УДК 338.4

DOI 10.23968/1999-5571-2020-17-4-209-218

© В. В. Асаул, д-р экон. наук, профессор
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет,
Санкт-Петербург, Россия)

E-mail: es@spbgasu.ru

© В. В. Кришталь, канд. экон. наук, доцент,
директор по развитию
(Ассоциация производителей и экспортеров
отечественных спортивных товаров и оборудования,
Москва, Россия)

E-mail: krishtal21@gmail.com

© Ж. Г. Петухова, д-р экон. наук, доцент
(Норильский государственный индустриальный
институт, г. Норильск, Россия)

E-mail: petuhovajg@mail.ru

© V. V. Asaul, Dr. Sci. Ec., Professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering,
St. Petersburg, Russia)

E-mail: es@spbgasu.ru

© V. V. Krishtal, PhD in Sci. Ec., Associate Professor,
Development director
(Domestic Sport Goods Manufacturers
and Exporters Association,
Moscow, Russia)

E-mail: krishtal21@gmail.com

© J. G. Petukhova, Dr. Sci. Ec., Associate Professor
(Norilsk State Industrial Institute,
Norilsk, Russia)

E-mail: petuhovajg@mail.ru

РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

IMPLEMENTATION OF NATIONAL PROJECTS AIMED AT INVESTING IN INFRASTRUCTURE SUPPORT FOR ENTREPRENEURIAL ACTIVITY: PROBLEMS AND PROSPECTS

Рассматриваются основные факторы, сдерживающие реализацию национальных проектов, направленных на инвестиции в инфраструктурное обеспечение предпринимательской деятельности. Для преодоления проблем недостаточной эффективности инфраструктурных проектов анализируются мировая и отечественная практики реализации инфраструктурных инвестиций. Даются предложения по улучшению ситуации и уменьшению рисков недостаточно эффективной реализации национальных проектов в области развития инфраструктуры.

Ключевые слова: инвестиции, национальные проекты, инфраструктура предпринимательской деятельности.

The article discusses the main factors constraining the implementation of national projects aimed at investing in the infrastructure support of entrepreneurial activity. To overcome the problems of insufficient efficiency of infrastructure projects, the world and domestic practices of implementing infrastructure investments are analyzed. Suggestions are made in regard of improving the situation and reducing the risks of insufficiently effective implementation of national projects in the field of infrastructure development.

Keywords: investments, national projects, infrastructure of entrepreneurial activity.

Инвестиции в развитие инфраструктуры являются одним из самых востребованных и объемных видов инвестиций в мировой эконо-

мике. Без строительства автомобильных дорог, железнодорожных путей, аэродромов, мостов, логистических узлов и транспортных хабов не-

возможно гармоничное комплексное развитие территории государства, видов экономической деятельности и территорий. По данным Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка, объем инфраструктурных инвестиций для всего мира в 2018 году составил 2,6 трлн \$¹. Для сравнения:

- \$400 млрд — ежегодные мировые вложения в индустрию развлечений (кинотеатры, ТВ, видеоигры);

- \$500 млрд — объем рынка смартфонов или капитализация социальной сети Facebook.

При этом инфраструктурный разрыв между реальным объемом инвестиций и объемом инвестиций, которые действительно необходимы, достаточно велик и в дальнейшем будет только нарастать (рис. 1);

- \$427 млрд — инфраструктурный разрыв в 2019 году;

- \$14 трлн — накопленный инфраструктурный разрыв до 2040 года.

Как правило, объем инфраструктурных инвестиций по отношению к ВВП колеблется от 1–2 % в развитых странах и от 3 до 4 % в развивающихся (рис. 2).

Как видно на рис. 2, ситуация с соотношением уровня инфраструктурных инвестиций по отношению к ВВП в России и странах БРИКС, за исключением Китая (7–8 %) и Индии (4–4,5 %), в общем и целом соответствует общемировому уровню и колеблется в интервале 2,5–3,5 %.

В мировой структуре инфраструктурных инвестиций инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры (строительство и реконструкция автомобильных дорог, железных путей и перегонов, морских и речных портов, мостов, аэропортов) находятся на 1-м месте. Второе место занимают инвестиции в энергетику. Несмотря на массовое увлечение цифровизацией и роботизацией всевозможных процессов, инвестиции в развитие информационных технологий и ИТ-инфраструктуру находятся всего лишь на 5-м месте (рис. 3).

