры имеет множество положительных эффектов, которые способствуют экономическому росту, социальному развитию и экологической устойчивости региона. Поэтому, развитие транспортной инфраструктуры должно быть приоритетной задачей государственной политики в области экономического развития.

Несмотря на все преимущества транспортной инфраструктуры, ее развитие часто сталкивается с определенными проблемами. Одной из основных проблем является финансирование, так как строительство и сопровождение транспортной инфраструктуры требует значительных затрат [10]. Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры может привести к нежелательным социальным и экологическим последствиям, таким как загрязнение окружающей среды или ухудшение условий проживания населения. Поэтому, при разработке программы развития транспортной инфраструктуры необходимо учитывать все возможные последствия и принимать меры по их предотвращению.

Также следует отметить, что транспортная инфраструктура не может быть развита без участия различных заинтересованных сторон, таких как государственные органы, предприятия, население, эксперты и другие. Взаимодействие всех заинтересованных сторон должно основываться на принципах открытости, прозрачности и диалога, что позволит достичь максимального эффекта от развития транспортной инфраструктуры в регионе.

Наконец, стоит отметить, что развитие транспортной инфраструктуры должно быть не просто процессом строительства новых объектов, но и процессом постоянного обновления и модернизации уже существующих объектов. Только так можно обеспечить стабильный экономический рост региона и повысить уровень жизни населения [11].

Транспорт играет важную роль в экономическом развитии государства, так как он обеспечивает связь между различными территориями и позволяет перемещать людей, товары и услуги. Одним из важных аспектов вклада транспорта в экономическую производительность являются «эффекты агломерации», которые связаны с близостью экономических агентов, таких как предприятия и работники, к другим экономическим агентам.

Эти эффекты могут способствовать росту экономики и повышению производительности труда [12]. В результате улучшения в транспортной инфраструктуре могут повысить устойчивость агломерационных экономик в той степени, в которой они повышают связность внутри пространственной экономики. Например, появление новых дорог, железных дорог, аэропортов и портов может увеличить доступность экономической деятельности для людей и

фирм. Это, в свою очередь, приведет к повышению производительности предприятий и уровня занятости работников.

Помимо этого, улучшение транспортной инфраструктуры может способствовать развитию новых регионов. Новые дороги, железные дороги, аэропорты и порты могут стать основой для развития новых районов, где будут создаваться новые предприятия и рабочие места. Это может привести к увеличению объема производства товаров и услуг.

Однако, не все улучшения транспортной инфраструктуры могут приводить к экономическому росту. Например, строительство новой дороги или железной дороги может привести к разрушению экосистем, что в свою очередь, может негативно сказаться на экономике. Поэтому, при разработке стратегии развития транспорта, необходимо учитывать экологические аспекты и максимально сокращать их отрицательное воздействие.

Изменение способа, которым люди и фирмы имеют доступ к экономической деятельности, транспорт также влияет на реализацию внешних факторов агломерации [13]. Это может привести к увеличению объема торговли между регионами, а также к увеличению объема инвестиций в регионы с высокой концентрацией предприятий.

Кроме того, транспорт может повлиять на качество жизни населения. Например, улучшение транспортной инфраструктуры может сократить время на дорогу, что даст людям больше времени, чтобы заниматься своими делами или проводить время с семьей и друзьями. Также транспорт может повлиять на здоровье населения, так как плохая транспортная инфраструктура может привести к загрязнению воздуха и развитию респираторных заболеваний [14].

В свете этого гипотеза о том, что инвестиции в транспортную инфраструктуру приносят значительные экономические выгоды и способствуют росту, подтверждается исследованиями, проводимыми на протяжении нескольких десятилетий. Она оправдывает государственное финансирование транспортной инфраструктуры в рамках национальных экономических программ, а также улучшение транспортной инфраструктуры, повышая мобильность населения и производительность производств, что в свою очередь, может привести к увеличению экономического роста и уменьшению бедности.

Эта точка зрения подтверждается ранними оценками эластичности выпуска продукции, которые с конца 1990-х годов подвергались критике в связи с неправильной спецификацией моделей оценки влияния инвестиций транспортной инфраструктуры. Несмотря на это, последующие исследования продолжают подтверждать положительную связь между инвестициями в транспортную инфраструктуру и экономическим ростом [15].

Инвестиции в транспортную инфраструктуру могут иметь положительный эффект на экономический рост, производительность и мобильность населения. Поэтому, стратегии развития транспорта должны быть включены в общие национальные экономические программы и крупномасштабные инвестиционные проекты.

Кроме того, улучшение транспортной инфраструктуры может привести к росту туризма и увеличению доходов государства. Более доступный и комфортный транспортный маршрут привлекает больше туристов, что в свою очередь, может привести к увеличению доходов туристической отрасли и увеличению налоговых поступлений в бюджет.

Кроме того, улучшение транспортной инфраструктуры может способствовать развитию сельского хозяйства. Улучшение дорожной сети может облегчить транспортировку сельскохозяйственной продукции в города и другие регионы, что в свою очередь, может привести к увеличению объема продаж и доходов сельхозпроизводителей.

В целом, улучшение транспортной инфраструктуры является одним из ключевых направлений развития экономики и повышения качества жизни населения. Поэтому, необходимо продолжать инвестировать в транспортную инфраструктуру и разрабатывать эффективные стратегии ее развития с учетом экологических и социальных аспектов.

Наконец, транспортные компании могут внести свой вклад в экономический рост, увеличивая объем перевозок и улучшая качество обслуживания. Использование новых технологий и методов могут повысить эффективность транспортных компаний и улучшить их конкурентоспособность. Например, использование системы GPS может повысить точность и своевременность доставки грузов, что приведет к повышению удовлетворенности клиентов и увеличению количества заказов.

В рамках нашего анализа теории использования инвестиций в крупномасштабных транспортных строительных проектах, логичным будет изучение взаимосвязи между транспортной инфраструктурой, конкурентоспособностью и ростом. Это будет способствовать более полному анализу методологии оценки воздействия различных инвестиций в транспортную инфраструктуру и влияния их на конкурентоспособность и экономический рост. Инвестирование в транспортную инфраструктуру является важным фактором в экономическом развитии. Такие инвестиции могут оказать значительное влияние на экономику региона или страны в целом. При этом стоит учитывать, что крупномасштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру имеют долгосрочные последствия и могут существенно повлиять на экономический рост в целом.

Одним из примеров, как такие инвестиции могут стать катализатором для роста туризма и транспортных услуг, является сегмент круизной индустрии. Современные круизные компании, например, предоставляют не только морские круизы, но и земные экскурсии, что обеспечивает рост транспортной инфраструктуры региона.

Кроме того, инвестиции в транспортное строительство могут улучшить доступность жилья и повысить его стоимость, что также может иметь положительное влияние на экономику региона. Повышение доступности жилья может привести к увеличению числа туристов и иммигрантов, что, в свою очередь, может стать дополнительным фактором экономического роста.

Существует множество факторов, которые могут влиять на решение об инвестировании в транспортную инфраструктуру. Один из них — уровень среднего дохода населения. Люди с высоким уровнем дохода могут быть более склонны к использованию транспортных услуг высокого класса, что может привести к увеличению спроса на такие услуги, и, следовательно, к увеличению инвестиций в этот сектор [16].

Географическое положение и транспортные потребности также являются важными факторами. Расположение региона может определять, какие виды транспорта наиболее важны для этого региона, а также какой тип транспорта будет наиболее эффективен. Например, регион, который расположен на большом расстоянии от столицы или крупных городов, может нуждаться в развитии железнодорожной инфраструктуры, чтобы обеспечить более быстрый и удобный доступ к главным транспортным узлам.

Также важно учитывать, что инвестиции в транспортную инфраструктуру могут оказывать влияние на окружающую среду. Например, строительство новых дорог может привести к увеличению выбросов газов в атмосферу, что может отрицательно сказаться на здоровье граждан и окружающей среды. Поэтому при принятии решений об инвестициях в транспортное строительство важно учитывать экологические аспекты [17].

Еще одним важным аспектом является сотрудничество между государственными и частными секторами. В некоторых случаях частные компании могут оказывать значительное влияние на транспортную систему региона, например, предоставляя транспортные услуги. В таких случаях государство может сотрудничать с частными компаниями, чтобы создать более эффективную и устойчивую транспортную систему.

Таким образом, инвестиции в транспортную инфраструктуру могут оказывать положительное влияние на экономику, жизнь обычных людей и окружающую среду. Однако, при принятии решений об инвестициях в транспортное строительство необходимо учитывать множество факторов, включая экологические и социальные аспекты, сотрудничество между государственными и частными секторами, и потребности конкретного региона. Кроме того, оценка косвенных последствий инвестиций в транспортную инфраструктуру должна быть комплексной и учитывать все аспекты жизни граждан и экономики региона [18].

Важным фактором, который следует учитывать при принятии решений об инвестировании в транспортную инфраструктуру, является технический прогресс. Современные технологии позволяют создавать более устойчивую и экологически чистую транспортную систему, что может оказаться привлекательным для инвесторов. Например, развитие электрического транспорта может стать одним из главных трендов в ближайшие годы, что открывает новые возможности для инвестирования в этот сектор.

