

Белова Елена Вячеславовна

аспирант

ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет»

г. Владивосток, Приморский край

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Аннотация: пространственное развитие играет очень важную роль для России как страны, занимающей самую большую площадь в мире. Транспортная инфраструктура является ключевым фактором пространственного развития. Недостаток транспортной инфраструктуры, в частности в Дальневосточном федеральном округе, является препятствием к устойчивому и сбалансированному пространственному развитию страны и макрорегиона. В статье проанализированы причины низкой транспортно-инфраструктурной обеспеченности макрорегиона и предложены пути их решения.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, пространственное развитие.

Сбалансированное пространственное развитие, под которым понимается совершенствованное системы расселения и территориальной организации экономики, является одним из важнейших стратегических приоритетов России. Многочисленные исследования в области поиска факторов пространственного развития показывают, что транспортная инфраструктура относится к категории ключевых факторов (например, [3, с. 80]), особенно в восточной части России.

При этом исследователи (например, [4, с. 145]) сходятся во мнении, что на территории Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО) самый низкий уровень обеспеченности транспортной инфраструктурой, что является проблемой не только для самого макрорегиона, но сегодня уже и других субъектов России, которые в условиях санкций «недружественных» стран были вынуждены развернуть товарные потоки на восток.

Целью нашего исследования было выявить причины, которые препятствуют созданию/модернизации транспортной инфраструктуры указанного макро-региона. Проведенное нами исследование продемонстрировало, что основные причины проблем низкой обеспеченности Дальневосточного федерального округа транспортной инфраструктурой связаны с рядом причин.

Первая причина – это несовершенство законодательства в области пространственного развития России. Так, в действующей до конца 2024 г. Стратегии пространственного развития России нет видения развития производительных сил на территории страны, что было бы ориентиром для инвесторов в понимании того, какие производства планируется создавать в регионе, какие соответственно потребности в инфраструктуре будут, а следовательно, какая ожидается эффективность вложения денежных средств инвесторов в транспортно-инфраструктурные проекты. Бизнес нуждается в понятном и долгосрочном запросе со стороны государства на инфраструктурные проекты на 2–3 десятилетия вперед. Нужна долгосрочная программа с четким пониманием, что, где, когда и как планируется реализовывать. Такой подход позволит потенциальным инвесторам планировать организационные и финансовые ресурсы. Возможно, новая Стратегия пространственного развития, которая должна начать действовать с 1 января 2025 г., позволит получить инвесторам всю необходимую для активных действий информацию. Если нет, то потребуются доработка документа. Без четкого плана по созданию производства и транспортной инфраструктуры крупные инвестиции в сферу транспортной инфраструктуры вряд ли возможны.

Вторая причина – несовершенство законодательства России в области регулирования вопросов, связанных с созданием/модернизацией инфраструктуры и государственной поддержкой инфраструктурных проектов.

Отметим, что на сегодняшний день в нормативно-правовых актах не закреплено значение термина «инфраструктура» и отсутствует четкая классификация. Это связано, скорее всего, с проблемами ее дефиниции. Так как несмотря на то, что термин «инфраструктура» появился в лексиконе в 30-е годы

XX века, вопрос о ее сущности, содержании и составе до сих пор остается открытым [5, с. 267]. При этом очевидно, что без четкого понятийного аппарата и строгой классификации невозможно обеспечить рост частных инвестиций в развитие инфраструктуры, так как привлечение таких средств, как правило, связано с государственной поддержкой и применением различных механизмов стимулирования инвестирования [2, с. 1895]. Хотелось бы отметить, что описанная проблема свойственна и для Китая, ключевого торгового и политического партнера нашей страны [1, с. 100].

Третья причина – это недостаток финансирования транспортно-инфраструктурных проектов. Сегодня, в условиях санкций недружественных стран остро стоит вопрос о замещении зарубежных инвесторов, которые ранее вкладывали инвестиции в российские проекты. Так, в таблице отражено, что после пика иностранных инвестиций в России в 2015 г., когда их доля достигла 1,1%, началось постепенное падение, в 2022 г., после начала специальной военной операции, падение было не столь очевидным из-за поэтапного выхода иностранных инвесторов с российского рынка, а в 2023 г. доля инвестиций из-за рубежа упала в 3 раза по сравнению с 2022 г., а по сравнению с 2015 г. – в 11 раз. Также из таблицы видно, что доля кредитов иностранных банков также сильно упала (в 13,5 раз с 2017г. по 2023 г.).

