

УДК 330.322

## АКТИВИЗАЦИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ВЛОЖЕНИЙ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ КАК ОСНОВА РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

Пинчук Д.И.

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса, Владивосток, e-mail: pinchukdaria95@gmail.com*

Привлечение в широких масштабах инвестиций в российскую экономику преследует долговременные стратегические цели: модернизация транспортной инфраструктуры, создания цивилизованного, социально ориентированного общества, характеризующегося высоким качеством жизни населения. Для экономического развития страны остро необходимы инвестиции в транспортную инфраструктуру. Инвестиции в инфраструктуру, особенно в кризисный период являются фундаментом для обеспечения выхода страны на новые темпы экономического роста. В статье отражено как транспортные проекты с привлечением зарубежных партнеров оказывают поддержку российской экономике.

**Ключевые слова:** инвестиции, транспортная инфраструктура, экономический рост, зарубежные партнеры

## INTENSIFICATION OF INVESTMENTS IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF THE COUNTRY

Pinchuk D.I.

*Vladivostok state University of Economics and service, Vladivostok, e-mail: pinchukdaria95@gmail.com*

Attracting large scale investment in the Russian economy pursues long-term strategic goals: modernization of the transport infrastructure, the creation of a civilized, social-oriented society, characterized by high quality of life. For the economic development, the country needed investment in transport infrastructure. Investments in infrastructure, especially in the crisis period are the Foundation to ensure you progress to new economic growth. The article highlights how transport projects with foreign partners are providing support to the Russian economy.

**Keywords:** investments, transport infrastructure, economic growth, foreign partners

Комплексные инвестиционные проекты в транспортной системе являются важным фактором для большинства регионов, в которых они реализуются, особенно в сложившейся экономической ситуации в стране. Такие проекты являются основой для роста экономики страны, обеспечивая интересы государства, и закладывают фундамент для ее динамичного развития.

Один из основных факторов, поддерживающий экономический рост любой страны, — это развитие транспортной инфраструктуры. Определяющая роль в этом процессе отводится иностранным инвестициям.

Для решения обостряющихся проблем в этой сфере инвестирование в транспортную инфраструктуру — это эффективный и надежный способ стимулирования экономики. В краткосрочной перспективе вложение инвестиций в транспортную инфраструктуру решает важные социальные вопросы и создает новые рабочие места.

В среднесрочной перспективе способствует экономическому росту региона, территорий, а в долгосрочной перспективе инвестиции помогают создать такой эффект, при котором снижаются издержки и экономика демонстрирует высокие показатели роста, в результате улучшается качество жизни населения в целом [1].

Именно вложения в транспортную инфраструктуру в сложных финансово-экономических условиях помогают быстрее изменить направления развития экономики, поэтому государственная поддержка и участие на начальном этапе играют существенную роль.

На протяжении последних 10–20 лет недостаточный объем капиталовложений в инфраструктуру отбросил Россию на 93-е место в мире по показателю качества инфраструктуры, в соответствии с отчетом о глобальной конкурентоспособности за 2013–2014 годы, составленным Всемирным экономическим форумом. В этом рейтинге Индия занимает 85-ю позицию, а Китай расположился на 74-м месте. Лишь железнодорожная инфраструктура в России находится на относительно высоком уровне (31-е место). Остальные структуры, такие как: электроснабжение, автомобильные дороги, порты и воздушный транспорт — нуждаются в модернизации [2].

Для развития инфраструктуры в России создано большое количество стратегий и проектов. Специалисты EY Knowledge разработали карту планируемых проектов, сгруппировав их по нескольким параметрам.

Было заявлено о 325 инфраструктурных проектах за последние пять лет, которые

сейчас находятся на разных стадиях реализации (табл. 1) [3]. Большинство из проанализированных проектов, которые проходят стадию реализации, на самом деле откладываются, и степень их выполнения не подтверждается. В общей сложности, четкий график осуществления запланированных проектов отсутствует.

**Таблица 1**  
Инфраструктурные проекты России [3]

Статус проекта	Количество проектов	Планируемый объём инвестиций, млрд долларов США
Завершен	59	31,8
Реализуется	189	329,5
Запланирован	77	608,1
Всего	325	969,4

Осуществление большинства проектов (51%) запланировано на период с 2015 по 2020 год, только несколько планируют завершиться к 2030 году.

Особое внимание для стимулирования развития транспортной инфраструктуры Министерство уделяет координации усилий властей разного уровня, развитию инфраструктуры федерального подчинения, стандартам инфраструктуры, а также вопросам единой политики.

Координационные советы по развитию Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов являются ярким примером плодотворной работы Министерства и регионов. Они объединяют Москву,

Московскую область, Санкт-Петербург и Ленинградскую область, где совместно решаются в том числе вопросы по ремонту, объёмам и срокам строительства.