Кроме того, стоит учитывать демографические изменения и изменения в общественном мнении. Например, увеличение числа пожилых людей может привести к увеличению спроса на транспортные услуги, которые учитывают особенности данной категории населения. Также изменение общественного мнения относительно транспортной инфраструктуры может оказать влияние на инвестиционные решения. Например, растущая осведомленность об экологических проблемах может привести к увеличению спроса на экологически чистые виды транспорта [19].

Инвестирование в транспортную инфраструктуру может стать одним из ключевых элементов экономического развития. Однако, при принятии решений об инвестициях необходимо учитывать множество факторов, включая технический прогресс, демографические изменения и изменения в общественном мнении. Только таким образом можно создать устойчивую и эффективную транспортную систему, которая будет способствовать экономическому росту и социальному развитию региона.

Выпуск товаров, рентабельность, производительность труда и уровень занятости являются важными факторами влияния транспортного строительства. Но также необходимо учитывать факторы влияния с косвенным воздействием, такие как социальные, экономические, культурные и экологические процессы. Поэтому далее остановимся на интерпретации точности оценок эффективности инвестиций в транспортное строительство. Возможно ли вообще точно оценивать эффективность в крупные транспортные проекты?

Исследования показывают, что расширенный подход к оценке инвестиций в транспортную инфраструктуру может существенно увеличить эффективность инвестирования. Например, включение в анализ экономических последствий социальных и экологических факторов может оказаться более важным, чем просто учет доходов и расходов. Кроме того, при расширенной оценке инвестиций в транспортную инфраструктуру можно учитывать не только прямые, но и косвенные экономические последствия, что также может повысить эффективность инвестирования [20].

Однако, помимо расширенной оценки затрат и доходов, при принятии решений об инвестировании в транспортные проекты необходимо учитывать и другие аспекты. Например, при разработке транспортных проектов необходимо учитывать социальные и экологические последствия. Расширение транспортной инфраструктуры может привести к увеличению

выбросов в атмосферу и загрязнению окружающей среды, что может негативно сказаться на здоровье людей и экологической ситуации в регионе. Поэтому важно включать в анализ все возможные факторы и проводить комплексную оценку эффективности инвестирования в транспортную инфраструктуру.

Также стоит учитывать, что реализация транспортных проектов может иметь долгосрочные последствия, которые не всегда можно учесть на этапе принятия решения об инвестировании. Например, увеличение автомобильного трафика в городах может привести к пробкам и загрязнению воздуха, что в свою очередь может негативно сказаться на здоровье людей и экологической ситуации в регионе. Поэтому при разработке транспортных проектов необходимо учитывать возможные долгосрочные последствия и проводить анализ их влияния на экономику и экологию региона.

Стоит обратить внимание на то, какие именно инвестиции в транспортную инфраструктуру могут оказаться наиболее эффективными. Например, инвестирование в развитие общественного транспорта может оказаться более выгодным, чем строительство новых автомобильных дорог. Это связано с тем, что общественный транспорт может обеспечить более высокую мобильность людей при меньших затратах на инфраструктуру. Кроме того, инвестирование в транспортную инфраструктуру должно учитывать не только текущие потребности региона, но и потребности в будущем. Например, учет тенденций развития технологий и изменения демографической ситуации может позволить более точно определить, какие именно проекты стоит реализовывать в данный момент.

Также необходимо обратить внимание на вопрос финансирования транспортных проектов. В большинстве случаев инвестирование в транспортную инфраструктуру требует значительных затрат, которые могут быть неоправданными, если проект не будет окупаться в течение определенного периода времени. Поэтому важно учитывать возможные источники финансирования, такие как государственные субсидии, частные инвесторы, международные организации и т. д. При принятии решений об инвестировании в транспортные проекты необходимо учитывать множество факторов, таких как расширенная оценка затрат и доходов, учет социальных и экологических последствий, долгосрочные последствия, эффективность инвестиций и возможные источники финансирования. Кроме того, важно учитывать тенденции развития технологий и изменения демографической ситуации, чтобы определить, какие проекты будут наиболее эффективными в будущем.

Общий подход, принятый в литературе, изучающей связь между транспортными инвестициями и выпуском продукции, состоит в оценке производственной функции, где выпуск объясняется несколькими факторами, такими как труд, капитал, инвестиции в транспорт и другими компонентами, вплоть до образования [21] или увеличения государственных инвестиций в здравоохранение. Транспортная инфраструктура в таких случаях вводится как непосредственный входной фактор в производственную функцию, после чего оцениваются критерии влияния. Влияние транспортного капитала на рост экономического производства также оценивалось в рамках производственной функции путем оценки регрессионных моделей роста. Помимо регрессии роста, некоторые исследователи пользовались векторной авторегрессией [22].

Эластичность выходных данных — это один из важных показателей, которые используются в исследованиях в области транспортной экономики. Она позволяет оценить, как изменение одной переменной влияет на изменение другой переменной. Это особенно важно для понимания того, как изменение инвестиций в транспортный сектор может повлиять на его эффективность и доходность.

Как было уже упомянуто, эластичность выходных данных может зависеть от различных факторов, но одним из наиболее важных является правильная спецификация оценки в модели. Для этого необходимо учитывать не только наличие или отсутствие переменных, но также и их взаимосвязь. Некоторые переменные могут влиять на другие переменные, и если это не будет учтено, то результаты исследования могут быть неточными или неверными.

Кроме того, при оценке эластичности выходных данных необходимо учитывать и другие факторы, например тип исследования, выборка, время проведения исследования и многие другие. Все эти факторы могут влиять на результаты исследования, поэтому важно тщательно анализировать их и выбирать наиболее подходящие методы и модели для получения точных и надежных результатов. Для получения более полной и точной оценки эластичности выходных данных необходимо учитывать много различных факторов и использовать все доступные данные и методы. Это позволит получить более надежные результаты и сделать более точные выводы о том, как изменение различных переменных может влиять на эффективность и доходность в транспортном секторе.

Неспособность включить такие переменные может привести к отсутствию верного результата. Транспортные инвестиции могут повлиять на экономическую активность из-за своих сетевых свойств. Предполагается, что положительные побочные эффекты приводят к тому, что национальные оценки эластичности возврата транспортных инвестиций обычно выше, чем оценки для местных или региональных проектов. По этой причине некоторые исследования рассматривают транспортные инвестиции с учетом доходности соседних регионов [23].

Другим потенциальным источником возможного переменного смещения в расчетах является неспособность учета эффекта урбанизации [24]. Уровень урбанизации может влиять на эластичность инвестиций в транспорт, поскольку он положительно коррелирует с транспортной инфраструктурой и экономическим производством. Следовательно, если размер города не включен в модель, его влияние на экономический результат может быть только частично отражено транспортной инфраструктурой, что ведет к смещению оценок. Аналогичным образом, отказ от включения мер заторов приведет к снижению уровня оценок. То есть проблема оценки эффективной системы инвестиционного проектирования в транспортном строительстве — еще один источник различий между исследованиями, который связан с уровнем агрегирования данных.

Из-за сетевой природы транспорта влияние данных транспортных инвестиций на экономический результат может различаться в зависимости от того, фокусируется ли данное исследование на региональных или национальных данных. Это связано с тем, что, хотя некоторые транспортные инвестиции могут увеличить объем национального производства, другие могут просто перераспределить объем производства из одного места в другое. В этом случае, общий эффект может быть нулевым. Тем не менее, если исследование сосредоточено на конкретном регионе, эффект может быть и отрицательным, если выходные данные во выгоде переносятся в другой регион.

Кроме этого, оценка инвестиций в транспортное строительство затруднено и тем фактом, что большинство исследований измеряют транспорт в денежном выражении, как правило с показателями длины дороги и пробега автомобилей, поездов [25]. Денежные показатели легче собирать и сравнивать, но они могут скрывать огромную неоднородность в том, как были потрачены ресурсы (например, новый аэропорт или новая высокоскоростная железнодорожная линия могут иметь схожие денежные значения, но могут оказывать очень различное влияние на объем производства). С другой стороны, физические единицы, такие как километры дорог, являются более однородной мерой. Поскольку денежные показатели транспортной инфраструктуры менее способны разделять различные виды инвестиций, чем

физические показатели транспорта. Трудно предвидеть, повлияет ли использование денежной или физической оценки транспортной инфраструктуры на величину оценок эффективности инвестиций. Кроме этого, эффективность инвестиций будет различаться и по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный и т. д.).

Еще одним потенциальным источником различий в эмпирических данных является страна, которая предоставляет данные, так как производительность государственных инвестиций зависит от типа инвестируемого государственного капитала и уровня развития страны. Инвестиции в инфраструктуру, такие как транспорт окажут большее влияние в регионах со средним уровнем дохода по сравнению с богатыми регионами, или с социальными показателями, такими как здравоохранение и образование. Следовательно, оценки эластичности выпуска транспортных инвестиций могут отличаться в зависимости от страны и из-за их разных стадий развития страны. Инвестиции в транспорт — это один из ключевых факторов, обеспечивающих экономическое развитие и рост страны. Однако, необходимо учитывать ряд факторов, которые могут оказать влияние на эффективность инвестиций в транспорт.

