УДК 338.1+338.49

JEL O38, O43

DOI: 10.17213/2312-6469-2019-2-29-42

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ДОЛГОСРОЧНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ

© *И.Ю. Швец* 2019

*Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова Российской
академии наук, г. Москва, Россия
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
г. Москва, Россия*

Для активизации привлечения инвестиций в инфраструктуру на основе государственно-частного партнерства, необходимо существенно повысить эффективность работы на всех этапах подбора и подготовки проектов. Для повышения качества проработки и сопровождения проектов необходимо сформировать «проектных офисов» с целью формирования стабильного пайплайна проектов, финансируемых в рамках ГЧП, как на региональном, так и на федеральном уровне. Это позволит расширить экспертную базу и повысить эффективность подбора и подготовки проектов, в том числе за счет повышения необходимого уровня квалификации на местах. Важно сформировать единый механизм межведомственного взаимодействия всех уровней органов государственного управления на этапах жизненного цикла проекта в рамках ГЧП, начиная с инициирования, рассмотрения, отбора (принятия решения), реализации, мониторинга, кончая анализом результатов, а также создать комплексную систему оперативного управления региональным портфелем соглашений, находящихся на стадии реализации. Необходимо формирование на основе стратегий территориального социально-экономического развития всех уровней базы перечней объектов, в отношении которых планируется заключение соглашений о ГЧП и концессионных соглашений.

Ключевые слова: *инвестиции, инфраструктура, государственно-частное партнерство, концессия, экономический рост.*

THE IMPACT OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT ON LONG-TERM ECONOMIC GROWTH

© *I.Yu. Shvets* 2019

*V.A. Trapeznikov Institute of Control Sciences Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia*

To increase the attraction of investments in infrastructure on the basis of public-private partnership, it is necessary to significantly improve the efficiency of work at all stages of selection and preparation of projects. To improve the quality of development and support

of projects, it is necessary to form «project offices» in order to form a stable pipeline of projects financed under PPP, both at the regional and federal levels. This will expand the expertise base and increase the efficiency of the selection and preparation of projects, including by increasing the necessary level of skills in the field. It is important to establish a common mechanism for inter-agency cooperation at all levels of government on the stages of the project life cycle as part of the PPP, starting with the initiation, review, selection (decision-making), implementation, monitoring, and ending with an analysis of the results, as well as to create a comprehensive system of operational management of the regional portfolio of agreements that are under implementation. It is necessary to forming on the basis for territorial socio-economic development strategies of all levels, a list of facilities for which it is planned to conclude PPP agreements and concession agreements.

Keywords: *investments, infrastructure, public-private partnership, concession, economic growth.*

Российская экономика нуждается в увеличении инвестиций в транспортную, энергетическую, социальную, коммунальную инфраструктуры. Пространственное развитие российской экономики привело к неравномерному распределению инфраструктуры по территории. Состояние физического и морального износа инфраструктуры является серьезной причиной замедления экономического роста. Все эти негативные факторы требуют создания условий для привлечения инвестиций в модернизацию и развитие инфраструктуры.

Создание благоприятной инвестиционной среды, развитие инфраструктуры, инновационного потенциала востребованного рынком являются ключевыми факторами для развития экономического роста.

