

СЕМИНА И. А., ЗАХАРОВА А. А.

**ПРОЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ:
ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

Аннотация. Рассматриваются крупные инфраструктурные проекты на территории Российской Федерации. Проводится отраслевой и территориальный анализ с учетом возможностей их перспективной реализации.

Ключевые слова: инфраструктура, проект, рынок, инициатива, векторы развития, экономический рост, инвестиции, регион.

SEMINA I. A., ZAKHAROVA A. A.

**INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECTS:
ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL ASPECT**

Abstract. The authors consider large infrastructure projects on the territory of the Russian Federation. A sectoral and territorial analysis is being carried out, taking into account the possibilities of their prospective implementation.

Keywords: infrastructure, project, market, initiative, development vectors, economic growth, investments, region.

Для любого государства в настоящее время являются актуальными проблемы модернизации инфраструктуры. Ведь именно от ее развития зависит качество жизни в стране и эффективность работы остальных отраслей хозяйствования. Однако, реализация проектов, связанных с развитием инфраструктуры, является очень дорогостоящей, а период окупаемости таких проектов, как правило, очень длительный. Эти факторы оказывают отрицательное влияние на заинтересованность инвесторов в таких проектах. По этой причине именно государство проявляет инициативу в осуществлении инфраструктурных проектов, выступая их организатором и контролируя ход их реализации.

Современные инфраструктурные проекты обладают большим количеством признаков, которые можно классифицировать по-разному, что придаёт проектам смешанный характер. Такие проекты отличаются от «строительства» (или иного создания объектов хозяйства) определённым набором характеристик [2-3; 7-8; 10-11].

Инфраструктурный проект задаёт способность территории к конкуренции, устойчивость её развития, и подразумевает в себе реконструкцию инфраструктурных объектов, которая будет соответствовать потребностям всех сфер хозяйства.

Инфраструктурный проект складывается из огромного количества работ органов власти и управления, различных компаний, которые требуют источников финансирования, путей сбыта и получения продукции.

В процессе управления крупным проектом должны учитываться такие его особенности, как технологическая сложность, его масштабность и уникальность, степень инновационности и сложности организации, долгосрочность, высокие риски.

Следующая особенность инфраструктурного проекта – это возможность получения инвесторами прибыли от инвестиций [4] в этот проект в течение длительного времени.

В процессе реализации крупных проектов на территории Российской Федерации необходимо учесть то, что проект должен затрагивать именно инфраструктуру выбранной территории для решения той или иной проблемы – транспорта [12], сферы жилищно-коммунальных услуг, системы здравоохранения и др.

Основной целью инфраструктурного проекта является осуществление экономически выгодного улучшения, цели которого определяются с точки зрения технических характеристик, бюджета и сроков.

Разработка инфраструктурных проектов – сложный и ресурсоемкий процесс (см. рис.1). Этапы показаны в иерархической форме, однако некоторые из этапов могут выполняться одновременно [5]. Консультации с общественностью являются важным элементом процесса получения согласия участников проекта. Недостаточное выделение средств на необходимые консультации может привести к непредвиденным задержкам в реализации проекта.

В специальной литературе инфраструктура часто рассматривается как особый капитальный актив, который используется для производства принципиально важных услуг в таких секторах, как транспорт, энергетика, водоснабжение, телекоммуникации, образование или здравоохранение [12]. Инвестиции в инфраструктуру, как и любые инвестиции, имеют краткосрочное влияние на уровень совокупного спроса и долгосрочное влияние накопленного капитала на совокупное предложение. Крупномасштабные проекты могут влиять на экономический рост в течение десятилетий или даже столетий и задавать векторы развития (как, например, строительство Транссибирской магистрали, Крымского моста, тоннеля под Ла-Маншем, ГЭС «Три ущелья» в Китае, расширение Панамского канала и др.).