Один из таких факторов — это развитие экономики. В разных странах уровень развития может значительно отличаться, и это может повлиять на эффективность инвестиций в транспорт. Например, в развивающихся странах, где транспортная инфраструктура не развита достаточно, инвестиции в транспорт могут оказаться более эффективными, чем в развитых странах, где транспортная инфраструктура уже хорошо развита.

Еще одним важным фактором, влияющим на эффективность инвестиций в транспорт, является использование транспорта в различных отраслях. Отрасли, сильно зависящие от транспорта, например, производство, могут приводить к более эластичным оценкам эффективности инвестиций. Однако, более разнородные сектора, такие как услуги, или экономика в целом, могут представлять более скромные оценки эффективности инвестиций.

Кроме того, оценки эффективности инвестиций в транспорт также могут отличаться между странами в результате различий в имеющейся транспортной инфраструктуре. Это следует учитывать при сравнении эффективности инвестиций в разных странах.

Для того чтобы оценить эффективность инвестиций в транспорт, необходимо выделить три уровня эффективности инвестиций в транспортном строительстве [26]:

- Основные категории, которые измеряют конкурентоспособность экономики, такие как доход, производительность труда, занятость и образование.
- Факторы развития, которые оказывают непосредственное влияние на базовые категории: уровень жизни, малый и средний бизнес, инфраструктуру и другие.
- Детерминанты роста, которые включают социальные и экологические условия. Они указывают косвенное влияние на основные категории и факторы развития.

Оценка эффективности инвестиций в транспорт может быть сложной задачей, но понимание того, какие факторы влияют на эффективность инвестиций в транспорт, поможет разработать более эффективные стратегии для инвестирования в транспортное строительство, что в свою очередь способствует экономическому развитию страны.

Однако, при планировании инвестиций в транспорт необходимо также учитывать социальные и экологические последствия, такие как улучшение качества жизни населения, снижение загрязнения окружающей среды и прочие факторы, которые могут оказать влияние на общество в целом. В целом, инвестирование в транспорт является важным элементом общей стратегии экономического развития и должно проводиться с учетом всех факторов, в том числе и социальных и экологических.

Разработка альтернативных источников энергии также является важным фактором, который может повлиять на эффективность инвестиций в транспорт. В последнее время все большее внимание уделяется разработке технологий, которые позволяют использовать более экологичные источники энергии, такие как солнечная и ветровая энергия, а также электромобили. Внедрение этих технологий может снизить зависимость транспорта от нефти и других ископаемых видов топлива, что, в свою очередь, может повысить эффективность инвестиций в транспорт.

Еще одним важным фактором, который может повлиять на эффективность инвестиций в транспорт, является развитие информационных технологий. Внедрение новых технологий, таких как системы управления транспортным потоком, может повысить эффективность использования имеющейся транспортной инфраструктуры. Это может привести к снижению затрат на транспорт и увеличению скорости и качества транспортных услуг, что в свою очередь может повысить эффективность инвестиций в транспорт.

Современное состояние проектирования крупных региональных инфраструктурных проектов

В России в настоящее время реализуется множество крупных инфраструктурных проектов, которые позволяют обеспечить более эффективную связь между разными регионами страны и способствовать развитию экономики. Был сформирован и утвержден список крупных инфраструктурных проектов, финансируемых в рамках федеральных целевых программ.

В этот список включены проекты по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог в разных регионах России. Например, в этот список включены проекты по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог М-25 Новороссийск — Керчь (на Симферополь), А-290 Новороссийск — Керчь в Краснодарском крае, автодороги Керчь — Феодосия — Белогорск — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь. Предусмотрено строительство обхода города Калуги на участке Секиотово — Анненки с мостом через реку Оку, мостовых переходов через реку Самару с выходом на автомобильную дорогу Центр — Поволжье — Урал в Самарской области, мостовых переходов через реку Волгу в Волгограде, через реку Белую в Республике Башкортостан.

В последние годы этот список был актуализирован и дополнен проектами по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог, таких как М-8 «Холмогоры», М-5 «Урал», М-10 «Скандинавия», М-4 «Дон», Центральной кольцевой дороги Московской области, скоростной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург, автодороги Владивосток — Находка — порт Восточный в Приморском крае, автодороги Керчь — Феодосия — Белогорск — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь.

Также в этот список были включены проекты по строительству и реконструкции морской портовой инфраструктуры, которые являются частью федерального проекта «Морские порты России». Например, была предусмотрена реконструкция автомобильных дорог на подъездах к морским портам Азово-Черноморского бассейна, а также строительство и реконструкция морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград.

В рамках федеральных целевых программ были предусмотрены проекты по строительству и реконструкции различных инженерных сооружений. Например, была предусмотрена высоковольтная линия 500 кВ Ростовская — Андреевская — Вышестеблиевская (Тамань), тоннельный водовод Южного берега Крыма, канализационный коллектор в Симферополе, Нижегородский низконапорный гидроузел, Багаевский гидроузел на реке Дон и многие другие проекты.

Эти строительные проекты были включены и согласованы с «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В результате выполнения данного плана должны улучшиться коммуникации между центрами экономического роста за счёт строительства автодорожных обходов крупных городов, реконструкции и нового строительства мостов. Все проекты имеют свою методику оценки итоговых показателей, которые подробно представлены в каждом плане. Также стоит отметить, что реализация этих проектов позволит не только улучшить транспортную доступность, но и повысить экономический потенциал России.

Федеральные целевые программы в России являются важным инструментом для реализации крупных инфраструктурных проектов, которые способствуют развитию экономики страны и улучшению качества жизни граждан. В настоящее время активно развиваются проекты по строительству железных дорог. В частности, в 2019 году была запущена стройка железнодорожного моста через реку Амур в районе границы России и Китая, который станет частью трассы высокоскоростного пассажирского сообщения Европа — Азия. Кроме того, в настоящее время реализуется проект по строительству железнодорожной магистрали Байкал — Амур, которая соединит Забайкалье и Якутию с Тихоокеанским побережьем России. Также в России активно развивается строительство метрополитенов. В 2021 году был запущен новый участок Московского метро, который соединил станции "Нижегородская" и "Косино". В Санкт-Петербурге в настоящее время реализуется проект по строительству нового участка метрополитена "Фрунзенско-Приморская линия", который соединит центр города с его южными районами.

Россия в настоящее время активно развивает свою инфраструктуру, в том числе автомобильные дороги, железные дороги и метрополитены. Эти проекты способствуют развитию экономики страны и улучшению качества жизни граждан.

Кроме того, в России в настоящее время активно развивается строительство аэропортов. В частности, в Москве в 2019 году был запущен новый терминал Шереметьево, который повысил пассажиропоток аэропорта до 90 миллионов человек в год. Также в настоящее время ведется строительство нового терминала в аэропорту Внуково, который позволит увеличить пассажиропоток до 40 миллионов человек в год. В России активно ведутся работы по модернизации и расширению уже существующих аэропортов. Например, в аэропорту Пулково в Санкт-Петербурге в настоящее время ведутся работы по строительству новых терминалов и расширению взлетно-посадочных полос. В аэропорту Домодедово в Москве также ведутся работы по расширению терминалов и взлетно-посадочных полос. Также в России активно ведется строительство жилых домов и объектов социальной инфраструктуры. Например, сейчас в Москве строятся новые жилые комплексы в разных районах города, такие как "Митино", "Новокосино", "Солнцево". Кроме того, в Москве в настоящее время ведется строительство новых школ и детских садов, а также реконструкция уже существующих учреждений.

Россия в настоящее время активно развивает свою инфраструктуру, включая автомобильные дороги, железные дороги, метрополитены, аэропорты и объекты социальной инфраструктуры. Эти проекты позволяют улучшить транспортную доступность и повысить качество жизни граждан. Развитие транспортной инфраструктуры России является одним из приоритетных направлений правительства. В связи с этим была разработана программа модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Одним из ключевых элементов этой программы является строительство автодорожных обходов крупных городов. По мере роста населения городов, обычные магистрали не справляются с потоком транспорта, что приводит к заторам и увеличению времени в пути. Автодорожные обходы крупных городов позволят уменьшить пробки и улучшить мобильность

в регионах. В рамках программы предусмотрено реконструкция и новое строительство мостов, которые станут ключевыми элементами транспортной инфраструктуры для связи между городами и регионами. Новые мосты будут способствовать увеличению пропускной способности, что приведет к более эффективной транспортной связи между городами и регионами, а также укреплению экономического роста.

Еще одним проектом является Федеральный проект «Морские порты России», который предусматривает реконструкцию автомобильных дорог на подъездах к морским портам Азово-Черноморского бассейна. Это позволит обеспечить более эффективную транспортную связь между портами и окрестными регионами, что приведет к увеличению экономического роста и улучшению жизни местных жителей.

Важно отметить, что все проекты включают в себя многофакторный подход, который учитывает экологические и социальные аспекты. При проектировании новых дорог и мостов учитываются экологические факторы, такие как воздействие на животный мир и окружающую среду, а также потенциальное воздействие на жизнь местных жителей.

Все проекты включены в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», который разработан для обеспечения связи между центрами экономического роста. Кроме того, каждый проект имеет свою методику оценки итоговых показателей, которые подробно описываются в плане.

