

Электронный научный журнал «Век качества» ISSN 2500-1841 <http://www.agequal.ru>

2024, №4 http://www.agequal.ru/pdf/2024/AGE_QUALITY_4_2024.pdf

Ссылка для цитирования этой статьи:

Чарочкина Е.Ю., Согачева О.В., Асеева О.Ю. Реализация инфраструктурной политики государства в условиях современного кризиса // Электронный научный журнал «Век качества». 2024. №4. С. 28-41. Режим доступа: <http://www.agequal.ru/pdf/2024/424002.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

УДК 330.3

Реализация инфраструктурной политики государства в условиях современного кризиса

Чарочкина Екатерина Юрьевна,

кандидат экономических наук, доцент,

«Юго-Западный государственный университет»,

Российская Федерация, 305040 г. Курск, 50 лет Октября, 94

kati-ivolga@mail.ru

Согачева Ольга Валерьевна,

кандидат экономических наук, доцент,

«Юго-Западный государственный университет»,

Российская Федерация, 305040 г. Курск, 50 лет Октября, 94

sogachova@mail.ru

Асеева Ольга Юрьевна,

ст. преподаватель,

«Юго-Западный государственный университет»,

Российская Федерация, 305040 г. Курск, 50 лет Октября, 94

aseeva1109@mail.ru

Актуальность исследования обусловлена активно нарастающими кризисными явлениями во всех сферах жизнедеятельности государства и общества, что требует решения вопросов в части обеспечения и наращивания возможностей государства в реализации эффективной инфраструктурной политики. В условиях дефицита бюджетных средств существенной задачей выступает поиск инструментов, которые позволят заменить и оптимизировать бюджетные расходы на развитие инфраструктуры за счет частного капитала. Приоритетные позиции в этой сфере занимает проработка нового инструментария реализации национальных и региональных инфраструктурных проектов на основе активного участия бизнеса.

Целью исследования является оценка и анализ современных направлений и механизма реализации инфраструктурной политики в России. Основываясь на данные официальной статистики, экспертные оценки в области инфраструктурного

развития, бюджетных расходов на инфраструктурные проекты, их динамику и структуру, авторы определяют факторы и условия, необходимые для формирования эффективного механизма реализации инфраструктурной политики. Выделен ряд проблем, которые препятствуют эффективной реализации инфраструктурных проектов в приоритетных отраслях экономики. Установлено, что имеющийся потенциал в реализации проектов государственно-частного партнерства реализуется недостаточно. Определены некоторые приоритетные инструменты его совершенствования с учетом актуальных вызовов социально-экономического развития регионов и страны в целом.

Ключевые слова: инфраструктурная политика, экономический рост, инновации, инвестиции, государственно-частное партнёрство.

Введение

Развитие инфраструктуры выступает одним из приоритетов государственной политики и определяется совокупностью факторов внутреннего и внешнего характера, формирующих систему больших вызовов. Внешние вызовы формируют огромные риски для общественной и экономической жизни, но наряду с этим, являются важным индикатором для роста возможностей и перспективных инструментов реализации инфраструктурной политики стран и регионов. Современная действительность ставит под угрозу экономический и технологический суверенитет государства. Поддержка развития базовых сфер экономики, формирование человеческого и производственного потенциала являются основными антикризисными мерами.

Формирование инфраструктурной политики происходит под влиянием совокупности факторов, характерных для той или иной экономической системы, в частности, наличия ресурсного потенциала, территориального расположения, особенностей культурного и исторического развития. В условиях современного кризиса и внешних угроз научно-практические подходы к исследованию инфраструктурной политики и роли частного бизнеса в механизме ее реализации имеют объективные предпосылки. Роль государства и бизнеса в аспекте реализации приоритетных инфраструктурных проектов широко исследуется и анализируется на макроуровне и на уровне международных оценок.

Механизм взаимодействия государства и бизнеса в части реализации приоритетных инфраструктурных проектов активно исследуется в России и в зарубежных странах, определены различные подходы к определению места и роли государственно-частного партнерства (ГЧП) в развитии инфраструктурной политики государства [1].

