

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Инновации и инвестиции

ИНФРАСТРУКТУРА КАК ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПЛАТФОРМА ДЛЯ АКСЕЛЕРАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ (НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)*

Артемий Сергеевич ФИЛАТОВ

аспирант кафедры национальной и региональной экономики,
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова (РЭУ им. Г.В. Плеханова),
Москва, Российская Федерация
artemiy.filatov@gmail.com
ORCID: отсутствует
SPIN-код: 9754-7007

История статьи:

Рег. № 186/2019
Получена 28.02.2019
Получена в
доработанном виде
22.04.2019
Одобрена 07.05.2019
Доступна онлайн
15.08.2022

УДК 338.49

JEL: E22, H54, R53,
R58

Ключевые слова:

инвестиционная
политика,
инновационное
развитие,
инфраструктура,
инвестиционный
проект,
государственная
поддержка

Аннотация

Предмет. Развитие инженерной и социальной инфраструктуры как фактор наращивания инвестиций, выступающих акселератором экономического роста.

Цели. Выявление трансмиссионного механизма экономического роста за счет инвестиций. Освещение теоретических и методологических подходов к определению степени влияния развития инфраструктуры на реализацию инвестиционных проектов на примере Приморского края.

Методология. В статье применены различные методологические подходы. Метод библиографического анализа использован для выявления взаимосвязи между развитием инвестиционной активности и ростом экономики, а также для определения сущности экономического эффекта от развития инфраструктуры. В целях рассмотрения инструментов поддержки инвестиционной деятельности в Приморском крае применен метод контент-анализа нормативно-правовой документации. При определении структуры экономики Приморского края, динамики инвестиционной активности, а также запланированных к реализации инвестиционных проектов применен метод статистического анализа.

Результаты. Выявлена потребность в строительстве инженерной инфраструктуры и развитии социальных институтов в целях успешного привлечения и эффективного использования инвестиций, а также создания материально-технической базы в Приморском крае. Разработана методология оценки эффекта от реализации инвестиционных проектов.

Выводы. На основании анализа теоретических подходов к стимулированию роста экономики, нормативно-правовой базы и статистических данных выявлена критическая необходимость привлечения инвестиций в Приморский край для обеспечения экономического роста. Выделены важнейшие факторы, способствующие принятию инвестиционных решений. Одним

из таких факторов, с учетом транспортной специализации Приморского края и потенциала развития промышленности, является развитие инфраструктуры региона.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2019

Для цитирования: Филатов А.С. Инфраструктура как инвестиционная платформа для акселерации экономического развития регионов (на примере Приморского края) // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2022. – Т. 18, № 8. – С. 1543 – 1567.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.8.1543>

Введение

Формирование диверсифицированной экономики, способной обеспечить качество жизни населения на уровне мировых стандартов, является ключевой задачей экономической политики любого государства. Несмотря на эффективность рыночных механизмов развития экономической системы, точечная коррекция, осуществляемая государством, зачастую является необходимой, особенно для отстающих и депрессивных регионов.

В таких регионах, несмотря на имеющийся ресурсный и производственный потенциал, отсутствуют базовые факторы, обеспечивающие коммерческий интерес бизнеса к реализации инвестиционных проектов. Бизнес, создающий активы, которые, в свою очередь, генерируют добавленную стоимость, является основным драйвером экономического развития. Однако найти точку пересечения целей регионального правительства (рост ВРП, занятости, бюджетных доходов) и интересов бизнеса зачастую является затруднительным.

Характеристика проблем

Основные проблемы, с которыми сталкиваются потенциально успешные инвестиционные проекты, заключаются не только в ограниченных финансовых ресурсах, но и в наличии серьезных инфраструктурных ограничений. Именно такие ограничения являются первым барьером, способным лишить проекты и даже целый регион инвестиционной привлекательности. При этом, в отсталых и депрессивных регионах инвестиции являются зачастую единственным фактором роста экономики в силу неспособности регионального бюджета и покупательского спроса загрузить мощности локальных предприятий. Помимо этого, в таких

^{*} Статья подготовлена по материалам журнала «Региональная экономика: теория и практика». 2019. Т. 17. Вып. 6.

регионах не происходит процесс необходимого циклического обновления материально-технической базы [1].

Норма накопления основного капитала (отношение инвестиций в основной капитал к валовому продукту) является одним из основных индикаторов инвестиционной активности. Также норма накопления отражает соответствующее влияние инвестиционной активности на развитие как валового национального, так и регионального продукта. Однако стоит учитывать, что дискретный рост капитальных вложений в моменте не всегда приводит к пропорциональному росту валового продукта. Дело в том, что капитальные вложения или, иными словами, инвестиции в создание основных фондов приносят экономике дифференцированные на временном промежутке эффекты: мгновенный и отложенный.

Мгновенный эффект заключается в повышении расходов на закупку необходимого оборудования и проведение строительно-монтажных работ – объектов инвестиций. В данной ситуации возникает риск того, что экономика страны или региона не обладает достаточными мощностями для удовлетворения возрастающего спроса на инвестиционные товары, в результате чего логичным исходом является увеличение импорта. Таким образом, мгновенный эффект от роста инвестиций компенсируется отрицательной дельтой чистого экспорта. В масштабах региона, в условиях того, что валовой региональный продукт не рассчитывается расходным методом, следует предполагать, что добавленная стоимость от продажи инвестиционных товаров и услуг может также «оседать» в других регионах, что сказывается на ограничении роста регионального продукта.

Отложенный эффект, в свою очередь, заключается в способности компании, осуществившей капитальные затраты в текущем периоде, наращивать добавленную стоимость в будущем. Данная парадигма особенно актуальна для формирования инновационного развития экономики, в том числе за счет привлечения иностранных инвестиций [2]. Дополнительная, генерируемая за счет понесенных капитальных вложений, добавленная стоимость возникает как за счет экстенсивных факторов (расширение рынков сбыта), так и за счет интенсивных (оптимизация производства, повышении добавленной стоимости на единицу продукции), являющихся следствием инвестиционных проектов, направленных на внедрение инноваций [3].