В оценку включаются не только экономические показатели, такие как стоимость проекта и экономическая эффективность, но и социальная значимость, экологическая безопасность и взаимодействие с местными жителями и заинтересованными сторонами. Вышеприведенные проекты являются краеугольным камнем программы модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Они будут способствовать улучшению транспортной инфраструктуры России, увеличению экономического роста и улучшению жизни местных жителей.

Наиболее значимыми проектами являются постройка новых и расширение существующих магистралей и обходов. Сегодня в России существует множество узких участков на дорогах, которые часто становятся причиной транспортных пробок и аварий. Например, строительство Центрального Кольца Москвы является одним из ключевых проектов, который позволит разгрузить городские улицы и повысить мобильность жителей.

В рамках программы модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрено строительство новых тоннелей и мостов через водные преграды. Например, строительство моста через Керченский пролив.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусматривает реконструкцию и модернизацию автомобильных дорог по всей территории России, что позволит улучшить безопасность движения и уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий.

Наконец, стоит отметить, что все проекты включают в себя многофакторный подход, который учитывает экологические и социальные аспекты. При проектировании новых дорог и мостов учитываются экологические факторы, такие как воздействие на животный мир и окружающую среду, а также потенциальное воздействие на жизнь местных жителей. Эти проекты являются частью комплексной программы, которая направлена на улучшение транспортной инфраструктуры России, увеличение экономического роста и улучшение жизни местных жителей. Такие проекты положительно влияют на развитие регионов и помогают укрепить экономическую связь между городами и регионами.

Таким образом, обеспечение экономической связанности за счет строительства инфраструктуры — это главная задача ближайшей стратегической экономической цели государства. Она напрямую воздействует на достижение государственной задачи по вхождению России в пятерку первых экономик мира и сохранению темпов дальнейшего экономического подъема. Экономическая связанность территорий еще окажет конкретное воздействие на развитие направлений по созданию в базисных секторах экономики экспортно-ориентированных направлений.

Самые крупные экономики мира владеют прогрессивной транспортной инфраструктурой, эта инфраструктура является базисом экономического развития государств, обеспечивая необходимое развитие секторов экономики, реализацию инновационных планов, обеспечивающих социально-экономический подъем. Масштабная модернизация инфраструктуры — это существенное мерило для запуска экономики в сложные годы, сложным стал 2020 год — год пандемии COVID-19.

Почти все государства в исторически сложные периоды справлялись с кризисами как раз за счёт вложений в строительства транспортной инфраструктуры и выходили на прямую для постепенного стойкого подъема.

Проект по экономическому объединению регионов до 2024 года является одним из наиболее перспективных и амбициозных проектов национальной экономики России. В рамках проекта планируется реализовать целый ряд мероприятий, направленных на улучшение транспортной инфраструктуры и конкурентоспособности российских товаров на мировом рынке. Одним из ключевых направлений проекта является модернизация и реконструкция автомобильных и железнодорожных дорог. В рамках проекта планируется не только обновление дорожного покрытия, но и создание новых транспортных узлов, обустройство территорий вокруг них и улучшение качества транспортного обслуживания. Это позволит значительно ускорить процесс транспортировки грузов и сократить расходы на логистику.

В рамках проекта по экономическому объединению регионов планируется создание новых логистических центров и складских комплексов. Они будут оснащены современным оборудованием и технологиями, что позволит сократить время на перевозку грузов и увеличить их безопасность.

Одним из ключевых направлений проекта является развитие воздушного транспорта. Планируется строительство новых аэропортов и реконструкция существующих, что поможет увеличить пассажиропоток и обеспечить более комфортные условия для пассажиров. Также планируется увеличение количества взлетно-посадочных полос, что позволит сократить время ожидания и уменьшить задержки в расписании.

Реализация проекта также включает в себя развитие морского транспорта. Планируется обустройство новых морских портов и реконструкция существующих, что позволит увеличить количество судоходных линий и сократить время на перевозку грузов. Проект по экономическому объединению регионов позволит создать благоприятную инвестиционную среду и увеличить приток инвестиций в регионы. Обустройство территорий вокруг транспортных узлов и облагораживание прилегающих территорий создадут благоприятную атмосферу для туристов и инвесторов, что способствует развитию туризма в России.

Более пятидесяти процентов региональных магистралей должны быть приведены в нормативное состояние и будут поддерживаться в таком состоянии за счет финансирования. Появится 85 % высококачественной дорожной сети в 104 городских агломерациях.

Для обладателя инфраструктуры такое строительство предоставит возможность улучшить, перераспределять нагрузку на авто и железнодорожные сети, и максимально использовать их пропускные возможности. Строительство инфраструктуры решает и вопрос

увеличения количества пассажиро- и грузоперевозок. Поэтому — ставка на инфраструктуру является одной из главных ценностей на ближайшие годы и правительство для этих целей выделяет 26 трлн руб.

За годы реализации нацпроектов вложения в строительство инфраструктуры возрастут в 1,5 раза. Это очевидно одно из приоритетных направлений капитальных затрат государства и с наиболее важным воздействием на благосостояние и жизнь людей в длительном периоде времени.

Транспортные потери из-за имеющихся плохих дорог и их нехватки — это снижение конкурентоспособности российских компаний. И ожидаемые вложения снижают эти потери. И если в сентябре 2019 г. транспортная часть плана была профинансирована менее чем на 40 %, то уже к февралю 2020 г. средства бюджета освоены на 88 %. Дело в том, что реализация строительных проектов КМПИ — очень трудный и бюрократизированный процесс. Необходимо утвердить сотни планов и поэтому большая часть инвестиционных проектов КМПИ, остается под грифом «на рассмотрении», так как когда составлялась программа КМПИ целый ряд проектов были утверждены в сыром виде, без детального финансового планирования.

Кроме этого, пандемия 2020 г. внесла коррективы в строительные проекты. Внесены не только поправки в государственный бюджет, но и в строительные проекты. В первую очередь корректировка строительных проектов касается тех проектов, которые вносят мультипликативный эффект. Так проект «Безопасные и качественные дороги» сдвигается по срокам, как минимум на год, дополнительно на этот проект выделяют 100 млрд руб. в 2020–2022 гг.

Исследуя вопрос практики реализации крупных строительных, необходимо остановиться на проектах в форме ГЧП, так как крупные проекты реализовываются в своём большинстве именно в форме ГЧП. Но нехватка опыта в регионах пока делает такую практику немногочисленной.

Первые строительные проекты в виде концессионных региональных дорожных проектов на условиях государственно-частного партнерства появились только в 2016 г., когда были определены правила предоставления межбюджетных трансфертов. А затем Министерство транспорта Российской Федерации утвердило методику отбора строительных проектов, которые могут получить гос. финансирование.

Методика получения финансирования строительных проектов в рамках концессионных соглашений регионального уровня достаточно сложная. Федеральное дорожное агентство занимается утверждением таких строительных проектов. Первым условием получения финансирования регионального проекта является то, что доля межбюджетных трансфертов не может превышать 50 % стоимости строительства или реконструкции объекта. Это означает, что проект должен иметь другие источники финансирования помимо межбюджетных трансфертов. Например, при стоимости строительства объекта 1 миллиард рублей максимальная сумма межбюджетных трансфертов, которую можно использовать, составляет 500 миллионов рублей. Это условие имеет решающее значение для обеспечения того, чтобы проект не зависел полностью от государственного финансирования и имел другие источники дохода, что делает его более финансово устойчивым в долгосрочной перспективе.

Однако из этого правила есть исключение в случае строительства дороги, моста или путепровода. В таких случаях доля межбюджетных трансфертов может составлять до 75 % стоимости строительства. Это исключение связано с тем, что такие типы проектов, как правило, более дорогие и требуют большего объема финансирования. Это условие введено для

обеспечения того, чтобы эти важные инфраструктурные проекты не оставались без внимания из-за отсутствия финансирования.

Еще одним важным условием получения финансирования регионального проекта является то, что 15 % финансирования должно быть предоставлено из внебюджетных источников. Это делается для того, чтобы проект не зависел полностью от государственного финансирования и имел другие источники дохода. Внебюджетные источники могут включать частные инвестиции, пожертвования или другие источники финансирования вне государственного бюджета.

Помимо этих финансовых требований, стоимость регионального проекта должна быть не менее 1,5 млрд рублей. Это делается для того, чтобы проект был достаточно крупным, чтобы оказать значительное влияние на регион и его экономику. Это также помогает убедиться, что проект стоит затрат времени и ресурсов, необходимых для его завершения.

Важно отметить, что затраты на проектирование не включены в стоимость проекта. Это означает, что финансирование, предоставляемое правительством, предназначено строго для строительства или реконструкции объекта, а не для планирования или разработки проекта (рис. 1).