Касаемо взаимодействия с зарубежными партнерами, в мае прошлого года руководством страны было принято решение активизировать привлечение зарубежных операторов, подрядчиков и инвесторов в инфраструктурные проекты.

По словам Максима Соколова, министра транспорта Российской Федерации, существует два основных направления, которые необходимо проработать любому инвестору, заинтересованному в российской инфраструктуре. Это активное участие в конкурсах и в обсуждении проектов, а также формирование партнерской сети в России.

Не так давно была создана Национальная ассоциация операторов и инвесторов дорожной отрасли при поддержке Министерства транспорта РФ и по инициативе ГК «Автодор». Это независимая площадка, которая объединяет главных игроков на рынке дорожной инфраструктуры. Это зарубежные и российские проектные и строительные компании, являющиеся операторами автомобильных дорог.

Соколов считает, что налаживание прямых контактов между крупнейшими зарубежными и российскими игроками облегчит вхождение новых инвесторов на российский рынок. Помимо этого направления, по-прежнему уделяется большое внимание презентациям проектов, встречам и консультациям с инвесторами, а также руд-шоу.



Рис. 1. Количество планируемых инфраструктурных проектов и предполагаемые сроки их выполнения [3]

В дорожной отрасли запланировано самое большое количество концессионных проектов. ГК «Автодор» намеревается провести приблизительно 10 крупных конкурсов, направленных на строительство, финансирование и эксплуатацию автомобильной дороги на Цемдолину, входящую в состав Новороссийского транспортного узла, четырёх пусковых комплексов центральной кольцевой автомобильной дороги и двух участков новой трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург».

Также будет проведен тендер на операторские контракты для двух секций трассы М-4 «Дон» и объявлен конкурс инвестиций на реконструкцию, эксплуатацию и проектирование участка трассы М-1 «Беларусь» [4].

На развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта запланировано направить объём инвестиций больше чем в любые другие отрасли. На перспективу до 2030 года, основная часть этих инвестиций предназначена для реализации проектов, предусмотренных планом развития высокоскоростного и скоростного железнодорожного движения.

Одним из таких проектов является увеличение скорости и грузопотока по МТК «Приморье-1». Китай планирует запустить во Владивосток скоростное движение грузовых поездов из Харбина. Этот проект может быть реализован в режиме свободного порта Владивосток при поддержке со стороны России, это позволит получить налоговые льготы [5].

Строительство автомобильных дорог и мостов является следующим по объёму планируемым инвестиционным вложени-

ем в инфраструктуру. Большинство таких проектов предусмотрены Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и принадлежат сфере ответственности Государственной компании «Автодор». Большое количество проектов планируется осуществить в водоснабжении и энергетике.

Правительство Российской Федерации стремится интенсифицировать процесс осуществления инфраструктурных проектов. По этой причине активно разрабатывается нормативное регулирование. Тут заходит речь о государственно-частном партнёрстве. ГЧП является основным механизмом взаимодействия власти и бизнеса для решения тех или иных практических задач в сфере создания общественных благ, при нехватке бюджетных средств [6].

В этом случае государство само привлекает бизнес для решения приоритетной задачи, а именно создание современной транспортной инфраструктуры, при обеспечении высокого качества возводимых объектов, их эффективной эксплуатации и оптимальном распределении средств федерального и регионального бюджетов.

Проанализировано всего 325 проектов: из них 44% предполагают привлечение частных инвесторов: частные компании или ГЧП.

Больше всего инфраструктурных проектов предусмотрено планом в области морского и воздушного транспорта не за счет государственной поддержки, а финансируемых за счет ГЧП. В табл. 2 перечислены сегменты, в которые планируется реализовать 39 проектов с участием частных инвесторов.

### Финансирование транспортной инфраструктуры РФ



Рис. 2. Финансирование транспортной инфраструктуры РФ [7]

Таблица 2

Финансирование в сегменты РФ, млрд дол США [7]

Источники финансирования и сегмент	Количество проектов	Планируемый объем инвестиций, млрд долларов США
Государственное финансирование	182	284,4
Воздушный транспорт	9	1,0
Речной транспорт	9	4,7
Энергетика и водоснабжение	106	162,1
Железнодорожный транспорт	22	81,8
Строительство автомобильных дорог и мостов	36	34,7
ГЧП	112	676,7
Воздушный транспорт	24	21,0
Речной транспорт	14	30,5
Энергетика и водоснабжение	13	5,4
Железнодорожный транспорт	21	380,6
Строительство автомобильных дорог и мостов	40	239,2
Частное финансирование	31	8,3
Воздушный транспорт	1	0,0
Энергетика и водоснабжение	29	7,7
Строительство автомобильных дорог и мостов	1	0,7
Всего	325	969,4