Огромное внимание пониманию роли государственно-частного партнерства в современной экономике уделяется в инновационно развитых странах, где реализация инфраструктурных проектов на принципах ГЧП, рассматривается как важнейший инструмент государственной инновационной стратегии [2]. Как показывает практика, результат такого взаимодействия должен выражаться в привлечении дополнительных частных инвестиций в формирование инновационной инфраструктуры экономики и росте качественных общественных благ.

Приоритеты инновационного развития стран на современном этапе невозможно реализовать без формирования ключевых областей, к которым относятся наука и знания, государственные расходы и инфраструктура [3]. Инфраструктурное развитие представляет собой часть внутренней политики государства, которая является одной из ключевых составляющих инновационного потенциала стран наряду с государственными расходами и регулированием. Согласно оценкам экспертов, российский экономический потенциал показывает невысокие показатели инфраструктурного развития. По данным 2024 г., инфраструктура России стоит на одном уровне с развивающимися экономиками Колумбии, Мексики и Монголии.

Оценке и анализу состояния российской инфраструктуры в последние годы уделяется достаточно много внимания со стороны государства, регионов и частного бизнеса. Комплексность проблем, связанных с обновлением инфраструктуры, заставляет государство взаимодействовать с частным капиталом [4]. Государственно-частное партнерство - это крайне гибкий инструмент, который можно использовать во всех областях для достижения технологического

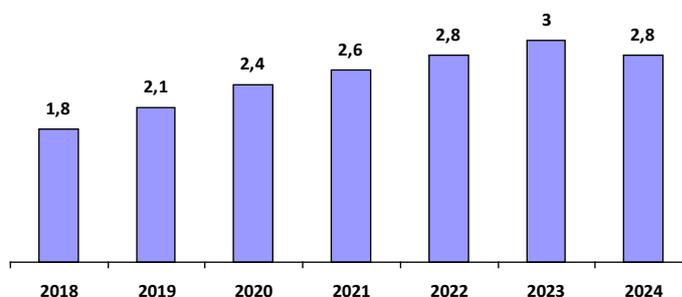
суверенитета и который позволяет разделять риски между частным бизнесом и государством. Привлечение частных инвестиций в инфраструктурные проекты на современном этапе тормозится низкой нормой доходности, формирующимся дефицитом производственных и рабочих кадров. Особенно уязвимыми к последствиям специальной военной операции становятся отрасли, где существенную часть коллектива составляют мужчины: логистика, перевозки, строительство. Низкая миграционная активность между регионами не позволяет пока говорить о возможном росте необходимых кадров.

Формирование и развитие инфраструктуры представляет собой важный инструмент преодоления социально-экономических кризисов. На основе исследования зарубежного опыта можно отметить, что это не только условие формирования эффективной занятости населения, но и поддержка развития малого и среднего бизнеса. Современная инфраструктурная политика должна соответствовать внешним и внутренним тенденциям, упор необходимо делать на создание современной городской инфраструктуры, необходимой для полноценной жизни населения [5]. Формирование развитых и бесперебойных транспортных коммуникаций будет способствовать экономическому, культурному и социальному развитию каждого региона России. Развитие промышленной инфраструктуры поможет обновлению научно-технических баз, увеличению производства и в целом повышению конкурентоспособности страны [6].

Развитие инфраструктуры требует значительных инвестиций. Ввиду масштабы, дороговизны и длительности реализации таких проектов финансировать их за счет бюджетных средств становится все сложнее. Поэтому важной задачей для государства стало привлечение частных денег, создание новых инструментов и подходов. Комплексный подход и скоординированные действия всегда привлекают больше частных инвестиций, позволяют проектам динамично развиваться и быть успешными. Зарубежная практика показывает, что инфраструктурные инвестиции являются самым эффективным инструментом модернизации и экономического роста государства. Согласно Индексу

инфраструктуры 2023 года, Германия, Швеция и Объединенные Арабские Эмираты имели наилучшую общую структуру устойчивого развития и инноваций, с максимальным значением таких критериев, как политическая стабильность и участие частного бизнеса [7]. В современных условиях поиск и внедрение наиболее действенных механизмов и актуальных направлений развития инфраструктуры является актуальной задачей.