В исследование институциональных вопросов развития инфраструктуры внесли работы таких ученых, как А. Пезенти [1], П.Н. Розенштейн-Родана [2], П. Самуэльсона [3], А. Хиршмана [4], где подчеркнуто, что доходы хозяйствующих субъектов зависят от состояния и уровня развития инфраструктуры. В своих работах У. Ростоу [5], Х. Зингер [6] описали наличие определенной зависимости между повышением эффективности экономики и величиной целевых инвестиций в развитие инфраструктуры, описали механизмы и инструменты развития отраслей инфраструктуры. Вопросы проектного финансирования, развития механизмов создания и управления инфраструктурных проектов, государственных программ развития инфраструктуры, государственно-частного партнерства посвящены труды А.Г. Исаева [7], Р.М. Нижегородцева, С.М. Никитенко, Е.В. Гоосен [8], В.Г. Варнавского [9]. Среди ученых, исследующих проблемы развития инфраструктуры, влияние на темпы экономического роста, эффективности инвестиционных вложений, следует отметить В.Б. Кондратьева [10], С. Боугхеаса, П. Деметриадеса, Т. Мамунеаса [11], С. Ледяева, М. Линдена [12], Е.А. Коломак [13], В.Г. Варнавского [14]. Актуальные проблемы развития инфраструктурного комплекса России, в том числе отраслевые аспекты, освещены в работах Л. Тропко [15], И.Ю. Швеца, Ю.Ю. Швеца [16],

Ю.А. Щербанина [17]. Вопросы развития инфраструктурного комплекса России в рамках пространственного развития, освещены в работах М.П. Комарова [18], П.А. Минакира [19], И.Ю. Швеца, Ю.Ю. Швеца [20, 21], Н.И. Валеахметова, А.Н. Цацулина [22], Й. Броцкера, П. Рьетвелда [23]. Несмотря на значительный вклад ученых, глобализационные процессы, происходящие в мировой экономике, приводят к усилению конкуренции на международных рынках, что требует переосмысления вопросов влияния инфраструктуры на темпы и устойчивость экономического роста и позволяет интерпретировать исследование в новом ключе.

Целью данной статьи является анализ влияния развития инфраструктуры на долгосрочный период экономического роста.

Инвестиции в инфраструктуру – важная предпосылка устойчивого экономического роста. По оценкам МВФ, в странах с развивающейся экономикой увеличение объема инвестиций на 1 п.п. от ВВП приводит к дополнительному росту выпуска на 0,25% в течение последующего года и до 0,5% в течение последующих четырех лет (в странах с развитой экономикой эти показатели – 0,4% и 1,5% соответственно).

Инвестиции в инфраструктуру – необходимое условие выживания в современной глобальной экономике. Так, например, перманентно расширяющаяся мировая торговля предъявляет стабильно растущий спрос на транспортную инфраструктуру. Так, по оценкам ОЭСР в перспективе до 2030 г. среднегодовой темп роста грузовых авиаперевозок составит 5,9%, а морских контейнерных – 6%. Существующая инфраструктура без дополнительных инвестиций с такой нагрузкой не справится. Именно поэтому в 2003-2012 гг. протяженность железных дорог Европейского союза увеличилась на 13 тыс. км, Индии – на 1,4 тыс. км, Японии – более чем на 1,5 тыс. км. Ежегодные расходы 27-ми стран Европы на развитие и поддержку инфраструктуры составляют в сумме примерно 46 млрд долл. США. Протяженность европейских высокоскоростных магистралей (ВСМ) к 2020 г. должна возрасти до 21 тыс. км (в 2005 г. она составляла всего 4 тыс. км). Мировым лидером в плане строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ) является Китай, где в последние годы было построено 15 тыс. км ВСМ, при этом ежегодно в КНР производится около 300 поездов (рис. 1).

Совокупно в мире сегодня инвестирует около 2,5 трлн долл. США ежегодно в энергетику, водоснабжение, транспортную и телекоммуникационную отрасли. Но, несмотря на существенность суммы, инвестиции не являются достаточными, а потребность в качественной инфраструктуре становится более насущной. Специалисты международной консалтинговой компании McKinsey Global Institute в одном из своих исследований рассчитали, что глобальной экономике необходимо в среднем 3,3 трлн долл. США ежегодно для поддержания планируемых темпов экономического роста. При этом на развивающиеся страны должно приходиться около 60% этого объема инвестиций (рис. 2).

Рис. 1. Протяженность скоростных железных дорог с разрешенной скоростью от 200 км/ч, км

Источник: Газпромбанк.

