

Развитие региональной транспортной инфраструктуры страны является одной из наиболее важных задач, строящих на современном этапе институциональных преобразований. Об этом свидетельствуют статистические данные, согласно которым потери от неудовлетворительного состояния транспортной инфраструктуры составляют 3% от ВВП страны [2]. Для решения этой проблемы государством предпринят ряд эффективных мер, таких как: использование средств Инвестиционного Фонда РФ; создание и использование средств региональных инвестиционных фондов; государственные целевые программы. Следует отметить, что перечень инструментов инвестиционной поддержки региональных инфраструктурных проектов является достаточно обширным. Однако большинство этих инструментов непосредственно связаны с различными формами государственно – частного партнерства. По экспертным оценкам потенциал рынка частных инвестиций в развитие региональных транспортных инфраструктур оценивается в \$10 -12 млрд. В тоже время, использование данного механизма в России сдерживается рядом факторов. В этих условиях, отечественной экономической науке предстоит ответить на ряд важных вопросов: 1. Какие региональные инфраструктурные инвестиционные проекты целесообразно осуществлять с привлечением частных инвестиций? 2. Что является сдерживающими и мотивирующими факторами для участия частного бизнеса в проектах развития региональной транспортной инфраструктуры? 3. Какие формы взаимодействия региональных органов власти и бизнес структур следует использовать с целью гармонизации экономических, социальных и бюджетных эффектов. Какие, при этом, функции должны брать на себя региональные органы власти, а какие – представители бизнес - структур? 4. Каким образом следует мотивировать представителей бизнес – структур к участию в региональных инвестиционных проектах развития транспортной инфраструктуры территорий? С наших позиций, под инфраструктурным проектом следует понимать: долгосрочные инвестиционные проекты, направленные на развитие транспортной, энергетической, коммунальной, телекоммуникационной инфраструктур страны, регионов и муниципалитетов, характеризующиеся высокой экономической и социальной значимостью для субъектов РФ. На основе контент – анализа публикаций установлено, что основными отличительными характеристиками инфраструктурных проектов являются: высокая стоимость реализации (в мировой практике этот показатель колеблется от 10 \$млн.); длительный срок окупаемости проекта; необходимость привлечения долгосрочных кредитов; сложность осуществления проектов без привлечения государственных органов власти в роли инвестора; участие частного бизнеса в осуществлении проекта; наличие технических, организационных или ресурсных задач, решение которых предполагает нетривиальные подходы и повышенные затраты на их решение; изменение существующих или создание новых организаций и фирм (например,

управляющих компаний); наличие положительных социальных и экономических эффектов для регионов и территорий где реализуется проект [1]. Теоретические основы реализации региональных инвестиционных инфраструктурных проектов представлены на рис. 1. Несмотря на достаточно подробно проработанные теоретические основы и методологический инструментарий реализации региональных инфраструктурных проектов, их реализация сдержится, во многом, недостаточно активным участием бизнес – структур. С целью изучения и приоритезации этих факторов проведен их анализ на основе экспертных опросов. Экспертный опрос проводился в период с 22 сентября до 22 ноября 2013 года. Для его проведения была отобрана экспертная группы из представителей трех сфер: - исполнительной и законодательной органов власти; - представителей бизнес – сообщества, преимущественно представители крупного и среднего бизнеса строительного сектора; - ученых и исследователей в области региональной экономики. Экспертной группой была сформулирована гипотеза относительно факторов сдерживающих и мотивирующих реализацию региональных инвестиционных инфраструктурных проектов на основе взаимодействия региональных органов власти и бизнес – структур. Далее был проведен опрос с целью выявления степени значимости представленных факторов. Для этого, экспертами были проставлены весовые коэффициенты для идентифицированных факторов и проведена их приоритезация (табл.1, 2).