Проект строительства газопровода «Сила Сибири», реализованный совсем недавно, был организован по инициативе двух крупных мировых ТНК: ПАО «Газпром» – со стороны России и CNPC (Китайская Национальная Нефтегазовая Корпорация) со стороны Китая (см. рис. 2). Для России это один из значимых проектов в южной части Восточной Сибири, и он будет расширен в перспективе, в виду интеграции России в систему международного географического разделения труда.

Проект является крупномасштабным, в перспективе экономически оправданным, охватывает территории с большой площадью, требует значительных вложений и способствует транспортному освоению азиатской части страны. Земли этой части страны пустуют и не дают «отдачи». Данные территории являются перспективными для освоения и будут содействовать пространственному развитию страны.

Анализ географии крупных российских проектов [2; 6; 9] позволил выявить, что основным драйвером развития любой территории является эффективно функционирующая транспортная инфраструктура, которая призвана обеспечить необходимые условия экономического роста и улучшить качество жизни населения [1;11-12].

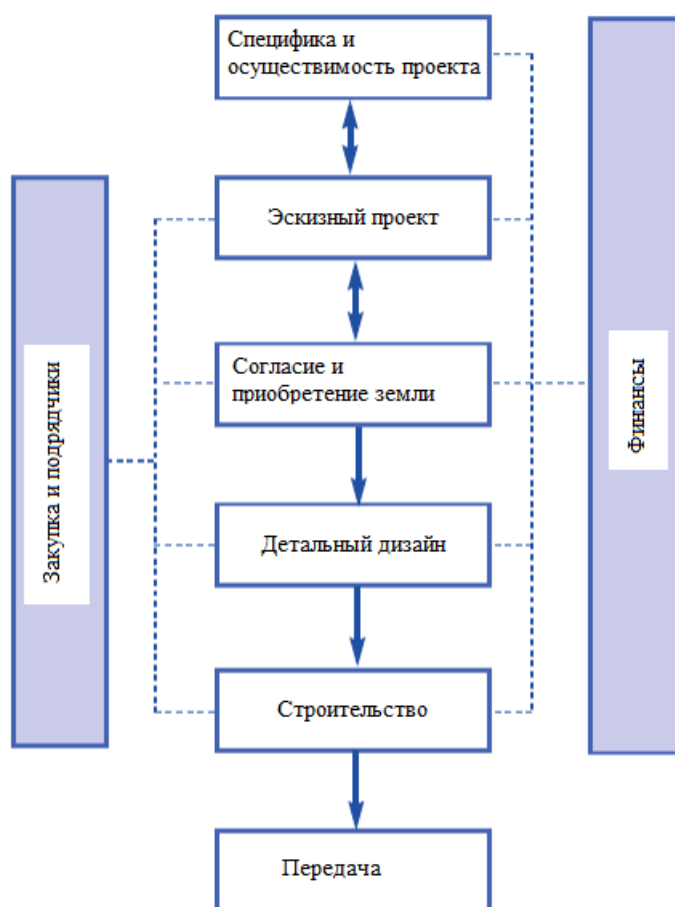


Рис. 1. Этапы реализации проекта [составлено авторами по источнику 5].

В 2020 г. структура «национального перечня» проектов существенно не изменилась. В частности, на состав, стоимость и перспективы данных проектов радикально не сказалась пандемия коронавируса и снижение цен на нефть. Однако в среднесрочной перспективе, есть вероятность, того, что будут пересмотрены инициативы серьезно пострадавших сфер (аэропортовая, туристическая, культурная), а также менее приоритетных в «поствирусной»

реальности (спорт, транспортная телематика, благоустройство). А значит, перечень перспективных проектов может быть «перекроен» в сторону уменьшения числа указанных проектов и увеличения инициатив в области транспорта, здравоохранения, образования, информационных технологий и других сфер «первой необходимости» [13, с. 8].



Рис. 2. Газопровод «Сила Сибири» в системе газопроводов азиатской России [9].

