

УДК 338 (1.9)

И.Ю. Швец

Инвестиции в инфраструктуру в рамках институциональных изменений

Целью данной статьи является анализ инвестиций в инфраструктуру как фактор экономического роста в рамках институциональных изменений. В работе рассматриваются возможности активизации привлечения инвестиций в инфраструктуру на основе государственно-частного партнерства и предложения по проработке соответствующей правовой базы.

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

Трансформации социально-экономических систем, изменение институционального контекста, развитие технологических укладов и повышение конкурентоспособности национальных социально-экономических систем требуют развития инфраструктуры. Для активизации привлечения инвестиций в инфраструктуру на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) необходимо существенно повысить эффективность работы на всех этапах — подборе и подготовке проектов. С целью повышения качества проработки и сопровождения проектов необходимо сформировать «проектные офисы» для подготовки стабильного пайплайна проектов, финансируемых в рамках государственно-частного партнерства как на региональном, так и на федеральном уровне. Это позволит расширить экспертную базу и повысить эффективность подбора и подготовки проектов, в том числе за счет повышения необходимого уровня квалификации на местах. Важно сформировать единый механизм межведомственного взаимодействия всех уровней органов государственного управления на этапах жизненного цикла проекта в рамках ГЧП, начиная с инициирования, рассмотрения, отбора (принятия решения), реализации, мониторинга и заканчивая анализом результатов; сформировать комплексную систему оперативного управления региональным портфелем соглашений, находящихся на стадии реализации; сформировать на основе стратегий территориального социально-экономического развития всех уровней базу перечней объектов, в отношении которых планируется заключение соглашений о государственно-частном партнерстве и концессионных соглашений.

Создание благоприятной инвестиционной среды, развитие инфраструктуры, инновационного потенциала, востребованного рынком, являются ключевыми факторами для развития экономического роста. Отечественная экономика нуждается в увеличении инвестиций в транспортную, энергетическую, социальную,

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

Вклад в исследование институциональных вопросов развития инфраструктуры внесли работы таких ученых, как А. Пезенти [7], П.Н. Розенштейн-Родан [18], П. Самуэльсон [9], А. Хиршман [16], в которых подчеркивается, что доходы хозяйствующих субъектов зависят от состояния и уровня развития инфраструктуры. В своих работах У. Ростой [8], Х. Зингер [19] описали наличие определенной зависимости между повышением эффективности экономики и величиной целевых инвестиций в развитие инфраструктуры, описали механизмы и инструменты развития отраслей инфраструктуры. Вопросам проектного финансирования, развития механизмов создания и управления инфраструктурных проектов, государственных программ развития инфраструктуры, государственно-частного партнерства посвящены труды А.Г. Исаева [2], Р.М. Нижегородцева, С.М. Никитенко, Е.В. Гоосена [6]. Среди ученых, исследующих проблемы развития инфраструктуры, влияние на темпы экономического роста, эффективности инвестиционных вложений, следует отметить В.Б. Кондратьева [5], С. Боугхеаса, П. Деметриадеса, Т. Мамунеаса [15], С. Ледяева, М. Линдена [17], Е.А. Коломака [3]. Актуальные проблемы развития инфраструктурного комплекса России, в том числе отраслевые аспекты, освещены в работах Л. Тропко [10], И.Ю. Швеца, Ю.Ю. Швеца [12], Ю.А. Щербанина [14]. Вопросы развития инфраструктурного комплекса России в рамках пространственного развития освещены в работах М.П. Комарова [4], И.Ю. Швеца, Ю.Ю. Швеца [13; 11], Н.И. Валеахметова, А.Н. Цацулина [1]. Несмотря на значительный вклад ученых, глобализационные процессы, происходящие в мировой экономике, приводят к усилению конкуренции на международных рынках, что требует переосмысления вопросов влияния инфраструктуры на темпы и устойчивость экономического роста и позволяет интерпретировать исследование в новом ключе.