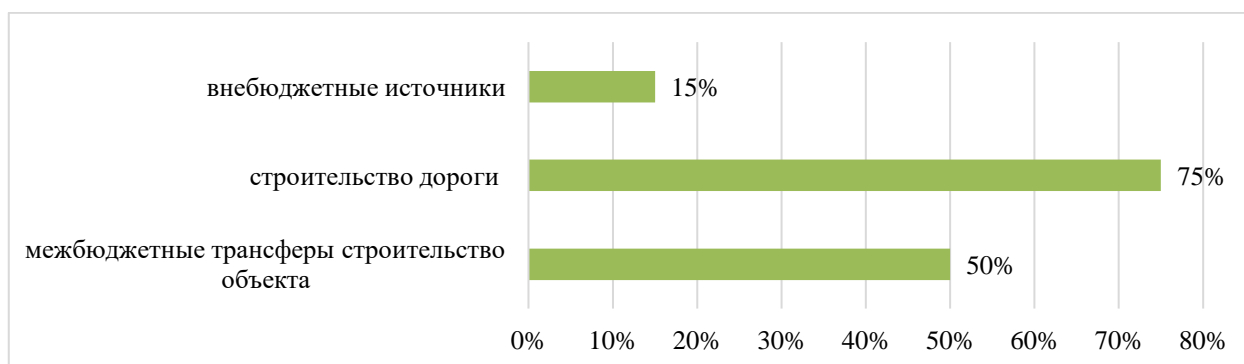


Рисунок 1. Структура получения финансирования строительных проектов в рамках концессионных соглашений [27]

Получение федеральной поддержки на реализацию транспортных проектов является важной задачей для субъектов федерации, которые стремятся развивать свою инфраструктуру и повышать уровень жизни своих жителей. В этом контексте государство предоставляет различные механизмы поддержки, включая финансовую помощь и концессионные соглашения.

Для того чтобы получить федеральную поддержку на реализацию транспортных проектов, необходимо представить в Росавтодор детальное обоснование проекта, в котором должны быть указаны прогноз возможного социально-экономического эффекта и описание возможных препятствий на пути реализации проекта. Важным фактором является годовой прогноз интенсивности движения по объекту за весь срок концессии. Это позволит составить финансовую модель, которая должна быть основана на прогнозировании доходов и расходов за весь период концессии.

Кроме того, важно учитывать ряд других параметров, включая оценку рисков и возможных препятствий на пути реализации проекта, анализ экономической эффективности, оценку социального воздействия и другие факторы. Все эти параметры должны быть учтены в детальном обосновании проекта, чтобы повысить шансы на получение государственной поддержки.

После рассмотрения заявок Росавтодор формирует перечень приоритетных ГЧП-проектов. Решение о выделении межбюджетных трансфертов принимает межведомственная комиссия при Министерстве транспорта Российской Федерации, затем вердикт выносит правительственная комиссия по транспорту. При этом важно учитывать, что конкуренция за государственную поддержку может быть достаточно высокой, поэтому участники конкурса должны представить максимально детальное и качественное обоснование своих проектов.

В целом, получение федеральной поддержки на реализацию транспортных проектов является важным инструментом для развития региональной инфраструктуры и повышения социально-экономического потенциала региона. Однако, для того чтобы получить эту поддержку, необходимо провести полное и качественное исследование проекта, учитывая все необходимые параметры и детали. В итоге, получение федеральной поддержки на реализацию транспортных проектов позволит субъектам федерации ускорить развитие региональной инфраструктуры, что в свою очередь положительно скажется на благосостоянии жителей региона и на развитии экономики в целом.

Среди российских проектов, которые реализуются в форме ГЧП и относятся к региональным концессиям — проекты в Пермском, Хабаровском краях, Республике Башкортостан, Новосибирской области, Тольятти, Екатеринбургская область. В перспективном плане такой проект еще будет осуществлен в Самарской области строительство проспекта Карла Маркса.

Реализация транспортных строительных проектов в региональном масштабе находится на начальном этапе развития. В основном к таким проектам относятся капиталоемкие проекты, которые эксплуатируются на платной основе. С использованием механизма ГЧП региональные строительные проекты получают банковское финансирование, что не маловажно для регионов. Привлечение в такие концессии внебюджетных источников на практике превышает показатель 15 %.

Но, как показывает исследование реализации строительных транспортных проектов в регионах, в данном вопросе существует целый ряд проблем. По информации Росавтодора, институты ГЧП в регионах трудно развивать по нескольким причинам: низкий уровень квалификации региональных концессионных компаний, слишком малое количество проектов ГЧП. Также надо отметить, что еще одной причиной является неумение подготовить бизнес-модель, которая способна привлечь крупных соинвесторов, которые готовы работать в регионах. Из-за этого такие банки, как ВТБ, Сбербанк, Газпромбанк не учувствуют в реализации таких проектов.

Следующей причиной задержки реализации строительных проектов является низкая платёжеспособность населения, поэтому, когда речь идет о платных участках автодорог, реконструкции переездов, население не готово оплачивать проезд по тарифам, которые окупят строительство проектов. Например, был проведен опрос населения в Курской области, по строительству нового переезда через железнодорожные пути. По предварительным расчетам строительство переезда в рамках концессии, население ответило, что готово ждать на переезде 15–20 минут, но не платить 25 руб. Поэтому в такие проекты инвестор не приходит.

Также инвестор строительных проектов, в свою очередь, не готов тратить сопоставимые с федеральными проектами суммы без гарантий компенсации понесенных затрат, так как на предпроектной стадии инвестор все расходы несет за свой счет.

Инвестору мешает и ограничения, которые накладывает бюджетная система и ее правила. Технично-экономическое обоснование инвестор делает самостоятельно и часто именно на этой стадии инвестор, еще не включившись в проект, уходит.

Отбор проектов является сложным вопросом и для региональных администраций: недостаточно подготовлены проекты, нет исходных материалов, поэтому региональным администрациям невозможно принимать такие проекты. В результате, затратив большие средства на предпроектную подготовку, обоснование ТЭО, инвестор остается без реализации проекта (рис. 2).



Рисунок 2. Механизм ограничений запуска строительных проектов

В России сейчас наблюдается активное развитие строительной отрасли, что привлекает все больше иностранных инвесторов. Одним из самых крупных проектов является строительство скоростной автомобильной дороги Европа — Западный Китай (ЕЗК), который предполагает строительство платной дороги Москва — Нижний Новгород — Казань протяженностью 729 км. Общая стоимость проекта составляет 550 млрд рублей, из которых 330 млрд рублей выделяются в виде гранта государством, а еще 220 млрд рублей планируется привлечь из внебюджетных источников [28].

Однако, помимо этого проекта, в России существует множество других крупных строительных проектов, в которых могут участвовать инвесторы. Например, в последнее время все больше внимания уделяется развитию инфраструктуры жилья, в том числе строительству новых жилых комплексов. Помимо этого, есть проекты по строительству магистралей и других социальных объектов, которые также могут быть интересны инвесторам.

К этому проекту проявили интерес банки: ВТБ, Газпромбанк, ВЭБ, УК «Лидер» (частный пенсионный фонд). Проблемы начинаются на этапе обсуждения, например, УК «Лидер» ставит вопрос о загруженности новой трассы, создания альтернативных магистралей, которые бы повышали стоимость проекта и перехватывали трафик. Но гарантий по этим вопросам УК «Лидер» не получает от государства, но и рискнуть пенсионными деньгами компания не может.

Таким образом, сформировать пул инвесторов становится сложно.

Проект Европа — Западный Китай (ЕЗК) — это один из самых масштабных и важных инфраструктурных проектов в России. ЕЗК имеет длину 2309 км и является ключевым элементом комплексного плана развития инфраструктуры России. Этот проект является важным механизмом развития экономики России и прилегающих территорий, позволяя существенно повысить эффективность транспортной системы и создать новые возможности для развития торгово-экономических отношений между Россией и другими странами.

Один из ключевых элементов ЕЗК — проект «Меридиан», который связывает Москву и Китай. Благодаря этому проекту, будут созданы новые возможности для торгово-экономического сотрудничества между Россией и Китаем, а также существенно упрощен транспорт грузов между двумя странами. В рамках проекта «Меридиан» также планируется строительство новых железнодорожных станций и развитие логистической инфраструктуры.

ЕЗК также включает в себя платную дорогу Москва — Нижний Новгород — Казань, которая станет одной из ключевых транспортных артерий России, а также платный мост через Волгу в Самарской области. Эти проекты также существенно упростят транспорт грузов в России и сократят временные и финансовые затраты на перевозку грузов.

Кроме того, ЕЗК включает в себя реконструкцию действующих автомобильных дорог в Ульяновской, Самарской, Оренбургской областях и Республике Чувашия (более 140 км). Реконструкция этих дорог позволит повысить эффективность транспортной системы в России и упростить транспортировку грузов между регионами.

ЕЗК включает участки ЦКАД и часть федеральной трассы М-11 «Санкт-Петербург», что является дополнительным преимуществом для развития транспортной системы в России. В рамках ЕЗК также планируется строительство новых автодорог, железных дорог и мостов, что существенно улучшит транспортную инфраструктуру в России и создаст новые возможности для развития торгово-экономических отношений между Россией и другими странами. Проект Европа — Западный Китай является важнейшей инфраструктурой для развития экономики России и соседних территорий. Кроме того, он является ключевым механизмом для укрепления экономических связей между Россией и Китаем, а также для развития торгово-экономических отношений между Россией и другими странами.

Нужны инвесторы с опытом реализации подобных проектов. Так, проект "Меридиан" — это грандиозный проект, который позволит значительно ускорить и удешевить транспортировку грузов и пассажиров между Россией, Белоруссией и Казахстаном. Для реализации этого проекта необходимо привлечение инвесторов с опытом в реализации подобных проектов.

