

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ*

Наталья Александровна МАГУШКИНА

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Институт экономики УрО РАН, Екатеринбург, Российская Федерация
ma_natalia@mail.ru

История статьи:

Принята 13.05.2015

Одобрена 20.05.2015

УДК 330.322.3:656

Ключевые слова: инвестиции, транспортная инфраструктура, государственно-частное партнерство, инвестиционный климат

Аннотация

Предмет. В статье рассматриваются проблемы привлечения инвестиций для модернизации региональной транспортной инфраструктуры страны. Задачей государства является обеспечение национальных интересов и организация комплексного развития инфраструктуры с учетом потребностей населения и бизнеса, однако ее невозможно реализовать только за счет бюджетных средств, в то время как для частного капитала большинство транспортных проектов не являются привлекательными. Кроме того, возможности привлечения инвестиций могут существенно различаться для разных регионов страны.

Цель. Целью исследования является анализ тенденций инвестирования и условий, влияющих на инвестиционную привлекательность регионов, выявление приоритетных направлений привлечения частных инвестиций в транспортные инфраструктурные проекты.

Методы. Автором были использованы методы сравнительного, логического и экономико-статистического анализа.

Результаты. В работе проведен комплексный анализ динамики объемов инвестиций в экономику и транспортный комплекс Свердловской области, сделана оценка инвестиционного климата этого промышленно развитого региона. Рассмотрены особенности транспортных инфраструктурных проектов, влияющие на их привлекательность для частного капитала.

Выводы. Свердловская область обладает высоким собственным инвестиционным потенциалом и благоприятными условиями для привлечения инвестиций по сравнению не только с сопредельными территориями Урала, но с большинством регионов России. Автором определены некоторые виды транспортных инфраструктурных проектов, для реализации которых (полностью или частично) целесообразно привлечение частного капитала на основе использования механизмов ГЧП. Показано, что в условиях жесткой нехватки инвестиционных ресурсов задачей органов как федеральной, так и региональной власти является обеспечение условий для повышения привлекательности и снижения рисков участия в таких проектах частных инвесторов.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Задача модернизации транспортной инфраструктуры страны уже давно является одной из приоритетных. С одной стороны, Россия испытывает острую потребность в новых инфраструктурных объектах, с другой, учитывая текущее состояние транспортной инфраструктуры и масштабность проблемы, возникает вопрос «кто и на каких условиях должен строить и модернизировать данную инфраструктуру?». Так как в нашей стране транспортная инфраструктура сосредоточена в основном в руках государства, последнее, как правило, и выступает инициатором транспортных инфраструктурных проектов. Бизнес не стремится

инвестировать в долгосрочные инфраструктурные проекты, однако очевидно, что за счет одних только бюджетных средств полноценное комплексное развитие инфраструктуры, в том числе транспортной, невозможно, и вопрос привлечения инвестиций на эти цели остается открытым.

Наряду с невысокой привлекательностью большинства транспортных инфраструктурных проектов для частного капитала, условия привлечения инвестиций в различных регионах также могут существенно различаться. При этом промышленно ориентированные регионы с высоким уровнем социально-экономического развития (такие как Свердловская область), с одной стороны, оказывают решающее влияние на совершенствование транспортной инфраструктуры за счет предъявляемого спроса на ее услуги [1],

* Статья подготовлена при поддержке РГНФ; грант № 13-32-01205a2 «Моделирование и прогнозирование инновационного развития транспортного комплекса старопромышленного региона».

с другой – обладают достаточным внутренним производственным, кадровым, финансовым потенциалом для обеспечения ее опережающего развития на качественно новом уровне.

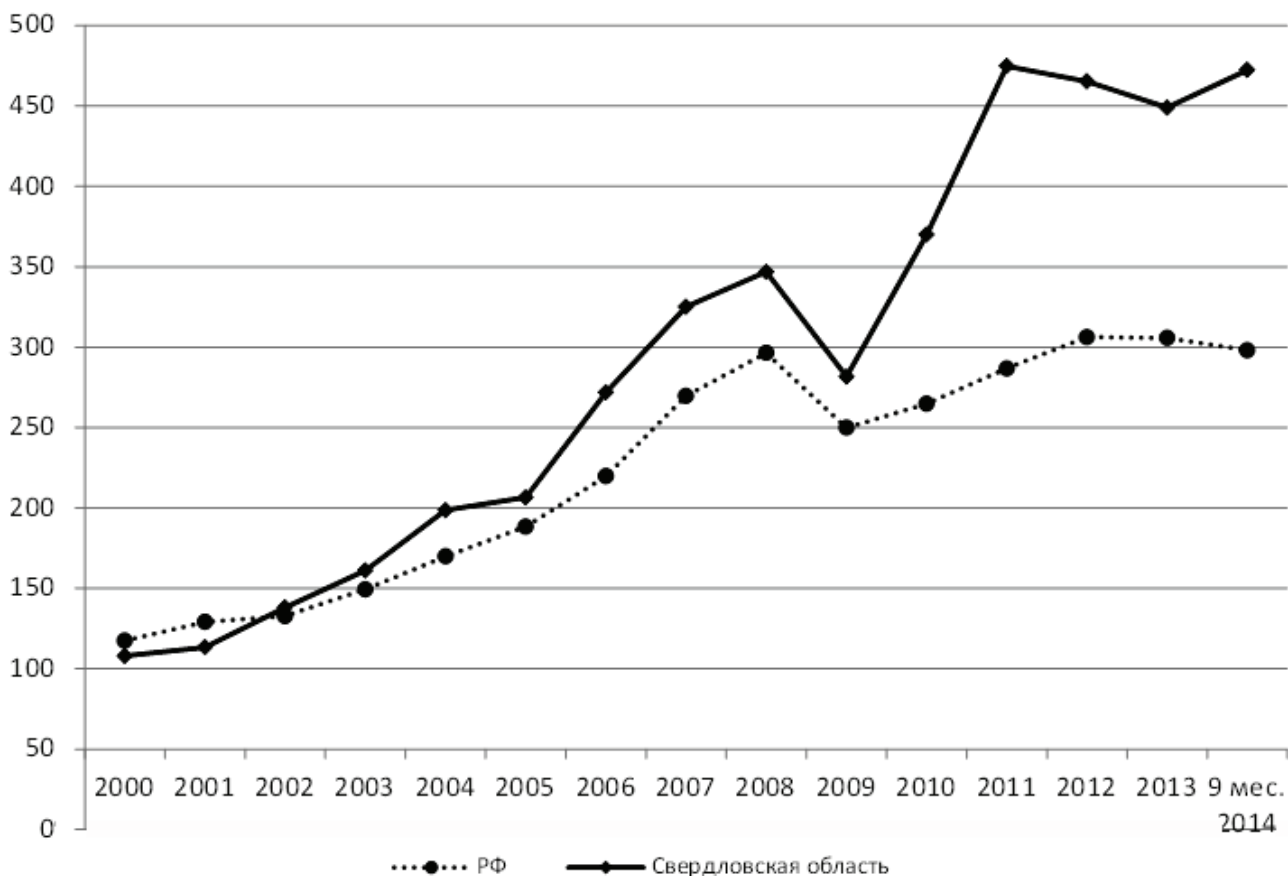
По объему инвестиций в основной капитал Свердловская область стабильно входит в число лидеров среди регионов РФ с долей 2,7% в общем объеме инвестиций в основной капитал, обеспечивая при этом около 3% ВВП страны. Так, в 2013 г. объем инвестиций в основной капитал в данном регионе составил 350,6 млрд руб., что на 3,5 % меньше, чем в 2012 г., тогда как в среднем по России снижение было незначительным (–0,2%). За три квартала 2014 г. ситуация значительно улучшилась, и кризисные явления не отразились на объемах инвестиций в Свердловской области, и данный показатель вырос на 5,2% к соответствующему периоду 2013 г. (в среднем по РФ снизился на 2,5%). Несмотря на некоторый спад в 2012–2013 гг.