На рис. 3 мы видим, что сейчас во всем мире в год на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог, железнодорожных путей сообщения, мостов, аэропортов, мостов, морских и речных портов тратится около \$1,3 трлн, столько же, сколько планируется тратить на инвестиции только в автомобильные дороги к 2040 году. В 2018 году на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт автомобильных дорог было израсходовано \$836,7 млрд,

¹ Данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка, statista.com, prnewswire.com, ycharts.com, newzoo.com

Рис. 1. Динамика инфраструктурных инвестиций в мире до 2040 года [3]

Рис. 2. Динамика инфраструктурных инвестиций по отношению к ВВП (2007–2016 гг.)

что превышает инвестиции в остальные объекты транспортной инфраструктуры вместе взятые. В настоящий момент не наблюдаются какие-либо факторы, которые могли бы изменить подобное соотношение инвестиций на долгосрочную перспективу.

Как показывает аналитика, инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры вырастут почти до \$2 трлн к 2040 году. Стоит отметить, что наиболее массовое увеличение инвестиций (в 1,5 раза) коснется строительства и ремонта автомобильных дорог. Суммарно

инвестиции по данному направлению могут достигать \$1,25–1,3 трлн. Значительно меньше, но все равно существенно возрастут инвестиции на строительство железнодорожных путей — до \$332 млрд. При этом инвестиции в строительство новых и реконструкцию старых аэропортов составят порядка \$100 млрд, примерно на таком же уровне будут инвестиции и в инфраструктуру морских и речных портов.

Российская Федерация не осталась в стороне от международных трендов по увеличению инвестиционных вложений в развитие инфра-

Рис. 3. Динамика инвестиций в транспортную инфраструктуру до 2040 года (в млрд \$)

структуры. По последним данным в 2018 году отечественные инфраструктурные инвестиции составили 2,1 % от ВВП [1]. При этом дефицит подобных инвестиций все равно остается на достаточно существенном уровне и составляет 4,2 %². Чтобы его избежать, необходимо продолжать увеличивать инфраструктурные инвестиции и постепенно довести их объем по отношению к ВВП до 5 % к 2024 году. Суммарная величина инфраструктурных инвестиций при этом должна составить примерно 26 трлн руб. Это сопоставимо с суммарным объемом всех национальных проектов нашей страны, который составляет 25,7 трлн руб. При этом доля в них инфраструктурных инвестиций составляет порядка 15,3 трлн руб., т. е. мы имеем дефицит в размере 10,6 трлн руб. [2].

Стоит отметить, что, на наш взгляд, развитие инфраструктуры в России на протяжении уже десятилетий происходит не системно — даже по видам экономической деятельности нет комплексного плана развития территорий. Также отсутствует единая статистика и оценка состояния инфраструктуры по регионам, а горизонт планирования не превышает 2–3 года [1].

Необходимо отметить, что развитые страны утверждают планы инфраструктурного развития на срок более 10 лет и чаще всего отталкиваются от закрытого перечня проектов, запуск

которых расписан по годам. Бюджеты таких программ в этих странах составляют порядка 10 % ВВП на весь срок, или не более 1 % ВВП в год (как, например, в Австралии [7]).

В развивающихся экономиках — в их числе Филиппины и Мексика — такое планирование почти в два раза короче: только шесть лет, а спектр инфраструктурных направлений для инвестирования гораздо шире, кроме того, он не привязан к жесткому порядку реализации проектов. Так, в Филиппинах [8] на развитие инфраструктуры хотят потратить половину годового ВВП за шесть лет (или 8,5 % ВВП ежегодно), а в Мексике³ в предыдущую программу намеревались за пять лет вложить 24 % суммарного годового ВВП (или 5 % ВВП ежегодно).

По различным оценкам⁴, для обеспечения опережающего развития российской экономики в развитие инфраструктуры необходимо ежегодно инвестировать более 5 % ВВП (рис. 4).