Отложенный эффект можно условно разделить две группы – прямой и косвенный эффект. Первый представляет собой описанный ранее механизм развития производственных мощностей и расширение основных фондов производителей инвестиционной продукции. Косвенный эффект воплощает

собой отдачу от вложений в инфраструктурные проекты. Сами по себе инфраструктурные проекты не создают большой добавленной стоимости в период эксплуатационной фазы, однако они открывают новые инвестиционные возможности в других отраслях. Критически важными являются инвестиции в социальную инфраструктуру. За счет развития фундаментальных основ обеспечения общества социальными благами (образование, здравоохранение, культура и спорт) формируется высокопроизводительная рабочая сила [4], создается возможность обеспечения производства полностью локальной рабочей силой, обеспечивается повышение покупательной способности населения.

Таким образом, исходя из высокой роли инвестиций, региональные и федеральные власти, проводя экономическую политику, большое внимание уделяют поддержке интенсивного и наукоемкого экономического роста, используя широкий спектр инструментов увеличения инвестиционной активности [5].

Практика показывает, что в России государственные органы склонны проводить выравнивающую селективную политику в отношении выравнивания различий в уровне экономического и социального развития регионов. Таким образом, в противовес поляризующей политике, целью которой является концентрация на развитии нескольких «прорывных» регионов и превращение их в «точки роста», применяется выравнивающая политика, в которой акцент делается на отстающие регионы¹. При этом основой такой политики должно стать не машинное выравнивание социально-экономических показателей регионов, а реализация конкретных проектов, в том числе инфраструктурных, направленных на повышение межрегиональной интеграции [6].

Инфраструктура, представляя собой «общественное» благо, концентрирует на себе внимание многих экономистов. Важные выводы сформулированы американским ученым Д. Ашером, который на основе эмпирического анализа выявил положительное влияние расширения инфраструктуры на экономический рост [7]. Автором еще одной важной концепции является Р. Барро, который доказал корреляцию между развитием инфраструктуры и повышением производительности фирм, пользующихся данной инфраструктурой [8]. При этом наращивание капитальных вложений для

¹ Седова Н.В. Основные направления и способы выравнивания уровня социально-экономического развития регионов. В кн.: Проблемы устойчивого развития регионов: материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Тюмень: ТюмГНГУ, 2015. С. 101–104.

развития инфраструктурного сектора экономики приносит позитивный эффект только в долгосрочной перспективе.

Экономика Приморского края

Приморский край формирует 1% экономики России. Более 40% структуры экономики региона составляют транспорт и торговля². Регион обладает устойчивыми конкурентными преимуществами, главным из которых является географическое положение – близость к быстроразвивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Политика федеральных и региональных властей, а также поведение бизнеса демонстрируют устойчивое намерение реализовать данное преимущество.

Вектор развития указанных субъектов хозяйственной деятельности нацелен на наращивание капитальных вложений для расширения производственных мощностей и расширения экспорта. Для этих целей властями введено множество мер, стимулирующих приток инвестиций – территории опережающего социально-экономического развития, свободный порт Владивосток, учреждено множество профильных ведомств и корпораций, разработаны государственные программы стимулирования инвестиций.

Тем временем, бизнес-сообщество в своих долгосрочных стратегиях, основанных на инвестициях в Приморский край, акцентирует внимание на локализации производства в непосредственной близости к странам АТР для последующего экспорта в эти страны продукции с высокой добавленной стоимостью.

Исследования структуры источников формирования добавленной стоимости на территории Приморского края позволяют сделать вывод о наличии существенного потенциала для роста экономики региона. Валовой региональный продукт региона можно рассмотреть с точки зрения формирования первичных доходов – оплаты труда работников, валовой прибыли экономики (прибыль и амортизация) и чистых налогов на производство. В таком разрезе возможно выделение коэффициента мультиплицирования добавленной стоимости [9]. Коэффициент рассчитывается как отношение величины конечного, созданного из валовой прибыли и чистых налогов, продукта к стоимости труда, являющегося фактором производства.

² Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю. URL: <http://primstat.gks.ru/>

Данный коэффициент позволяет сформулировать оценочное суждение об эффективности затрачиваемого труда и потенциала региона к росту промышленного производства [10]. Чем ниже доля оплаты труда и, соответственно, выше коэффициент мультиплицирования, тем выше потенциал расширенного воспроизводства регионального хозяйства. Коэффициент, превышающий единицу, показывает наличие существенного потенциала.

Значение коэффициента мультиплицирования добавленной стоимости в Приморском крае в 2012 г. составило 1,09. В структуре его ВРП доля оплаты труда занимает 47,9%, в то время как валовая прибыль и чистые налоги – 50,5% и 1,7% соответственно. Важно отметить, что дискретное снижение доли оплаты труда в структуре ВРП чревато повышением социальной напряженности. Среди других регионов ДВФО практически такой же уровень коэффициента показали Сахалинская область и Республика Саха (Якутия). В них, как и в Приморском крае, большая часть ВРП формируется за счет валовой прибыли и смешанного дохода.

Приморский край обладает потенциалом для развития добычи и переработки полезных ископаемых, сельского хозяйства, отраслей обрабатывающей промышленности. Мощный толчок в виде потока инвестиций, стимулирующий расширение экспортного и транзитного потенциала и отчасти нацеленный на удовлетворение внутренних потребностей в регионе, способен принести региону существенную выгоду в виде создания рабочих мест, роста доходной части местных бюджетов и «оседания» в регионе добавленной стоимости.

Однако для реализации этого потенциала бизнесу в первую очередь необходима современная инфраструктурная база – транспортная, инженерная, сетевая. Понимание такой необходимости четко прослеживается в государственных реестрах плановых расходов бюджета, тем более, что уровень инвестиционной привлекательности региона, формируемый при принятии инвестором решения о реализации проекта, зачастую имеет высокую корреляцию с уровнем развития материальной инфраструктуры [11].

Важно также отметить, что развитая инфраструктура не является средством преодоления барьеров, препятствующих наращиванию инвестиций. Подобные глобальные вопросы требуют комплексного подхода, затрагивающего все основные элементы повышения инвестиционной активности: наличие рыночных возможностей в регионе, доступ к

финансированию, материальная инфраструктура, обеспеченность квалифицированной рабочей силой.