Таблица 1 - Основные факторы, сдерживающие реализацию региональных инвестиционных инфраструктурных проектов на основе взаимодействия региональных органов власти и бизнес – структур

Наименование фактора	Весовой коэффициент	Ранг фактора
Недоверие бизнес – структур к органам государственной власти	0,22	1
Отсутствие прозрачности процедур перераспределения рисков между бизнес - структурами и органами региональной власти	0,20	2
Неэффективное использование бюджетных средств при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры вследствие отсутствия общепринятых критериев и показателей выбора проектов	0,15	4
Длительные сроки реализации проектов с использованием бюджетных средств, вследствие бюрократизации управленческих решений и процедур	0,11	5
Спонтанный характер инвестиций. Системная политика в области перспективного планирования строительства и реконструкции объектов транспортной, энергетической, социальной и коммунальной инфраструктуры в большинстве субъектов РФ отсутствует	0,17	3
Проблема социально-экономической дифференциации территорий	0,5	7
Проблема координации уровней власти: местной, региональной, федеральной	0,10	6
ИТОГО	1	

Таблица 2 - Основные факторы, мотивирующие реализацию региональных инвестиционных инфраструктурных проектов на основе взаимодействия региональных органов власти и бизнес – структур

Наименование фактора	Весовой коэффициент	Ранг фактора
Возможность привлечения средств инвестиционного фонда РФ для		

реализации крупных инвестиционных проектов. Создание за счет этого мультипликативного эффекта 0,23 1 Наличие гарантий государства о неизменении условий реализации проектов государственно – частного партнерства 0,07 6 Возможность привлечения долгосрочных банковских кредитов в крупные инвестиционные инфраструктурные проекты 0,19 3 Наличие стабильного потенциального спроса на услуги пользования объектов инфраструктуры 0,17 4 Развитие законодательных основ реализации проектов государственно – частного партнерства 0,09 5 Применение стимулирующих инвестора мер (субсидии, субвенции, прямое возмещение инвестиционных затрат и др.) для обеспечения требуемой инвестору доходности 0,21 2 Использование различных методов нефинансовой поддержки частных инвесторов, участвующих в проектах государственно – частного партнерства 0,47 ИТОГО 1

Таким образом, можно констатировать, что наиболее распространенной причиной вовлечения частного сектора в управление инфраструктурными объектами является более высокая эффективность частного менеджмента, обуславливающая более низкие затраты при более высоком качестве по сравнению с государственным и муниципальным управлением. Данное обстоятельство определяется наличием мотивации частных инвесторов, стремящихся к максимизации прибыли и отдачи от инвестиций. В качестве основных целей взаимодействия региональных органов власти и бизнес структур при реализации проектов развития транспортной инфраструктуры регионов следует выделить: - привлечение инвестиций; - повышение качества строительства и эксплуатации объектов региональной транспортной инфраструктуры; - привлечение инновационных технологий к созданию и развитию региональной транспортной инфраструктуры; - создание новых рабочих мест в регионе; - использование энергосберегающих технологий при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры региона.

Проведенный контент анализ определений государственно – частного партнерства, позволяет констатировать, что в российской практике взаимодействия региональных органов власти и бизнес структур, в качестве основных эффектов от реализации подобных проектов, к сожалению, доминирует исключительно – экономический эффект. В тоже время, как показывает мировая практика, государственно - частное партнерство направлено так же на реализацию социального эффекта – для общества, бюджетного эффекта – для региональных бюджетов. Таким образом, для региональных инвестиционных инфраструктурных проектов, можно выделить три группы стейкхолдеров (заинтересованных участников): - представители частного бизнеса, вовлекаемые в инвестиционный проект; - представители региональных и муниципальных органов власти, иницирующие и софинансирующие проект; - население региона, являющееся пользователями создаваемой и эксплуатируемой в рамках проектов инфраструктуры. В качестве

основного принципа эффективной реализации проектов государственно – частного партнерства, следует рассматривать принцип гармонизации экономических, социальных и бюджетных эффектов для стейкхолдеров регионального инфраструктурного инвестиционного проекта (табл. 3).

Таблица 3
- Принципы реализации инвестиционных проектов развития региональной транспортной инфраструктуры на основе механизмов государственно – частного партнерства