В отечественной структуре инфраструктурных инвестиций последние на развитие транспортной инфраструктуры находятся на первом месте, что соответствует мировой практике. В 2017 году величина инвестиций в транспортную инфраструктуру составила по разным оценкам около 2,47 млрд руб. или 45 % от всего объема инвестиций в данное направление.

³ proyectosmexico.gob.mx

⁴ Российский фонд прямых инвестиций, Национальная ассоциация концессионеров и долгосрочных инвесторов в инфраструктуру (НАКДИ), на основе международных сравнений.

Рис. 4. Динамика инфраструктурных инвестиций в России по отношению к ВВП*

* По данным Минэкономразвития.

На наш взгляд, это можно расценивать как значительный шаг вперед, поскольку средняя величина вложений в транспортную инфраструктуру с 2014 по 2016 годы по отношению к общим инфраструктурным инвестициям составляла около 18 %, т. е. рост составил в 2,5 раза. Только на строительство автомобильных дорог в нашей стране в 2017 году было потрачено 48 % всех инвестиций, предназначенных для инфраструктурных проектов, — 1,2 трлн руб. (рис. 5).

Минимальная дополнительная потребность российской инфраструктуры, по нашей оценке, в 2019 году составила 2,6 трлн руб. К 2024 году она, вероятно, вырастет до 4,8 трлн руб. Согласно экспертным оценкам, для ускоренного развития транспортной, коммунальной и социальной инфраструктуры к 2030 году потребуется инвестиций в размере 93,4 трлн руб. Наибольших вложений требует как раз транспортная инфраструктура — на нее, по нашим расчетам, придется порядка 90 % минимальной потребности. Максимальный объем инвестиций необходимо направить на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, в процентном соотношении это около 42 % от общей транспортной потребности. Так, доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, составляла на 2019 год 10,1 %, а доля автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, относящихся к междуна-

Рис. 5. Необходимый ежегодный объем отечественных инфраструктурных инвестиций (в млрд руб.)

родному транспортному маршруту «Европа–Западный Китай» (далее ЕЗК) — все 68,5 %.

Около 40 % от суммарной потребности в развитии транспортной инфраструктуры требуется на железные дороги, причем эта оценка не учитывает, например, высокоскоростные магистрали.

При этом если придерживаться мнения о сохранении сложившейся тенденции в инвестировании, максимальный объем инвестиций в развитие инфраструктуры не должен быть выше 87,5–87,7 трлн руб. к 2030 году.

Сейчас в отраслевых и территориальных документах стратегического планирования (государственных программах, федеральных целевых программах) совокупно предусмотрены затраты на создание и модернизацию инфраструктуры в размере 2990,8 млрд руб. (рис. 6).

Большинство программ рассчитано на срок до 2020 года, но некоторые рассчитаны на более длительный период. Основная причина, почему величина бюджетных расходов по сравнению с 2018–2019 гг. находится на значительно низком уровне, состоит в том, что большое количество государственных инвестиционных программ на срок после 2020 года проходят корректировку и актуализацию, когда происходит внесение изменений в проекты и корректировка контрольных цифр.

Как видно на рис. 5, средний уровень годовых бюджетных расходов на реализацию инфраструктурных мероприятий государственных программ в период 2018–2020 годов колеблется в диапазоне 830–915 млрд руб., а с 2022 года его величина колеблется уже от 18,5 до 24,5 млрд руб., что в 40 раз ниже нынешнего уровня.

Национальные проекты в нашей стране — это основной двигатель для развития инвестиций в объекты инфраструктуры. Они представляют собой комплексную программу, строящуюся на принципах как бюджетного, так и частного финансирования. Суммарно объем национальных проектов составляет 25,7 трлн руб., из которых бюджетная часть — 18 трлн руб. (70 %), а частные инвестиции — 7,7 трлн руб. (30 %). Более чем из двух тысяч различных задач, объединенных видом экономической деятельности или направлением развития общества, формируются 76 федеральных проектов, которые составляют национальный проект (всего их 13).

Рис. 6. Динамика планируемых бюджетных расходов на реализацию мероприятий по развитию инфраструктуры в государственных программах и федеральных целевых программах РФ по годам (в млрд руб.)