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

Инвестиции в инфраструктуру — необходимое условие выживания в современной глобальной экономике. Так, например, перманентно расширяющаяся мировая торговля предъявляет стабильно растущий спрос на транспортную инфраструктуру. По оценкам ОЭСР, в перспективе до 2030 г. среднегодовой темп роста грузовых

авиаперевозок составит 5,9 %, а морских контейнерных — 6 %. Существующая инфраструктура без дополнительных инвестиций с такой нагрузкой не справится. Именно поэтому в 2003–2012 гг. протяженность железных дорог Европейского союза увеличилась на 13 тыс. км, Индии — на 1,4 тыс. км, Японии — более чем на 1,5 тыс. км. Ежегодные расходы 27 стран Европы на развитие и поддержку инфраструктуры составляют в сумме примерно 46 млрд долл. США. Протяженность европейских высокоскоростных магистралей (ВСМ) к 2020 г. должна возрасти до 21 тыс. км (в 2005 г. она составляла всего 4 тыс. км). Мировым лидером в плане строительства ВСМ является Китай, где в последние годы было построено 15 тыс. км ВСМ, при этом ежегодно в стране производится около 300 поездов (см. рис. 1).

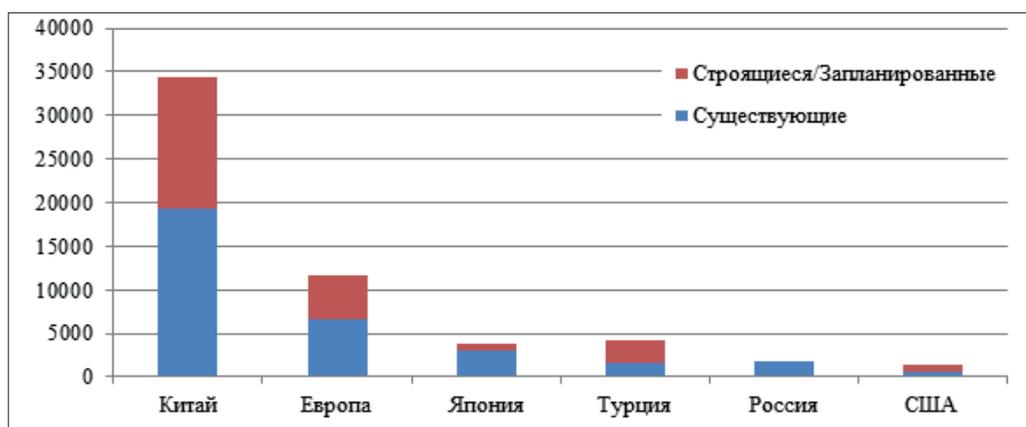


Рис. 1. Протяженность скоростных железных дорог с разрешенной скоростью от 200 км/ч, км

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

Похожее мнение высказывают также специалисты ОЭСР и Всемирного банка. Требуемые темпы роста инвестиций в инфраструктуру (в широком понимании, включая телекоммуникации и электросетевое хозяйство), по оценкам специалистов ОЭСР, должны составлять около 2,5 % мирового ВВП ежегодно. Данный уровень является средним по миру и развивающимся странам для обеспечения конкурентоспособности на мировом рынке придется инвестировать в инфраструктуру еще больше, чтобы создавать необходимые объекты инфраструктуры и их обслуживать.

