

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2021.4.4>UDC 332.146
LBC 65.053Submitted: 20.07.2021
Accepted: 23.08.2021

FOREIGN AND NATIONAL EXPERIENCE OF IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURAL PROJECTS AND TERRITORIAL DEVELOPMENT PROGRAMS ¹

Olga Yu. Patrakeeva

Federal Research Centre the Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences,
Rostov-on-Don, Russian Federation

Abstract. Infrastructural investment differs significantly from the forecasted indicators because of global demand. The politicization and overregulation of global infrastructure market negatively affects its growth. The effectiveness of state programs depends on quality of the institutional environment. The paper analyses approaches to the implementation of national programs in China, USA, Great Britain, and Germany. China's high economic growth rate is due not only to low cost of labor, but also to the fact of joining the World Trade Organization and large-scale infrastructure investments. Successful experience of infrastructural programs' implementation in the UK is mostly due to the fact that the selection of projects is based on their social and economic significance and is made in accordance with the goals of public policy. Public and private partnership (PPP) is a popular mechanism for infrastructure projects' financing. However, there are cases of inefficient public and private partnership (PPP) projects. Risks of a private partner may not correspond to the level of required profitability even under conditions of strategic decision making when project is supported by the state. Infrastructural bonds are an effective tool for public and private partnership (PPP) in conditions of a shortage of credit resources for the construction of expensive infrastructural facilities. Risks associated with project implementation can be reduced thank to management quality. Public control encourages the state to evaluate large infrastructural projects in terms of economic benefits and potential environmental, and social consequences. The issues of infrastructural development are relevant for Russian regions. The gap between demand and actual investment is 1.63% of GDP. National infrastructure projects should be implemented in accordance with goals and objectives of strategies of social and economic development.

Key words: investment projects, development programs, infrastructure, economic growth, public and private partnership (PPP) projects, efficiency, public administration.

Citation. Patrakeeva O. Yu., 2021. Foreign and National Experience of Implementation of Infrastructural Projects and Territorial Development Programs. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 9, no. 4, pp. 37-46. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2021.4.4>

УДК 332.146
ББК 65.053Дата поступления статьи: 20.07.2021
Дата принятия статьи: 23.08.2021

ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ И ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ ¹

Ольга Юрьевна Патракеева

Федеральный исследовательский центр Южный научный центр РАН, г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация

Аннотация. Фактические инвестиции в инфраструктуру значительно отличаются от прогнозируемых, обусловленных глобальными потребностями. Политизированность и зарегулированность мирового инфраструктурного рынка негативно отражаются на его росте. Эффективность государственных программ зависит от качества институциональной среды. В статье рассмотрены подходы к реализации национальных программ в Китае, США,

© Патракеева О.Ю., 2021

Великобритании, Германии. В Китае высокие темпы экономического роста обусловлены не только низкой стоимостью рабочей силы и вступлением во Всемирную торговую организацию, но и крупномасштабными инфраструктурными капиталовложениями. Успешный опыт реализации инфраструктурных программ в Великобритании во многом обусловлен тем, что отбор проектов производится на основе их социально-экономической значимости и в соответствии с целями государственной политики. Одним из востребованных способов финансирования инфраструктурных проектов выступает государственно-частное партнерство (далее – ГЧП). Однако, мировой практике известны случаи неэффективных ГЧП-проектов. Даже в условиях принятия стратегического решения о поддержке ГЧП-проекта со стороны государства риски частного партнера могут не соответствовать уровню требуемой доходности. Отмечено, что инфраструктурные облигации являются одним из эффективных инструментов ГЧП в условиях дефицита кредитных ресурсов для строительства дорогостоящих инфраструктурных объектов. Риски, связанные с реализацией проектов, могут быть снижены благодаря качеству управления. Общественный контроль побуждает государство оценивать крупные инфраструктурные с точки зрения не только экономических выгод, но и потенциальных экологических и социальных последствий. Проблемы развития инфраструктуры актуальны для российских регионов. Разрыв между потребностью и фактическими инвестициями составляет 1,63 % ВВП. Национальные проекты в сфере инфраструктуры должны осуществляться в соответствии с целями и задачами стратегий социально-экономического развития субъектов страны, на территории которых они будут реализованы.

Ключевые слова: инвестиционные проекты, программы развития, инфраструктура, экономический рост, ГЧП-проекты, эффективность, государственное управление.

Цитирование. Патракеева О. Ю., 2021. Зарубежный и отечественный опыт реализации инфраструктурных проектов и программ развития территорий // Региональная экономика. Юг России. Т. 9, № 4. С. 37–46. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2021.4.4>

Введение

На сегодняшний день государство и общество сталкиваются с требованиями улучшения экономической и социальной инфраструктуры, требующей значительных инвестиций в модернизацию и расширение. Эти инвестиции, как правило, принимают форму крупномасштабных проектов и программ, характеризующихся высокой степенью сложности, длительностью и участием многих заинтересованных сторон [Frederiksen, Gottlieb, Leiringer, 2021; Иншаков, Митрофанова, 2009].