Кроме того, проект "Меридиан" предполагает строительство платной дороги. Стоимость проекта — 594 млрд рублей, с длиной дороги, которая составляет 1982 км. Проект предусматривает прохождение через Брянскую, Липецкую, Оренбургскую, Орловскую, Смоленскую, Самарскую, Саратовскую и Тамбовскую области, обходя при этом крупные города.

Однако, стоит отметить, что проект "Меридиан" заложен низкий трафик, и ежедневно планируется только 600 транзитных грузовых машин в направлении Европы — Китая. Именно поэтому инвесторы ищут бизнес-модели, направленные на увеличение трафика этой платной дороги. Инвесторы рассматривают различные варианты, например привлечение большего количества транзитных грузовых машин или туристов, которые хотят путешествовать по границам трех стран. Возможно, одна из бизнес-моделей может быть связана с развитием логистической инфраструктуры вдоль дороги, что позволит быстрее и эффективнее доставлять грузы на различные точки.

В крупных строительных проектах существуют и политические риски. Например, по какой-то причине может закрыться трафик через Казахстан и тогда инвестор теряет большую часть своих денег. Поэтому в таких проектах необходимы и международные гарантии.

Вклад инфраструктурных проектов в региональное развитие

В большинстве стран наблюдается растущее согласие относительно важности инфраструктуры в экономике страны, роста постоянных активов, которые необходимы для упорядоченного функционирования экономики, в качестве движущей силы роста, рабочих мест и конкурентоспособности.

Всякий раз, когда завершается строительство новой железнодорожной линии, дороги, или водоочистного сооружения, экономика получает выгоду непосредственно за счет создания рабочих мест во время строительства, также повышается производительность фирм в результате повышения экономической и социальной производительности.

По данным ОЭСР и МВФ на каждый доллар инвестиций в инфраструктуру, такую как автомагистрали, мосты, порты, аэропорты, жилье, водоснабжение, канализация и социальная инфраструктура, существует коэффициент 1,6. То есть во столько раз повышается стимулирование краткосрочной занятости в сочетании с долгосрочным ростом производительности в экономике.

За период с 2010 по 2022 год Россия привлекла значительный объем прямых иностранных инвестиций в основной капитал, что свидетельствует о высоком потенциале экономики страны. Однако, несмотря на это, экономические эксперты считают, что существует потенциал для увеличения объема инвестиций в будущем. Согласно данным, за этот период Россия привлекла больше инвестиций, чем Бразилия и Индия, однако меньше, чем Китай.

Одним из ключевых факторов привлекательности России для иностранных инвесторов является ее богатство природными ресурсами. Россия обладает огромными запасами нефти, газа, угля, металлов и других ресурсов, что делает ее одним из ведущих поставщиков энергоресурсов в мире. Это также создает возможности для инвестирования в проекты в области добычи и переработки ресурсов, что может привести к увеличению экспорта и улучшению экономического роста страны. Россия имеет сильную промышленную базу и квалифицированных специалистов в различных областях. Это может стать основой для развития высокотехнологичных отраслей, таких как информационные технологии, энергетика и биотехнологии. Привлечение инвестиций в эти сферы может стать ключевым фактором для дальнейшего экономического роста России.

Однако необходимо учитывать, что Россия столкнулась с экономическими проблемами в последние годы, вызванными различными факторами, включая санкции со стороны Запада и падение цен на нефть. Это привело к снижению инвестиций в экономику страны. Тем не менее, правительство России предпринимает шаги для повышения инвестиционной привлекательности, включая снижение налоговых ставок и упрощение процедур для внешних инвесторов.

При этом инвестиции в строительство в России показывали неизменный рост с 2000 г., за исключением 2009 г., 2015 г., даже в 2022 г., несмотря на СВО (рис. 3).

В РФ приняты большое количество программ, направленных на строительство инфраструктуры. За последние пять лет инфраструктурные проекты стали неотъемлемой частью стратегии развития нашей страны. Россия стремится к построению высококачественной, устойчивой и прогрессивной инфраструктуры, которая будет способствовать развитию экономики и повышению уровня жизни граждан.

В рамках этой стратегии было запущено 325 инфраструктурных проектов, которые находятся сейчас на разных этапах реализации. Некоторые из них уже показали впечатляющие результаты, в то время как другие только начинают свой путь к успеху.

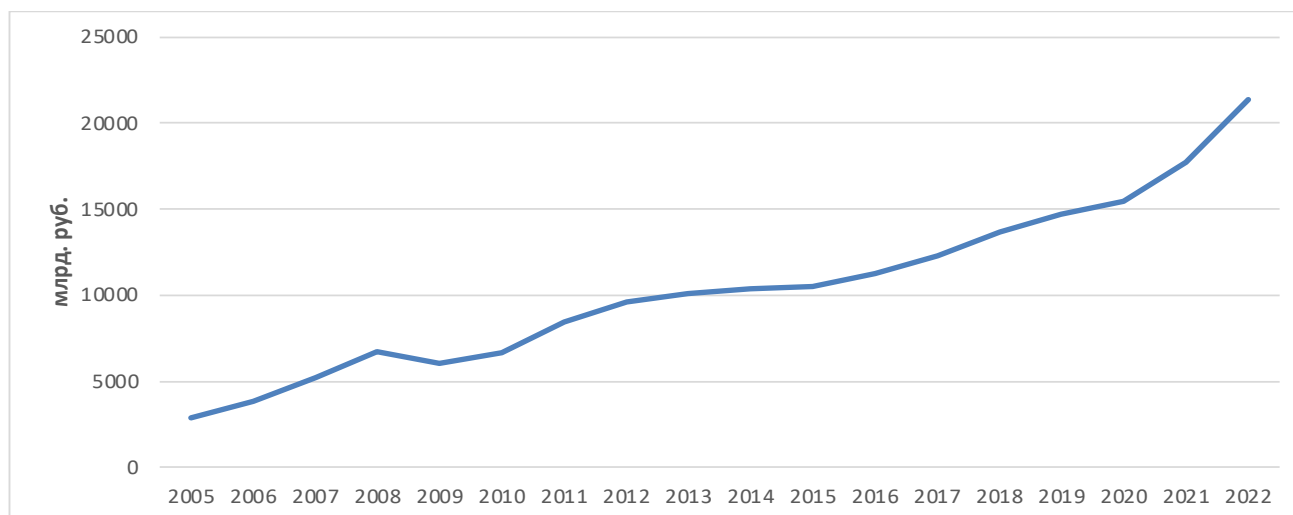


Рисунок 3. Инвестиции в строительство в российские регионы

Однако, как показывают данные компании EY, большая часть инфраструктурных проектов пока находится в стадии реализации, и степень их выполнения не подтверждена (табл. 1).

Таблица 1

Количество инфраструктурных строительных проектов, находящихся в разных стадиях реализации на 2021 г.

Статус проекта	Количество проектов	Объем инвестиций, млрд долл. США
завершен	59	31,8
реализуется	189	329,5
запланирован	77	608,1

[29]

То есть сегодня примерно треть из реализующихся строительных инфраструктурных проекта находятся еще в первоначальной стадии — «запланированы», что приводит к увеличению разрыва между потребностями в инфраструктуре и реализацией этой потребности.

Увеличение разрыва между потребностями инфраструктуры и финансированием остается не только в России, но и во всем мире. Исследования четко указывают на дефицит финансирования инфраструктуры до 2030 года. Так, ежегодные инвестиции в инфраструктуру в мире составили около 2,5 трлн долларов США в 2016 году. По оценкам, с 2016 по 2030 годы дополнительные инвестиции оцениваются в 1–2 трлн долларов США для выполнения программы устойчивого развития на период до 2030 года, и дефицит все равно останется.

Результаты перспектив развития инфраструктуры (по данным Глобального центра инфраструктуры GI Hub) указывают на то, что к 2040 году правительствам потребуется потратить более 97 триллионов долларов по всему миру, чтобы обеспечить адекватную инфраструктуру для обеспечения населения.

Это требование к капиталу явно не может быть удовлетворено только государственными источниками финансирования. По оценкам G20, операционные обязательства для развития инфраструктуры основных региональных международных финансовых институтов (МБР/МФИ), Группы Всемирного банка, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Нового банка развития (НБР) составляют около 80 миллиардов долларов США в год.

Устранение разрыва в инфраструктуре в российской экономике является одним из главных приоритетов инвестиционной программы. Разрыв между способностью государства и коммерческих банков предоставлять финансирование напрямую могут стимулировать

увеличение финансирования со стороны третьих лиц, в частности, частного финансирования капитала и небанковских финансовых учреждений, особенно таких, как институциональных инвесторов.

За последние несколько лет институциональные инвесторы стали доминирующим источником ликвидности инфраструктурных проектов не только в России, но и во всем мире. Так в мире активы под управлением институциональных инвесторов выросли с 30 триллионов долларов США в 2007 году до 50 триллионов долларов США в 2015 году и превысили 75 триллионов долларов США в 2018 году. Большинство институциональных инвесторов проживает в странах с развитой экономикой

Особо надо остановиться на региональном развитии инфраструктуры и роли самих регионов в этом процессе. Роль регионов в России большая, так как из 600 тыс. км региональных дорог и только 50 тыс. км — федеральных.