Рисунок 3 показывает количественное значение перспективных проектов в регионах России. Откуда видно, что большее число проектов к реализации предполагается в регионах приграничных (Санкт-Петербург, Ленинградская область, Мурманская область, Приморский край, Краснодарский край, Хабаровский край и др.) и ресурсно-обеспеченных (Челябинская область, Томская область, Кемеровская область, Красноярский край, Ханты-Мансийский АО, Новосибирская область и др.).

Анализ перспективных топ-100 проектов [13, с. 64] по отраслям реализации показал, что прежде всего, можно приоритетно назвать проекты в отраслях и сферах экономики: транспорт, телекоммуникационные системы, здравоохранение, рекреация, образование, культура.

Наибольшее число перспективных проектов инфраструктурного рынка готовится в социальной сфере – 36. При этом, по инвестициям они значительно уступают транспортным проектам, в семь и более раз. Из 36 проектов – 20, являются «медицинскими» [13, с. 4]. Это можно объяснить пандемией коронавируса, но только отчасти. Так же, это повлияло на оценку того, какие проекты имеют больше шансов для запуска в ближайшие годы, и поэтому число инициатив в сфере здравоохранения возросло по сравнению с другими годами.

По той же причине сократилось число «спортивных» концессий. Из 6 перспективных проектов на 12,6 млрд руб. в настоящее время осталось два на 11,8 млрд руб., причем

основные инвестиции запланированы в строительство Ледового дворца в Нижнем Новгороде за 10,9 млрд руб. [13, с. 63].

В число оставшихся – входят шесть образовательных проектов (9,9 млрд руб.), по три в сфере культуры и рекреации. Так же в сфере геронтологической инфраструктуры на начало года было четыре проекта, сейчас же их не рассматривают, в связи с другими приоритетами [13].

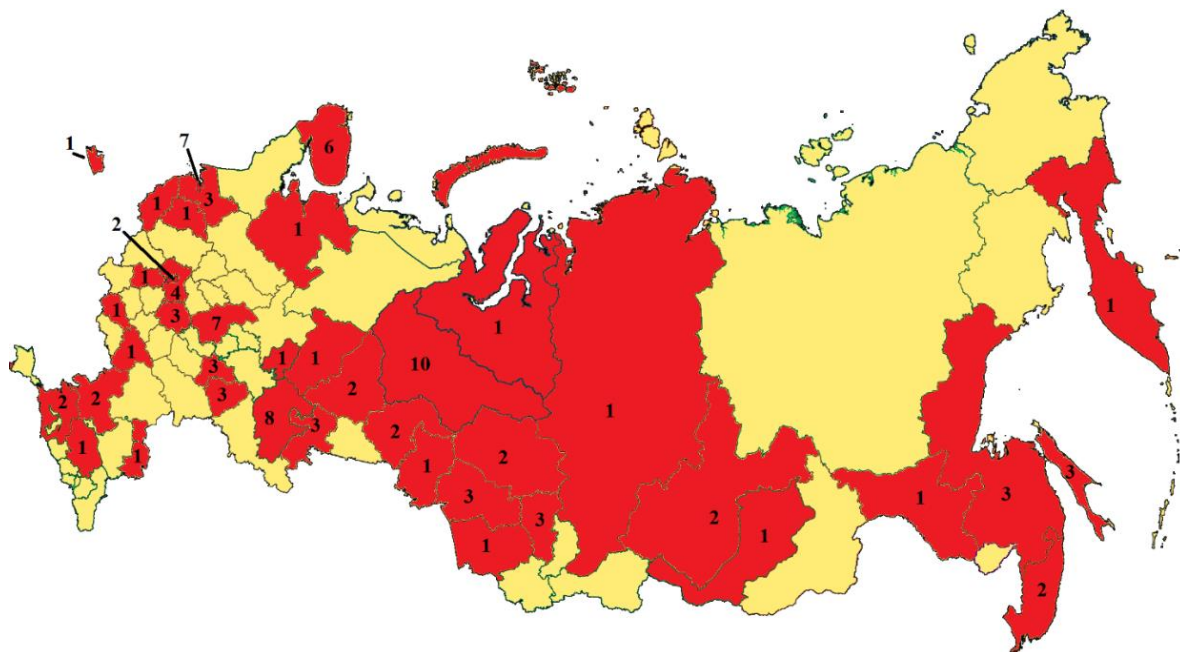


Рис. 3. Регионы реализации и количество перспективных инфраструктурных проектов¹ на территории Российской Федерации, 2020 г.
[составлено авторами по источнику 13].