В экономической литературе инфраструктура часто рассматривается как особый капиталный актив, который используется для производства принципиально важных услуг в таких секторах, как транспорт, энергетика, водоснабжение, телекоммуникации, образование или здравоохранение [Välilä, 2020]. Инвестиции в инфраструктуру, как и любые инвестиции, имеют краткосрочное влияние на уровень совокупного спроса и долгосрочное влияние накопленного капитала на совокупное предложение. Крупномасштабные проекты могут влиять на экономический рост в течение десятилетий или даже столетий и задавать векторы развития (как, например, строительство Транссибирской магистрали, Крымского моста, тоннеля под Ла-Маншем, ГЭС «Три ущелья» в Китае, расширение Панамского канала и др.). Однако на этапе предпроектного анализа необходимо проводить оценку их влияния на развитие экономики страны и регионов с точки зре-

ния выгод генерируемого экономического роста [Лившиц, Швецов, 2011].

Рассмотрим основные подходы к формированию и реализации зарубежных и отечественных программ и проектов развития инфраструктуры.

Реализация крупных инфраструктурных проектов и программ как инструментов территориального развития

Величина фактических инвестиций в инфраструктуру значительно отличается от прогнозируемых, обусловленных глобальными потребностями. Согласно оценке Росинфра [Инвестиции РФ и мира ... , 2021], наибольший разрыв характерен для африканских стран (см. рис. 1). Северная Америка и Европа имеют меньший разрыв по сравнению с другими регионами, поскольку преобладающий объем инвестиций направлен на восстановление существующей инфраструктуры.

Успешный пример повышения темпов экономического роста во многом за счет крупномасштабных инфраструктурных капиталовложений демонстрирует Китай [Kumar, Jindal, Velaga, 2018]. В 1978 г. Китай начал экономическую реформу, положив начало политике свободного рынка и открыв доступ к международной торговле и прямым иностранным инвестициям. При этом целевые расходы на инфраструктуру были важ-

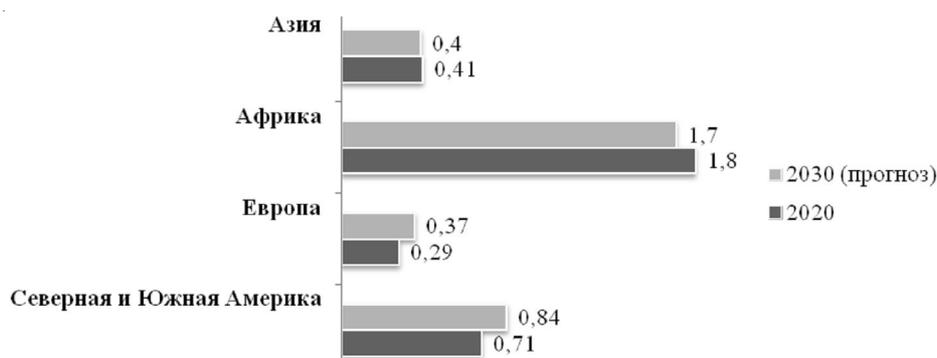


Рис. 1. Разрыв между потребностью в инвестициях в инфраструктуру и фактическими инвестициями по регионам мира, в процентах от ВВП

Примечание. Построено автором по данным: [Инвестиции РФ и мира ... , 2021].

ной составляющей национальных программ. В 1984 г. в рамках “Food-for-Work initiative” дан старт строительству районных и городских дорог. Реализация данной программы позволила обеспечить необходимой инфраструктурой бедные регионы страны и краткосрочную занятость населения. Продовольствие, шелк и сельскохозяйственные товары предоставлялись центральным правительством бесплатно в качестве платы за работу строителей в аграрных районах. Ежегодно вводилось в эксплуатацию 42 тыс. км дорог, значительно вырос трафик. С 1990-х гг. в КНР проводилась активная фискальная политика, направленная на снижение бедности и стимулирование регионального экономического развития за счет строительства жилья и транспортной инфраструктуры в сельской местности, в отдельных провинциях при содействии Всемирного банка была внедрена программа “Roads Improvement for Poverty Alleviation” («Улучшение дорог для борьбы с нищетой»). В 1998 г. было принято решение о дальнейшем стимулировании развития муниципальной дорожной сети, и уже к началу 2002 г. протяженность муниципальных автомобильных дорог составляла 1 065 млн км – на 244 тыс. км больше, чем в 1995 г. [Magazzino, Mele, 2020]. КНР активно развивает сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей: в 2000-х гг. подобные железнодорожные линии отсутствовали, к 2016 г. их протяженность уже превысила суммарную протяженность во всех странах мира и составила 22 тыс. км [Бутаков, 2018].

Усиление общественного надзора побуждает правительство оценивать крупные инфраструктурные проекты с точки зрения не только экономических выгод, но и потенциальных экологических и социальных последствий. В связи с разногласиями относительно эффектов от та-

ких проектов, как «Три ущелья» (“Three Gorges Project”) или переброска вод рек с Юга на Север (“South-to-North Water Transfer Project”), правительство Китая, как правило, гораздо осмотрительнее при принятии решений о реализации крупных инфраструктурных проектов.