Это важно как для российской экономики, так и для региональной. Поэтому федеральные и региональные концессионные строительные проекты в области управления становятся важной составляющей, как в запуске самих проектов, так и в строительстве и их использовании.

В финансировании региональных проектов существует целый ряд источников финансирования, наиболее значимыми из которых являются Инвестиционный фонд и Фонд национального благосостояния. Эти фонды играют ключевую роль в обеспечении финансирования для крупных строительных проектов, таких как строительство новых дорог и инфраструктуры для региональных сообществ. Без такого финансирования реализация этих проектов была бы невозможна.

Помимо федеральных органов власти, региональные власти также играют важную роль в создании долгосрочных финансовых источников для дорожной инфраструктуры. Они создают региональные дорожные фонды, которые обеспечивают необходимое финансирование для развития и поддержания дорожной инфраструктуры на местном уровне.

Проектный подход, который используется в этих региональных проектах, позволяет эффективнее распределять ограниченные ресурсы наиболее важным направлениям развития. Это помогает не только обеспечить эффективное финансирование проектов, но также лучше продумывать и готовить проекты по международным стандартам. Успешное привлечение инвестиций в региональные проекты является важным элементом в обеспечении устойчивого развития регионов и улучшения условий жизни местных жителей.

Кроме того, важно отметить, что эффективное финансирование региональных проектов позволяет ускорить развитие экономических, социальных и технологических сфер. Опережающее развитие региональной инфраструктуры, включая дорожную инфраструктуру, помогает привлекать инвестиции и новые бизнес-проекты, а также улучшает условия жизни местных жителей.

Отметим, что отношение объема инвестиций к валовому региональному продукту отличаются по регионам и составляют от 15 % до 42 %. Больше всего инвестиций за период 2012–2022 гг. получил Южный федеральный округ и Северо-Западный федеральный округ.

В дополнение к региональным дорожным фондам появились муниципальные дорожные фонды, что практически удвоило источники финансирования реконструкции дорог для регионов. Эти источники являются целевыми и дают регионам дополнительную возможность долгосрочного планирования инвестиций и привлечения финансирования со стороны частных инвесторов.

Инфраструктура может быть производственной, социальной, институциональной или экологической. Этот подход раскрывает функциональное назначение инфраструктуры. Рассмотрим соотношение и динамику инвестиций в строительство и изменения в производительности труда, прироста высокопроизводительных мест, построенных производственных помещений и социально-культурных объектов (рис. 4).



Рисунок 4. Динамика показателей, зависящих от строительства

Показательно то, что инвестиции в строительство снижались только в 2015 году, из-за кризиса. И, если инвестиции в строительство незначительно влияют на производительность труда, то значительно заметно их влияние на прирост высокопроизводительных рабочих мест.

Инфраструктура также играет важную роль в экологической устойчивости и защите окружающей среды. Например, развитие общественного транспорта может существенно сократить выбросы вредных веществ в атмосферу, а использование возобновляемых источников энергии может снизить зависимость от нефти и газа. Однако, необходимо учитывать также и негативное влияние некоторых видов инфраструктуры на природную среду, например строительство дамб и дорог может привести к вырубке лесов и нарушению экосистем.

Существует также проблема неравномерности распределения инфраструктуры в разных регионах. Некоторые регионы могут оказаться оторванными от основных центров развития, что может привести к экономической и социальной дискриминации. В связи с этим, государственная политика должна направляться на улучшение равномерности распределения инфраструктуры и на создание условий для развития малых и средних городов. Необходимо учитывать и социальные аспекты развития инфраструктуры. Например, строительство новых дорог или аэропортов может привести к вынужденному переселению населения и нарушению традиционной общины. Поэтому, при разработке и реализации проектов в области инфраструктуры необходимо учитывать мнение и интересы всех заинтересованных сторон. Общественной инфраструктура создает преимущества для большого количества населения.

Например, большинство занятого населения работают по месту своего проживания (рис. 5).

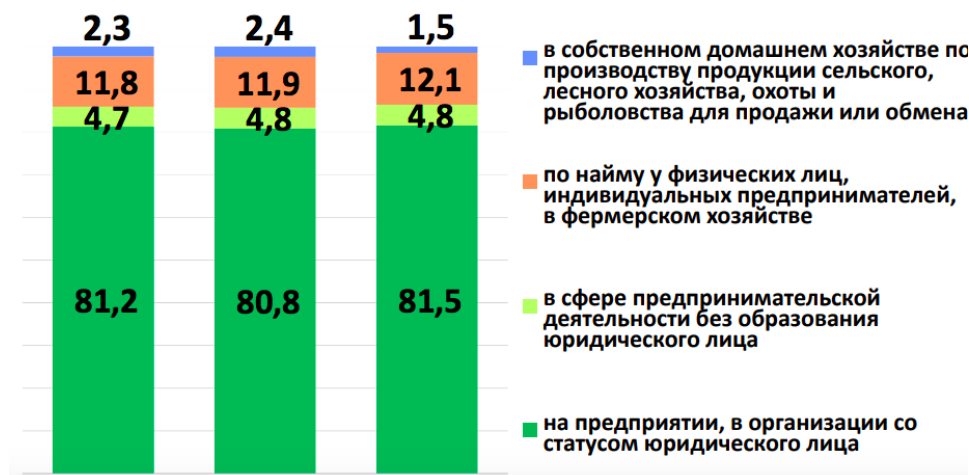


Рисунок 5. Распределение занятого населения в возрасте 15–72 лет по месту основной работы [30]

Но, если мы посмотрим на строительную отрасль, то окажется, что в ней 23,4 % работают за пределами своего субъекта федерации (рис. 6).



Рисунок 6. Структура занятых людей в возрасте от 15 до 72 лет, работающих вне своего региона Российской Федерации по различным видам экономической деятельности в 2021 году (по данным выборочного исследования трудовых ресурсов; в процентах) [31]

Инвестиции в инфраструктуру играют важную роль в развитии экономики, поскольку они способствуют повышению производительности труда, увеличению занятости, сокращению времени на перевозку товаров и услуг, а также улучшению качества жизни людей. Однако, чтобы инвестиции в инфраструктуру действительно оказали положительное влияние на экономику, необходимо учитывать множество факторов.

В первую очередь, влияние инвестиций в инфраструктуру на экономику зависит от степени производственного спада в экономике. Если экономика находится в состоянии спада, то инвестиции в инфраструктуру могут оказаться недостаточными для поддержания уровня

экономической активности. Поэтому государственные органы должны учитывать текущее состояние экономики при планировании инвестиций в инфраструктуру.

Второй важный фактор — это позиции денежно-кредитной политики. Если денежно-кредитная политика не поддерживает инвестирование в инфраструктуру, то инвестиции не будут иметь должного эффекта на экономику. Поэтому государственные органы должны создать благоприятные условия для инвестирования в инфраструктуру, например, путем снижения налоговых ставок или предоставления льгот инвесторам.

Третий фактор, который влияет на эффективность инвестиций в инфраструктуру, — это способ финансирования. Если способ финансирования инвестиций неэффективен, то инвестиции также не будут оказывать должного влияния на экономику. Поэтому государственные органы должны выбирать наиболее эффективный способ финансирования инвестиций в инфраструктуру.

Несмотря на эти факторы, мы можем надежно прогнозировать влияние инвестиций в инфраструктуру на спрос на рабочую силу и на общий уровень экономической активности в долгосрочной перспективе. Именно поэтому инвестиции в инфраструктуру являются важным инструментом государственной экономической политики, который позволяет снижать уровень безработицы, увеличивать занятость и улучшать качество жизни людей.

Стоит отметить, что долгосрочные прогнозы (более пяти лет) влияния инвестиций в инфраструктуру на общий уровень экономической активности всегда остаются приблизительными и не могут быть надежно прогнозированы ввиду изменчивости экономических условий и трудности прогнозирования действий государственных органов. Поэтому при планировании инвестиций в инфраструктуру нужно учитывать все возможные факторы, которые могут повлиять на их эффективность, и принимать меры по их оптимизации.

Таким образом, инвестиции в инфраструктуру — это важный инструмент государственной экономической политики, который позволяет решать многие важные задачи, однако, для достижения желаемого результата необходимо учитывать все факторы, оказывающие влияние на экономику, и принимать меры по их оптимизации.

Выводы

Таким образом, транспортная инфраструктура является одним из важнейших факторов, влияющих на экономический рост и социальное развитие региона. Развитие транспортной инфраструктуры должно стать приоритетной задачей государственной политики, которая должна основываться на принципах открытости, прозрачности и диалога, а также учитывать все возможные последствия и принимать меры по их предотвращению.

1. Региональные строительные проекты, как ни один из инвестиционных проектов в другой отрасли, имеют большое количество факторов, тормозящих начало строительства еще на стадии разработки и оценки инвестиций. Проект не начинает реализовываться, так как существует конфликт интересов, который не разрешен: между региональными, государственными органами и инвесторами.
2. На согласование крупных строительных проектов уходит от 5 лет и более.
3. Строительным проектам мешает низкий уровень квалификации региональных концессионных компаний, поэтому представляется слишком малое количество проектов ГЧП. Бизнес-модели, бизнес-планы плохо разработаны и не способны привлечь крупных соинвесторов.