Согласно данным официальной статистики, объемы расходов федерального и региональных бюджетов на инфраструктуру в 2023 г. приблизились к 3 трлн руб., что соответствует 1,7% ВВП России. Для сравнения в 2020 и 2021 гг. уровень расходов бюджета составлял соответственно 2,2% и 1,9% ВВП. Несомненно, такие объемы финансирования для российской экономики незначительны, чтобы достичь высоких показателей экономического развития. Снижение бюджетных расходов в 2024 г. связано с опережающим финансированием в предыдущие годы, ожиданием властей регионов, новыми планами государства, меньшими объемами инфраструктурных кредитов, которые начнут возвращаться в отрасль в следующие периоды (рис. 1).



Источник: составлено авторами на основе источника [8]

Рис. 1. Динамика бюджетных расходов на инфраструктуру, трлн руб.

Инфраструктурная политика в России и мире имеет свои сходства и различия. В обоих случаях целью инфраструктурной политики является обеспечение устойчивого развития экономики, увеличение конкурентоспособности и улучшение качества жизни граждан. Однако средства и методы достижения этих

целей могут различаться. В мире основными принципами инфраструктурной политики обычно являются привлечение частных инвестиций, развитие общественно-частного партнерства, стимулирование инноваций и использование новых технологий, в то время как в России акцент традиционно делается на государственное управление и финансирование проектов из бюджета.

Еще одним важным аспектом сравнения является уровень развития инфраструктуры. В мировом масштабе некоторые страны обладают высокоразвитой инфраструктурой, в то время в ряде областей России есть проблемы с устаревшей инфраструктурой. Санкционное давление, структурная трансформация экономики и изменение географии экспорта ведут к перестройке логистических цепочек, поэтому проекты по совершенствованию и развитию транспортных коридоров будут в ближайшие годы все более актуальными. На макроуровне российские инвестиции в инфраструктурные проекты составляют около 3,2%. Если персонализировать данные по совокупным расходам в ключевые инфраструктурные сектора экономики, то наибольшую долю занимают расходы на транспортную и научную инфраструктуру, в научном секторе небольшую долю составляют расходы государства (таблица 1).

Таблица 1

Расходы на инфраструктурные проекты по секторам экономики в 2024 г.

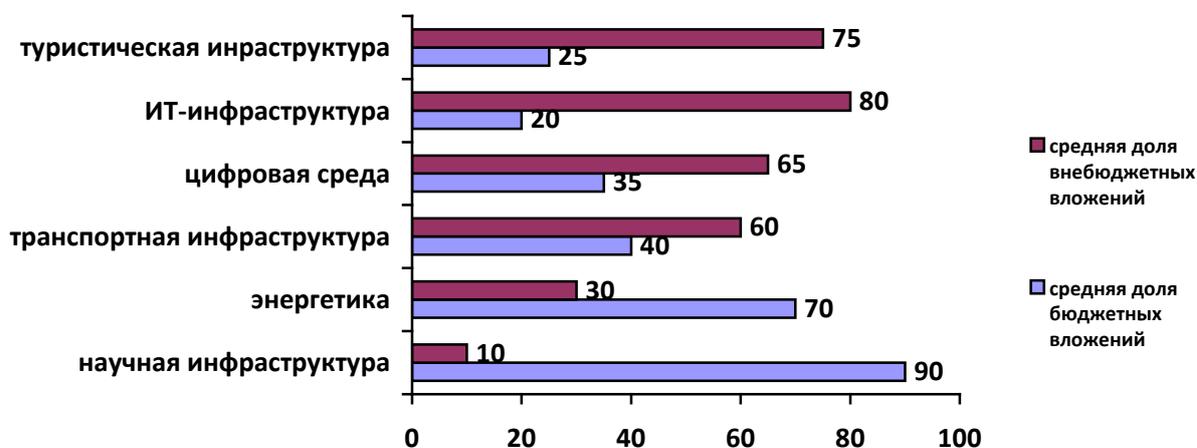
Сектор экономики	Совокупный объем расходов на проекты, трлн руб.	Доля бюджетных средств, %
Транспортная инфраструктура	9,5	40
Научная инфраструктура	2,4	85
Туристическая инфраструктура	2,3	20
ИТ-инфраструктура	1,4	20
Энергетика	1,1	70
Цифровая среда	0,6	35