Для формирования в Приморском крае дополнительных конкурентных преимуществ и одновременной прямой или косвенной поддержки инвестиционных проектов в регионе действует система мер, направленных на стимулирование предпринимательской активности. Такие действия государства приводят к повышению инвестиционного климата в долгосрочной перспективе [12].

Стимулирование инвестиционной активности в Приморском крае

Зачастую привлечение инвестиций в регион невозможно без определенной поддержки от государства – льгот, финансовой помощи или поощрений³. В настоящий момент государственная поддержка инвестиционных проектов, нацеленная на выравнивание экономического положения регионов Дальнего Востока, основывается на различных актах и методиках отбора проектов. Данные акты содержат все требования к инвесторам, проектам, а также исчерпывающий перечень документов, необходимых для получения государственной поддержки.

Целью «Программы поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории Российской Федерации на основе проектного финансирования» является создание механизма, способствующего увеличению объемов кредитования организаций реального сектора экономики на долгосрочных и льготных условиях⁴. Проектное финансирование представляет собой метод финансирования инвестиционных проектов, основанный на привлечении долгосрочных заемных средств, источниками погашения которых являются денежные потоки, генерируемые инвестиционным проектом [13].

Программа посвящена применению такого инструмента государственной поддержки инвестиционных проектов как предоставления государственных гарантий для целей получения кредитов в финансовых организациях. В целом механизм, установленный документом, аналогичен механизму работы институтов развития инвестиционной деятельности в России и заключается в рефинансировании выданных финансовыми организациями ссуд под поручительство Министерства финансов РФ в Банке России.

³ Белоусова Н.Д. К вопросу об инвестиционной привлекательности Приморского края // Молодой ученый. 2016. № 27. С. 359–363. URL: <https://moluch.ru/archive/131/36477/>

⁴ Постановление Правительства Российской Федерации № 1044 от 11.10.2014 «Об утверждении программы поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории Российской Федерации на основе проектного финансирования». URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102359793>

В базовых условиях данного документа установлены ограничения по качественным признакам финансовых организаций, имеющих право участвовать в Программе, по размеру ставки кредитования инвестиционных проектов, а также по целевому использованию полученных кредитов. Критическим является условие действия данного механизма, когда основные риски по инвестиционному проекту несет банк, который, предоставив долгосрочные ссуды в целях реализации инвестиционного проекта, может получить отказ Банка России в получении рефинансирования кредита, в результате чего остается три варианта действий по работе с таким проектом (*табл. 1*).

Следующим документом для рассмотрения выбрано постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении методики отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона»⁵.

Ключевым фокусом документа является регламентирование порядка предоставления государственной поддержки инвестиционным проектам, реализуемым на территории Дальнего Востока и Байкальского региона, через финансирование строительства и модернизации объектов инфраструктуры (транспортной, инженерной, энергетической и социальной), эффективность функционирования которых существенно отражается на экономической целесообразности инвестиционного проекта в целом. Основным документом, в рамках которого осуществляется соответствующая поддержка инвестиционных проектов, является государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона»⁶.

Таким образом, документ направлен на обеспечение развития экономической активности в регионах через поддержку бизнеса за счет создания соответствующей инфраструктуры. Правительство России в данном вопросе выбрало вариант, при котором инфраструктура создается исходя из заявленной потребности бизнеса. Данный тип развития инфраструктуры является гораздо менее рисковым и предъявляет более лояльные требования к расходам государственного бюджета. Также данный метод позволяет провести точечную поддержку проектов. При этом

⁵ Постановление Правительства Российской Федерации № 1055 от 16.10.2014 «Об утверждении методики отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона».

URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102360331&rdk=6>

⁶ Государственная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона». Утверждена постановлением Правительства от 15.04.2014 № 308.

URL: <http://government.ru/rugovclassifier/829/events/>

обратный метод, при котором инфраструктура строится по инициативе государства, а затем на ее основе начинает развиваться экономическая активность, в условиях дефицита государственного бюджета и экономической напряженности не является наиболее целесообразным.

Документом, регламентирующим государственную поддержку инвестиционных проектов на уровне региона, выступает Закон Приморского края «О государственной поддержке инвестиционной деятельности в Приморском крае»⁷.

Данный документ устанавливает базовые принципы государственной поддержки инвестиционных проектов в регионе. Закон разделяет функции Законодательного собрания, губернатора, администрации и органов исполнительной власти региона. При этом функционал в части исполнения рутинных операций и взаимодействия с инвесторами закрепляется за органами исполнительной власти.

Среди мер поддержки законом утверждено три различных варианта поддержки: финансовая, имущественная и организационно-информационная. Важным фактором является соответствие инвестиционных проектов, получающих государственную поддержку, приоритетам, установленным в Стратегии социально-экономического развития Приморского края и Инвестиционной стратегии Приморского края.

Финансовая поддержка инвестиционных проектов заключается в предоставлении налоговых льгот, государственных гарантий по обеспечению возврата заемных денежных средств, привлекаемых для реализации проектов, и финансовом участии Приморского края в инвестиционных проектах на принципах государственно-частного партнерства, в том числе с использованием средств инвестиционного фонда.

Имущественная поддержка предоставляется в одной из двух форм: имущественное участие Приморского края в инвестиционных проектах на принципах государственно-частного партнерства в соответствии с концессионным законодательством или предоставление инвесторам земельных участков на территориях промышленных площадок.

Организационно-информационная поддержка заключается в организации системы подготовки кадров, в содействии включению инвестиционных

⁷ Закон Приморского края № 354-КЗ от 10.05.2006 «О государственной поддержке инвестиционной деятельности в Приморском крае». URL: <http://docs.cntd.ru/document/494212288>

проектов в государственные программы Российской Федерации, в помощи инвесторам в привлечении внебюджетного финансирования, в предоставлении прочих мер поддержки развития инвестиционных проектов нефинансового характера.