Наименование принципа	Характеристика принципа	Принцип
Гармонизации экономических, социальных и бюджетных эффектов	Данный принцип предполагает, что инвестиционные проекты развития инфраструктуры регионы должны гармонично сочетать в себе цели экологического, экономического и социального развития территорий	Принцип стратегической доминанты исполнительной региональной власти
Согласно данному принципу, в качестве ключевых инициаторов и координаторов проектов развития транспортной инфраструктуры регионов	следует рассматривать органы исполнительной власти субъектов РФ. К основным функциям региональные органы власти следует отнести: формирование стратегии развития транспортной инфраструктуры территорий, определение приоритетов и конкретных проектов, для которых необходимо привлечение частных инвестиций	Принцип интеграции проектов в единую стратегию
Данный принцип предполагает, что все реализуемые инфраструктурные проекты должны основываться на единой стратегии развития территорий. За счет этого предполагается получение эффекта синергии между различными проектами		Принцип мультипликации инвестиций
Предполагает необходимость объединения инвестиционных вложений различных субъектов экономической деятельности: бюджетные ассигнования инвестиционного фонда РФ; инвестиции из бюджетов субъектов РФ; бюджеты местных уровней управления, а также частные инвестиции		Принцип соответствия проектов развития транспортной инфраструктуры территорий, региональным инвестиционным приоритетам
Данный принцип подразумевает, что инфраструктурные проекты должны наиболее полно реализовывать экономические потенциалы субъектов РФ. Соответственно, данные потенциалы должны быть определены в категориях приоритетов социального - экономического развития регионов, которые, в свою очередь, отражаются в стратегиях развития территорий		Принцип конкуренции и конкурентоспособности
Данный исходит из тезиса, что создаваемые объекты инфраструктуры имеют своих прямых и косвенных конкурентов, более того, при конкуренция должна поддерживаться инициаторами инфраструктурных проектов		На основе анализа проблем реализации инфраструктурных проектов с привлечением средств частного капитала, выявлено, что представители российского бизнес – сообщества, на настоящий момент времени не готовы самостоятельно инициировать подобные инвестиционные проекты. Вследствие этого, важным принципом организационно – экономического механизма

развития транспортной инфраструктуры региона на основе взаимодействия региональных органов власти и бизнес структур должен стать принцип стратегической доминанты исполнительной региональной власти. Именно региональные органы власти должны выстраивать стратегии развития транспортной инфраструктуры территорий, определять приоритеты и конкретные проекты, для которых необходимо привлечение частных инвестиций. Российская практика показывает, что проекты развития транспортной инфраструктуры осуществляется на основе федеральных целевых программ, ведомственных проектов, планов госкорпораций, которые ориентированы в основном на Федеральный бюджет. При этом большинство существующих проектов слабо связаны друг с другом. Более того, региональные проекты развития транспортной инфраструктуры осуществляются также без взаимной увязки. Таким образом, для развития региональной транспортной инфраструктуры необходимо руководствоваться принципом интеграции проектов в единую стратегию. В связи с тем, что региональные инвестиционные проекты требуют значительных долгосрочных инвестиций, их реализации не возможно без многоуровневого финансирования. Отсюда вытекает принцип мультипликации инвестиций. Здесь, в качестве потенциальных источников инвестиций следует рассматривать: бюджетные ассигнования инвестиционного фонда РФ; инвестиции из бюджетов субъектов РФ; бюджеты местных уровней управления, а также частные инвестиции. Другим важным принципом, является принцип соответствия проектов развития транспортной инфраструктуры территориям, региональным инвестиционным приоритетам. Данный принцип подразумевает, что инфраструктурные проекты должны наиболее полно реализовывать экономические потенциалы субъектов РФ. Соответственно, данные потенциалы должны быть определены в категориях приоритетов социального - экономического развития регионов, которые, в свою очередь, отражаются в стратегиях развития территорий. И наоборот, как признают все исследователи, что инфраструктура является обязательным компонентом любой целостной экономической системы. На основании этого, можно констатировать, что инфраструктура является необходимым компонентом и для осуществления механизма стратегического планирования. Следующим принципом реализации инвестиционных инфраструктурных проектов является – конкурентоспособность, который исходит из тезиса, что создаваемые объекты инфраструктуры имеют своих прямых и косвенных конкурентов, более того, при конкуренция должна поддерживаться инициаторами инфраструктурных проектов. Даже естественные монополии, такие как РЖД имеют на международном рынке логистических перевозок своих родовых конкурентов в виде морского или автомобильного транспорта. Таким образом, инфраструктурные проекты ГЧП реализуются в конкурентном поле, и изначально, при их инициировании следует заложить управленческие решения

предопределяющие их конкурентоспособность. В тоже время, реализация конкурентоспособных инвестиционных проектов повышает конкурентоспособность территорий, на которых они осуществляются. Практика показывает, что именно рационально сформированная инфраструктура является базисом для повышения конкурентоспособности территорий. Более того, на базе новой инфраструктуры могут возникать кластеры различного назначения: промышленные, логистические, туристические.