(который нивелируется значительным ростом, наблюдавшимся в 2010–2011 гг.), за последние 14 лет данный показатель в сопоставимых ценах вырос в 4,7 раза, что почти в три раза выше среднего по стране (рис. 1).

В целом по России доля транспортного комплекса в структуре инвестиций в основной капитал постоянно росла с небольшими колебаниями – с 13,5% в 1996 г. до 23,3% в 2013 г., однако в регионах наблюдались более значительные колебания в динамике данного показателя, слабо коррелирующие с общероссийской тенденцией. Например, в Свердловской области в разные годы доля транспорта составляла от 8,7 до 26,3% (рис. 2). Как правило, эта особенность объясняется реализацией крупных транспортных инфраструктурных проектов в регионе, сопровождающихся значительными объемами затрат, когда в период их реализации доля транспорта в общем объеме инвестиций значительно

Рисунок 1

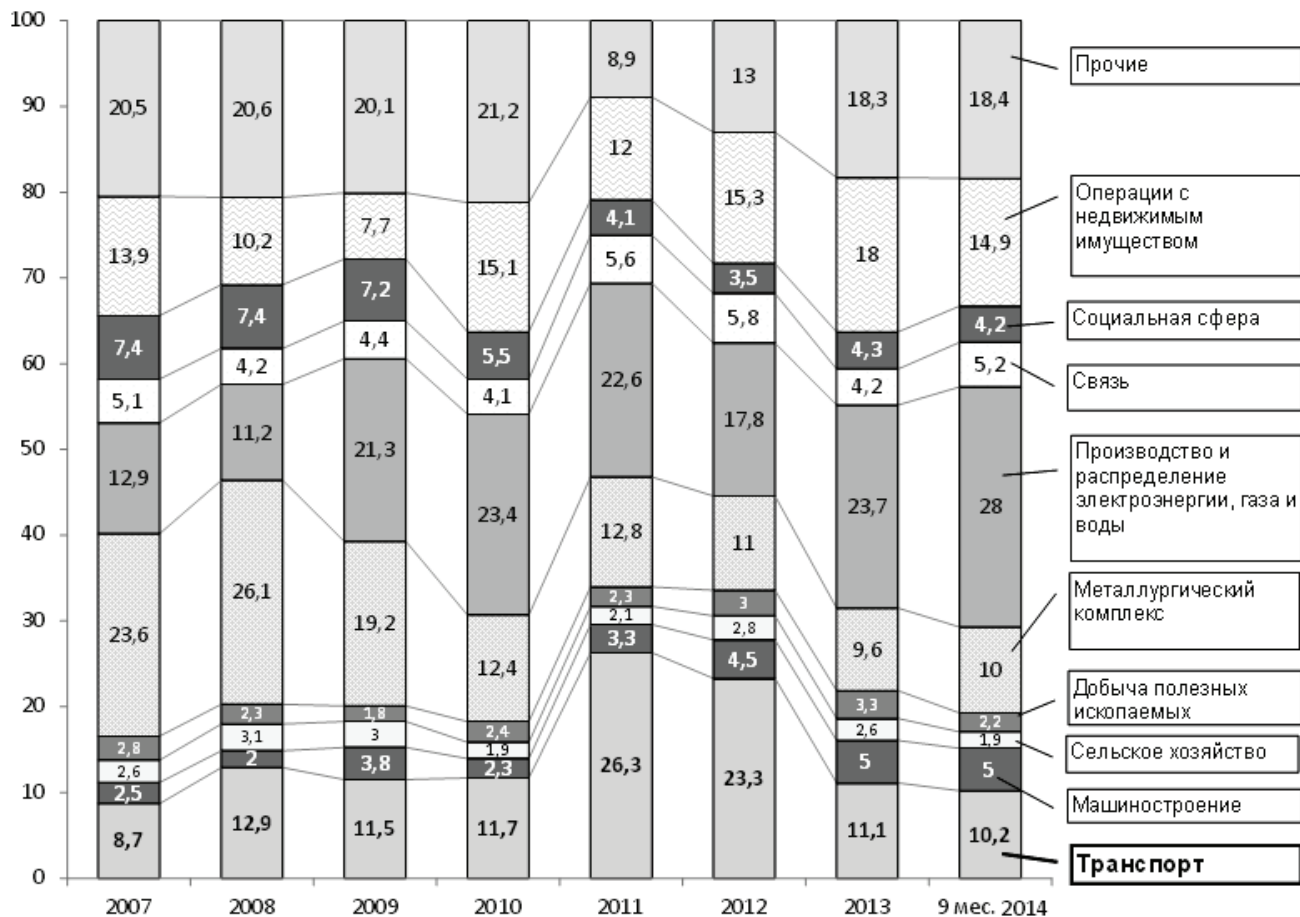
Динамика объемов инвестиций в основной капитал в Свердловской области и РФ в 2000–2014 гг., % по отношению к 1999 г.