В 2016 г., с уставным капиталом в 100 млрд долл., создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (Asian Infrastructure Investment Bank, АИВ), миссия которого заключается в содействии экономическому развитию стран азиатского региона. Финансирование транспортных, телекоммуникационных и энергетических проектов направлено на углубление интеграции Китая и стран Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) [Клишин, Павлов, 2016]. Профинансированы проекты по модернизации сети газопередачи и реконструкции электrorаспределительной системы (Бангладеш), развитию энергетического комплекса территории Юго-Восточного штата Андхра Прадеш (Индия), строительства и реконструкции железных дорог и портов (Оман) и др. [Матюнина, 2017]. Согласно данным Министерства экономического развития России, на начало марта 2019 г. в проектный портфель Азиатский банк инфраструктурных инвестиций входило 35 проектов общим объемом 7,5 млрд долл., на суверенные проекты приходилось 78 % инвестиционного портфеля, при этом более 2/3 портфеля сосредоточено в пяти государствах: Индии, Индонезии, Турции, Азербайджане и Египте. Российских проектов в портфеле банка пока нет [Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), 2021].

В «Национальный проект восстановления и реинвестирования» в США, начатый в 2009 г. и предполагающий снижение налогов и уровня безработицы, масштабные инвестиции в человечес-

кий капитал, а также в развитие и модернизацию энергетической и транспортной инфраструктуры, были включены 43 штата и федеральный округ Колумбия. При этом каждый штат разрабатывал свою региональную программу в рамках национального проекта с учетом специфики проблем той или иной территории [Ряховская, Крюкова, Ерхов, 2012]. Однако эффективность данных крупномасштабных инвестиций оспаривается. Макроэкономические показатели свидетельствовали о снижении темпов роста безработицы и создании новых рабочих мест, в то же время снижение налогового бремени не стимулировало увеличение потребления. Вместе с этим существует мнение, что выросший на 5,5 % в результате реализации национального проекта дефицит бюджета ВВП страны мог увеличиться в 2,5 раза, если бы данные крупномасштабные инвестиции не были осуществлены [Табах, Подругина, 2020].

В 2021 г. Дж. Байденом озвучен план модернизации транспортной, научно-исследовательской, образовательной и социальной инфраструктуры. Предполагается, что источником финансирования станут средства, полученные от повышения налога на прибыль корпораций, а не за счет выпуска облигаций, хотя США имеют успешный опыт применения данного механизма.

Практика реализации национальных программ широко распространена в европейских странах.

Национальный инфраструктурный план Великобритании, опубликованный в 2017 г., включает как государственные, так и частные проекты, приоритетными направлениями выделены транспорт, энергетика, ЖКХ, телекоммуникации и социальная сфера. Отбор проектов зависит от Национальной комиссии, призванной производить оценки долгосрочных потребностей страны в развитии инфраструктуры. С точки зрения инвесторов, законодательство, регулирующее данную сферу, способствует ее развитию и является эффективным. При этом на долю частных инвесторов приходится почти 50 % объема капиталовложений, вошедших в инфраструктурный план развития [Богачева, Смородинов, 2018].

Процесс планирования проектов транспортной инфраструктуры в Германии формализован и регулируется бюджетным законодательством [Sözüer, Spang, 2014]. Федеральное правительство несет ответственность за строительство и техническое обслуживание объектов национальной транспортной инфраструктуры. Ключевым эле-

ментом регулирования является Федеральный план развития транспортной инфраструктуры (Federal Transport Infrastructure Plan, FTIP), регламентирующий требования к ее техническому обслуживанию и расширению, а также к инвестициям в строительство. Согласно законодательству, для принятия решений о реализации проектов необходимо провести соответствующий анализ их экономической целесообразности [Walther, Monse, Habheider, 2015]. «Подъем на Востоке», один из ключевых национальных проектов страны, направлен на снижение социально-экономических диспропорций между западными и восточными частями страны. Начиная с 2020 г., в стране внедряется новая «точечная» программа субсидирования отстающих территорий. Так, поддержку могут получить не только восточные, но и западные районы ФРГ. Кроме того, программа предусматривает создание рабочих мест, переезд отдельных государственных учреждений в малые и средние города. Приоритетами национальной транспортной политики являются модернизация и развитие сети автомобильных дорог, а также рост пропускной способности транспортных коридоров и повышение экологической безопасности.

Индия является одним из крупнейших в мире рынков ГЧП с более чем 1 300 крупными инфраструктурными проектами национального уровня по состоянию на 31 марта 2014 г., из них более половины реализуются в сфере дорожной инфраструктуры [Kumar, Jindal, Velaga, 2018]. Проекты, основанные на ГЧП, как правило, сопряжены с высокими финансовыми рисками из-за их долгосрочного характера и неопределенности, связанной с прогнозируемыми будущими денежными потоками, прогнозом движения транспорта, задержками в строительстве и перерасходом финансовых средств. Профиль рисков крупномасштабных проектов на практике исключает приемлемую экономическую NPV-эффективность ГЧП-схемы финансирования. Уровень упущенной выгоды только ввиду транзакционных издержек, согласно логике их оценки с учетом фактора времени, в случае государственного партнера превышает убытки частного партнера. При этом даже в условиях принятия стратегического решения о поддержке ГЧП-проекта со стороны государства риски частного партнера могут не соответствовать уровню требуемой доходности. Определяющим фактором высокого уровня требуемой доходности является высокая безрисковая ставка, уровень

которой формируется преимущественно ожиданиями экспертных институтов. В условиях больших издержек частного партнера, когда прирост ставки более интенсивен, чем прирост негативных ожиданий или формализованных оценок рисков, а прирост дополнительной премии превышает прирост безрисковой ставки, резерв требуемой доходности на риски удорожания, обусловленные масштабом проекта, отсутствует [Патракеева, Патракеев, 2020].