Предоставление государственной поддержки инвестору для реализации инвестиционного проекта закрепляется в заключаемом инвестиционном соглашении. Данное соглашение оформляется в виде договора и содержит общие характеристики инвестиционного проекта. Важно отметить, что в случае, если после заключения инвестиционного соглашения принимается нормативный правовой акт Приморского края, ухудшающий положение инвестора, то для инвестора действуют условия, установленные заключенным инвестиционным соглашением.

Помимо указанных программ, в Приморском крае действует ряд специальных режимов, обеспечивающих режим наибольшего благоприятствования инвесторам для осуществления капитальных вложений. Среди них выделяются режимы для региональных инвестиционных проектов, на территориях опережающего социально-экономического развития и на территории Свободного порта Владивосток.

Для участников региональных инвестиционных проектов (РИП) региональная составляющая налога на прибыль может быть установлена в размере не более 10% в течение первых пяти лет с момента получения участником РИП первых доходов и не менее 10% в течение последующих пяти лет. Так, минимальные ставки (в размере 0% и 10% соответственно) были установлены в 13 из 15 регионов Дальнего Востока и Сибири⁸.

Для резидентов территорий опережающего социально-экономического развития (ТОР) ставка налога на прибыль может быть установлена в размере не более 5% в течение пяти лет с момента получения первой прибыли от деятельности и не менее 12% в течение следующих пяти лет. На данный момент на территории Приморского края создано четыре ТОР, каждая из которых имеет определенную специализацию. Суммарный накопленный объем инвестиций по плану должен составить 1,3 трлн руб.

Резидентам Свободного порта Владивосток предоставлены налоговые льготы в виде освобождения от уплаты налога на прибыль в течение первых пяти лет с момента получения первой прибыли и применения пониженной ставки в размере 12% в последующие пять лет, а также в виде

⁸ Налоговый кодекс Российской Федерации. URL: <http://base.garant.ru/10900200/>

освобождения от уплаты по налогу на имущество в течение первых пяти лет и пониженной ставки в размере 0,5% в течение последующих пяти лет.

Состояние инфраструктуры

Проведенный учеными Дальневосточного федерального университета SWOT-анализ с использованием количественных методов показал, что наиболее значимой для транспортного комплекса Приморского края возможностью является использование инфраструктуры, созданной к саммиту АТЭС [14]. Ключевую угрозу представляет усиление глобальной конкуренции и введение санкций против России. Главной сильной стороной транспортного комплекса Приморского края является транзитный потенциал, позволяющий осуществить интермодальный потенциал. Недостаточная пропускная способность – слабейшая сторона транспортного комплекса региона.

Транспортный комплекс Приморского края включает автомобильные и железные дороги, авиасообщение и крупные морские порты. Дороги, предназначенные для автотранспорта в регионе загружены меньше, чем, например, в соседнем Хабаровском крае, несмотря на то, что их протяженность короче, а плотность сети наиболее высокая среди регионов Дальнего Востока. Уровень перевозок автомобильным транспортом в регионе может вырасти за счет модернизации и выхода на проектную мощность международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

Важной для транспортного комплекса Приморского края проблемой является перегруженность морских портов. Это не только тормозит развитие новых торговых отношений, но и снижает эффективность текущих, влияет на способность портов, а также железной дороги региона справляться с растущим объемом транзита экспортируемого российского угля (табл. 2).

Развитие транспортной инфраструктуры Приморского края отражено на федеральном уровне в федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»⁹. В программе предусмотрено создание трех видов транспортно-логистических объектов:

⁹ Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848. URL: <http://www.morflot.ru/files/files/%D0%A4%D0%A6%D0%9F%20%D0%A0%D0%A2%D0%A1.pdf>

- комплексных транспортных узлов, затрагивающих морские порты, аэропорты и железнодорожные узлы для обеспечения перевозки товаров по основным международным транспортным коридорам;
- транспортных узлов внутри России, расположенных на основных направлениях международных транспортных коридоров, в городах федерального и регионального значения;
- логистических комплексов, расположенных в городах федерального и регионального значения, которые должны обрабатывать существенные объемы входящего и исходящего потока грузов.

Исследования российских ученых показывают, что на территории Приморского края необходимо строительство пяти логистических парков: на базе портов Владивосток, Восточный и Находка, а также на базе автомобильных транспортных коридоров – Краскино–Хуньчунь и Гродеково–Суйфэнхэ [15]. На практике существует два вида логистических парков – распределенные и концентрированные. Первые располагаются в непосредственной близости от пунктов пропуска (порты и пограничные переходы), вторые – в опорных хабах. По мнению автора статьи, в Приморском крае наиболее эффективно будут работать распределенные парки. Эффект для региона будет заключаться не только во вкладе в ВРП и создании не менее 5 тыс. рабочих мест, но и в повышении инвестиционной привлекательности Приморского края, в сокращении сроков доставки грузов. Общее состояние транспортной инфраструктуры Приморского края требует обширных инвестиций в модернизацию. Решение данного вопроса представляется трудным без применения механизма государственно-частного партнерства.

Энергетическая инфраструктура Приморского края испытывает дефицит, который возникает, в основном, в южных районах региона. В 2017 г. спрос на электроэнергию превысил предложение на 23%. Тот факт, что регион входит в единую энергосистему ДВФО, позволяет ему компенсировать дефицит покупкой необходимых объемов энергии у соседних регионов.

Важной проблемой в энергообеспечении Приморского края является дефицит собственных природных топливно-энергетических ресурсов – в регионе присутствует только уголь. При этом угольная промышленность региона не способна полностью обеспечить внутренний спрос. В целях сокращения закупок топливно-энергетических ресурсов в других регионах и полного обеспечения региона энергией был реализован проект строительства газопровода «Сахалин–Хабаровск–Владивосток».

Газопровод призван повысить газификацию регионов, а также нарастить экспортные поставки природного газа¹⁰. Уровень газификации Приморского края составляет около 1%; при этом предусмотренное программой газификации региона увеличение данного показателя к 2022 г. составило лишь 5%¹¹.