Источник: составлено авторами на основе источника [8]

Также важным фактором является экологическая устойчивость проектов инфраструктурной политики. В мире все больше внимания уделяется возобновляемым источникам энергии, эффективности использования ресурсов и снижению негативного воздействия на окружающую среду. В России также начинают появляться инициативы в этом направлении, однако они пока не имеют

такого масштаба, как в некоторых западных странах. Таким образом, инфраструктурная политика в России и мире имеет свои особенности и отличия, однако общая цель остается одна - обеспечение устойчивого и качественного развития общества.

В условия современного кризиса главным механизмом реализации российской инфраструктурной политики должен стать проработанный инструмент государственно-частного партнёрства, который на сегодняшний день реализуется не в полной мере и не соответствует тенденциям глобального инновационного сообщества стран и регионов. Большая доля инвестиций в науку, образование, транспорт, энергетику осуществляется за счет бюджетных источников. Важной задачей является стимулирование бизнеса для реализации таких проектов, ответственность за которые лежит на государстве. По данным 2023 г., отраслями с наибольшим объёмом инвестиций - более 40% от всего объема инвестиций - являются социальная, транспортная и научная сфера (рис. 2).



Источник: составлено авторами на основе источника [8]

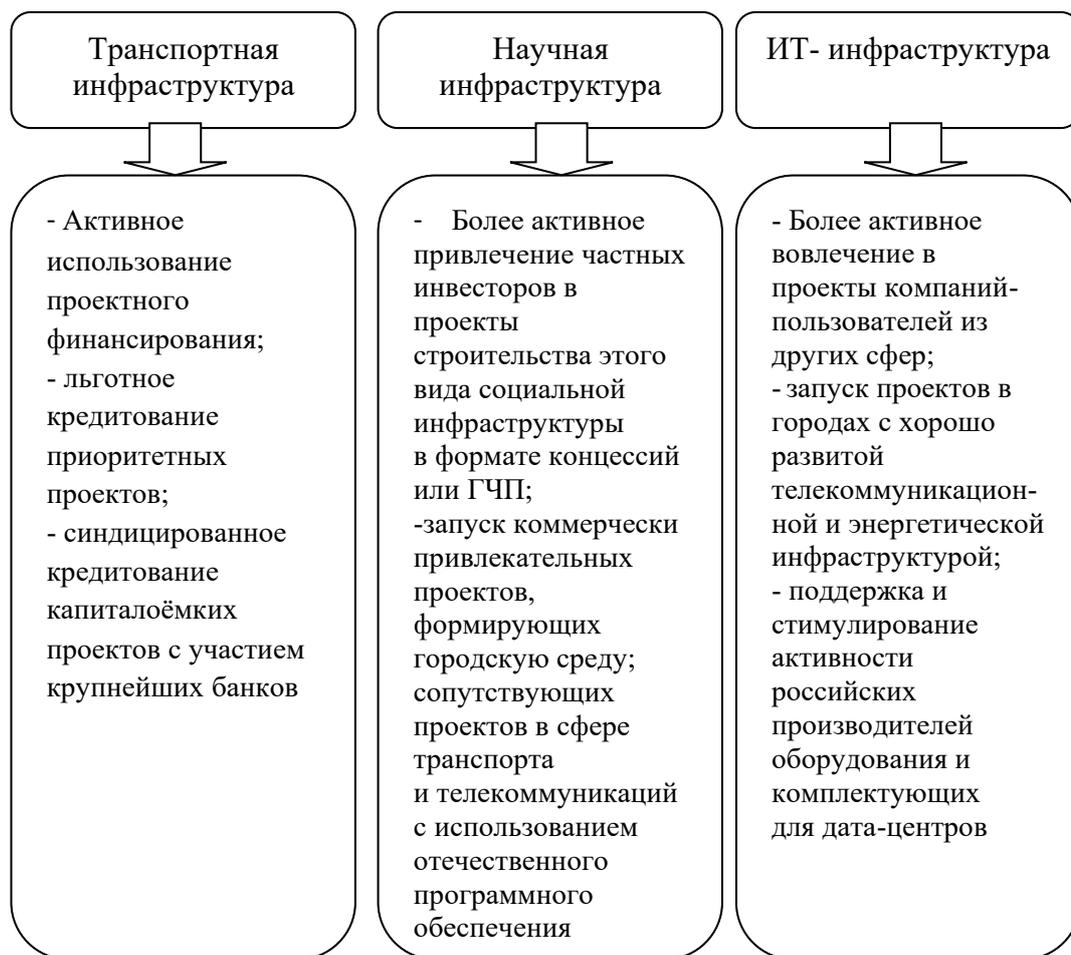
Рис. 2. Зависимость инфраструктурных сфер от бюджетных средств, %