Имеющийся состав перечня в части проектов социальной сферы может видоизмениться под влиянием кризиса и пандемии, так региональные и федеральные власти успеют лучше оценить ситуацию и расставить приоритеты в поддержании и развитии инфраструктуры «первой необходимости».

Автодорожные и другие транспортные проекты традиционно наиболее капиталоемкие на рынке инвестиций в инфраструктуру. В данном перечне на них приходится 74,1% всех планируемых вложений. Из десяти крупнейших проектов перечня восемь суммарно на 938,1 млрд руб. – транспортные, из них пять – автодорожные, и инвестиции в них оцениваются более чем в 0,5 трлн руб. [13, с. 63].

Крупнейшие перспективные транспортные проекты с января 2020 г. не изменились. В их число по-прежнему входят развитие аэропорта Домодедово (199,7 млрд руб.),

¹ Число показывает количество проектов.

строительство широтной скоростной магистрали в Санкт-Петербурге (182,7 млрд руб.), автодороги Сатка – Миасс и ВКАД (по 100 млрд руб.) и другие [13, с. 63].

По оценкам экспертов, трудности возникнут для аэропортовых инициатив. В сумме эти проекты требуют 313,3 млрд руб. Средний потенциал запуска аэропортовых проектов оценивают в 2,6 балла из 5-ти – ниже, чем у других (например, у автодорожных – 2,8, портовых – 3,2 и т.п.) [13, с.63].

На третьем месте по числу проектов, как и ранее, коммунальная сфера, 17 инициативных проектов вошло в национальный перечень на 2020 г. Это проекты по водоснабжению, водоотведению и теплоснабжению, в сфере утилизации ТБО. Были добавлены муниципальные проекты в Башкирии в сфере электроэнергетики.

В национальный перечень вошло 3 проекта в сфере транспортной телематики на 90,8 млрд руб. Из них две федеральные инициативы – по созданию АСВГК и системы мониторинга транзита санкционных грузов суммарно на 84,8 млрд руб. – «цифровые», то есть в число объектов в этих потенциальных концессиях входят информационные технологии [13, с. 64]. «Цифровая» ниша – перспективная на рынке инвестиций в инфраструктуру.

Социальные проекты на концессионном и государственно-частно-партнерском рынке стали по количеству догонять и даже обгонять транспортные, хотя последние остаются наиболее дорогостоящими. Впрочем, на фоне экономического кризиса данные виды проектов меняются. А в среднесрочной перспективе их отраслевая структура может измениться еще больше за счет прироста медицинских, транспортных, образовательных, коммунальных инициатив («гигиенического минимума» для экономики) и снижения числа не приоритетных в сложившихся условиях проектов в сфере спорта, культуры, туризма, а в некоторых случаях и транспортной телематики.

Проведенный анализ показал, что рассматриваемые проекты довольно равномерно распределены по всей стране. По федеральным округам средним рассматривается порядка 18 проектов, за исключением Южного федерального округа – четыре проектных инициативы и Северокавказского федерального округа – одна, а у двух проектов – по созданию федеральной автоматизированной системы весогабаритного контроля и системы мониторинга санкционных грузов – нет территориальной привязки. Но тем не менее, делая вывод по географии крупных инфраструктурных проектов страны, основными регионами их притяжения и осуществления имеющихся и подобных проектов являются наиболее экономически развитые и «активные» приграничные регионы России.