Коммунальная инфраструктура также испытывает потребность в модернизации и обновлении, несмотря на то, что в Приморском крае зафиксирован наименьший показатель уровня ветхого жилья среди регионов ДВФО. Обеспеченность населения тепло- и водоснабжением, а также водоотведением ниже, чем в среднем по России.

Инфраструктурная база Приморского края в целом создана для выполнения двух основных функций: облегчения доступа к природным ресурсам и транзита грузов [16]. Однако такая инфраструктурная база неспособна с равной эффективностью обслуживать как проекты по добыче полезных ископаемых, так и производство высокотехнологичной продукции. По этой причине в инвестиционной стратегии федеральных и региональных властей особое внимание должно быть уделено вопросу технологической модернизации экономики на базе имеющейся инфраструктуры.

Характерным для современных условий российской экономики является тот факт, что инициаторами инфраструктурных проектов обычно выступают государственные федеральные или региональные власти. Более того, даже правительства регионов, имеющих профицит бюджета, способны реализовывать инфраструктурные проекты только при значительном поступлении средств из федерального бюджета [17].

Механизм государственно-частного партнерства – один из важнейших способов развития общественной инфраструктуры. При данном способе долгосрочного коммерческого взаимодействия бизнес, являясь частной стороной, участвует не только в создании объекта инфраструктуры, но и в процессе последующей эксплуатации и техническом обслуживании объекта в интересах государства¹². Актуальность развития данного инструмента многократно возрастает в условиях низкой плотности транспортной

¹⁰ Газопровод «Сахалин – Хабаровск – Владивосток». Первая на Востоке России межрегиональная газотранспортная система. URL: <http://www.gazprom.ru/projects/skhv/>

¹¹ Газпром пожалел газа для Дальнего Востока. URL: <https://metagazeta.ru/economics/gazprom-pozhalel-gaza-dlya-dalnego-vostoka/>

¹² Седова Н.В. Региональное развитие механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере. В кн.: Экономика и гуманитарные исследования: проблемы, тенденции, достижения: сборник материалов I Международной научно-практической конференции. Новосибирск: Центр развития научного сотрудничества, 2017. С. 112–117.

инфраструктуры в Приморском крае. Одним из важнейших признаков развитости территориальной инфраструктуры и возможности реализации транзитного потенциала является удобная и дифференцированная транспортно-логистическая система. Привлечение в столь затратные проекты частного финансирования нередко является определяющим фактором строительства подобной инфраструктуры.

Государственная финансовая поддержка развития транспортной инфраструктуры, осуществляемая за счет бюджетных средств, направлена в основном на реконструкцию, фактически выполняя поддерживающую функцию, но не обеспечивая расширение деятельности. При этом большие объемы бюджетных средств при самых оптимистичных оценках не смогут удовлетворить нарастающую потребность региона в развитии транспорта. Важно отметить, что регион не способен аккумулировать существенные инвестиционные притоки за короткий период, а эффект от вложенных инвестиций требует не только серьезного подхода к управлению проектами, но и осуществления качественного управления денежными потоками.

Инвестиционная активность

Объем инвестиций в основные фонды в Приморском крае в 2017 г. составил 126 млрд руб. (–5% в физическом выражении к уровню 2016 г.)¹⁵. Основной спад инвестиций связан с окончанием этапов инвестирования крупных проектов.

Стремительный рост совокупных инвестиций в основные фонды вызван реализацией масштабных инвестиционных программ корпорациями с государственным участием, а также Федеральной целевой программой социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона, в рамках которой регионы ДВФО получили около 0,5 трлн руб.

Пиковое значение в указанной ретроспективе продемонстрировал 2011 г., когда в Приморском крае было вложено 307,6 млрд руб. в основной капитал. Основная причина роста – масштабное строительство инфраструктурных объектов для проведения саммита АТЭС на острове Русский.

Основу инвестированных средств составляют собственные средства компаний и заемные средства. Такая ситуация требует более глубокого изучения эффективности оказываемой государством поддержки. При этом в

¹⁵ Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю. URL: <http://primstat.gks.ru/>

годы пиковых значений инвестиционной активности отмечено дискретное увеличение инвестиций, осуществленных за счет средств федерального бюджета и вышестоящих организаций. Эти средства поступили на строительство широкого спектра объектов инфраструктуры.

Фактически инвестиционная активность Приморского края в последние пять лет более чем на 70% поддерживается благодаря займам, собственным средствам и средствам федерального бюджета. При этом бюджетные средства чаще всего направляются в развитие инфраструктуры, чтобы обеспечить потребности вновь создаваемых компаний в реализации инвестиционных проектов, ориентированных на расширение бизнеса и развитие экономики региона.

Для анализа нормы накопления основного капитала инвестиции и ВРП приведены к постоянным ценам 2010 г. Динамика демонстрирует описанный ранее тренд: в период 2009–2012 гг. отмечены пиковые значения объема инвестиций в основной капитал, что непосредственно связано с ростом строительства инфраструктурных объектов. При этом, сразу после окончания строительной стадии, уровень инвестиций снизился. Отмеченный пик вложений в основные фонды не вызвал пропорционального роста ВРП, что, вероятнее всего, связано с использованием строительных мощностей и закупкой инвестиционных товаров в других регионах или за рубежом (*рис. 1*).

Обзор инвестиционных проектов

На текущий момент, по данным Администрации Приморского края, в регионе реализуется и планируется к реализации до 2039 г. 384 крупных инвестиционных проекта на общую сумму около 3,1 трлн руб. Из них 188 проектов относятся к инфраструктуре, 196 – к производственным секторам экономики.

Сумма инвестиций, планируемых к вложению в инфраструктурные проекты, составляет 975 млрд руб. При этом средняя стоимость проекта – около 5,2 млрд руб., а средний срок реализации, взвешенный по объему инвестиций проекта, составляет 8 лет (*табл. 3*).

Частные инвесторы планируют профинансировать 50 проектов общей стоимостью более 569 млрд руб. При этом 80% этой суммы поступит на развитие проектов в области транспортной инфраструктуры, что отражает необходимость развития транспорта для обеспечения наращивания экспортных поставок товаров. Из них 94% инвестиций будут направлены на

развитие портовой инфраструктуры региона, что еще раз подтверждает необходимость ввода новых инфраструктурных мощностей для развития других отраслей в регионе и, таким образом, реализации экспортного и транзитного потенциала Приморского края.