Решение долгосрочных задач экономического развития и потребностей современного общества требует наращивания темпов и объемов развития инфраструктуры. Одним из ключевых источников финансирования инфраструктурных проектов должны стать средства частных инвесторов, а инструментом их привлечения - механизм государственно-частного партнерства. На сегодняшний день применение механизма ГЧП становится более системным и

эффективным [9]. Всего в России находятся на стадии создания, эксплуатации или успешно завершены почти 4200 концессионных соглашений и соглашений о ГЧП на сумму более 4,4 трлн руб., из которых частные инвестиции составляют более 3,1 трлн руб. Рост интереса к проектам ГЧП находится на высоком уровне за счет совершенствования законодательной базы, развития механизма концессии и его инвестиционной привлекательности. Однако российский рынок ГЧП еще не реализовал свой потенциал для роста, особенно в таких отраслях, которые не были отмечены в качестве важных в аспекте государственной поддержки. Глобальная задача состоит в том, чтобы найти возможности для стимулирования развития сектора промышленности за счет стимулирования спроса на товары и услуги отрасли в рамках реализации инфраструктурных проектов.

Успешная реализация инфраструктурной политики зависит не только от стимулирования частного бизнеса к участию в приоритетных проектах, но и от развития других инструментов и направлений. Например, успешной реализации проектов транспортной инфраструктуры могут способствовать использование проектного финансирования и программы льготного кредитования [10]. Более успешной реализации инициатив в научной сфере может помочь государственная поддержка в виде льготных программ финансирования строительства кампусов, стимулирующие меры по привлечению зарубежных научных партнеров и иностранных студентов и т.д.

На рис. 3 отражены условия для реализации и создания инфраструктурных проектов по приоритетным направлениям развития экономики России на современном этапе. Нарастивание транспортной, социальной и энергетической инфраструктуры на ближайшие годы будет играть ключевую роль в социально-экономическом восстановлении России. Активная реализация перспективных инфраструктурных проектов даст возможность для экономического роста, повышения занятости населения, улучшения качества жизни за счет развития транспортной, социальной, ИТ-инфраструктуры.



Источник: составлено авторами

Рис. 3. Условия для реализации и создания инфраструктурных проектов по приоритетным направлениям развития экономики России

Реализация национальных инфраструктурных проектов в различных отраслях экономики предполагает наличие как положительных, так и отрицательных внешних эффектов. В частности, это касается энергетики и транспортной инфраструктуры, где зачастую социальное развитие входит в противоречие с развитием экономическим, поскольку потребитель не всегда получает социальную или экономическую выгоду [11]. Инструментом снижения отрицательных внешних эффектов должно стать согласование интересов населения, региона и государства. Базой для принятия решений в реализации

инфраструктурных проектов является увязка национальных интересов и стратегических планов регионов.