Мировой практике известны случаи неэффективных ГЧП-проектов. В работе [Мерзлов, 2020] приведены примеры подобных проектов: строительство дорог в 15 европейских странах, первоначальная стоимость которых с использованием схемы ГЧП оказалась на 24 % выше стоимости с применением госзакупок; передача городской водопроводной сети из частной в муниципальную собственность для достижения социальных целей (Франция, Танзания, Аргентина, Канада, Малайзия); строительство платной дороги в штате Гуджарат (“Vadodara-Halol Toll project”, Индия), которое принесло убытки вследствие ошибочных прогнозов движения. Кроме того, реализация ГЧП-проектов может приводить к ограничению доступности инфраструктурных услуг для конечных пользователей.

Межстрановые исследования [Esfahni, Ramirez, 2003; Calderon, Serven, 2004; Иншаков, Митрофанова, 2009], охватывающие как развитые, так и развивающиеся страны, показывают, что эффективность государственных программ зависит от качества институциональной среды. В связи с этим, ее совершенствование институциональной среды является действенным инструментом экономической политики государства [Бенсон, 2018].

Инструменты финансирования инфраструктурных проектов в России

Проблемы развития инфраструктуры и оценки ее влияния на качество экономического развития актуальны для российских регионов. Инвестиции в инфраструктуру составляет 2–3 % ВВП, разрыв между потребностью и фактическими инвестициями составляет 1,63 % ВВП, и дисбаланс отражается на темпах роста экономики. Для сравнения в Китае инвестирует 8–10 % ВВП [Инвестиции РФ и мира ... , 2021] (рис. 2).

Износ основных фондов в России за последние двадцать лет вырос на 7,8 % – с 43,5 % в 2000 г. до 51,3 % в 2019 году. Для инфраструктурных секторов также характерен высокий износ: в области информации и связи – 63,2 %, в электроэнергетике – 44,9 %, в транспортировке и хранении – 39,9 %.

В Стратегии пространственного развития страны отмечается «несоответствие существующего уровня развития магистральной транспортной инфраструктуры потребностям экономики и населения субъектов Российской Федерации и страны в целом, наличие инфраструктурных ограничений федерального значения на опорной транспортной сети и в сфере энергетики, низкая транспортная связанность центров экономического роста между собой и с другими территориями, недостаточный уровень интегрированности различных видов транспорта и нереализованный транзитный потенциал» [Стратегия пространственного развития ... , 2019].

Национальные проекты, реализуемые в рамках трех основных направлений «человеческий капитал», «комфортная среда для жизни», «экономический рост», ориентированы на формирование новой модели качественных изменений в

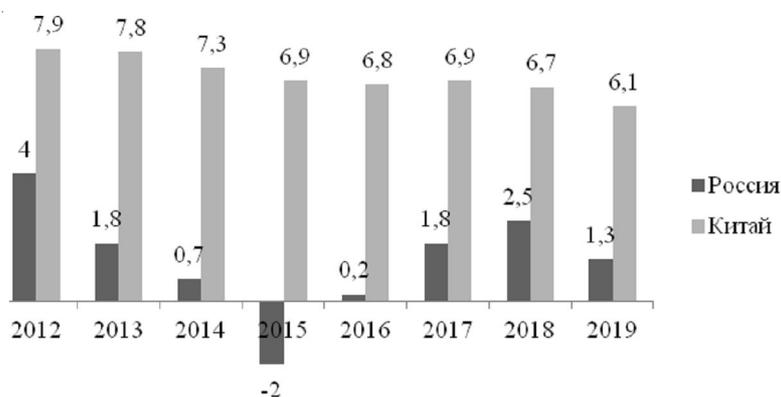


Рис. 2. Темпы прироста ВВП России и Китая

Примечание. Построено автором по данным: [Важнейшие экономические показатели, 2020].

экономике и обществе, преодолении инфраструктурных ограничений развития страны. Реализация «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», включает следующие федеральные проекты: «Европа – Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути».

Механизмы и инструменты реализации национальных проектов 2019–2024 гг. заложены в государственные программы, кроме того, бюджетное финансирование поступает напрямую через субсидии, контракты с единственным исполнителем [Митрофанова, Чернова, Патракеева, 2020]. Опыт проектов «первой волны» («Здоровье», «Образование», «Жилье», «Развитие агропромышленного комплекса») показал, что целевые показатели, установленные в них, зачастую не достигались или достигались с большими задержками по срокам [Бедняков, Миэринь, 2019]. Выполнение целей и задач, утвержденных в актуальных национальных проектах и «Комплексном плане модернизации ...», требует формирования комплексной системы мониторинга состояния и развития инфраструктурного каркаса территории, оценки эффективности управленческих решений, контроля за реализацией принятых решений и достигнутыми результатами.