Крупнейшие национальные проекты связаны с развитием транспортной инфраструктуры и прежде всего со строительством и ремонтом автомобильных дорог, прокладкой новых железнодорожных путей, реконструкцией инфраструктуры аэропортов и портов, строительством логистических хабов (табл. 1).

Проанализируем национальные проекты, связанные с инвестициями в развитие предпринимательской инфраструктуры в России.

Суммарная величина обоих национальных проектов достаточно велика и оценивается в 11 127,8 млрд руб., из которых 7 667,3 млрд руб. планируется профинансировать из бюджетных денег (68,9 %), а 3 460,3 млрд руб. (31 %) — предполагается в виде частных инвестиций (табл. 2). Необходимо отметить, что средства, запланированные в бюджете на выполнение задач данных национальных проектов, составляют почти 40 % от прогнозных трат федерального бюджета на инфраструктуру ежегодно. Последние в 2020 году увеличатся лишь на 7 %, а в 2021 — на 14 % относительно уровня трат 2017–2018 годов. Отсюда можно сделать вывод, что либо власти будут вынуждены сокращать стандартные расходы, либо они тоже станут элементами национальных проектов.

При этом важно понимать, что согласно паспортам данных национальных проектов преду-

сматривают инвестиции, которые будут направлены на текущие ежегодные мероприятия, такие как субсидирование нерентабельных транспортных перевозок для авиакомпаний или плановый ремонт дорог. Начиная с 2020 года можно ожидать увеличение объема бюджетных расходов с ежегодных 600 млрд руб. до 750–880 млрд руб.

По национальному проекту «Безопасные и качественные автодороги», согласно официальному сайту проекта, в 2019 году было израсходовано всего 122 млрд руб. [4]. Такой объем инвестиции не может кардинально поменять сложившуюся ситуацию в экономике страны и не перекрывает минимальную дополнительную потребность инфраструктуры в инвестициях даже на 50 % к началу 2022 года.

Несмотря на то что согласно паспортам национальных проектов в период 2022–2023 годов запланировано увеличение инвестиций в развитие инфраструктуры до 1 трлн руб. в год, реально, по нашему мнению, удастся освоить не более 50–60 % средств, которые заложены в действующую редакцию документов.

К основным факторам, сдерживающим реализацию национальных проектов, направленных на инвестиции в развитие предпринимательской инфраструктуры России, можно отнести, на наш взгляд, следующие:

Таблица 1

Финансовая структура пяти крупнейших национальных проектов (2019–2024 гг.)

Национальный проект	Общий объем необходимого финансирования, млрд руб.	Государственные вложения, млрд руб.	Частные вложения, млрд руб.
Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (автомобильных и железных дорог, аэропортовой и портовой инфраструктуры, судоходства, логистики)	6 348,1	3 028 — федеральный бюджет 58,7 — бюджеты субъектов РФ	3 260,6
Безопасные и качественные автомобильные дороги	4 779,7	440,9 — федеральный бюджет 4 139,7 — бюджеты субъектов РФ	199,7
Экология	4 041	835	3 206
Демография	3 105	3 051	54
Здравоохранение	1 726	1 632	94

1. *Отставание от графика исполнения национальных проектов и возможные срывы сроков реализации их частей.* Бюджетное исполнение некоторых национальных проектов идет с отставанием, например, на 6 декабря 2019 года оно составляло по проекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» 64,8 %, а по проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на 18 декабря 2019 года — 90 % [5]. Основные причины отставания реализации национальных проектов от запланированного графика: традиционная неритмичность финансирования, позднее проведение конкурсов либо их перенос на следующий год. Очень существенный фактор — проблемы с контрактацией проектов.

По обоим национальным проектам наблюдаются существенные проблемы из-за отсутствия

желающих взяться за подряды исполнителей. Так, план на 2020 год национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» был законтрактован по состоянию на 14 февраля 2020 года всего лишь на 55,83 % [6], т. е. было законтрактовано всего 2902 объекта.