На сегодняшний момент в структуре национальных проектов по развитию инфраструктуры можно выделить проекты двух типов. Во-первых, это масштабные проекты, которые реализуются на основе тесной связи с крупным бизнесом и государством, которые близки к монополизированным структурам на данном рынке. Во-вторых, небольшие по масштабам региональные и муниципальные проекты, в которых присутствует невысокая конкуренция и отсутствует заинтересованность использовать принципы государственно-частного партнерства, что связано с высокими рисками для частного бизнеса и снижением прибыльности. Однако реализация более масштабных и прибыльных проектов не дает желаемого результата для экономического роста и развития, что особенно актуально в условия современного кризиса [12].

В данной ситуации важной задачей в реализации инфраструктурной политики государства является проработка эффективного механизма поддержки и государственных гарантий. Эффективным решением также может стать разрабатываемая в рамках ВЭБ.РФ инициатива фиксирования процентной ставки для инфраструктурных проектов через механизм субсидирования, тем более что такой опыт уже есть в промышленной отрасли. Очевидно, что для решения всех задач будут необходимы разноплановые усилия многих агентов. Особенно выделяется умение структурировать концессионные соглашения и проекты ГЧП так, чтобы обеспечить и возмещение расходов инвесторов, и реализацию социально значимых изменений, что имеет большое значение для проектов второго типа [13]. Понимание потенциала регионов, выработка механизмов их вовлечения и моделирование широких социально-экономических эффектов - вот те важнейшие задачи, которые актуальны сейчас. Поэтому необходима разработка механизмов совместного межрегионального участия в формировании такой инфраструктуры и создание системы межрегионального распределения положительного социально-экономического эффекта, формирующегося при ее эксплуатации.

Заключение

Таким образом, неоспоримо обоснование роли инфраструктурной политики как важнейшей составляющей макроэкономического регулирования в современных условиях. Курс на интенсивное инфраструктурное развитие становится одним из факторов социально-политической стабильности России. Оценка уровня инфраструктурного развития России показывает невысокие показатели, соответствующие уровню развивающихся стран, которые опираются на традиционный механизм реализации на основе государственного управления и бюджетного финансирования инфраструктурных проектов. Несмотря на то, что специфика реализации приоритетных инфраструктурных проектов предполагает наличие не только положительных, но и отрицательных внешних эффектов, определенные шаги для обеспечения синергетического эффекта имеются. Понимание потенциала частного бизнеса и регионов, выработка механизмов их вовлечения и моделирование широких социально-экономических эффектов являются важными задачами.

Комплексность проблем, связанных с обновлением инфраструктуры, заставляет государство помимо традиционного инструмента государственно-частного партнерства искать новые инструменты, которыми может стать совместное межрегиональное участие в проектах и формирование системы межрегионального распределения положительных эффектов, возникающих при реализации инфраструктурных проектов. Вот почему обсуждение аспектов данной проблемы с точки зрения институционального регулирования важно для появления данного инструмента. В результате мы должны получить рост инновационной активности экономики, повышение конкурентоспособности и устойчивости к глобальным вызовам современности.