ВВП на одного рабочего в час, долларов США

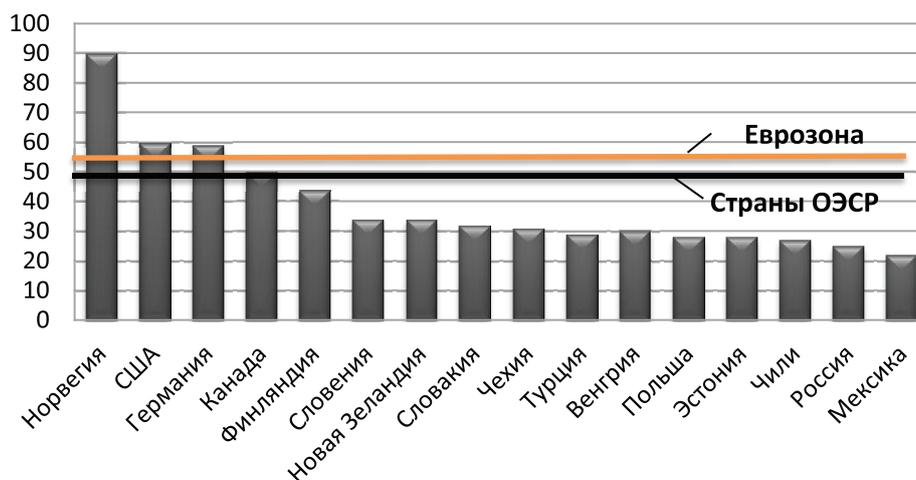


Рис. 3. Сравнение стран ОЭСР по произведенному ВВП на одного рабочего [9]

Множество инвестиционных проектов ведется в западной части Российской Федерации, где экономическая активность по сравнению с регионами на востоке страны и плотность населения выше.

Из опыта других стран следует отметить, что развитие инфраструктуры имеет благоприятные последствия, среди которых чаще всего указывают следующие:

- увеличение конкуренции;
- снижение затрат на производство;
- развитие ранее недоступных территорий;

- реорганизация землепользования;
- рост национального производства/ВВП;
- расширение доступа к ресурсам труда;
- повышение притока инвестиций.

Увеличение производительности является совокупным итогом инфраструктурных инвестиций, что представляет собой одну из основных целей многих работающих компаний в России [8]. Производительность экономики существенно выше в странах с развитой инфраструктурой. Россия отстает от стран Евросоюза и других со-

поставимых государств в обеих указанных областях (рис. 3).

В России в полной мере проявляется данная взаимозависимость: наибольшая производительность труда фиксируется в регионах с самой развитой инфраструктурой.

По производительности труда в десятку ведущих регионов входят традиционные лидеры – Санкт – Петербург и Москва, так же богатые ресурсами регионы, такие как Республика Коми и Тюменская область. Кроме того, к ним относятся два региона – Калужская область и Республика Татарстан. Там производительность труда росла под влиянием активного инвестирования в инфраструктуру на протяжении последних пяти лет.

Таким образом, инвестиции активно помогают совершенствовать транспортную инфраструктуру России и позволяют снизить зависимость от добывающих отраслей, поэтому стоит все больше привлекать зарубежных партнеров и создавать совместные проекты.

#### Список литературы

1. Присяжная Р.И. Методы государственного стимулирования инновационного развития России // Теория и практика финансов и банковского дела на современном этапе:

Материалы XIII межвуз. конф. асп. и докт. – СПб.: СПбГИ-ЭУ, 2011. – 0,24 п.л.

2. Всемирный экономический форум; рейтинг глобальной конкурентоспособности 2013–2014 [Электронный ресурс].

3. EY-the-road-to-2030-survey-of-infrastructure-development-in-russia,2014 Finance [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ey.com/GL/en/SearchResults?query=Russia+Transport+infrastructure&search\\_options=country\\_name](http://www.ey.com/GL/en/SearchResults?query=Russia+Transport+infrastructure&search_options=country_name).

4. «Эрист энд Янг (СНГ) Б.В.». Материалы исследования «Курс 2030: исследование развития инфраструктуры в России». 2014.

5. Левченко Т.А. Совершенствование транспортной инфраструктуры Приморского края / Т.А. Левченко // Институциональные и инфраструктурные аспекты развития различных экономических систем: Сборник статей Международной научно-практической конференции: Пермь, 10 апр. 2016 г. – Уфа: Аэтерна, 2016. – С. 197.

6. Сизов Ю. Государственно-частное партнёрство на основе концессий как основа устойчивого развития экономической и социальной инфраструктуры России. Материалы Российского промышленно-экологического форума «РосПромЭко». – М., 2014.

7. Левченко Т.А. Активизация инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру России с использованием механизмов государственно-частного партнерства / Т.А. Левченко // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2016. – № 4 (27). – С. 74–80.

8. «Labor Productivity and Growth», Global Finance [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gfmag.com/>

9. ОЭСР, расчеты Рейтингового агентства «Эксперт РА» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://raexpert.ru/>