2. *Нехватка проектов.* Национальные проекты более чем на 50 % состоят из инициатив и мегапроектов (таких как строительство высокоскоростных магистралей), которые обсуждаются и согласовываются годами, еще на 30 % — из объектов, которые можно отнести к уже сложившимся (плановый ремонт, реконструкция аэропортов, строительство железнодорожной инфраструктуры), и только на 15 % — из проектов, которые можно характеризовать как новые. При этом, с нашей точки зрения, только 20 % инициатив реально готовы к запуску и реализации.

Таблица 2

ТОП-5 крупнейших направлений по объему частных инвестиций в России^{*,}**

Направление	Количество проектов ГЧП	Объем частных инвестиций
Обустройство автомобильных дорог/улично-дорожной сети	18	14 500 млн руб.
Информатизация на общественном транспорте	6	5 105 млн руб.
Улично-дорожное освещение	28	4 044 млн руб.
Организация парковочного пространства	6	1 676 млн руб.
Автоматизированные системы центрального оповещения	2	822 млн руб.

* Кроме 10 энергосервисных контрактов ПАО «Ростелеком».

** Данные Национального Центра ГЧП (государственно-частного партнерства).

Таким образом, в ближайшие 2 года финансировать бюджету и частным структурам, если они решили проинвестировать данное направление, почти нечего.

Если подобная практика вуализации нехватки проектов продолжится, а подход к формированию проектов не поменяется, есть риск, что разработать качественные проекты к 2021 году не удастся, а значит, строить инфраструктуру придется, традиционно используя технологию госзаказа, а также за счет средств государственных монополий.

3. Недостаточные возможности подрядчиков. Если проблему с нехваткой проектов все же удастся решить к середине 2021 года, то в 2022 и 2023 годах подрядчики, напротив, скорее всего, окажутся перегружены. По нашим расчетам даже при наиболее консервативном сценарии они не смогут освоить порядка 3–4 трлн руб., или не более 25–35 % средств, которые будут направлены на инвестиции в инфраструктуру.

Нестабильное положение подрядчиков объясняется прежде всего тем, что многие строительные компании ограничены в деньгах: на счетах и в краткосрочных инструментах у порядка 70 % организаций топ-170 в 2018 году было лишь около 360 млрд руб. Возможности инвестирования при величине суммарной долговой нагрузки в 2,62 трлн руб. минимальны.

Положение строительных компаний могло бы изменить использование более сложных финансовых инструментов, нежели сложившаяся практика кредитования и переход на проектное финансирование (строительные компании лидируют по объему и количеству просроченной задолженности). В строительстве накопилось большое количество застарелых проблем, которые не решаются годами, начиная от системы ценообразования и сметного нормирования, которое до сих пор производится по ценам на строительные материалы образца 2000 года с небольшими поправками, до совершенствования системы технического регулирования и федеральных закупок и аукционов, а также внедрения технологий имитационного моделирования при проектировании объектов.

4. Нехватка и рост стоимости строительных материалов. Дополнительное давление могут оказать увеличение стоимости и одновремен-

ное уменьшение доступности строительных материалов, поскольку их предложение ограничено, это рынок поставщика. Затраты на строительные материалы в структуре себестоимости строительного сектора составляют порядка 50–60 % [2]. По данным Росстата, за последние 5–10 лет рентабельность продукции в строительстве не превышала 8 %. К примеру, по данным Росстата, предприятия производства готовых металлических изделий работают почти на пределе мощности (85–94 %), и их загрузку необходимо бронировать заранее, а производители неметаллических минеральных продуктов недогружены на 30–40 %. Рынок строительных материалов показывал умеренный производственный рост лишь при необходимости строительства объектов к крупным государственным мероприятиям. Так, объекты для саммита АТЭС, сданные в 2011 году, вызвали всплеск производства строительных материалов в среднем на 13 %. Затем в 2014 году для Олимпиады производство основных строительных материалов увеличилось на 3 %, а в 2017 году в связи с активной фазой строительства Крымского моста и подготовкой к чемпионату мира — на 9 %.

За 2016–2017 годы, по данным Росстата, значительно снизилось появление новых производств стали (не более 0,3 % среднего прироста предыдущих лет), цемента (не более 15 % от прироста мощностей предыдущих лет), кирпича (почти в два раза меньше прироста предыдущих лет) и железобетонных конструкций и изделий (не более 60 % прироста мощностей прошлых лет). В период 2020–2024 года стоимость строительных материалов может увеличиться на 75–80 % ввиду роста спроса на них из-за увеличения объемов строительства и ограниченного предложения.