Рис. 2. Страновая структура инвестиций в инфраструктуру в 2000-2017 гг. (левый столбец) и 2018-2030 гг. (правый столбец), %

Источник: IHS Global Insight, McKinsey Global Institute.

Похожее мнение высказывают также специалисты ОЭСР и Всемирного банка. Требуемые темпы роста инвестиций в инфраструктуру (в широком понимании, включая телекоммуникации и электросетевое хозяйство), по оценкам специалистов ОЭСР, должны составлять около 2,5% ми-

рового ВВП ежегодно. Данный уровень является средним по миру и развивающимся странам для обеспечения конкурентоспособности на мировом рынке придется инвестировать в инфраструктуру еще больше, чтобы создавать необходимые объекты и их обслуживать.

Всемирный банк оценивает объем недоинвестирования в инфраструктуру развивающихся стран в 400-650 млрд долл. США ежегодно. Рекомендуемая Всемирным банком для развивающихся экономик норма инвестиций в инфраструктуру 4-4,5% ВВП увеличила бы темпы экономического роста стран Латинской Америки на 2 п.п. в год. Действительно, дефицит инфраструктуры в развивающихся экономиках является более острым, а значит мультипликативный эффект инвестиций, например, в транспортную отрасль будет сильнее. Так, по данным Всемирного банка высокие темпы роста инвестиций в инфраструктуру азиатских стран в первой половине 2000-х позволил им расти быстрее в среднем на 1,6 п.п.

В нынешней экономической обстановке, когда национальные правительства снижают расходы, а рост глобальной экономики в 2,5% ежегодно по прогнозам Всемирного банка может стать «новой нормой», необходимость снижения госдолга, оздоровления бюджетов, а, следовательно, фискальной консолидации в развитых странах, замедляют темпы роста экономики. По расчетам МВФ сокращение госрасходов на 1% ВВП приводит к сокращению реального ВВП более чем на 0,6%. Процентные ставки в развитых странах уже находятся на минимальных уровнях, а, следовательно, мерами монетарной политики в такой ситуации экономический рост не восстановить. Наилучшим выходом из этой ситуации являются инвестиции в инфраструктуру.

Влияние инфраструктуры на долговременный экономический рост может осуществляться по пяти направлениям:

1. В качестве прямого фактора производства.
2. В качестве взаимозаменяемого элемента других факторов производства.
3. В качестве стимула аккумуляции факторов производства.
4. В качестве стимула совокупного спроса.
5. В качестве инструмента промышленной политики.

Из исследований специалистов National Bureau of Economic Research известно, что во время рецессии мультипликативный эффект государственных инвестиций в экономику увеличивается до 1-1,5 против 0-0,5 в стабильный период. Всемирный банк рассчитал, что вложения в инфраструктуру дают быстрый результат в период посткризисного восстановления экономики: в промышленности и строительстве создаются рабочие места, соответственно, рост занятости поддерживает объем потребления. За краткосрочным повышением спроса следуют долгосрочные мультипликативные эффекты. Но мультипликативные эффекты различаются в разных странах и секторах экономики.

Примером может служить опыт Китая. Китайская модель экономического роста была основана именно на активных инвестициях. Средние темпы роста ВВП в 9,9% в 1995-2010 гг. были достигнуты, в том числе за счет активного роста инвестиций в основные средства (главным образом, в инфраструктуру) на 20-22% в год. Пик инвестиций пришелся на 2009 г. В этот год объем инвестиций в китайской экономике увеличился на 40% и достиг уровня 60% от ВВП. Это позволило КНР пережить мировой кризис не только с наименьшими потерями, но и продемонстрировать уверенные темпы экономического роста – 9,2% в 2009 г. Большая часть инвестиций поступила из формально внебюджетных источников: банки, большинство из которых в Китае находится под контролем государства, получили указания предоставлять займы и вкладывать в масштабные инфраструктурные проекты, в итоге за 2008–2011 гг. соотношение кредитного портфеля и ВВП выросло на 40 п.п., а основными заемщиками оказались крупные государственные компании. В следующие годы Китай, опасаясь риска «перегреть» экономику, начал снижать темпы повышения инвестиций в инфраструктуру (уже в 2011 г. прирост составлял всего 10%). Стоит отметить, что низкий дефицит бюджета, относительно высокий уровень ставок и стабильный приток доходов в бюджет позволяет китайской экономике при необходимости вернуться к политике стимулирования.