Основными группами товаров, для перевозки которых частными инвесторами будет создана транспортная инфраструктура, являются зерно, уголь, нефтепродукты и контейнеры. Ситуация с экспортом угля является одной из наиболее острых, так как наращиванию транзита данного товара через Приморский край критически препятствуют ограничения транспортной инфраструктуры. Проекты, реализуемые за счет бюджетного финансирования, направлены в большинстве случаев на развитие автодорожной инфраструктуры.

В целом основным видом инфраструктуры, который получит 83% всего финансирования и к которому относится большая часть проектов, финансируемых за счет бюджетных средств, является транспортная инфраструктура (табл. 4).

Среди 196 проектов, планируемых к реализации в производственных секторах экономики, на долю компаний из нефтеперерабатывающей и газовой промышленности приходится 59%. Общая сумма таких проектов составляет 2,1 трлн руб. При этом средняя стоимость одного проекта в два раза выше, чем среди инфраструктурных проектов – 10,9 млрд руб. Средневзвешенный срок реализации также составляет 8 лет. Два из пяти проектов в нефтеперерабатывающей и газовой отраслях на общую сумму 1,26 трлн руб. будут реализованы при финансовой поддержке из бюджетов разных уровней.

Из приведенного перечня проектов только 67 не требуют дополнительного развития и подключения инфраструктуры. Наиболее востребованными направлениями среди оставшихся проектов являются электроснабжение и водоснабжение – 91 и 71 проект соответственно. Без подключения соответствующих коммуникаций не могут получить дальнейшего развития проекты на общую сумму 1,46 трлн руб. Расширение и строительство автомобильных дорог требуется для реализации 57 проектов, в то время как 22 проекта требуют развития системы газоснабжения. Таким образом, важность строительства объектов инфраструктуры подчеркивается исчерпывающей необходимостью в ней большинства запланированных инвестиционных проектов в регионе.

Выводы

В современных реалиях российской экономики ключевым фактором роста отстающих регионов является приток инвестиций в основные фонды. Такие инвестиции способны создать базу для долгосрочного развития производственных мощностей и расширения рынков сбыта локальной продукции. Позднее, исходя из общемировой практики, источник роста регионального продукта конвертируется из инвестиций в экспорт и покупательский спрос домашних хозяйств.

Несмотря на значительный потенциал ряда отстающих регионов, имеющиеся инфраструктурные ограничения создают существенные угрозы для осуществления инвестиционных проектов и развития экономики.

Приморский край, отставая на 26% по ВРП на душу населения от среднероссийского показателя (516,4 тыс. руб. в среднем по России), является одним из регионов, который нуждается в развитии инвестиционной активности. Объективную необходимость стимулирования инвестиционной деятельности подчеркивают федеральные программы, нацеленные на сглаживание дифференциации в экономическом развитии и приведение уровня развития регионов Дальнего Востока к среднероссийским показателям. Для этих целей формируются инвестиционные рейтинги регионов России, включающие определение факторов сглаживания различий в уровне развития.

Для осуществления инвестиционного «рывка» в первую очередь необходимо обеспечение инвестиционных проектов качественной и современной инфраструктурой, способной удовлетворить возрастающий спрос на нее. Для этих целей власти всех уровней активнее начинают использовать механизмы концессионных соглашений и государственно-частного партнерства. Независимые компании, в свою очередь, параллельно реализуют проекты по расширению транспортных возможностей региона для удовлетворения собственных нужд.

Таблица 1

Сравнение вариантов исходов при негативном сценарии

Table 1

Comparison of outcome options in a negative scenario

Сценарий	Последствия для банка	Последствия для инициатора проекта
Продолжение участия в проекте	Снижение маржинальности проекта вследствие разницы в стоимости привлеченных и выданных денежных средств	Отсутствуют

Возврат государственной гарантии и повышение процентной ставки до рыночного уровня	Сохранение маржинальности проекта, повышение риска приостановки проекта	Риск потери целесообразности продолжения осуществления капитальных затрат (зависит от стадии реализации проекта)
Выход банка из проекта	Завершение проекта	Завершение проекта

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 2

Уровень загруженности морских портов Приморского края в 2017 г.

Table 2

Utilization of the seaports of the Primorsky Krai in 2017

Наименование порта	Пропускная способность (млн т в год)			Контейнеры (тыс. TEU)
	Всего	Наливные	Сухие	
Восточный	64,3	32,3	24,2	653
Находка	26,6	7,8	17,9	84
Владивосток	22,7	4,3	7	951
Посьет	6,2	2,5	3,5	20,4
Ольга	2,4	–	2,4	–
Зарубино	1,2	–	10,8	10

Продолжение

Наименование порта	Грузооборот в 2017 г. (млн т)	Уровень загруженности
Восточный	69,2	108%
Находка	24,2	91%
Владивосток	16,9	74%
Посьет	7,7	124%
Ольга	1,3	55%
Зарубино	0,2	17%

Источник: данные Федерального агентства морского и речного транспорта

Source: The Federal Agency for Maritime and River Transport data

Таблица 3

Сводная информация о планируемых к реализации инвестиционных проектах на территории Приморского края

Table 3

A summary of investment projects planned for implementation in the Primorsky Krai

Источники финансирования	Сумма, млн руб.	Количество, ед.
Только частные структуры	569 864	50
Только бюджет. В том числе:	404 834	135
с участием федерального бюджета	387 273	74
Государственные и частные структуры	616	3
Всего	975 313	188