Примечание. Построено на основе данных Федеральной службы государственной статистики и Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области.

Рисунок 2

Динамика изменения структуры инвестиций в основной капитал в Свердловской области в 2007–2014 гг., %



Примечание. Построено на основе данных Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Свердловской области.

возрастает. Так, некоторыми из реализуемых и планируемых проектов в Свердловской области являются реконструкция аэропорта «Кольцово», строительство инфраструктуры в рамках проекта «Титановая долина» и программы «Столица», модернизация и реконструкция железнодорожной инфраструктуры области, замороженный на текущий момент проект «Урал Промышленный – Урал Полярный», строительство и модернизация транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в 2018 г., строительство высокоскоростной магистрали Москва – Екатеринбург и др.

Несмотря на положительные тенденции и оживление инвестиционной активности в последнее десятилетие, объемы вложений в транспортную инфраструктуру региона еще не скоро достигнут масштабов, необходимых для обеспечения приемлемых темпов роста его экономики. В целом

уровень инвестиционной активности в Свердловской области не соответствует ее промышленному потенциалу и месту в экономике страны [2].

Учитывая, что между долей инвестиций в основной капитал в ВРП (нормой инвестиций) и темпом экономического развития региона в среднесрочной перспективе (3–5 лет) существует прямая связь, необходимо стремиться к устойчивому значению нормы инвестиций на уровне не менее 35%, что соответствует показателям для развивающихся стран [3, с. 18]. В прогнозных документах социально-экономического развития Свердловской области¹ заложен постепенный рост доли инвестиций в ВРП области с 25% в 2015 г. до 29% к 2020 г. [4], а общий объем инвестиций в основной капитал уже в 2015 г. составит 450 млрд руб. и возрастет до 710

¹ О прогнозе социально-экономического развития Свердловской области на 2015–2017 гг.: постановление правительства Свердловской области от 29.10.2014 № 928-ПП.

млрд руб. к 2020 г. Однако по результатам 2013 г. и 3-х кварталов 2014 г. говорить о значительном прогрессе в этой области пока преждевременно.

Наиболее существенный рост нормы инвестиций в регионе наблюдался в транспортном машиностроении в период 2007–2011 гг. (с 7,6 до 45%)². Это говорит о положительных тенденциях развития данной отрасли как поставщика основных фондов для смежных отраслей (в том числе и для транспортного комплекса), однако ее доля в экономике области остается низкой (около 5%). Безусловно, в целях обеспечения национальной безопасности страны транспортное машиностроение должно стать основой для дальнейшей модернизации транспортной инфраструктуры [5].

В целом по экономике Свердловской области норма инвестиций в 2013 г. составила 22,1% (чуть выше среднего по РФ – 20,3%) и лишь в 2011 г. достигла 28,8%. При этом в соседней Тюменской области данный показатель на протяжении последних шести лет стабильно превышает 30%. В промышленном комплексе, обеспечивающем до 40% ВРП Свердловской области, норма инвестиций составляет порядка 20%, однако в большинстве отраслей экономики региона данный показатель значительно ниже, а среднее по экономике значение обеспечивается за счет отрасли по производству и распределению электроэнергии, газа и воды, где оно достигает 80%. Это обусловлено как вложениями за счет бюджетов всех уровней, так и наличием постоянного источника финансирования – инвестиционной составляющей тарифов. И хотя прирост нормы инвестиции не является самоцелью, он все же свидетельствует о благоприятных условиях в экономике для реализации инфраструктурных проектов.

Успех привлечения инвестиций в регион и достижения прогнозируемых объемов, заложенных в программных документах, во многом зависит от инвестиционной привлекательности территории и деятельности властей по ее улучшению [6].

В соответствии с рейтингом по итогам 2014 г., составленным РА «Эксперт» [7], Свердловская область является одним из лидеров по инвестиционной привлекательности (инвестиционному климату) среди субъектов РФ (табл. 1), имея рейтинг 1В (высокий потенциал, средний риск). В том же рейтинге инвестиционный климат региона оценивался по двум критериям:

² Инвестиционный портал Свердловской области. URL: <http://invest.midural.ru/news/investicii-v-sverdlovskoj-oblasti>.

инвестиционному потенциалу (доле субъекта на общероссийском рынке) и инвестиционному риску, который отражает масштабы различных проблем местного уровня. Суммарный инвестиционный потенциал региона включает 9 составляющих: трудовой, потребительский, производственный, финансовый, институциональный, инновационный, инфраструктурный, природно-ресурсный и туристический потенциалы. Инвестиционный риск оценивается как интегральный показатель, включающий в себя экономический, финансовый, социальный, криминальный, экологический и управленческий риски (табл. 2).

Как следует из данных табл. 1, по инвестиционному потенциалу Свердловская область занимает высокое 5-е место среди субъектов РФ, уступая лишь Москве, Московской области, Санкт-Петербургу и Краснодарскому краю. В лидерах также находятся Республика Татарстан и Красноярский край. Среди других регионов Урала наибольшим потенциалом обладает Челябинская область, занимая 12-е место, а аутсайдером является Курганская область (68-е место из 84). Как правило, регионы с более высоким уровнем социально-экономического развития (к которым относится и Свердловская область) обладают значительным потенциалом

Таблица 1

Рейтинг некоторых субъектов РФ по инвестиционному потенциалу в 2014 г.

Субъект РФ	Инвестиционный потенциал	
	Доля в общероссийском потенциале, %	Место в рейтинге
Москва	14,57	1-е
Московская область	6,05	2-е
Санкт-Петербург	4,78	3-е
Краснодарский край	2,79	4-е
Свердловская область	2,65	5-е
Республика Татарстан	2,48	6-е
Красноярский край	2,39	7-е
Челябинская область	1,87	12-е
Пермский край	1,82	13-е
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	1,65	14-е
Ямало-Ненецкий автономный округ	1,13	24-е
Тюменская область (без ХМАО и ЯНАО)	1,08	28-е
Курганская область	0,46	69-е

Источник: по данным рейтингового агентства «Эксперт». URL: <http://raexpert.ru>.