Китай является активным игроком и на зарубежных рынках инвестиций, в том числе эта страна является крупным иностранным инвестором в российскую экономику (рис. 3).

Рис. 3. Топ-15 стран-получателей китайских прямых инвестиций в 2005-2018 гг., млрд. долл. США

Источник: Газпромбанк.

Для России задача развития инфраструктуры является одной из наиболее приоритетных в экономической политике. Национальная экономика нашей страны в условиях дифференцированного развития регионов нуждается в эффективно функционирующей инфраструктуре. Изношенность инфраструктуры, равно как и неэффективность инвестиций, оказывают неблагоприятное воздействие на темпы экономического роста и устойчивость этого роста.

Российской экономике необходимы масштабные инвестиции в инфраструктуру, особенно те, которые смогли бы ослабить ресурсную зависимость экономики и способствовать диверсификации производства. Однако долгосрочные тенденции, сопровождаемые оттоком капитала и ослаблением рубля, оказали негативное влияние на экономику РФ, так вследствие замедления экономики, низких цен на нефть и снижения государственных расходов, объем инвестиций в инфраструктуру в 2016 г. оказался на 12% ниже планового значения. В связи с обновлением Росстатом методики расчета расходы, было показано столь значительное падение, которое свидетельствует о том, что вложения бюджетной системы на инфраструктуру снизились в номинальном и реальном выражении, а их доля в ВВП упала ниже 2%: в 2017 – 0,3%, в 2018 – 0,2%. Ключевыми факторами замедления темпов инфраструктурных инвестиций стали: бюджетный дефицит, высокие темпы инфляции, высокие процентные ставки, девальвация рубля.

Многие инфраструктурные проекты связаны с покупкой существенного объема импортного оборудования, у которого нет сопоставимых отечественных аналогов. Это особенно проявляется, например, в телекоммуникациях, тепло- и электроэнергетике. Вследствие обесценения российской национальной валюты, стоимость приобретения и эксплуатации такого оборудования, выраженная в рублях, существенно возросла. Экономические выгоды от реализации проекта с такими затратами в текущих условиях могут не окупить инвестиции. Кроме того, дальнейшие девальвационные и инфляционные ожидания делают менее привлекательными инвестиции в неэкспортные российские отрасли (в том числе, в инфраструктуру) для иностранных инвесторов. Если вести расчет в иностранной валюте, то иностранный инвестор получит сопоставимый объем необходимых инвестиций в проект и постепенно обесценивающиеся поступления от проекта. Кроме того, повышение внутренних проектных ставок также существенно повлияло на ухудшение инвестиционного климата. Основными инвесторами в российскую инфраструктуру всегда были государственные и квазигосударственные институты, но сейчас в бюджете отсутствуют средства в объеме, необходимом для осуществления всех крайне важных капитальных вложений в инфраструктуру. Без существенных вливаний денег в инфраструктуру темпы роста российской экономики не ускорятся, соответственно налогооблагаемая база в экономике не увеличится и необ-

ходимых средств в бюджете также не появится. Экономический рост в современных условиях достигим только при масштабном инвестировании в инфраструктуру. И несмотря на недовыполнение плана в 2016-2018 гг., запланированный объем инвестиций в развитие инфраструктуры в 2016-2020 гг. составляет 185 млрд. долл. США.

Рис. 4. Динамика инвестиций в инфраструктуру России и инвестиционные потребности для развития инфраструктуры 2014-2020 гг., трлн. руб.