Источник: данные Администрации Приморского края

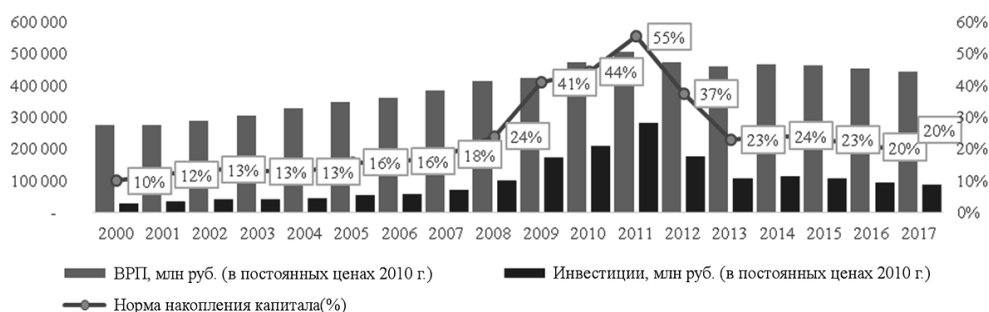
Source: The Administration of the Primorsky Krai data

Таблица 4**Распределение инфраструктурных проектов по отраслям****Table 4****Distribution of infrastructure projects by industry**

Отрасль	Сумма, млн руб.	Количество, ед.
Транспорт	805 195	45
Энергоснабжение	103 894	31
Здравоохранение	24 793	17
Газоснабжение	12 755	4
Культура и туризм	9 407	14
Обеспечение безопасности и защиты населения	6 467	30
Образование	3 891	11
Водоснабжение и водоотведение	3 569	15
Теплоснабжение и сети	1 839	7
Связь	1 460	4
Спорт	1 210	5
Социальное обеспечение	833	5

Источник: данные Администрации Приморского края

Source: The Administration of the Primorsky Krai data

Рисунок 1**Динамика нормы накопления основного капитала в Приморском крае в 2000–2017 гг.****Figure 1****Changes in the rate of accumulation of fixed capital in the Primorsky Krai in 2000–2017**

Источник: данные Приморскстата

Source: The Primorskstat data

Список литературы

1. Арташина И.А., Жулькова Ю.Н. Модернизация инвестиционной политики регионального развития: монография. Н. Новгород: НИУ РАНХиГС, 2012. 180 с.
2. Оксюттик Г.П. Иностранные инвестиции в России: монография. СПб.: Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, 2014. 220 с.

3. Фоломьев А.Н., Иванов В.В., Иванов О.В. и др. Инновационное наполнение инвестиционной политики. М.: Проспект, 2016. 240 с.
4. Антонюк В.С., Буликеева А.Ж. Социальная инфраструктура в системе региональной инфраструктуры // Вестник Тюменского государственного университета. 2013. № 11. С. 31–39.
URL: https://elibrary.ru/bitstream/ru-tsu/13956/1/3_Antonyuk_Bulikeeva_No11_Ekonomika_2013-4.pdf
5. Петров А.В. Инвестиционная политика региона: ориентация на инновации // Креативная экономика. 2012. Т. 6. № 7. С. 54–59.
URL: <https://creativeconomy.ru/lib/4764>
6. Белоусов Д.Р., Ивантер В.В., Блохин А.А. и др. Структурно-инвестиционная политика в целях обеспечения экономического роста в России: монография. М.: Научный консультант, 2017. 196 с.
7. Aschauer D.A. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 1989, no. 23, iss. 2, pp. 177–200.
URL: [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)
8. Barro R.J. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth. *The Journal of Political Economy*, 1990, vol. 98, no. 5, part 2, pp. 103–125.
URL: <https://doi.org/10.1086/261726>
9. Цепелев О.А., Сериков С.Г. Условия формирования и развития инвестиционного потенциала региона // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2016. Т. 9. Вып. 5. С. 28–37.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/usloviya-formirovaniya-i-razvitiya-investitsionnogo-potentsiala-regiona>
10. Алексеев А.В. Инвестиции в промышленность России: «Я за тобою следую тенью?» // ЭКО. 2012. Т. 2. № 5. С. 103–116.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/investitsii-v-promyshlennost-rossii-ya-za-toboyu-sleduyu-tenyu>
11. Корнейко О.В., Линь Цян. Оценка инвестиционной привлекательности Приморского края для иностранного инвестора // Вектор науки ТГУ. Серия: Экономика и управление. 2016. № 2. С. 28–34.
URL: <https://doi.org/10.18323/2221-5689-2016-2-28-34>

12. *Широв А.А.* Многоуровневые исследования и долгосрочная стратегия развития экономики: монография. М.: МАКС Пресс, 2015. 264 с.
13. *Йескомб Э.Р.* Принципы проектного финансирования. М.: Альпина Пабlishер, 2015. 408 с.
14. *Шнак А.С.* Количественная оценка проблем регионального транспортного комплекса Приморского края // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. 2015. № 1. С 38–65. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kolichestvennaya-otsenka-problem-regionalnogo-transportnogo-kompleksa-primorskogo-kрая>
15. *Петраков В.В.* Создание логистических парков как фактор развития транспортно-логистической инфраструктуры Приморского края // Транспортное дело России. 2015. № 5. С. 115–118. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/sozdanie-logisticheskikh-parkov-kak-faktor-razvitiya-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-primorskogo-kрая>
16. *Попов В.Е.* Инвестиции в инфраструктуру и экономический рост: региональный аспект // Региональная экономика: теория и практика. 2009. Т. 7. Вып. 1. С. 59–68. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/investitsii-v-infrastrukturu-i-ekonomicheskii-rost-regionalnyy-aspekt>
17. *Захарова Ж.А.* Оптимизация условий для привлечения частных инвестиций в инфраструктуру регионов // Региональная экономика: теория и практика. 2014. Т. 12. Вып. 22. С. 49–57. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/optimizatsiya-usloviy-dlya-privlecheniya-chastnyh-investitsiy-v-infrastrukturu-regionov>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Innovation and Investment

INFRASTRUCTURE AS AN INVESTMENT PLATFORM TO ACCELERATE THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF REGIONS: EVIDENCE FROM THE PRIMORSKY KRAI

Artemii S. FILATOV

Plekhanov Russian University of Economics (PRUE),
Moscow, Russian Federation
mb_trachenko@guu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-1825-0097>

Article history:

Article No. 186/2019
Received 28 Feb 2019
Received in revised
form 22 April 2019
Accepted 7 May 2019
Available online
15 August 2022

JEL classification:

E22, H54, R53, R58

Keywords: investment
policy, innovation
development,
infrastructure,
investment project,
government support

Abstract

Subject. This article discusses the development of engineering and social infrastructure as a factor to increase investment, thus accelerating economic growth.