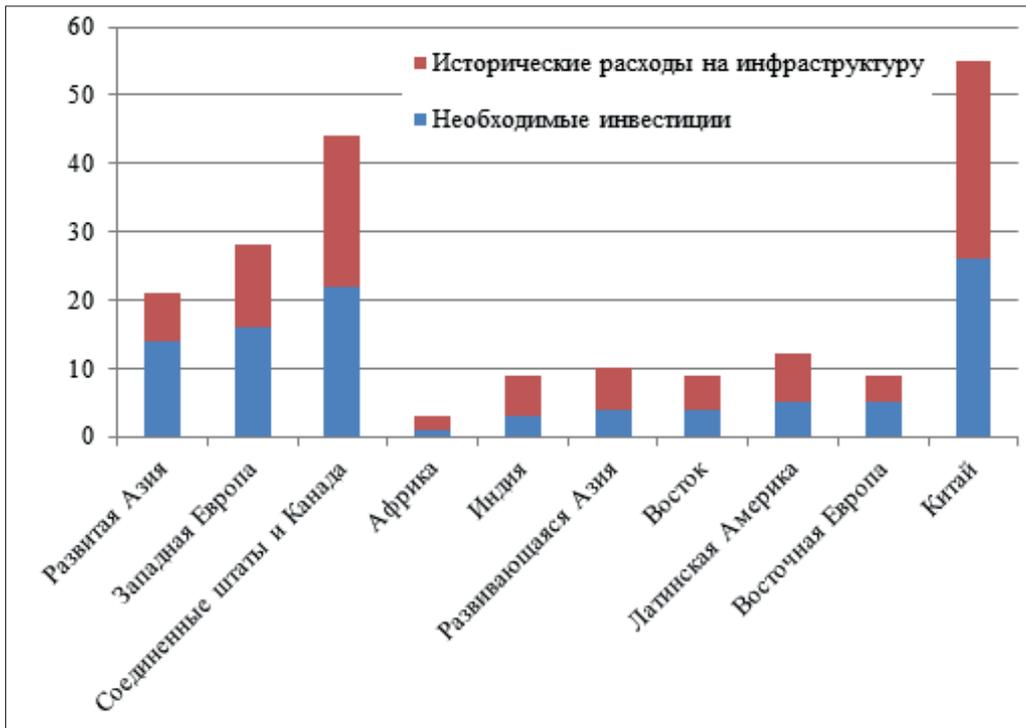


Рис. 2. Страновая структура инвестиций в инфраструктуру, %

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

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

Влияние инфраструктуры на долговременный экономический рост может осуществляться по пяти направлениям в качестве: прямого фактора производства; взаимозаменяемого элемента других факторов производства; стимула аккумуляции факторов производства; стимула совокупного спроса; инструмента промышленной политики.

Во время рецессии мультипликативный эффект государственных инвестиций в экономику увеличивается до 1–1,5 против 0–0,5 в период бурного роста. По расчетам Всемирного банка, вложения в инфраструктуру дают быстрый результат в период посткризисного восстановления экономики: в промышленности и строительстве создаются рабочие места, соответственно рост занятости поддерживает объем потребления. За краткосрочным повышением спроса следуют долгосрочные мультипликативные эффекты. Но они различаются в разных странах и секторах экономики. Примером может служить опыт Китая. Китайская модель экономического роста была основана именно на активных инвестициях. Средние темпы роста ВВП в 9,9 % в 1995–2010 гг. были достигнуты в том числе за счет активного роста инвестиций в основные средства (главным образом в инфраструктуру) на 20–22 % в год. Пик инвестиций пришелся на 2009 г. В этот год объем инвестиций в китайской экономике увеличился на 40 % и достиг уровня 60 % от ВВП. Это позволило КНР не только пережить мировой кризис с наименьшими потерями, но и продемонстрировать уверенные темпы экономического роста — 9,2 % в 2009 г. Большая часть инвестиций поступила из формально внебюджетных источников: банки, большинство из которых в Китае находится под контролем государства, получили указания предоставлять займы и вкладывать в масштабные инфраструктурные проекты, в итоге за 2008–2011 гг. соотношение кредитного портфеля и ВВП выросло на 40 п.п., а основными заемщиками оказались крупные государственные компании. В следующие годы Китай, опасаясь риска «перегреть» экономику, начал снижать темпы повышения инвестиций в инфраструктуру. Стоит отметить, что низкий дефицит бюджета, относительно высокий уровень ставок и стабильный приток доходов в бюджет позволяет китайской экономике при необходимости вернуться к политике стимулирования.