Источники: Росстат, Казначейство, Мировой Банк.

Правительство должно приложить максимум усилий к тому, чтобы разорвать порочный круг «слабый экономический рост – недостаточные инвестиции в инфраструктуру», но сделать это возможно только в случае, если инвестиционные проекты будут эффективными. Одним из инструментов, с помощью которых государство могло бы это сделать, является государственно-частное партнерство (ГЧП).

Государственно частное-партнерство в настоящее время считается одним из наиболее эффективных методов привлечения инвестиций в инфраструктуру по всему миру. Именно на этот способ финансирования делают упор многие страны в надежде, что частный капитал в масштабных инфраструктурных проектах последует за государственным.

Основным преимуществом государственно-частного партнерства, по сравнению с традиционными бюджетными инвестициями в инфраструктуру, является предполагаемая более высокая эффективность частных инвестиций. Частные инвесторы берут на себя часть рисков и имеют конкретную мотивацию их избежать, так как это напрямую повлияет на их доход-

ность. В случае бюджетного финансирования инфраструктурных проектов такая мотивация зачастую отсутствует, механизмы же для ее создания являются труднореализуемыми на практике.

По причине недостаточной изученности проблем финансирования ГЧП-проектов в экономической литературе наибольшее затруднение у частных партнеров и инвесторов на практике вызывает вопрос: как структурировать финансирование и минимизировать стоимость капитала в ГЧП-проектах. Структурирование финансирования государственно-частного партнерства – это не просто технический вопрос, это то, что поддерживает хрупкий баланс интересов и сравнительных преимуществ различных партнеров в ГЧП. Это не только вопрос оптимального распределения различных рисков инфраструктурного проекта, но также и вопрос создания правильной структуры управления для обеспечения устойчивости проекта. Учитывая характер общественных благ (к которым относится большинство объектов инфраструктуры), в большинстве проектов государственно-частного партнерства основная трудность заключается в том, чтобы найти способ интернализации положительных внешних эффектов, производимых проектом, без чрезмерного исключения всех потенциальных бенефициаров проекта.

Изменяется институциональный контекст, развивающийся с течением времени и технологическим прогрессом. Но существует глобальный исторический опыт реализации государственно-частных инфраструктурных проектов, который является источником моделей для структурирования и современных ГЧП-проектов.

Хорошо продуманные проекты государственно-частного партнерства могут более эффективно использовать сравнительные преимущества различных партнеров в извлечении доходов для финансирования строительства и эксплуатации инфраструктуры.

При использовании государственно-частного партнерства как формы взаимодействия государства и бизнеса для решения общественно-значимых задач, возникает ряд серьезных вопросов. Часто частный партнер в проекте государственно-частного партнерства выступает против концессионных соглашений, в которых будущие доходы от сбора платы направляются оператору, но это только одна из задач по финансовому структурированию государственно-частного партнерства. Другой вопрос: насколько старшим должен был частный инвестор в иерархии погашения: должны ли частные инвесторы быть обеспеченными кредиторами, держателями субординированных облигаций или обыкновенных акций (дольщиками)? Если они являются кредиторами, в какой степени этот долг гарантируется и кем? Какие права контроля есть у частных инвесторов и какова их защита от риска приостановки проекта?

В мировой практике реализации инвестиций в инфраструктурные проекты наблюдается устойчивая тенденция, когда инвесторы их рассмат-

ривают как долговые инструменты, желательно обеспеченные и в относительно безопасных объектах инфраструктуры. Частные инфраструктурные инвесторы в большинстве своем устремлены в относительно безопасные инфраструктурные браунфилд-активы (проекты, которые уже построены и эксплуатируются), и ставка дохода в которых уже не так привлекательна. Гораздо меньше инвесторов готовы рисковать и инвестировать в инфраструктурные гринфилд-проекты (проекты, которые пока находятся в стадии разработки), которые подвергают их строительным рискам, а также рискам нормативного регулирования и спроса, и подразумевают гораздо более длительные сроки окупаемости. Для рутинных объектов транспортной и энергетической инфраструктуры риск строительства, как правило, ограничен, но риск спроса и нормативного регулирования – нет. Для более необычных инфраструктурных инвестиций, таких как ядерные реакторы, длинные туннели, или крупные городские проекты редевелопмента, строительные риски довольно значительные.