Objectives. The article aims to identify a transmission mechanism of economic growth through investment and determine the impact of infrastructure development on the implementation of investment projects, considering the Primorsky Krai as a case study.

Methods. For the study, I used bibliographic, statistical, and content analysis methods.

Results. The article identifies the need for construction of engineering infrastructure and development of social institutions in order to successfully attract and effectively use investments in the Primorsky Krai. As well, it presents a developed methodology of evaluation of the effect of investment projects implementation.

Conclusions. The article underlines that one of the important factors, considering the transport specialization of the Primorsky Krai and the potential of its industry development, is a development of the region's infrastructure.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2019

Please cite this article as: Filatov A.S. Infrastructure as an Investment Platform to Accelerate the Economic Development of Regions: Evidence from the Primorsky Krai. *National Interests: Priorities and Security*, 2022, vol. 18, iss. 8, pp. 1543–1567.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.8.1543>

Acknowledgments

The article was adapted from the *Regional Economics: Theory and Practice* journal, 2019, vol. 17, iss. 6.

References

1. Artashina I.A., Zhul'kova Yu.N. *Modernizatsiya investitsionnoi politiki regional'nogo razvitiya: monografiya* [Modernization of the investment policy of regional development: a monograph]. Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod Institute of Management, Branch of RANEPa Publ., 2012, 180 p.
2. Oksyutik G.P. *Inostrannye investitsii v Rossii: monografiya* [Foreign investments in Russia: a monograph]. St. Petersburg, Saint-Petersburg University of Management Technologies and Economics Publ., 2014, 220 p.
3. Folom'ev A.N., Ivanov V.V., Ivanov O.V. et al. *Innovatsionnoe napolnenie investitsionnoi politiki* [Innovative content of investment policy]. Moscow, Prospekt Publ., 2016, 240 p.
4. Antonyuk V.S., Bulikeeva A.Zh. [Social infrastructure as an essential element of regional infrastructure]. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta = Tyumen State University Herald*, 2013, no. 11, pp. 31–39.
URL: https://elib.utmn.ru/repo/bitstream/ru-tsu/13956/1/3_Antonyuk_Bulikeeva_No11_Ekonomika_2013-4.pdf (In Russ.)
5. Petrov A.V. [Region investment policy: orientation on innovations]. *Kreativnaya ekonomika = Creative Economy*, 2012, vol. 6, iss. 7, pp. 54–59.
URL: <https://creativeconomy.ru/lib/4764> (In Russ.)
6. Belousov D.R., Ivanter V.V., Blokhin A.A. et al. *Strukturno-investitsionnaya politika v tselyakh obespecheniya ekonomicheskogo rosta v Rossii: monografiya* [Structural and investment policy to ensure economic growth in Russia: a monograph]. Moscow, Nauchnyi konsul'tant Publ., 2017, 196 p.
7. Aschauer D.A. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 1989, no 23, iss. 2, pp. 177–200.
URL: [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)
8. Barro R.J. Government Spending in a Simple Model of Endogeneous Growth. *The Journal of Political Economy*, 1990, vol. 98, no. 5, part 2, pp. 103–125.
URL: <https://doi.org/10.1086/261726>
9. Tsepelev O.A., Serikov S.G. [Conditions of formation and development of the investment potential of the region]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2016, vol. 9,

- iss. 5, pp. 28–37. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/usloviya-formirovaniya-i-razvitiya-investitsionnogo-potentsiala-regiona> (In Russ.)
10. Alekseev A.V. [Investments in the Russian industry: "I am following you like a shadow?"]. *EKO = ECO*, 2012, vol. 2, no. 5, pp. 103–116.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/investitsii-v-promyshlennost-rossii-ya-za-toboyu-sleduyu-tenyu> (In Russ.)
11. Korneyko O.V., Lin' Zyan. [Evaluation of investment attractiveness of Primorsky Krai for foreign investor]. *Vektor nauki TGU. Seriya: Ekonomika i upravlenie = Science Vector of Togliatti State University. Series: Economics and Management*, 2016, no. 2, pp. 28–34. (In Russ.)
URL: <https://doi.org/10.18323/2221-5689-2016-2-28-34>
12. Shirov A.A. *Mnogourovnevye issledovaniya i dolgosrochnaya strategiya razvitiya ekonomiki: monografiya* [Multilevel research and the long-term strategy of economic development: a monograph]. Moscow, MAKS Press Publ., 2015, 264 p.
13. Yescombe E.R. *Printsipy proektnogo finansirovaniya* [Principles of Project Finance]. Moscow, Al'pina Publisher Publ., 2015, 408 p.
14. Shpak A.S. [Quantitative evaluation of Primorsky region transport infrastructure]. *Izvestiya Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. Ekonomika i upravlenie = Bulletin of Far Eastern Federal University. Economics and Management*, 2015, no. 1, pp. 38–65.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/kolichestvennaya-otsenka-problem-regionalnogo-transportnogo-kompleksa-primorskogo-kraya> (In Russ.)
15. Petrakov V.V. [Creation of logistics parks as a factor of the transport and logistics infrastructure development of Primorsky Krai]. *Transportnoe delo Rossii = Transport Business of Russia*, 2015, no. 5, pp. 115–118.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/sozдание-logisticheskikh-parkov-kak-faktor-razvitiya-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-primorskogo-kraya> (In Russ.)
16. Popov V.E. [Investments in infrastructure and economic progress: a regional dimension]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2009, vol. 7, iss. 1, pp. 59–68.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/investitsii-v-infrastrukturu-i-ekonomicheskii-rost-regionalnyy-aspekt> (In Russ.)

17. Zakharova Zh.A. [Optimization of conditions to attract private investment in regional infrastructure]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika = Regional Economics: Theory and Practice*, 2014, vol. 12, iss. 22, pp. 49–57. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/optimizatsiya-usloviy-dlya-privlecheniya-chastnyh-investitsiy-v-infrastrukturu-regionov> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.