Таблица 2

Рейтинг некоторых субъектов РФ по инвестиционному риску в 2014 г.

Субъект РФ	Инвестиционный риск	
	Степень риска	Место в рейтинге
Краснодарский край	0,147	1-е
Липецкая область	0,147	2-е
Воронежская область	0,153	3-е
Санкт-Петербург	0,169	4-е
Ленинградская область	0,17	5-е
Тюменская область (Без ХМАО и ЯНАО)	0,26	20-е
Свердловская область	0,239	21-е
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	0,235	27-е
Челябинская область	0,262	40-е
Ямало-Ненецкий автономный округ	0,270	45-е
Пермский край	0,275	48-е
Курганская область	0,324	65-е

Источник: по данным рейтингового агентства «Эксперт». URL: <http://raexpert.ru>.

экономического роста в силу более высокого уровня развития производства, инфраструктуры, квалификации рабочей силы, потребительского спроса, обусловленного более высокими доходами населения, лучшего финансового положения крупных предприятий и, следовательно, больших возможностей для осуществления инвестиционной деятельности. Однако региональные власти далеко не всегда используют имеющиеся на территории возможности для создания условий экономического роста и привлечения инвестиций.

По инвестиционному риску позиции Свердловской области в 2014 г. (см. табл. 2) также можно считать неплохими – 21-е место из 84 регионов РФ. При этом, по сравнению с 2010 г., позиции области значительно улучшились (на 30 пунктов) за счет снижения социальной, экономической, финансовой, управленческой составляющих инвестиционного риска. В сравнении со средним по стране в Свердловской области выше экологический, криминальный, экономический и управленческий риски; ниже – финансовый и социальный. Наименьший инвестиционный риск эксперты присвоили Краснодарскому краю, что в значительной степени предопределено реализацией в данном регионе большого числа инвестиционных проектов, в том числе в рамках подготовки к проведению Олимпиады (за счет федерального финансирования). В лидерах также Липецкая и Воронежская области,

г. Санкт-Петербург, Ленинградская и Московская области. При этом у других субъектов Уральского региона (кроме Тюменской области, 20-е место) позиции значительно хуже: ХМАО – 27-е место, Челябинская область – 40-е, ЯНАО – 45-е место. Высокие инвестиционные риски также характерны для Пермского края и Курганской области – 48-е и 65-е места соответственно.

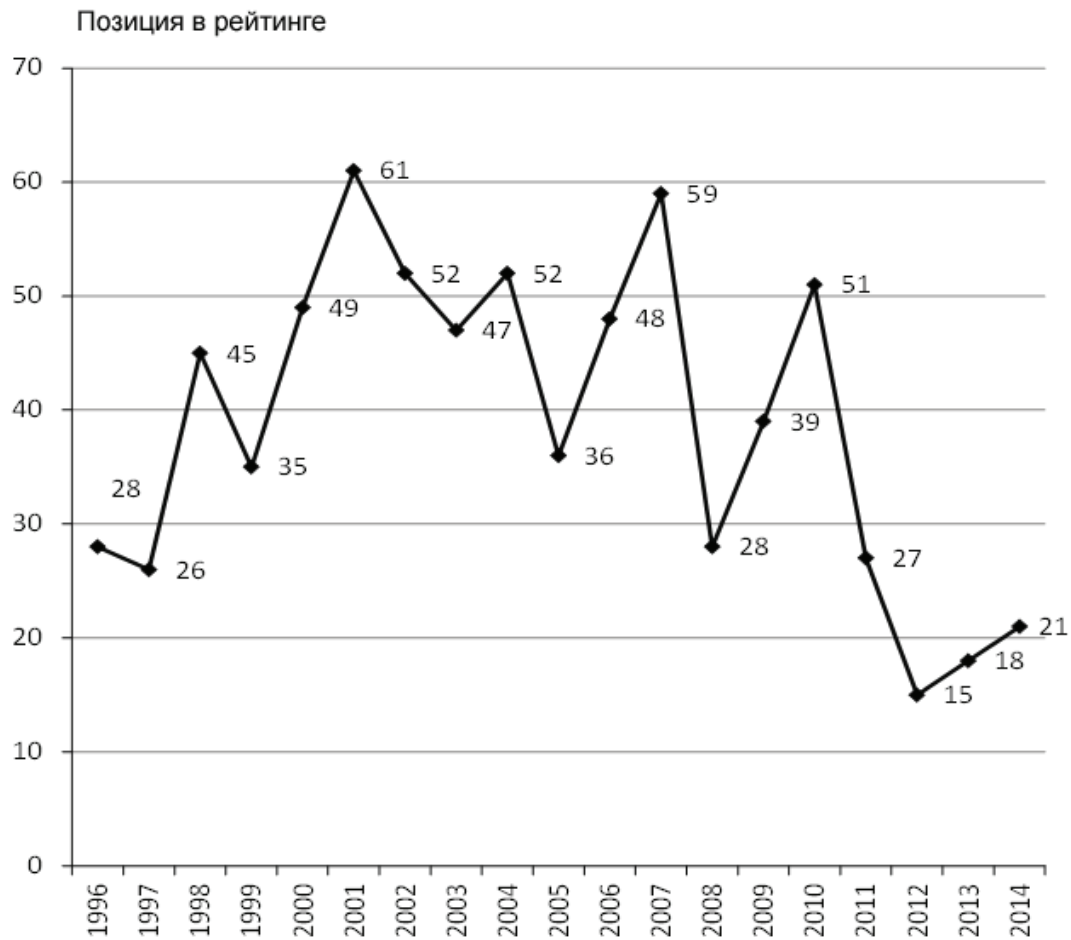
Безусловно, всякие рейтинговые показатели являются относительным, и изменение ранга какого-либо субъекта РФ (особенно незначительное) в большую или меньшую сторону не может однозначно говорить о положительных или отрицательных тенденциях в этом регионе, поскольку на него (изменение) также могут оказывать влияние значения рейтинга других регионов. С этой точки зрения, инвестиционный потенциал является более инерционным и в то же время – более объективным показателем по сравнению с инвестиционным риском, являющимся качественной характеристикой, оценка составляющих которой хоть и опирается на статистические данные, более субъективна. Резкие колебания значений инвестиционного риска могут быть результатом, например, изменения политической ситуации и смены власти в регионе, реализации крупных инвестиционных проектов федерального значения, доступностью информации как об отдельных составляющих риска за определенный период, так и ее качества и интерпретации, а также других факторов. Это подтверждает анализ динамики инвестиционного риска Свердловской области с 1996 по 2014 г. (рис. 3). Из графика отчетливо видно, каким нестабильным может быть данный показатель от года к году, поэтому, на взгляд автора, он не может достаточно достоверно отражать ситуацию в регионе.