Несмотря на всю очевидность необходимости привлечения частных инвестиций в инфраструктуру, в России существует ряд существенных препятствий, мешающих привлечению таких инвестиций. На протяжении 2013-2016 гг. СОПС провел исследование среди представителей компаний и государственных учреждений, ответственных за принятие решений и обладающих опытом реализации инфраструктурных проектов в России. Ключевыми точками в исследовании были текущее состояние инфраструктурных инвестиций в России и возможности дальнейшего развития, а также рассмотрение передового опыта разных стран в реализации инфраструктурных проектов.

В результате исследования удалось установить, что тенденции на протяжении этих лет имели устойчивый характер. Основными препятствиями, которые были выявлены в результате анализа данных, было то, что привлечению частных инвесторов в инфраструктурные проекты мешает неопределенность, недостаточные гарантии возврата инвестиций, конкурентные условия выбора исполнителей инфраструктурных проектов, отсутствие понятной и детализированной стратегии развития инфраструктуры и, как следствие, отсутствие понимания перспектив таких инвестиций, недостаточная прозрачность процесса принятия решений по реализации проектов, недостатки законодательной базы, недостаточная синхронизация региональной стратегии или политики с федеральными программами. Таким образом, основными сдерживающими факторами роста частных инвестиций в инфраструктуру России являются институциональные ограничения.

В 2005 г. в России был принят Федеральный закон о концессиях. В 2014-2015 гг. – поправки к Закону о рынке ценных бумаг и Закону о концессиях, которые расширяют возможности финансирования инвестиционных проектов, повысив тем самым привлекательность инвестиций для

частных партнеров, что должно было способствовать развитию проектного финансирования. Недостаточность разработанности нормативно-правовой базы развития ГЧП и системного подхода к формированию такой базы, сдерживали полноценное развитие государственно-частного партнерства в России. В условиях отсутствия закона о государственно-частном партнерстве на федеральном уровне некоторые субъекты РФ приняли собственные законы. Их массовое утверждение стало одной из тенденций 2010-2011 гг., но практически во всех региональных законах пошли по пути перечисления максимального числа механизмов участия частного партнера в хозяйственной деятельности, которые хоть как-то пересекались с государством, что и стало основной проблемой таких актов.

Решением проблем правового регулирования государственно-частного партнерства на федеральном уровне и можно считать принятие в 2015 г. Федерального закона № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 г. Целью данного закона является не только определить общие правила и понятийную базу реализации проектов государственно-частного партнерства в России, но и стать средством решения инфраструктурных проблем страны в целом и регионов в частности. Закон о ГЧП рассчитан на регулирование более узкой группы отношений по сравнению с Федеральным законом о концессии. Действие закона о государственно-частном партнерстве распространяется на исчерпывающий перечень объектов, из которого исключены некоторые объекты ЖКХ, социального обеспечения и социального жилья, объекты АПК (кроме мелиоративных систем и их объектов), негосударственной сферы безопасности, уголовно-исправительной системы и др. В перечень возможных объектов включены те, в отношении которых заключение концессионного соглашения невозможно, но они по теперь могут быть объектами соглашений о ГЧП.