В России эффективным инструментом финансирования могут стать инфраструктурные облигации. Однако существуют законодательные ограничения, связанные с их выпуском на уровне регионов и муниципальных образований. Обеспечительными условиями привлечения средств посредством облигаций являются макроэкономическая стабильность и качество институциональной среды [Сучкова, 2019].

Закон «О защите и поощрении капиталовложений и развитии инвестиционной деятельности в Российской Федерации», вступивший в силу с 1 апреля 2020 г., предусматривает предоставление стабилизационной оговорки, налоговых льгот, субсидий и других мер государственной (муниципальной) поддержки для возмещения затрат на инфраструктуру, необходимые для реализации инвестиционного проекта [Федеральный закон № 69-ФЗ ... , 2020]. Ожидается, что подобный механизм позволит снизить риски, связан-

ные с изменением законодательства, а также стимулировать рост капиталовложений до 25 % валового внутреннего продукта.

Россией одобрены принципы качественных инфраструктурных инвестиций [Принципы G20 ... , 2019], декларирующие: 1) повышение позитивного влияния инфраструктуры на достижение целей устойчивого развития и роста национальной экономики; 2) повышение экономической эффективности на протяжении всего жизненного цикла проекта; 3) интеграцию экологических аспектов в инфраструктурные инвестиции; 4) устойчивость к природным катастрофам, чрезвычайным происшествиям и прочим рискам; 5) интеграцию социальных аспектов в инфраструктурные инвестиции; 6) повышение качества управления инфраструктурой.

Следование данным принципам и формирование комплексной системы оценки инфраструктурных проектов позволит улучшить качество управления инвестициями и стимулировать их мультипликативные эффекты. Эксперты полагают, что внедрение данной системы имеет важное значение для дальнейшего развития инфраструктурного рынка в России, в том числе для привлечения зарубежных инвесторов.

Заключение

Реализация инфраструктурных инвестиционных проектов и наращивание государственных капитальных вложений стимулирует внутренний спрос. Вопрос о значимости влияния государственных инвестиций на уровень социально-экономического развития стран приобрел особую актуальность в связи с накопленным дефицитом финансирования инфраструктуры.

Преобладающими рисками реализации крупных инфраструктурных проектов выделены политические (вмешательство государства, бюрократизация процесса принятия политических решений, коррупция). Так, в КНР для их снижения введены учебные курсы для местных органов власти, посвященные вопросам разработки эффективных моделей ГЧП и механизмов распределения рисков между государственным и частным секторами и разработке типовых контрактов [Ke et al., 2011]. Общемировая практика внедрения инструментов, предназначенных для выявления проектов с высокими рисками на ранней стадии и отслеживания динамики изменения параметров, критически влияющих на эффективность (интенсивность транспортных потоков,

ставка дисконтирования, тарифы за проезд, совокупные затраты, периоды строительства и концессии, затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание), позволяет оценивать риски реализации проектов и в дальнейшем выбирать оптимальный подход к их снижению как для государственного сектора, так и для частного инвестора [Kumar, Jindal, Velaga, 2018].

В то же время эффективность государственных инвестиций в инфраструктуру напрямую зависит от качества управления финансовыми потоками на всех стадиях жизненного цикла объекта инфраструктуры и обеспечения финансовой устойчивости в условиях нестабильной деловой конъюнктуры.

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ Публикация подготовлена в рамках реализации ГЗЮНЦ РАН, № гр. проекта АААА-А19-119011190184-2.