По мнению других экспертов [8], в рейтинге инвестиционной привлекательности среди регионов УрФО Свердловскую область опережают Тюменская область и ХМАО, в которых сложились наиболее благоприятные условия для бизнеса. Это еще раз подтверждает, что всевозможные оценки и рейтинги, какими бы благоприятными для региона они не были, не гарантируют приток инвестиций в регион. Инвестиции необходимо активно привлекать, создавая для этого условия и учитывая потребности инвесторов, и это – задача исполнительной власти в регионе на всех уровнях управления.

В целом инвестиционный климат в Свердловской области на сегодняшний день можно считать достаточно благоприятным. Это должно

Рисунок 3

Динамика показателя инвестиционного риска Свердловской области в 1996–2014 гг.



Источник: составлено автором по данным рейтингового агентства «Эксперт». URL: <http://raexpert.ru>.

способствовать привлечению инвестиционных ресурсов, в том числе и в инфраструктурные проекты, при условии сохранения и закрепления тенденции к снижению инвестиционных рисков в области, а также при обеспечении благоприятных условий для инвесторов. Такая работа в области проводится: мероприятия по привлечению инвестиций заложены в Программе социально-экономического развития Свердловской области на 2015–2017 гг., в 2014 г. была актуализирована целевая программа «Повышение инвестиционной привлекательности Свердловской области до 2020 г.», предусматривающая в том числе и строительство промышленной инфраструктуры для привлечения инвесторов в ОЭЗ «Титановая долина» и индустриальный парк «Уральский». Также Свердловская область стала одним из 11 «пилотных» регионов, где внедрен Стандарт деятельности исполнительных органов власти субъекта Российской Федерации по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в

регионе, и эта работа была признана одной из лучших на федеральном уровне [9].

В соответствии с рейтингом, представленным Центром развития ГЧП [10], Свердловская область вошла в число лидеров, заняв 4-е место после Санкт-Петербурга, Республики Татарстан и Новосибирской области. В данном рейтинге регионы России оценивались по степени развития институциональной среды в сфере ГЧП, опыту реализации таких проектов, а также инвестиционной привлекательности для инфраструктурных инвесторов.

Несмотря на то, что механизмы государственно-частного партнерства с каждым годом все чаще используются при реализации различных проектов и являются инструментом привлечения инвестиций, в том числе и иностранных [11], стоит отметить, что ГЧП не является универсальным решением – далеко не все его направления являются привлекательными для частного капитала. Так, например, большинство

проектов, связанных с развитием транспортной инфраструктуры, не интересны частным инвесторам. Среди особенностей крупных транспортных инфраструктурных проектов, влияющих на их привлекательность для частного капитала и возможность использования механизмов ГЧП для их реализации, можно выделить несколько основных.

Во-первых, круг возможных инвесторов ограничивает *низкая экономическая привлекательность проектов*.

Причинами этого обычно являются: высокая капиталоемкость; длительные сроки создания основных фондов; большие сроки окупаемости; преимущественно низкая коммерческая эффективность (исключением могут быть проекты, связанные с предоставлением платных услуг, например строительство платных участков дорог).

Так, в развитии железнодорожной инфраструктуры частный капитал готов участвовать, только если имеется непосредственная заинтересованность и необходимость самой компании в реализации такого проекта, например для вывоза сырья новых месторождений. При этом потребности в такой инфраструктуре с каждым годом возрастают, в частности в рамках активного освоения ресурсной базы Арктики [12, 13]. Кроме того, проекты строительства железнодорожных линий реализованы ОАО «Газпром» для вывоза углеводородов (ветка Обская – Карская) и горнодобывающей компанией ОАО «Мечел» для вывоза угля (ветка Улак – Эльга) протяженностью 572 и 321 км соответственно.

Большинство крупных транспортных инфраструктурных проектов невозможно реализовать только за счет частных инвестиций. В этой связи налицо проблема эффективного взаимодействия власти и бизнеса в целях создания условий для реализации крупных социально значимых проектов, выгодных для обеих сторон. Таким образом, задача государства в данном случае состоит в формировании перечня проектов или выделении сегмента проекта, для которых целесообразно использовать инструменты ГЧП.

Во-вторых, необходимо наличие *значительной доли государственной собственности* в транспортной отрасли. Это, с одной стороны, определяет государство как гаранта развития и модернизации инфраструктуры для нужд экономики и населения, с другой – как основного инициатора инфраструктурных проектов. В то же время этот фактор ограничивает возможные формы участия частного капитала в финансировании

проектов на принципах ГЧП (известно, что самой распространенной формой ГЧП на транспорте являются концессии).

Заметим, что эта особенность обостряет конфликт интересов бизнеса и государства, поскольку бизнес в России на данном этапе заинтересован в основном в получении краткосрочной выгоды и решении своих частных проблем [14]. К сожалению, еще не накоплен достаточный опыт для корректной оценки последствий допуска частного капитала к строительству и управлению производственной инфраструктурой, находящейся в государственной собственности, при этом для частного бизнеса вложения в такие долгосрочные капиталоемкие проекты остаются достаточно рискованными.

В-третьих, *масштабность транспортных проектов* определяет и существенные трудности в их реализации. Так, например, строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали ВСМ-2 Москва – Екатеринбург наряду с федеральной поддержкой предполагает активное взаимодействие и согласование усилий нескольких регионов. Соответственно, инвестору также придется согласовывать условия реализации данного проекта со всеми многочисленными участниками со стороны государства.