Таким образом, на пике строительства очень важно будет грамотно и целесообразно распределить нагрузку на мощности производителей стройматериалов. В зависимости от видов и типа производств их загрузка, по данным Росстата, может составлять от 30 до 60 %, а вот среди производителей изделий из металла загрузка предприятий уже достигает 80–90 %.

Начать строить новые предприятия промышленности пока не могут, так как без понимания долгосрочной стратегии развития страны

они рискуют, что спроса по истечении инфраструктурного бума на них не будет, да и точных гарантий по загрузке в ближайшие шесть лет никто не дает.

5. *Значимость политических факторов и зависимость проектов от электорального цикла.* К сожалению, имеет место практика, когда представители власти не склонны запускать проекты, которые рассчитаны на долгий срок реализации, и которые не будут реализованы до очередных выборов. При этом сроки реализации текущих проектов сокращаются и «подгоняются» к дате очередных выборов, чтобы отчитаться перед избирателями и федеральной властью об успешно реализованных проектах, которые потом предстоит долго и дорого достраивать, ремонтировать и «доводить до ума».

В качестве предложений по улучшению ситуации и уменьшению рисков недостаточно эффективной реализации национальных проектов в области развития предпринимательской инфраструктуры можно представить следующие. Необходимо:

1) *строго соблюдать последовательность: сначала формирование перечня проектов, потом — утверждение бюджета и начало финансирования.* Это позволит избежать ситуации, когда утвержден бюджет и сроки финансирования, а реальных проектов нет (или когда они не увязаны с возможностями сферы деятельности). При этом отсутствует необходимость маскировки нехватки новых проектов (что зачастую происходит сейчас), а уменьшение их количества ради повышения качества национального проекта будет способствовать уменьшению риска нереализации проектов и риска нецелевого использования бюджетных средств;

2) *выделять в отдельный приоритетный перечень наиболее обоснованные и подготовленные проекты.* При этом у государства появляется не только время для актуализации и доработки остальных проектов, но и возможности замены политически инициированных, но не очень обоснованных проектов на более проработанные. Такая практика будет способствовать уменьшению риска нереализации проектов;

3) *сформировать план инвестиций в развитие инфраструктуры на более долгосрочный период без привязки к электоральному циклу.* Это

приведет к уменьшению политических рисков, когда сроки реализации проектов не будут искусственно подгоняться к очередному сроку выборов, а потом замораживаться;

4) *создать открытую базу данных по проектам, участникам национального проекта с указанием:*

- актуального перечня отечественных приоритетных инфраструктурных проектов;
- архива реализованных инфраструктурных проектов;
- статистики вклада проектов в достижение поставленных целей;
- интерактивной карты инфраструктурных проектов, где по каждому из них доступны резюме с ключевыми параметрами;
- ссылки по каждому инфраструктурному проекту в стадии реализации с исчерпывающей информацией по нему, включая:

- 1) сроки;
- 2) объемы финансирования;
- 3) источники финансирования;
- 4) формат;
- 5) текущий этап реализации (включая данные о разработке, закупках и строительстве с функцией просмотра документов).

Также подобная база может включать информацию об открытых вакансиях и необходимых для реализации проекта кадрах. Все это будет способствовать информационной открытости, развитию конкуренции и уменьшению коррупционных рисков (продвижению проектов, аффилированных с теми или иными представителями власти). В качестве дополнительной опции подобная база данных может давать информацию о вкладе того или иного проекта в достижение национальных целей;

5) *систематическое уменьшение законодательных и нормативных рисков.* Для этого необходимо начать ликвидировать ограничения и системные проблемы строительного рынка (прежде всего в области ценообразования и сметного нормирования, замены устаревших СНиПов на национальные стандарты, внедрение BIM-технологий и прочее);

6) *более широкое использование механизма государственно-частного партнерства для развития инвестиций в инфраструктуру предпринимательской деятельности.*

Библиографический список

1. Инвестиции в инфраструктуру 2018, 2019, 2020 // Сборник аналитики Infra ONE Research. Коллектив авторов Infra One. М.: Издательство Интеллектуальная литература, 2020. С. 12–15.