The publication was prepared as part of the implementation of the State Assignment of The Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, No. of state registration of the project АААА-А19-119011190184-2.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), 2021 // Министерство экономического развития Российской Федерации. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya_deyatelnost/vzaimodeystvie_s_mezhdunarodnymi_bankami_razvitiya/aziatskiy_bank_infrastrukturnyh_investitsiy_abii/ (дата обращения: 29.04.2021).
- Бедняков А. С., Миэринь Л. А., 2019. Национальные проекты как инструмент реализации национальных целей. URL: <https://roscongress.org/materials/natsionalnye-proekty-rossii-problemy-iresheniya/> (дата обращения: 18.05.2021).
- Бенсон И. Н., 2016. Влияние качества институциональной среды на благосостояние и экономический рост: межстрановые сопоставления // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 5, Экономика. № 3. С. 38–55. DOI: <https://doi.org/10.21638/11701/spbu05.2016.303>.
- Богачева О. В., Смородинов О. В., 2018. Подходы к государственному управлению инвестициями в инфраструктуру в России в свете международного опыта // Финансы и кредит. Т. 24, № 9 (777). С. 2166–2183. DOI: <https://doi.org/10.24891/fc.24.9.2166>.
- Бутаков П. В., 2018. Реализация крупных инфраструктурных проектов как часть современной государственной промышленной политики России // Вестник Московского государственного областного университета. № 1. DOI: <https://doi.org/10.18384/2224-0209-2018-1-855>. URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=32855417> (дата обращения: 14.05.2021).
- Важнейшие экономические показатели России и отдельных зарубежных стран, 2020. URL: https://www.gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/31.htm (дата обращения: 07.07.2021).
- Инвестиции РФ и мира в развитие инфраструктуры, 2021 // Росинфра. URL: <https://rosinfra.ru/digest/investment> (дата обращения: 14.05.2021).
- Иншаков О. В., Митрофанова И. В., 2009. О концепции межрегионального мегапроекта «Юг России» // Вестник Южного научного центра РАН. Т. 5, № 3. С. 133–140.
- Клишин В. В., Павлов В. В., 2016. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций // Азия и Африка сегодня. № 6 (707). С. 49–54.
- Лившиц В., Швецов А., 2011. Каких ошибок следует избегать при оценке инвестиционных проектов с участием государства // Вопросы экономики. № 9. С. 80–92. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2011-9-80-92>.
- Матюнина Л. Х., 2017. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций: вызовы и возможности // Труды Института востоковедения РАН. № 4. С. 131–145.
- Мерзлов И. Ю., 2020. Государственно-частное партнерство в мировой экономике: возможные негативные последствия // Научный журнал Байкальского государственного университета. Т. 11, № 3. С. 11–23. DOI: [https://doi.org/10.17150/2411-6262.2020.11\(3\).11](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2020.11(3).11).
- Митрофанова И. В., Чернова О. А., Патракеева О. Ю., 2020. Приоритетные национальные проекты как инструмент социально-экономической и политической модернизации старопромышленных регионов Юга России // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. Т. 25, № 5. С. 213–233. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2020.5.17>.
- Патракеева О. Ю., Патракеев А. А., 2020. Применимость контрактов ГЧП для реализации проектов с высокой специфичностью активов // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. Т. 36, № 4. С. 601–623. DOI: [10.21638/spbu05.2020.403](https://doi.org/10.21638/spbu05.2020.403).
- Принципы G20 по инвестициям в качественную инфраструктуру. Минфин России, 2019. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=129246-printsipy_g20_po_investitsiyam_v_kachestvennyuyu_infrastrukturu (дата обращения: 20.05.2021).
- Ряховская А. И., Крюкова О. Г., Ерхов М. В., 2012. Зарубежный опыт устойчивого регионального развития на основе реализации национальных проектов // Современная наука: актуальные пробле-

- мы теории и практики. Серия: Экономика и право. № 11–12. С. 7–13.
- Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, 2019. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/a3d075aa813dc01f981d9e7fcb97265f/130219_207-p.pdf (дата обращения: 08.07. 2021).
- Сучкова О. В., 2019. Перспективы использования инфраструктурных облигаций как инструмента долгового финансирования крупных инфраструктурных проектов в России // Вестник Нижегородского государственного инженерно-экономического университета. № 10 (101). С. 39–48.
- Табак А., Подругина А., 2020. Национальные проекты: ожидания, результаты, перспективы // Эксперт. URL: https://raexpert.ru/researches/national_project_2020/ (дата обращения: 14.05.2021).
- Федеральный закон № 69-ФЗ от 01.04.2020 г. «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации», 2020. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202004010030>.
- Calderon C., Serven L., 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution // *Annals of Economics and Finance*. № 15 (2). P. 1–43. DOI: <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3400>. URL: https://www.researchgate.net/publication/23549717_The_Effects_Of_Infrastructure_Development_On_Growth_And_Income_Distribution (дата обращения: 20.05.2021).
- Esfahni H. S., Ramirez M. T., 2003. Institutions, Infrastructure and Economic Growth // *Journal of Development Economics*. № 70. P. 443–477. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0304-3878\(02\)00105-0](https://doi.org/10.1016/S0304-3878(02)00105-0).
- Frederiksen N., Gottlieb S. C., Leiringer R., 2021. Organising for Infrastructure Development Programmes: Governing Internal Logic Multiplicity Across Organisational Spaces // *International Journal of Project Management*. № 39. P. 223–235. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2021.01.004>.
- Ke Y., Wang S., Chan A. P. C. et al., 2011. Understanding the Risks in China's PPP Projects: Ranking of Their Probability and Consequence // *Engineering Construction & Architectural Management*. № 18 (5). P. 481–496. DOI: <https://doi.org/10.1108/09699981111165176>.
- Kumar L., Jindal A., Velaga N. R., 2018. Financial Risk Assessment and Modelling of PPP Based Indian Highway Infrastructure Projects // *Transport Policy*. № 62. P. 2–11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.010>.
- Magazzino C., Mele M., 2020. On the Relationship Between Transportation Infrastructure and Economic Development in China // *Research in Transportation Economics*. P. 100947. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100947>.
- Sözüer M., Spang K., 2014. The Importance of Project Management in the Planning Process of Transport Infrastructure Projects in Germany // *Procedia – Social and Behavioral Sciences*. № 19. P. 601–610. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.03.067>.
- Välilä T., 2020. Infrastructure and Growth: A Survey of Macro-Econometric Research // *Structural Change and Economic Dynamics*. № 53. P. 39–49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.strueco.2020.01.007>.
- Walther C., Monse J., Habheider H., 2015. Revision of Project Evaluation as Part of the German Federal Transport Infrastructure Plan // *Transportation Research Procedia*. № 8. P. 41–49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.06.040>.