В-четвертых, одним из факторов, повышающих заинтересованность бизнеса в участии в разрабатываемых проектах и/или формировании собственных инициатив, является *наличие внеотраслевых социально-экономических эффектов*.

В-пятых, достижение максимального социально-экономического эффекта, реализация конкурентных преимуществ и рациональное использование имеющихся инвестиционных ресурсов должно осуществляться путем *комплексного развития транспортной системы*. Это, в свою очередь, невозможно без грамотного планирования и прогнозирования как на уровне государства в целом, так и отдельных его регионов.

Как правило, реализуя проекты строительства подъездных путей, компании преследуют свои коммерческие интересы в доставке грузов до существующей магистральной линии, нагрузка на которую, соответственно, возрастает. В дальнейшем в развитии самой магистральной инфраструктуры бизнес, конечно, также заинтересован, но ожидает, что это произойдет без его участия.

Безусловно, задача государства заключается в

обеспечении национальных интересов и организации комплексного развития инфраструктуры страны с учетом потребностей бизнеса и населения. При этом целесообразно четкое выделение приоритетных инфраструктурных проектов, реализацию которых должно взять на себя государство, и проектов, которые следует реализовать с привлечением частного капитала или полностью за счет заинтересованных сторон. Следует помнить, что применение механизмов ГЧП при реализации инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры направлено прежде всего на получение всеми участниками определенной выгоды, не обязательно связанной с финансовой эффективностью проекта. Если такая выгода может быть определена для всех заинтересованных сторон, то применение для таких проектов схем ГЧП будет оправданно. Критериями оценки эффективности проектов в сфере транспортной инфраструктуры могут служить возможные альтернативные сценарии реализации проектов [15].

Как уже было отмечено, далеко не все транспортные инфраструктурные проекты интересны частному бизнесу. Рассмотрим подробнее, для каких типов проектов возможно и целесообразно применение механизмов ГЧП. С этой точки зрения, на взгляд автора, все проекты развития транспортной инфраструктуры можно условно разделить на 4 крупные группы.

1. *Проекты, относящиеся непосредственно к конкретному предприятию или отрасли* (например, некоторые проекты ОАО «РЖД» по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта). Как правило, это проекты с небольшим или средним объемом инвестиций, основную выгоду от реализации которых получают непосредственно предприятия, реализующие проект, а также потребители их услуг. При этом коммерческая эффективность таких проектов может быть различной, а социально-экономический эффект минимальным или отсутствовать вообще. Приоритетность подобных проектов на федеральном уровне невысока, и участие государства в их реализации нецелесообразно.
2. *Проекты развития магистральной инфраструктуры* общего пользования обычно непривлекательны с точки зрения коммерческой эффективности, требуют огромных объемов инвестиционных вложений и длительных сроков окупаемости. Данные проекты приоритетны

прежде всего для государства, которое выступает их инициатором, его роль в их реализации является основной, а привлечение частных инвестиций маловероятно.

3. *Проекты, имеющие мультипликативный эффект.* Коммерческая эффективность таких проектов может быть различной. Их инициатором могут выступать как крупные хозяйствующие субъекты, так и федеральные и региональные органы власти. Роль государства в таких проектах, как правило, является основной и зависит от возможности определения сегментов проекта, обладающих коммерческой эффективностью. Для таких проектов целесообразно привлечение частного капитала на условиях ГЧП.
4. *Создание инфраструктуры в рамках сырьевых и добывающих проектов.* Основными инициаторами и получателями экономических эффектов в данном случае выступают пользователи инфраструктуры, и даже если такие проекты сами по себе будут иметь низкую коммерческую эффективность, они необходимы для дальнейшего функционирования и развития бизнеса. Исходя из этого, они должны рассматриваться как составляющая сырьевого проекта в целом (действующего или перспективного). Соответственно, основным инвестором в данном случае должен выступать частный капитал, а участие государства в финансировании таких проектов нецелесообразно.

Использование различных методов и схем финансирования значительно расширяет возможности модернизации инфраструктуры страны, при этом роль государства в этом процессе остается основной. В то же время государство может и должно выступать не только в качестве основного инвестора транспортных проектов, но и обеспечивать условия для повышения привлекательности и снижения рисков участия в таких проектах частного капитала. Это возможно путем детальной финансовой проработки проектов, выделения сегментов, для реализации которых целесообразно привлечение частного капитала, предоставления государственных гарантий, налоговых льгот и других форм поддержки [16–21].

Во многих регионах страны уже приняты или разрабатываются законы, регулирующие применение ГЧП на местном уровне; принят такой закон и в Свердловской области. При этом мнения участников рынка о достаточности законодательной базы для успешного развития ГЧП расходятся. Одни эксперты

считают, что необходим федеральный закон о ГЧП, другие – что конкретными подзаконными актами следует совершенствовать региональное законодательство. И хотя, безусловно, юридическая база в сфере ГЧП в Российской Федерации находится еще на стадии развития, многие специалисты уверены, что существующего законодательства вполне достаточно. Об этом, в частности, свидетельствует успешная реализация проектов развития транспортной инфраструктуры в некоторых регионах Ульяновской области [22]. Можно

констатировать, что уровень развития ГЧП в регионах во многом зависит от желания и способностей региональных властей создать благоприятный инвестиционный климат для привлечения частного капитала в инфраструктурные проекты. Наряду со всевозможной финансовой поддержкой в виде налоговых льгот, субсидий и т.п. это может быть информационное и организационное сопровождение проекта на всех стадиях его реализации, что зачастую для потенциального инвестора не менее важно, чем финансовые преференции.