2. Комплексный план: деньги, ограничения, перспективы // Сборник аналитики Infra ONE Research. Коллектив авторов Infra One. URL: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2019/kompleksnyj_plan_dengi_ogranicheniya_perspektivy_infraone_research.pdf

3. Просто и честно об инвестициях в инфраструктуру и государственно-частном партнерстве в России // Национальный центр ГЧП, Аналитический обзор. 2019. URL: <https://www.rosinfra.ru/digest/documents/one/prosto-i-cestno-ob-investiciyah-v-infrastrukturu-i-gosudarstvenno-castnom-partnerstve-v-rossii-analiticheskij-obzor>

4. Контрактация объектов дорожных работ должна быть завершена регионами до 1 марта. URL: <https://bkdrf.ru/news/read/kontraktatsiya-obektov-dorozhnyh-rabot-dolzha-byt-zavershena-regionami-do-1-marta>

5. Максим Акимов провел заседание проектного комитета национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». URL: <https://government.ru/news/38630>

6. Российские регионы обеспечили контрактацию более половины объектов нацпроекта 2020 года. URL: <https://bkdrf.ru/news/read/rossiyskie-regiony-obespechili-kontraktatsiyu-bolee-poloviny-obektov-natsproekta-2020-goda>

7. *Infrastructure Australia*. URL: [Infrastructureaustralia.gov.au](http://infrastructureaustralia.gov.au)

8. *Infrastructure Flagship Projects*. URL: <http://www.neda.gov.ph/infrastructure-flagship-projects/>

References

1. *Investitsii v infrastrukturu 2018, 2019, 2020* [Investment in infrastructure for 2018, 2019, 2020]. *Sbornik anal-*

itiki InfraONE Research [Collection of InfraONE Research Analytics]. Kollektiv avtorov InfraONE. Intellektual'naya literatura Publ., 2020, pp. 12–15.

2. *Kompleksniy plan: den'gi, ogranicheniya, perspektivy* [Comprehensive plan: money, restrictions, prospects]. *Sbornik analitiki InfraONE Research* [Collection of InfraONE Research Analytics]. Kollektiv avtorov InfraONE. Available at: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2019/kompleksnyj_plan_dengi_ogranicheniya_perspektivy_infraone_research.pdf

3. *Prosto i chestno ob investitsiyakh v infrastrukturu i gosudarstvenno-chastnom partnerstve v Rossii* [Simply and honestly about infrastructure investment and public-private partnership in Russia]. Natsional'niy tsentr GChP, Analiticheskij obzor. 2019. Available at: <https://www.rosinfra.ru/digest/documents/one/prosto-i-cestno-ob-investiciyah-v-infrastrukturu-i-gosudarstvenno-castnom-partnerstve-v-rossii-analiticheskij-obzor>

4. *Kontraktatsiya ob'ektov dorozhnykh rabot dolzhna byt' zavershena regionami do 1 marta* [Contracting of road construction projects should be completed by the regions before March 1]. Available at: <https://bkdrf.ru/news/read/kontraktatsiya-obektov-dorozhnyh-rabot-dolzha-byt-zavershena-regionami-do-1-marta>

5. *Maksim Akimov provel zasedanie proektnogo komiteta natsional'nogo projekta «Bezopasnye i kachestvennye avtomobil'nye dorogi»* [Maxim Akimov held a meeting of the project Committee of the national project "Safe and high-quality roads"]. Available at: <https://government.ru/news/38630>

6. *Rossiyskie regiony obespechili kontraktatsiyu bolee poloviny ob'ektov natsproekta 2020 goda* [Russian regions have secured contracting for more than half of the objects of the national project in 2020]. Available at: <https://bkdrf.ru/news/read/rossiyskie-regiony-obespechili-kontraktatsiyu-bolee-poloviny-obektov-natsproekta-2020-goda>

7. *Infrastructure Australia*. Available at: [Infrastructureaustralia.gov.au](http://infrastructureaustralia.gov.au)

8. *Infrastructure Flagship Projects*. Available at: <http://www.neda.gov.ph/infrastructure-flagship-projects/>