4. Следующей причиной задержки реализации строительных проектов является низкая платёжеспособность населения, поэтому, когда речь идет о платных участках автодорог, реконструкции переездов, население не готово оплачивать проезд по тарифам, которые представляют собственники дорог.
5. Также инвестор строительных проектов, в свою очередь, не готов тратить сопоставимые с федеральными проектами суммы без гарантий компенсации понесенных затрат, так как на предпроектной стадии инвестор все расходы несет за свой счет.
6. Публичные партнеры в лице администраций регионов, имея ограниченные финансовые возможности, пытаются решить за счет любого строительного проекта свои социальные проблемы и навязывают инвестору свои условия. Таким образом, сформировать пул инвесторов становится сложно.
7. В 2020–2021 гг. произошло событие с пандемией, которые представило для строительных проектов новые, совершенно не изученные риски. По данным Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) останавливали строительство (22,3 %), частично останавливали строительство (17,3 %). Никогда ранее в кризисные годы ситуация не менялась так быстро и порой кардинально.
8. Инфраструктурное строительство пока отстаёт от потребностей общества как в России, так и за рубежом.

Улучшение транспортной инфраструктуры и качества транспортных услуг может привести к экономическому росту и улучшению качества жизни населения. Поэтому, необходимо продолжать инвестировать в транспортную инфраструктуру и разрабатывать эффективные стратегии ее развития с учетом экологических и социальных аспектов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кузнецов Ю.В., Капустина Н.В., Хомерики Н.Б. Реализация потенциалов субъектов государственно-частного партнерства как фактор экономической безопасности региона // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2017. — № 1. — С. 106–110.
2. Капустина Н.В., Кахриманова Д.Г., Хомерики Н.Б. Проектное управление городской транспортно-логистической инфраструктурой как фактор обеспечения экономической безопасности региона // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2019. — № 2. — С. 50–55.
3. Ступникова Е.А. Экономико-математическое моделирование реализации стратегии социально-экономического развития региона // Стратегия как инструмент социально-экономического развития региона: от разработки к реализации. — 2022. — С. 43–49.
4. Индарбаев А.А. Управление рисками инвестиционного проекта мезоуровня в условиях пандемии CoVid-19 // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2021. — № 2. — С. 254–258.
5. Медведева Н.В., Маслюк Н.А. Новые инструменты привлечения инфраструктурных инвестиций в экономику региона // Власть и управление на Востоке России. — 2022. — № 3(100). — С. 87–100.

6. Чернецкий С.А. К вопросу об экономическом содержании понятия «Инвестиционный потенциал региона» // StudNet. — 2020. — Т. 3. — № 10. — С. 47.
7. Рукина С.Н. Финансовое обеспечение реализации региональных инфраструктурных проектов // Экономический форум 3. — 2022. — С. 14.
8. Герасимова К. Бюджет развития и его роль в реализации инвестиционной политики региона // Вестник университета. — 2022. — № 7.
9. Вавилина А.В., Кириллова О.Ю., Малиновская М.И. Роль и перспективы государственно-частного партнерства в развитии региональной инфраструктуры России // Экономические отношения. — 2019. — Т. 9. — № 2. — С. 1255–1270.
10. Крюкова А.С. Роль инфраструктурных проектов в государственной антикризисной политике // Герценовские чтения: Россия-2021. Актуальные вопросы политического знания. — 2021. — С. 170–174.
11. Яфасов А.Я., Костенко Л.В. Инновационно-инвестиционная политика развития экономики Калининградской области в новых условиях // Известия КГТУ. — 2022. — № 66. — С. 175–194.
12. Астафьева О.Е., Гончаров И.Л., Козловский А.В. Реализация инфраструктурных инвестиционных проектов // Вестник университета. — 2020. — № 9. — С. 121–127.
13. Крутиков В.К. и др. Эффективная модель инновационного развития региона: политика стимулирования предпринимательства // Modern Economy Success. — 2019. — № 3. — С. 95–98.
14. Халтурина Т.В., Охотников И.В., Сибирко И.В. Развитие региональной инфраструктуры: инвестиции институциональных инвесторов в реальный сектор экономики // Russian Economic Bulletin. — 2019. — Т. 2. — № 6. — С. 57–61.
15. Телятникова, Н.А. Совершенствование метода управления проектами строительства объектов транспортной инфраструктуры / Н.А. Телятникова. — DOI: 10.15862/09SATS121 // Транспортные сооружения. — 2021. — Т. 8. — № 1. — URL: <https://t-s.today/PDF/09SATS121.pdf> (дата обращения: 17.04.2023).
16. Макаров Е.И. Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры транзитного региона // Интернет-журнал «Транспортные сооружения», Том 3, № 4(2016) <http://t-s.today/PDF/03TS416.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/03TS416.
17. Брызгина Е.О., Казьмин Д.М. Планирование инвестиций федерального бюджета в транспортную инфраструктуру // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2019. — № 5(84). — С. 3–7.
18. Муха Д.В. Роль инвестиционной политики в формировании и развитии цифровой экономики // Вестник института экономики НАН Беларуси. — 2021. — С. 83–96.
19. Акимова Г.З., Сероштан Е.В., Усатова Л.В. Ретроспективный анализ и перспективы развития инвестиционной деятельности региона на примере Белгородской области // Учет и статистика. — 2020. — № 4(60). — С. 58–69.

20. Иванов А.В. Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнёрства как инструмент оценки эффективности региональной инвестиционной политики (на примере Республики Коми) // Вестник Коми республиканской академии государственной службы и управления. Серия: Теория и практика управления. — 2019. — № 22. — С. 46–49.
21. Ступникова Е.А., Садыков А.И. Инвестиционное проектирование крупных инфраструктурных строительных проектов: аспекты теории эндогенного роста // Экономика и управление: проблемы, решения. — 2019. — Т. 3. — № 10. — С. 16–19.
22. Капустина Н.В. и др. Классификация факторов риска инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2020. — № 1. — С. 126–130.
23. Капустина Н.В. и др. Классификация факторов риска проектов инфраструктурного строительства // Современные экономические проблемы развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры. — 2020. — С. 84–89.
24. Петровский А. и др. Взаимосвязь точности оценки стоимости строительства и экономической эффективности инвестиционно-строительных проектов // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2021. — № 1. — С. 165–169.
25. Капустина Н.В., Кузьминов В.В., Трусова Д.А. Сравнительный анализ развития специальных экономических зон в России и зарубежных странах на примере Польши // Информация и инновации. — 2022. — Т. 17. — № 1. — С. 26–31.
26. Симонин П.В. и др. Влияние изменений в транспортно-логистической отрасли на человеческие ресурсы // Вестник евразийской науки. — 2021. — Т. 13. — № 5. — С. 4.
27. Капустина Н.В., Попов В.С. Применение контрактов жизненного цикла в строительстве транспортной инфраструктуры: социально-экономический эффект // Наука и образование: будущее и цели устойчивого развития. — 2020. — С. 67–72.
28. Садыков А.И., Капустина Н.В. Применение количественных моделей сбалансированности регионального развития // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2023. — № 1. — С. 146–151.
29. Капустина Н.В., Кахриманова Д.Г., Хомерики Н.Б. Проектное управление городской транспортно-логистической инфраструктурой как фактор обеспечения экономической безопасности региона // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2019. — № 2. — С. 50–55.
30. Чуен Ф.В., Капустина Н.В. Алгоритм снижения факторов риска проектов строительства временных мостов на основе их оценки // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2020. — № 4. — С. 168–171.
31. Аничкина О.А. и др. Основные цели и задачи создания современной системы хранения сельскохозяйственной продукции как фактор снижения риска ее порчи // Право и экономика. — 2020. — С. 113–137.

Sadykov Albert Ilgizovich

Russian University of Transport, Moscow, Russia
E-mail: albsadykov001@gmail.com

The role of investment policy in the implementation of regional infrastructure projects

Abstract. Regional infrastructure projects are of great importance for the development of regions, as they help create new jobs, improve the quality of life of the population and attract investment. The author believes that despite all the advantages, the implementation of such projects may face some problems. One of the main problems, according to the author, is the lack of qualified specialists in regional concession companies. In this regard, there are often delays in the implementation of projects, as well as an increase in project costs. In addition, private investors are often not ready to spend amounts comparable to federal projects without guarantees of compensation for the costs incurred. It can also be an obstacle to the start of construction of infrastructure projects. The author emphasizes that in order for the implementation of infrastructure projects to be more effective, it is necessary to conduct a thorough assessment and planning of projects, taking into account local characteristics and risks. Calculations should be as accurate as possible in order to minimize possible costs and risks. It is also important to develop the skills of regional concession companies and provide them with the necessary support from the authorities. Despite all the difficulties, infrastructure projects are an important tool for stimulating regional development. They can increase the efficiency of the region's economy, improve the quality of life of its inhabitants and attract new investments. Therefore, it is important not to stop working in this direction and to develop the most effective ways to implement infrastructure projects. In general, as the author notes, regional infrastructure projects can become an important catalyst for the development of regions. It is necessary to carry out more careful assessment and planning of projects, taking into account local characteristics and risks, as well as to develop the skills of regional concession companies and provide them with the necessary support from the authorities.

Keywords: investment policy; regional infrastructure projects; construction projects; economic policy; regional development