Список литературы

1. Колесникова, М. Инфраструктурные инвестиции и институциональные проблемы модернизации городской среды / М. Колесникова // Проблемы теории и практики управления. – 2016. – № 12. – С. 69-77.
2. Багамаев, Ш.Г. Соответствие политики развития ГЦС России формированию 6-го технологического уклада в стране / Ш.Г. Багамаев // Russian Economic Bulletin. – 2023. – Т. 6. – № 3. – С. 158-164.
3. Куркова, А.С. Государственно-частное партнерство: теоретические и практические аспекты его развития в России / А.С. Куркова // Проблемы современной экономики. – 2024. – № 1(89). – С. 81-85.
4. Кушниренко, М.Р. Анализ применения государственно-частного партнерства для реализации проектов в области устойчивого развития: зарубежный опыт / М.Р. Кушниренко // Инновации и инвестиции. – 2024. – № 7. – С. 63-67.
5. Иванов, О.Б. Государственно-частное партнерство как инструмент реализации национальных целей России / О.Б. Иванов, Е.М. Бухвальд // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2024. – № 4. – С. 7-24. – DOI 10.24412/2071-6435-2024-4-7-24.
6. Никитина, Л.М. Теоретический подход к исследованию государственно-частного партнерства в социальной сфере / Л.М. Никитина, П.А. Кравченко // Современная экономика: проблемы и решения. – 2024. – № 4(172). – С. 8-21. – DOI 10.17308/meps/2078-9017/2024/4/8-21.
7. Привлекательность инвестиций в инфраструктуру во всем мире в 2023 году с точки зрения инноваций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.5bb5e838-673b1c6b-df3b99a6-74722d776562/https/www.statista.com/statistics/1458078/infrastructure-investments-leading-countries-world-sustainability-innovation/.
8. Инфраструктура будущего: тренды, проекты, перспективы: аналитический обзор, июнь 2024 г. / ВТБ Инфраструктурный Холдинг [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.vtbinfra.ru/about/analytics/vtbinfra_future_2035.pdf.

9. Муравьева, Н.В. Основные проблемы реализации механизма государственно-частного партнерства в России / Н.В. Муравьева // Наука Красноярья. – 2024. – Т. 13. – № 1-3. – С. 109-114.
10. Мхитарян, Ю.И. Стратегические приоритеты антикризисной политики / Ю.И. Мхитарян // Век качества. – 2020. – № 2. – С. 9-19. – Режим доступа: <http://www.agequal.ru/pdf/2020/220001.pdf>.
11. Юрьева, Т.В. Устойчивые инфраструктурные проекты на основе технологий государственно-частного партнерства / Т.В. Юрьева // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2024. – № 1(48). – С. 77-84. – DOI 10.21777/2587-554X-2024-1-77-84.
12. Юрьева, Т. Инфраструктурные инвестиционные проекты: механизмы финансирования и управления / Т. Юрьева, Л. Воропаева, М. Белякова, Н. Адамчук // Журнал моделирования в менеджменте. – 2021. – Т. 41. – С. 453-471. – DOI 10.1108/JM2-12-2020-0323.
13. Ядечко, С.С. О приоритетных направлениях развития государственно-частного партнерства в России в условиях экономического кризиса / С.С. Ядечко // Финансовый бизнес. – 2023. – № 5(239). – С. 10-14.

Implementation of the state infrastructure policy in the context of the current crisis

Charochkina Ekaterina Yuryevna,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
"South-West State University",
Russian Federation, 305040 Kursk, 50 let Oktyabrya, 94
kati-ivolga@mail.r

Sogacheva Olga Valeryevna,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
"South-West State University",
Russian Federation, 305040 Kursk, 50 let Oktyabrya, 94
sogachova@mail.ru

Aseeva Olga Yuryevna,
Senior Lecturer,
"South-West State University",
Russian Federation, 305040 Kursk, 50 let Oktyabrya, 94
aseeva1109@mail.ru

The relevance of the study is due to the rapidly growing crisis phenomena in all spheres of the state and society, which requires addressing issues in terms of ensuring and increasing the state's capacity to implement effective infrastructure policies. In conditions of budget deficit, a significant task is to find tools that will replace and optimize budget expenditures on infrastructure development at the expense of private capital. Priority positions in this area are occupied by the search for new tools for the implementation of national and regional infrastructure projects based on the active participation of business. The purpose of the study is to assess and analyze modern directions and mechanisms for implementing infrastructure policies in Russia. Based on official statistics, expert assessments in the field of infrastructure development, budget expenditures on infrastructure projects, their dynamics and structure, the authors identified the factors and conditions necessary for effective interaction between the state and business. A number of problems that hinder the effective implementation of infrastructure projects in priority sectors of the economy are identified. It has been established that the existing potential in the implementation of public-private partnership projects is not realized sufficiently. Some priority instruments for its improvement have been identified, taking into account the current challenges of the socio-economic development of regions and the country as a whole.

Keywords: infrastructure policy, economic growth, innovation, investment, public-private partnership.