REFERENCES

- Aziatskij bank infrastrukturyh investicij (ABII), 2021 [Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)]. *Ministerstvo jekonomicheskogo razvitija Rossijskoj Federacii* [Ministry of Economic Development of the Russian Federation]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/vneshneekonomicheskaya_deyatelnost/vzaimodeystvie_s_mezhdunarodnymi_bankami_razvitiya/aziatskiy_bank_infrastrukturnyh_investicij_abii (accessed 29 April 2021).
- Bednjakov A.S., Mijerin' L.A., 2019. *Nacional'nye proekty kak instrument realizacii nacional'nyh celej* [National Projects As a Tool for Implementing National Goals]. URL: <https://roscongress.org/materials/natsionalnye-proekty-rossii-problemy-i-resheniya> (accessed 18 May 2021).
- Benson I.N., 2016. Vlijanie kachestva institucional'noj sredy na blagosostojanie i jekonomicheskij rost: mezhsranovye sopostavlenija [The Impact of Institutional Environment on Wealth and Economic Development: Cross-Country Comparisons]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serija 5. Ekonomika* [Vestnik of Saint Petersburg University. Series 5. Economics], no. 3, pp. 38-55. DOI: <https://doi.org/10.21638/11701/spbu05.2016.303>.
- Bogacheva O.V., Smorodinov O.V., 2018. Podhody k gosudarstvennomu upravleniju investicijami v infrastrukturu v Rossii v svete mezhdunarodnogo opyta [Approaches to the Public Management of Infrastructure Investment in Russia in the Light of International Practices]. *Finansy i kredit* [Finance and Credit], vol. 24, iss. 9 (777), pp. 2166-2183. DOI: <https://doi.org/10.24891/fc.24.9.2166>.
- Butakov P.V., 2018. Realizacija krupnyh infrastrukturyh projektov kak chast' sovremennoj gosudarstvennoj promyshlennoj politiki Rossii [Implementation of Large Infrastructure Projects As a Part of Modern State Industrial Policy of Russia]. *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta* [Bulletin of Moscow Region State

- University], no. 1. URL: www.evestnik-mgou.ru (accessed 14 May 2021).
- Vazhnejshie jekonomicheskie pokazateli Rossii i otidel'nyh zarubezhnyh stran*, 2020 [The Most Important Economic Indicators of Russia and Certain Foreign Countries]. URL: https://www.gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/31.htm (accessed 7 July 2021).
- Investicii RF i mira v razvitie infrastruktury, 2021 [Investments of the Russian Federation and the World in the Development of Infrastructure]. *Rosinfra*. URL: <https://rosinfra.ru/digest/investment> (accessed 14 May 2021).
- Inshakov O.V., Mitrofanova I.V., 2009. O kontseptsii mezhtsestvennogo megaprojekta «Yug Rossii» [About the Concept of an Inter-Regional Megaproject “The South of Russia”]. *Vestnik Yuzhnogo nauchnogo tsentra RAN* [Bulletin of the Southern Scientific Center of the Russian Academy of Sciences], vol. 5, no. 3, pp. 133-140.
- Klishin V.V., Pavlov V.V., 2016. Aziatskij bank infrastrukturyh investitsij [Asian Infrastructure Investment Bank]. *Azija i Afrika segodnja* [Asia and Africa Today], no. 6 (707), pp. 49-54.
- Livshic V., Shvecov A., 2011. Kakih oshibok sleduet izbegat' pri ocenke investitsionnyh projektov s uchastiem gosudarstva [What Mistakes Should Be Avoided Under Evaluating Investment Projects with State Participation]. *Voprosy ekonomiki*, no. 9, pp. 80-92. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2011-9-80-92>.
- Matyunina L.H., 2017. Aziatskij bank infrastrukturyh investitsij: vyzovy i vozmozhnosti [The Asian Infrastructure Investment Bank: Challenges and Opportunities]. *Trudy Instituta vostokovedeniya RAN* [Proceedings of the Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences], no. 4, pp. 131-145.
- Merzlov I.Yu. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v mirovoj ekonomike: vozmozhnye negativnye posledstviya [Public-Private Partnership in the World Economy: Possible Negative Consequences]. *Nauchnyj zhurnal Bajkal'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Baikal Research Journal], vol. 11, no. 3, pp. 11-23. DOI: [https://doi.org/10.17150/2411-6262.2020.11\(3\).11](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2020.11(3).11).
- Mitrofanova I.V., Chernova O.A., Patrakeeva O.Yu., 2020. Prioritetnye nacional'nye projekty kak instrument social'no-jekonomicheskoy i politicheskoy modernizatsii staropromyshlennyh regionov Juga Rossii [Priority National Projects As a Tool of Social, Economic and Political Modernization of Old Industrial Regions of the South of Russia]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istorija. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], vol. 25, no. 5, pp. 213-233. DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2020.5.17>.
- Patrakeeva O.Yu., Patrakeev A.A., 2020. Primenimost' kontraktov GChP dlja realizatsii projektov s vysokoj specifichnost'ju aktivov [The Applicability of Public-Private Partnership Contracts for Infrastructure Projects As a Function of Their Specificity]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika* [St. Petersburg University Journal of Economic Studies], vol. 36, no. 4, pp. 601-623. DOI: <https://doi.org/10.21638/spbu05.2020.403>.
- Principy G20 po investitsijam v kachestvennuju infrastrukturu. Minfin Rossii*, 2019 [The G20 Principles on Investment in High-Quality Infrastructure. Ministry of Finance of Russia]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=129246-printsipy_g20_po_investitsijam_v_kachestvennyu_infrastrukturu (accessed 20 May 2021).
- Ryakhovskaya A.I., Kryukova O.G., Erkhov M.V., 2012. Zarubezhnyj opyt ustojchivogo regional'nogo razvitiya na osnove realizatsii nacional'nyh projektov [Foreign Experience of Sustainable Regional Development Through Implementation of National Projects]. *Sovremennaja nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Ekonomika i pravo* [Modern Science: Actual Problems of Theory and Practice. Series Economics and Law], no. 11-12, pp. 7-13.
- Strategija prostranstvennogo razvitiya Rossijskoj Federatsii na period do 2025 goda: rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii ot 13 fevralja 2019 g. № 207-r*, 2019 [The Strategy of Spatial Development of the Russian Federation for the Period up to 2025. Decree of the Government of the Russian Federation No. 207-r Dated February 13, 2019]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/a3d075aa813dc01f981d9e7fcb97265f130219_207-p.pdf (accessed 8 July 2021).
- Suchkova O.V., 2019. Perspektivy ispol'zovanija infrastrukturyh obligatsij kak instrumenta dolgovogo finansirovaniya krupnyh infrastrukturyh projektov v Rossii [Prospects for the Use of Infrastructure Bonds As an Instrument for Debt Financing of Large Infrastructure Projects in Russia]. *Vestnik Nizhegorodskogo gosudarstvennogo inzhenerno-jekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the Nizhny Novgorod State University of Engineering and Economics], no. 10 (101), pp. 39-48.
- Tabah A., Podrugina A., 2020. Nacional'nye projekty: ozhidaniya, rezul'taty, perspektivy [National Projects: Expectations, Results, Prospects]. *Ekspert*. URL: https://raexpert.ru/researches/national_project_2020 (accessed 14 May 2021).
- Federal'nyy zakon № 69-FZ ot 01.04.2020 g. «O zashchite i pooshchrenii kapitalovlozheniy v Rossijskoj Federatsii»*, 2020 [Federal Law No. 69-FZ Dated April 1, 2020 “On the Protection and Encouragement of Investment in the Russian Federation”]. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202004010030>.