В законе предусматриваются механизмы, которые смогут расширить возможности участников по структурированию проектов и создадут альтернативу концессии. Одними из таких механизмов является право частной собственности на создаваемые объекты, которое становится обязательным элементом соглашения о ГЧП, вместе с обязательствами частного партнера по созданию объектов инфраструктуры, их эксплуатации или технического обслуживания, полным или частичным финансированием на этапе строительства; также представление введения оценки экономической эффективности (финансовой эффективности и социально-экономического эффекта) и сравнительного преимущества проектов государственно-частного партнерства как проверки того, будет ли использование средств бюджета(ов) на реализацию проекта иметь преимущество перед использованием бюджетных средств для реализации аналогичного государственно-

го контракта.

Но, несмотря на возможности, дающиеся законом, ряд проблем остаются нерешенными. В последние годы интерес иностранных профильных инвесторов к российским инфраструктурным проектам падает, и это связано не только неблагоприятным инвестиционным климатом и существующей политической обстановкой, но и со злоупотреблениями со стороны власти при реализации ГЧП-проектов, касающихся передачи государственного и муниципального имущества в собственность частных партнеров, соглашениями через различные неправовые схемы, направленные на удовлетворение корыстных интересов отдельных групп, непрозрачностью и «предопределенностью» результатов конкурсных процедур.

Опыт участия в подобных конкурсах с предопределенным исходом вынуждает многих инвесторов более не затрачивать на них временные и денежные ресурсы. Одним из путей решения данной проблемы является введение максимальной прозрачности ГЧП-проектов, что предполагает, в том числе, сильный публичный контроль за расходованием бюджетных средств. Необходима также доработка некоторых положений Закона в части ограничения по участию в проектах в качестве частного партнера иностранных юридических лиц и компаний, находящихся под контролем государства, которые представляются необоснованными и не соответствуют лучшей мировой практике. Не сформирован подход к управлению жизненным циклом инфраструктурных проектов, который включает в себя: подбор проекта; подготовка и структурирование проекта; реализация проекта; мониторинг эффективности реализации.

Для активизации привлечения инвестиций в инфраструктуру на основе государственно-частного партнерства, необходимо существенно повысить эффективность работы на всех этапах подбора и подготовки проектов. Для повышения качества проработки и сопровождения проектов необходимо сформировать «проектные офисы». Для формирования стабильного пайплайна проектов, финансируемых в рамках ГЧП, необходимо более активное использование данного механизма как на региональном, так и на федеральном уровне. Это позволит расширить экспертную базу и повысить эффективность подбора и подготовки проектов, в том числе за счет повышения необходимого уровня квалификации на местах.

Важно сформировать единый механизм межведомственного взаимодействия всех уровней органов государственного управления на этапах жизненного цикла проекта в рамках ГЧП, начиная с инициирования, рассмотрения, отбора (принятия решения), реализации, мониторинга, кончая анализом результатов. Также необходимо сформировать комплексную систему оперативного управления региональным портфелем соглашений, находящихся на стадии реализации. Кроме того, представляется существенным формирование на основе стратегий территориального социально-экономического развития всех уровней базы перечня объектов, в отно-

шении которых планируется заключение соглашений о ГЧП и концессионных соглашениях.

В России наблюдается существенный дисбаланс количества ГЧП проектов в различных отраслях в некоторых секторах инфраструктуры (например, железные дороги, порты, аэропорты, внутренние водные пути и муниципальная инфраструктура), по-прежнему имеет место нехватка проектов на основе государственно-частного партнерства. Хорошей практикой для федерального правительства была бы разработка рекомендации на основе передового опыта реализации проектов на основе государственно-частного партнерства, с учетом интересов частного сектора. Необходимо также продолжить проработку соответствующей правовой базы.