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

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

Российской экономике необходимы масштабные инвестиции в инфраструктуру, особенно те, которые смогли бы ослабить ресурсную зависимость

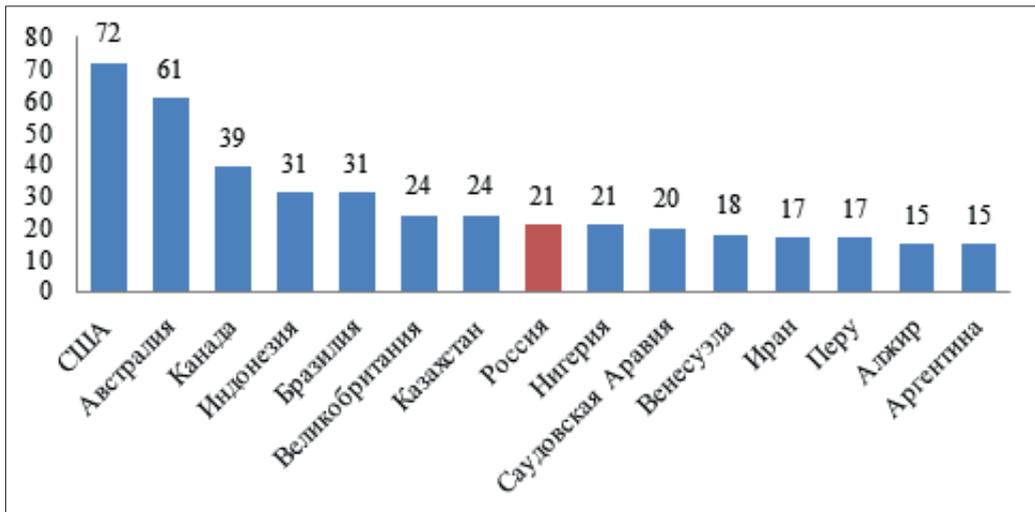


Рис. 3. Топ-15 стран — получателей китайских прямых инвестиций, 2005–2016 гг., млрд долл. США

экономики и способствовать диверсификации производства. Однако долгосрочные тенденции, сопровождаемые оттоком капитала и ослаблением рубля, оказали негативное влияние на экономику РФ, так, вследствие замедления экономики, низких цен на нефть и снижения государственных расходов объем инвестиций в инфраструктуру в 2016 г. оказался на 12 % ниже планового значения. Ключевыми факторами замедления темпов инфраструктурных инвестиций стали: бюджетный дефицит; высокие темпы инфляции; высокие процентные ставки; девальвация рубля.

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

важных капитальных вложений в инфраструктуру. Без существенных вливаний денег в инфраструктуру темпы роста российской экономики не ускорятся, соответственно налогооблагаемая база в экономике не увеличится и необходимых средств в бюджете также не появится. Экономический рост в нынешних условиях достигим только при масштабном инвестировании в инфраструктуру. И несмотря на недовыполнение плана в 2016 г., запланированный объем инвестиций в развитие инфраструктуры в 2016–2020 гг. составляет 185 млрд долл. США.

Важно разорвать порочный круг: слабый экономический рост — недостаточные инвестиции в инфраструктуру. Эффективность инвестиционных проектов будет в большой степени зависеть от реализации их в ключе долгосрочных стратегий социально-экономического развития. Одним из инструментов, с помощью которых государство могло бы это сделать, является государственно-частное партнерство. В настоящее время оно считается одним из наиболее эффективных методов привлечения инвестиций в инфраструктуру по всему миру. Именно на этот способ финансирования делают упор многие страны в надежде, что частный капитал в масштабных инфраструктурных проектах последует за государственным.