Список литературы

1. Матушкина Н.А., Аверина Л.М. Подходы к исследованию развития региональной транспортной инфраструктуры // Региональная экономика: теория и практика. 2012. № 22. С. 11–19.
2. Стратегия социально-экономического развития Свердловской области до 2020 г. URL: http://smb.gov66.ru/content/legislation/regionalleg/act_adm_reg/m,65,1320.
3. Аганбегян А. О сбалансированности уровня экономического развития и социальной сферы в России. URL: http://spero.socpol.ru/docs/N14_2011_01.pdf.
4. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 г. URL: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/doc20131108_5.
5. Сухарев О.С. Индустриальная политика и развитие транспортной инфраструктуры в России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2015. № 1. С. 2–20.
6. Авцинов О.И. Факторы, определяющие инвестиционную привлекательность региона. URL: <http://rus.neicon.ru:8080/xmlui/handle/123456789/15261>.
7. Столбова А., Гайван Е., Кабалинский Д. Инвестиционная привлекательность регионов – 2014: бремя управления. URL: <http://raexpert.ru/ratings/regions/2014#graf2>.
8. Анализ инвестиционной привлекательности регионов Урала: экспертный взгляд. URL: <http://gosrf.ru/news/9102/28.03.2013>.
9. Путин В.В. О повышении инвестиционной привлекательности субъектов Российской Федерации и создании благоприятных условий для развития бизнеса. Стенографический отчет о заседании Государственного Совета. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/17232>. 27.12.2012.
10. Шафран А. Свердловская область заняла 4-е место в России по развитию ГЧП. URL: <http://ekb.dk.ru/news/sverdlovskaya-oblast-zanyala-4-mesto-v-rossii-po-razvitiyu-gchp-236838506#ixzz3YADndd5c>.
11. Ким Е.С., Вертопрахов Д.Ю. Транспортная инфраструктура Сахалинской области и иностранные инвестиции: современное состояние и перспективы // Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 21. С. 38–45.
12. Полянская И.Г., Игнатьева М.Н., Юрак В.В. Институциональные основы арктического недропользования и социально-экономическое развитие территорий. URL: http://science.ursmu.ru/upload/doc/2014/11/28/y_335-2014.pdf.
13. Татаркин А.И., Логинов В.Г., Балашенко В.В. и др. Формирование нового подхода к освоению природного потенциала северных территорий. URL: http://science.ursmu.ru/upload/doc/2015/04/30/annotacii_y1_2015.pdf.
14. Скворцова Г.Г. Проблемы внедрения механизмов государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-vnedreniya-mehanizmov-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-dlya-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-rf>.

15. *Литвяков С.С.* Развитие инструментов финансирования проектов ГЧП в сфере транспортной инфраструктуры в России // Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал. 2013. № 4 (18). С. 101–108.
16. *Тулупникова Ю.В.* Инвестиции в инфраструктуру и проблемы их финансирования / Направления модернизации современного инновационного общества: экономика, социология, философия, политика, право: материалы Международной научно-практической конференции. Новосибирск, Армавир, Саратов: Изд-во Академии управления, 2015. С. 97–100.
17. *Немчанинова М.А., Дербас Н.В.* Обоснование концессионного подхода в инвестиционной политике транспортного сектора экономики // Транспортное дело России. 2012. № 3. С. 99–100.
18. *Халтурин Р.А.* Особенности государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры // Вестник Института экономики РАН. 2014. № 3. С. 152–159.
19. *Милякова Л.В., Смирнова Н.В.* Государственно – частное партнерство как инструмент реализации инфраструктурных проектов // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2014. № 3-1. С. 215–219.
20. *Матушкина Н.А., Аверина Л.М.* Государственно-частное партнерство в развитии и эксплуатации транспортной инфраструктуры // Труды V Всероссийского симпозиума по экономической теории. Т. 2. Екатеринбург: ИЭ УрО РАН, 2012. С. 161–164.
21. *Литвяков С.С.* Отбор и оценка эффективности проектов в сфере развития транспортной инфраструктуры для их реализации на основе государственно-частного партнерства // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2013. № 44. С. 36–47.
22. *Полякова И.* ГЧП берет разбег. URL: <http://transportrussia.ru/finansy.-investitsii.-nalogi/gchp-beret-razbeg.html>.

ATTRACTING INVESTMENTS IN DEVELOPMENT OF THE REGIONS' TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

Natal'ya A. MATUSHKINA

Institute of Economics, Ural Branch of Russian Academy of Sciences, Yekaterinburg, Russian Federation
ma_natalia@mail.ru

Article history:

Received 13 May 2015

Accepted 20 May 2015

Keywords: investment, transportation infrastructure, public private partnership, investment climate

Abstract

Importance The article overviews issues of attracting investment to improve the regional transportation infrastructure. The State is to secure the national interests and organize the comprehensive development of infrastructure, considering public and business needs. However, this becomes feasible only if the State aid is provided, meanwhile most transportation projects are not attractive and interesting for the private sector. Furthermore, it is worth mentioning that various regions have different opportunities for raising funds and access to them.

Objectives The research pursues analyzing trends in investment and conditions that influence the regions' investment opportunities. It also identifies priority areas for attracting investment in transportation and infrastructure projects.

Methods I apply the methods of comparative, logic, economic and statistical analyses.

Results The article represents a comprehensive analysis of dynamics of investment in economy and the transportation sector of the Sverdlovsk region, and evaluates the investment climate of this industrially developed region. I examine the specifics of transportation and infrastructure projects, which impacts their attractiveness for the private investors.

Conclusions and Relevance The Sverdlovsk region possesses its own high investment potential and favorable environment for raising funds as compared with neighboring areas of the Urals and most regions of Russia. I determine some types of transportation and infrastructure projects, which are feasible with private investments through the Public Private Partnership. Assuming the scarcity of investment resources, federal and regional authorities should ensure such conditions so to improve the investment attractiveness and mitigate risks for private investors.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2015

Acknowledgments

The article was supported by the Russian Foundation for Humanities, grant No. 13-32-01205a2 *Modeling and Forecasting Innovative Development of the Transportation Sector of the Old Industrial Region*.

References

1. Matushkina N.A., Averina L.M. Podkhody k issledovaniyu razvitiya regional'noi transportnoi infrastruktury [Approaches to studying the development of regional transportation infrastructure]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2012, no. 22, pp. 11–19.
2. Socio-economic development strategy up to 2020, the Sverdlovsk region. Available at: http://smb.gov66.ru/content/legislation/regionalleg/act_adm_reg/m,65,1320. (In Russ.)
3. Aganbegyan A. *O sbalansirovannosti urovnya ekonomicheskogo razvitiya i sotsial'noi sfery v Rossii* [On the balanced level of economic development and the social sector in Russia]. Available at: http://spero.socpol.ru/docs/N14_2011_01.pdf. (In Russ.)
4. Long-term socio-economic development of the Russian Federation until 2030. Available at: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/doc20131108_5. (In Russ.) (accessed 08.11.2013)
5. Sukharev O.S. Industrial'naya politika i razvitie transportnoi infrastruktury v Rossii [Industrial policy and the transport infrastructure development in Russia]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security*, 2015, no. 1, pp. 2–20.