Литература

1. Пезенти А. Очерки политической экономики капитализма. В 2-х т. Т. 2. – М.: Прогресс, 1976. – 885 с.
2. Rosenstein-Rodan P.N. The Notes of the Theory of the «Big Push» in Economic Development for Latin America. Proceedings of a Conference held by the International Economic Association. London, New York: Palgrave Macmillan, 1961. Pp. 57-81.
3. Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д. Экономика: Пер. с англ. – М.: Издательство БИНОМ, 1997. – 860 с.
4. Hirschman A.O. The Strategy of Economic Development. ew Haven: Yale University Press, 1961.
5. Ростой В.В. Стадии экономического роста / Пер. с англ. В.П. Марченко. – Нью-Йорк: Прегер, cop. 1961. – 236 с.
6. Singer H.W. The Distribution of Gains between Investing and Borrowing Countries. In The Strategy of International Development: Essays in the Economics of Backwardness. London: Macmillan, 1975.
7. Исаев А.Г. Государственные капиталовложения как детерминанты экономического роста российских регионов // Регионалистика. – 2014. – № 4. – С. 61-72.
8. Государственно-частное партнерство в инновационной сфере: мировой опыт и перспективы России / Нижегородцев Р.М., Никитенко С.М., Гоосен Е.В. и др.; Российская акад. наук, Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова РАН и др. – Кемерово: Сибирская изд. группа, 2012. – 482 с.
9. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Том 1-2. – М.: ИМЭМО, 2009.
10. Кондратьев В.Б. Инфраструктура и экономический рост // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 1. – С. 18–24.
11. Bougheas S., Demetriades P., Mamuneas T. Infrastructure, Specialization, and Economic Growth. Canadian Journal of Economics. 2000. Vol. 33. No. 2. Pp. 506-522.
12. Ledyeva S., Linden M. Determinants of Economic Growth: Empirical Evidence from Russian Regions. The European Journal of Comparative Economics. 2008. Vol. 5. № 1. Pp. 87-105.
13. Коломак Е.А. Эффективность инфраструктурного капитала в России // Журнал новой экономической ассоциации. – 2011. – № 10. – С. 74-93.
14. Варнавский В.Г. Риски частных инвестиций в производственную инфраструктуру России // Журнал МЭМО. – 2004. – № 5. – С. 74-82.
15. Тропко Л. Магистральные трубопроводы сегодня и завтра // Нефтегазовая вертикаль. – 2003. – № 11. – С. 12-16.

16. Швеc И.Ю., Швеc Ю.Ю. Региональный механизм управления развитием сферы туризма: Монография. – М.: Издательство «ОнтоПpинт», 2016. – 500 с.
17. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. – 2011. – № 3(12). – С. 65–78.
18. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира. – СПб.: Издательство Михайлова В.А., 2000. – 350 с.
19. Минакиp П.А. Государственная программа и новая модель управления Дальним Востоком и Байкальским регионом // Russia's Regional Development Plans and International Cooperation (The 8th KIEP – ERI Seminar. 13 June. 2013). Seoul: Korea Institute for International Economic Policy, 2013. Pp. 13–20.
20. Швеc И.Ю., Швеc Ю.Ю. Управление пространственным развитием региона: Монография. – М.: Онтопpинт, 2016. – 402 с.
21. Швеc И.Ю., Швеc Ю.Ю. Размещение производительных сил и регионалистика РФ. – Симферополь: Диайпи, 2013. – 361 с.
22. Валеахметов Н.И., Цацулин А.Н. Создание регионального кластера как способ экономического развития территории // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2009. – № 4(81). – С. 281-288.
23. Brocker J., Rietveld P. Infrastructure and Regional Development / J. Brocker, P. Rietveld // Handbook of Regional Growth and Development Theories / Edited by R. Capello, P. Nijkamp, E. Elgar, 2009. Pp. 152–181.

Поступила в редакцию

12.01.2019

Швец Ирина Юрьевна – доктор экономических наук, ведущий научный сотрудник Института проблем управления РАН, г. Москва, Россия.

Shvets Irina – Doctor of Economics, Leading researcher at the Institute of Control Sciences RAS, Moscow, Russia.

Россия, 117997, г. Москва, ул. Профсоюзная, 65
65, str. Profsoyuznaya, Moscow, 117997, Russia
e-mail: irina-shvets@yandex.ru