Основным преимуществом государственно-частного партнерства, по сравнению с традиционными бюджетными инвестициями в инфраструктуру, является предполагаемая более высокая эффективность частных инвестиций. Частные инвесторы берут на себя часть рисков и имеют конкретную мотивацию их избежать, так как это напрямую повлияет на их доходность. В случае бюджетного финансирования инфраструктурных проектов такая мотивация зачастую отсутствует, механизмы же для ее создания являются трудно реализуемыми на практике.

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

Изменяется институциональный контекст, развивающийся с течением времени и технологическим прогрессом. Но существует глобальный исторический

опыт реализации государственно-частных инфраструктурных проектов, который является источником моделей для структурирования и современных ГЧП-проектов.

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

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

Несмотря на всю очевидность необходимости привлечения частных инвестиций в инфраструктуру, в России существует ряд существенных препятствий для привлечения таких инвестиций. На протяжении 2013–2016 гг. Совет по изучению производительных сил (СОПС) провел опросы среди представителей компаний и государственных учреждений, ответственных за принятие решений и обладающих опытом реализации инфраструктурных проектов в России. Ключевыми точками в исследовании было текущее состояние инфраструктурных инвестиций в России и возможности дальнейшего развития, а также рассмотрение передового опыта разных стран в реализации инфраструктурных проектов.

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

В 2005 г. в России был принят федеральный закон «О концессионных соглашениях». В 2014–2015 гг. приняты поправки к закону «О рынке ценных бумаг» и закону о концессиях, которые расширяют возможности финансирования инвестиционных проектов, повысив тем самым привлекательность инвестиций для частных партнеров, что должно было способствовать развитию проектного финансирования. Недостаточность разработанности нормативно-правовой базы развития ГЧП и системного подхода к формированию такой базы сдерживал полноценное развитие государственно-частного партнерства в России. В условиях отсутствия закона о государственно-частном партнерстве на федеральном уровне некоторые субъекты РФ приняли собственные законы. Их массовое утверждение стало одной из тенденций 2010–2011 гг., но практически во всех региональных законах пошли по пути перечисления максимального числа механизмов участия частного партнера в хозяйственной деятельности, которые хоть как-то пересекались с государством, что и стало основной проблемой таких актов.

Решением проблем правового регулирования государственно-частного партнерства на федеральном уровне можно считать и принятие Федерального закона № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015. Целью данного закона является не только определить общие правила и понятийную базу реализации проектов государственно-частного партнерства в России, но и стать средством решения инфраструктурных проблем страны в целом и регионов в частности. Закон о ГЧП рассчитан на регулирование более узкой группы отношений по сравнению с федеральным законом о концессии. Действие закона о государственно-частном партнерстве распространяется на исчерпывающий перечень объектов, из которого исключены некоторые объекты ЖКХ, социального обеспечения и социального жилья, объекты агропромышленного комплекса (кроме мелиоративных систем и их объектов),

негосударственной сферы безопасности, уголовно-исправительной системы и др. В перечень возможных объектов включены те, в отношении которых заключение концессионного соглашения невозможно, но они теперь могут быть объектами соглашений о ГЧП.

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

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

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

Для активизации привлечения инвестиций в инфраструктуру на основе государственно-частного партнерства необходимо существенно повысить эффективность работы на всех этапах — подборе и подготовке проектов.

Для повышения качества проработки и сопровождения проектов необходимо сформировать «проектные офисы». Для формирования стабильного пайплайна (процесса разработки проектов), финансируемых в рамках ГЧП, необходимо более активное использование данного механизма как на региональном, так и на федеральном уровне. Это позволит расширить экспертную базу и повысить эффективность подбора и подготовки проектов, в том числе за счет повышения необходимого уровня квалификации на местах.