- Calderon C., Serven L., 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. *Annals of Economics and Finance*, no. 15 (2), pp. 1-43. DOI: <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3400>. URL: https://www.researchgate.net/publication/23549717_The_Effects_Of_Infrastructure_Development_On_Growth_And_Income_Distribution (accessed 20 May 2021).
- Esfahni H.S., Ramirez M.T., 2003. Institutions, Infrastructure and Economic Growth. *Journal of Development Economics*, no. 70, pp. 443-477. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0304-3878\(02\)00105-0](https://doi.org/10.1016/S0304-3878(02)00105-0).
- Frederiksen N., Gottlieb S.C., Leiringer R., 2021. Organising for Infrastructure Development Programmes: Governing Internal Logic Multiplicity Across Organisational Spaces. *International Journal of Project Management*, no. 39, pp. 223-235. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2021.01.004>.
- Ke Y., Wang S., Chan A.P.C. et al., 2011. Understanding the Risks in China's PPP Projects: Ranking of Their Probability and Consequence. *Engineering Construction and Architectural Management*, no. 18 (5), pp. 481-496. DOI: <https://doi.org/10.1108/09699981111165176>.
- Kumar L., Jindal A., Velaga N.R., 2018. Financial Risk Assessment and Modelling of PPP Based Indian Highway Infrastructure Projects. *Transport Policy*, no. 62, pp. 2-11. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.03.010>.
- Magazzino C., Mele M., 2020. On the Relationship Between Transportation Infrastructure and Economic Development in China. *Research in Transportation Economics*, p. 100947. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.100947>.
- Sözüer M., Spang K., 2014. The Importance of Project Management in the Planning Process of Transport Infrastructure Projects in Germany. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, no. 119, pp. 601-610. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.03.067>.
- Välilä T., 2020. Infrastructure and Growth: A Survey of Macro-Econometric Research. *Structural Change and Economic Dynamics*, no. 53, pp. 39-49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.strueco.2020.01.007>.
- Walther C., Monse J., Habheider H., 2015. Revision of Project Evaluation As Part of the German Federal Transport Infrastructure Plan. *Transportation Research Procedia*, no. 8, pp. 41-49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2015.06.040>.

Information About the Author

Olga Yu. Patrakeeva, Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher, Head of Laboratory of Regional Economics, Federal Research Centre the Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, Chekhova St, 41, 344006 Rostov-on-Don, Russian Federation, OlgaPatrakeyeva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>

Информация об авторе

Ольга Юрьевна Патракеева, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, заведующая лабораторией региональной экономики, Федеральный исследовательский центр Южный научный центр РАН, просп. Чехова 41, 344006 г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация, OlgaPatrakeyeva@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-9320-2327>