6. Avtsinov O.I. *Faktory, opredelyayushchie investitsionnyu privlekatel'nost' regiona* [Factors that determine the region's investment attractiveness]. Available at: <http://rus.neicon.ru:8080/xmlui/handle/123456789/15261>. (In Russ.)
7. Stolbova A., Gaivan E., Kabalinskii D. *Investitsionnaya privlekatel'nost' regionov – 2014: bremya upravleniya* [Investment attractiveness of regions, 2014: the administrative burden]. Available at: <http://raexpert.ru/ratings/regions/2014#graf2>. (In Russ.)
8. *Analiz investitsionnoi privlekatel'nosti regionov Urala: ekspertnyi vzglyad* [Analysis of investment attractiveness of the Ural regions: an expert opinion]. Available at: <http://gosrf.ru/news/9102/28.03.2013>. (In Russ.)
9. Putin V.V. *O povyshenii investitsionnoi privlekatel'nosti sub"ektov Rossiiskoi Federatsii i sozdanii blagopriyatnykh uslovii dlya razvitiya biznesa. Stenograficheskii otchet o zasedanii Gosudarstvennogo Soveta* [On enhancing the investment attractiveness of the constituent entities of the Russian Federation and creation of favorable conditions for business development. Transcript of the State Council's meeting]. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/17232>. (In Russ.) (accessed 27.12.2012)
10. Shafran A. *Sverdlovskaya oblast' zanyala 4-e mesto v Rossii po razvitiyu GChP* [The Sverdlovsk region is ranked fourth Russia in terms of the public-private partnership development]. Available at: <http://ekb.dk.ru/news/sverdlovskaya-oblast-zanyala-4-mesto-v-rossii-po-razvitiyu-gchp-236838506#ixzz3YADnnd5c>. (In Russ.) (accessed 12.03.2014)
11. Kim E.S., Vertoprakhov D.Yu. *Transportnaya infrastruktura Sakhalinskoj oblasti i inostrannye investitsii: sovremennoe sostoyanie i perspektivy* [The Sakhalin region's transport infrastructure and foreign investment: the current status and prospects]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2014, no. 21, pp. 38–45.
12. Polyanskaya I.G., Ignat'eva M.N., Yurak V.V. *Institutsional'nye osnovy arkticheskogo nedropol'zovaniya i sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie territorii* [Institutional foundations of arctic earth using and socio-economic development]. Available at: http://science.ursmu.ru/upload/doc/2014/11/28/y_335-2014.pdf. (In Russ.)
13. Tatarkin A.I., Loginov V.G., Balashenko V.V. et al. *Formirovanie novogo podkhoda k osvoeniyu prirodnogo potentsiala severnykh territorii* [Forming a new approach to development of natural potential of the northern territories]. Available at: http://science.ursmu.ru/upload/doc/2015/04/30/annotacii_y1_2015.pdf. (In Russ.)
14. Skvortsova G.G. *Problemy vnedreniya mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v razvitii transportnoi infrastruktury* [Issues of implementing the public-private partnership mechanisms for developing the transportation infrastructure]. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-vnedreniya-mekhanizmov-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-dlya-razvitiya-transportnoy-infrastruktury-rf>. (In Russ.)
15. Litvyakov S.S. *Razvitie instrumentov finansirovaniya proektov GChP v sfere transportnoi infrastruktury v Rossii* [Development of instruments of PPP projects financing in the sphere of transport infrastructure in Russia]. *Nauchno-issledovatel'skii finansovyi institut. Finansovyi zhurnal = Research Financial Institute. Financial Journal*, 2013, no. 4, pp. 101–108.
16. Tulupnikova Yu.V. [Infrastructure investment and financing problem]. *Napravleniya modernizatsii sovremenno innovatsionnogo obshchestva: ekonomika, sotsiologiya, filosofiya, politika, pravo: materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Proc. Int. Sci. Conf. Areas of Improving the Contemporary Innovative Society: Economics, Sociology, Philosophy, Politics, Law]. Novosibirsk, Armavir, Saratov, Akademiya upravleniya Publ., 2015, pp. 97–100.
17. Nemchaninova M.A., Derbas N.V. *Obosnovanie kontsessionnogo podkhoda v investitsionnoi politike transportnogo sektora ekonomiki* [Substantiating the concessionary approach to the investment policy of the transportation sector]. *Transportnoe delo Rossii = Transportation Industry of Russia*, 2012, no. 3, pp. 99–100.

18. Khalturin R.A. Osobennosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva pri realizatsii proektov transportnoi infrastruktury [The specifics of public-private partnership in transportation and infrastructure projects]. *Vestnik Instituta ekonomiki RAN = Bulletin of Institute of Economics of RAS*, 2014, no. 3, pp. 152–159.
19. Milyakova L.V., Smirnova N.V. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak instrument realizatsii infrastrukturykh proektov [Public-private partnership as a tool for implementation of infrastructure projects]. *Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk = Actual Problems of Humanities and Natural Sciences*, 2014, no. 3-1, pp. 215–219.
20. Matushkina N.A., Averina L.M. [Public-private partnership in the development and maintenance of transport infrastructure]. *V Vserossiiskii simpozium po ekonomicheskoi teorii, T. 2: materialy simpoziuma* [Proc. 5th Sci. Conf. All-Russian Symposium on Economic Theory. Volume 2]. Yekaterinburg, Institute of Economics of Ural Branch of RAS Publ., 2012, pp. 161–164.
21. Litvyakov S.S. Otkor i otsenka effektivnosti proektov v sfere razvitiya transportnoi infrastruktury dlya ikh realizatsii na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Selecting projects and evaluating their efficiency in development of transportation infrastructure for their implementation through private-public partnership]. *Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost' = National Interests: Priorities and Security*, 2013, no. 44, pp. 36–47.
22. Polyakova I. *GChP beret razbeg* [PPP gains momentum]. Available at: <http://transportrussia.ru/finansy.-investitsii.-nalogi/gchp-beret-razbeg.html>. (In Russ.)