Важно сформировать единый механизм межведомственного взаимодействия всех уровней органов государственного управления на этапах жизненного цикла проекта в рамках ГЧП, начиная с инициирования, рассмотрения, отбора (принятия решения), реализации, мониторинга, заканчивая анализом результатов. Сформировать комплексную систему оперативного управления региональным портфелем соглашений, находящихся на стадии реализации. Формирование на основе стратегий территориального социально-экономического развития всех уровней базы перечней объектов, в отношении которых планируется заключение соглашений о ГЧП и концессионных соглашений.

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

Литература

1. *Валеахметов Н.И., Цацулин А.Н.* Создание регионального кластера как способ экономического развития территории // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2009. № 4 (81). С. 281–288.
2. *Исаев А.Г.* Государственные капиталовложения как детерминанты экономического роста российских регионов // Регионалистика. 2014. № 4. С. 61–72.
3. *Коломак Е.А.* Эффективность инфраструктурного капитала в России // Журнал новой экономической ассоциации. 2011. № 10. С. 74–93.
4. *Комаров М.П.* Инфраструктура регионов мира. СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. 350 с.
5. *Кондратьев В.Б.* Инфраструктура и экономический рост // Мировая экономика и международные отношения. 2011. № 11. С. 18–24.
6. *Нижегородцев Р.М., Никитенко С.М., Гоосен Е.В.* и др. Государственно-частное партнерство в инновационной сфере: мировой опыт и перспективы России / Российская акад. наук, Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова РАН и др.. Кемерово: Сибирская изд. группа, 2012. 482 с.
7. *Пезенти А.* Очерки политической экономики капитализма. Т. 2. М.: Прогресс, 1976. 885 с.

8. *Ростоу В.В.* Стадии экономического роста / пер. с англ. В.П. Марченко. Нью-Йорк: Прегер, сор, 1961. 236 с.
9. *Самуэльсон П.А., Нордхаус В.Д.* Экономика: пер. с англ. М.: Бином, 1997. 860 с.
10. *Тронко Л.* Магистральные трубопроводы сегодня и завтра // Нефтегазовая вертикаль. 2003. № 11. С. 12–16.
11. *Швец И.Ю., Швец Ю.Ю.* Размещение производительных сил и регионалистика РФ. Симферополь: Диайпи, 2013. 361 с.
12. *Швец И.Ю., Швец Ю.Ю.* Региональный механизм управления развитием сферы туризма: монография. М.: ОнтоПринт, 2016. 500 с.
13. *Швец И.Ю., Швец Ю.Ю.* Управление пространственным развитием региона: монография. М.: ОнтоПринт, 2016. 402 с.
14. *Щербанин Ю.А.* Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция. 2011. № 3 (12). С. 65–78.
15. *Bougheas S., Demetriades P., Mamuneas T.* Infrastructure, Specialization, and Economic Growth // Canadian Journal of Economics. 2000. Vol. 33. No. 2. Pp. 506–522.
16. *Hirschman A.O.* The Strategy of Economic Development. New Haven: Yale University Press, 1961.
17. *Ledyeva S., Linden M.* Determinants of Economic Growth: Empirical Evidence from Russian Regions // The European Journal of Comparative Economics. 2008. Vol. 5. No. 1. Pp. 87–105.
18. *Rosenstein-Rodan P.N.* The Notes of the Theory of the «Big Push» in Economic Development for Latin America. Proceedings of a Conference held by the International Economic Association. London, New York: Palgrave Macmillan, 1961. Pp. 57–81.
19. *Singer H.W.* The Distribution of Gains between Investing and Borrowing Countries. In The Strategy of International Development: Essays in the Economics of Backwardness. London: Macmillan, 1975.