Больше всего национальные проекты инфраструктурного развития представлены в транспортной сфере, ведь транспортное обслуживание, как одна из важнейших составляющих

устойчивого и сбалансированного развития территории, регулярно становится предметом всестороннего экспертного обсуждения.

Инфраструктурный проект задаёт способность территории к конкуренции, формирует устойчивость её развития, и подразумевает в себе реконструкцию инфраструктурных объектов, которая будет соответствовать потребностям всех сфер хозяйства.

В процессе управления крупным проектом должны учитываться такие его особенности, как технологическая сложность, его масштабность и уникальность, степень инновационности и сложностей организации, долгосрочность, высокие риски. Основной целью инфраструктурного проекта является осуществление экономически выгодного улучшения, цели которого определяются с точки зрения технических характеристик, бюджета и сроков.

Таким образом, национальный проект инфраструктурного развития имеет социальную значимость для государства, строго целенаправлен и имеет социально-экономическую эффективность и межотраслевую значимость для целей пространственного развития.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бакина Е. О., Боронин М. П. Экономический рост национальной экономики как фактор устойчивого развития страны [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2021. – №10. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/ekonomicheskij-rost-nacionalnoj-ekonomiki-kak-faktor-ustojchivogo-razvitiya-strany> (дата обращения 03.03.2022).
2. Богатырев А. В. Крупные инфраструктурные проекты в Российской Федерации: состояние, тенденции, проблемы реализации // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2019. – Том 9. – № 8А. – С. 31-39.
3. Волгин А. В., Гараджаев Х. Б., Евдокимов М. Ю., Крылов П. М. Стратегические направления и приоритеты пространственного развития Омской агломерации [Электронный ресурс] // Огарев-online. – 2021. – №10. – Режим доступа: <http://journal.mrsu.ru/arts/strategicheskie-napravleniya-i-prioritety-prostranstvennogo-razvitiya-omskoj-aglomeracii> (дата обращения 03.03.2022).
4. Инвестиции в инфраструктуру: Аналитический обзор. – М.: InfraOne Research, 2020. – 157 с.
5. Беликова И. П. Управление проектами: учебное пособие (краткий курс лекций) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://znanium.com/catalog/product/514993> (дата обращения 20.12.2021).
6. Григорьев Н. С. Системный анализ перспектив Байкало-Амурской магистрали // Новая наука: теоретический и практический взгляд: Мат-лы Международной научно-

практической конференции (14 декабря 2015 г., г. Стерлитамак) в 2 ч. Ч.1 – Стерлитамак: РИЦ АМИ, 2015. – С. 8-12.

7. Иванов В. Ю. Лучшие практики реализации инфраструктурных мегапроектов: зарубежный опыт // Вестник Чеченского государственного университета им. А.А. Кадырова. – 2018. – №1. – С. 30-36.

8. Кин А. А. Магистральный трубопровод «Сила Сибири»: основные положения крупномасштабного проекта // Регион: экономика и социология. – 2016. – №2. – С. 154-164.

9. Козаченко С. С. Экономические выгоды от строительства газопровода «Сила Сибири» // Е-SCIO. – 2017. – №11. – 48-55.

10. Малицкая Е. А. Понятие инфраструктурного проекта и управление его жизненным циклом // Экономика регионов. – №3. – 2014. – Режим доступа: <http://economic-journal.com/2014/07/086-1/> (дата обращения: 03.03.2022).

11. Крылов П. М., Митигами М., Семина И. А., Сидоров В. П., Филичкина Д. А. Проблемы и перспективы территориального планирования формирующихся агломераций (на примере концепции развития Махачкалинской агломерации) // Географическая среда и живые системы. – №1. – 2021. – С. 70-92.

12. Семина И.А. Транспортная инфраструктура в социально-экономическом и экологическом развитии региона // Проблемы региональной экологии. – 2008. – № 4. – С. 126-133.

13. InfraOne. Национальный перечень перспективных проектов – 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020/nacionalnyj_perechen_perspektivnyh_proektov_2020_infraone_research.pdf (дата обращения 20.12.2021).