Literatura

1. *Valeaxmetov N.I., Czaczulin A.N.* Sozdanie regional'nogo klastera kak sposob e'konomicheskogo razvitiya territorii // Nauchno-texnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politexnicheskogo universiteta. E'konomicheskie nauki. 2009. № 4 (81). S. 281–288.
2. *Isaev A.G.* Gosudarstvenny'e kapitalovlozheniya kak determinanty' e'konomicheskogo rosta rossijskix regionov // Regionalistika. 2014. № 4. S. 61–72.
3. *Kolomak E.A.* E'ffektivnost' infrastruktornogo kapitala v Rossii // Zhurnal novej e'konomicheskoy associacii. 2011. № 10. S. 74–93.
4. *Komarov M.P.* Infrastruktura regionov mira. SPb.: Izd-vo Mixajlova V.A., 2000. 350 s.
5. *Kondrat'ev V.B.* Infrastruktura i e'konomicheskij rost // Mirovaya e'konomika i mezhdunarodny'e otnosheniya. 2011. № 11. S. 18–24.
6. *Nizhegorodcev R.M., Nikitenko S.M., Goosen E.V.* i dr. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v innovacionnoj sfere: mirovoj opy't i perspektivy' Rossii / Rossijskaya akad. nauk, In-t problem upr. im. V.A. Trapeznikova RAN i dr. Kemerovo: Sibirskaya izd. gruppа, 2012. 482 s.
7. *Pezenti A.* Ocherki politicheskoy e'konomiki kapitalizma. T. 2. M.: Progress, 1976. 885 s.

8. *Rostou V.V.* Stadii e'konomicheskogo rosta / per. s angl. V.P. Marchenko. N'yu-Jork: Preger, sor, 1961. 236 s.
9. *Samue'l'son P.A., Nordxaus V.D.* E'konomika: per. s angl. M.: BINOM, 1997. 860 s.
10. *Tropko L.* Magistral'ny'e truboprovody' segodnya i zavtra // *Neftegazovaya vertikal'*. 2003. № 11. S. 12–16.
11. *Shvecz I.Yu., Shvecz Yu.Yu.* Razmeshhenie proizvoditel'ny'x sil i regionalistika RF. Simferopol': Diajpi, 2013. 361 s.
12. *Shvecz I.Yu., Shvecz Yu.Yu.* Regional'ny'j mexanizm upravleniya razvitiem sfery' turizma: monografiya. M.: OntoPrint, 2016. 500 s.
13. *Shvec I.Yu., Shvec Yu.Yu.* Upravlenie prostranstvenny'm razvitiem regiona: monografiya. M.: OntoPrint, 2016. 402 s.
14. *Shherbanin Yu.A.* Transport i e'konomicheskij rost: vzaimosvyaz' i vliyanie // *Evrazijskaya e'konomicheskaya integraciya*. 2011. № 3 (12). S. 65–78.
15. *Bougheas S., Demetriades P., Mamuneas T.* Infrastructure, Specialization, and Economic Growth // *Canadian Journal of Economics*. 2000. Vol. 33. No. 2. Pp. 506–522.
16. *Hirschman A.O.* The Strategy of Economic Development. New Haven: Yale University Press, 1961.
17. *Ledyeva S., Linden M.* Determinants of Economic Growth: Empirical Evidence from Russian Regions // *The European Journal of Comparative Economics*. 2008. Vol. 5. No. 1. Pp. 87–105.
18. *Rosenstein-Rodan P.N.* The Notes of the Theory of the «Big Push» in Economic Development for Latin America. Proceedings of a Conference held by the International Economic Association. London, New York: Palgrave Macmillan, 1961. Pp. 57–81.
19. *Singer H.W.* The Distribution of Gains between Investing and Borrowing Countries. In *The Strategy of International Development: Essays in the Economics of Backwardness*. London: Macmillan, 1975.

I.Ju. Shvets

Investment in Infrastructure in the Framework of Institutional Change

The purpose of this article is to analyze investments in infrastructure as a factor of economic growth within the framework of institutional changes. The paper discusses the opportunities to intensify the attraction of investment in infrastructure on the basis of public-private partnerships and proposals for the development of an appropriate legal framework.

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