Таблица 1

Структура инвестиций в основной капитал в Российской Федерации
по источникам финансирования, 2013–2023 гг., %* [6]

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Инвестиции в основной капитал – всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе по источникам финансирования:											
собственные средства	45,2	45,7	50,2	51,0	51,3	53,0	55,0	55,2	56,0	53,1	53,8
привлеченные средства	54,8	54,3	49,8	49,0	48,7	47,0	45,0	44,8	44,0	46,9	46,2
из них:											
кредиты банков	10,0	10,6	8,1	10,4	11,2	11,2	9,8	9,9	11,0	10,2	9,8

в том числе кредиты иностранных банков	1,1	2,6	1,7	2,9	5,4	4,4	2,0	1,8	1,9	1,2	0,4
заемные средства других организаций	6,2	6,4	6,7	6,0	5,4	4,3	4,8	4,9	4,5	5,9	7,6
инвестиции из-за рубежа	0,8	0,9	1,1	0,8	0,8	0,6	0,4	0,3	0,4	0,3	0,1
бюджетные средства	19,0	17,0	18,3	16,4	16,3	15,3	16,2	19,1	18,3	20,5	19,7
средства государственных внебюджетных фондов	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1
средства организаций и населения на доленое строительство	2,9	3,5	3,2	3,0	3,3	3,5	4,3	3,3
прочие	15,6	15,7	12,1	12,2	11,5	11,9	9,3	7,1	9,6	9,8	8,9

* в 2022–2023 гг. без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.

«Выпавшие» иностранные инвестиции должны были заместиться государственными, но этого не произошло. Так, как видно из таблицы 1, доля привлеченных российских средств, в том числе кредитов банков, бюджетных средств, средств государственных внебюджетных фондов и прочих источников также упала. Это неудивительно, так как на фоне постоянно повышающейся ключевой ставки в России вряд ли можно было ожидать увеличения кредитования, особенно в сфере таких «долгих» вложений, как транспортная инфраструктура.

Третья причина проблем с низкой обеспеченностью транспортной инфраструктурой связана с:

а) высокой на протяжении последних трех лет ключевой ставкой и соответственно высокими ставками кредитования инфраструктурных проектов в целом и транспортно-инфраструктурных в частности. По нашему мнению, без снижения ключевой ставки рост кредитования для финансирования инфраструктурных проектов вряд ли возможен. Особенно учитывая тот факт, что для

оценки инвестиционных проектов, как правило, используется показатель внутренней нормы доходности инвестиций (IRR). Внутренняя норма доходности проекта должна быть выше ставки дисконтирования. В этом случае проект является прибыльным. В случае же, если показатель IRR меньше ставки дисконтирования, то, как правило, принимается решение об отказе от проекта, так как инвестиции не принесут дохода. Методик расчета ставки дисконтирования несколько. Однако, одна из самых популярных – это суммирование безрисковой ставки, которая напрямую зависит от ключевой ставки, и премии за риск. При использовании данной методики расчета ставки дисконтирования и при ключевой ставке в размере 21% IRR не будет выше ставки дисконтирования. Поэтому любой инвестор, полагаясь лишь на финансово-экономическую оценку проекта, не станет его реализовывать;

б) неактивным участием субъектов России, в том числе Дальневосточного федерального округа, в применении новых механизмов финансирования инфраструктурных проектов. Так, в 2021 г. появился новый механизм, являющийся комбинацией лучших международных практик, адаптированных под условия российской экономики: инфраструктурные облигации. Создано специализированное общество проектного финансирования, 100% дочерняя компания АО «ДОМ.РФ», которое привлекает финансирование, размещая облигации, и выдает займы на развитие инфраструктуры в регионах по ставке от 4% годовых, что в разы ниже ставок по кредитам коммерческих банков. Плюсом данного механизма являются также длительные сроки обращения облигаций (до 10–30 лет). Однако, если мы проанализируем имеющиеся данные по использованию указанного механизма в регионах за 2022 г. – 1 полугодие 2024 г., то увидим, что субъекты, входящие в Дальневосточный федеральный округ, неактивно им пользуются. Перечень инвестиционных проектов, по которым использовался указанный механизм, практически не содержит проектов в Дальневосточном федеральном округе. А из всех запущенных проектов нет ни одного в сфере транспортной инфраструктуры.

Мы бы предложили следующие шаги для решения описанных проблем:

– обозначить в стратегических документах страны в области пространственного развития приоритеты по созданию производственных мощностей и транспортной инфраструктуры;

– ввести термин «инфраструктура» в законодательство России, например, в текст федерального закона «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации» от 01.04.2020 №69-ФЗ;

– включить показатели по использованию инфраструктурных облигаций в целях финансирования создания новых транспортных проектов в перечень показателей для оценки эффективности деятельности властей субъектов России и муниципальных образований.

Список литературы

1. Liang Chuan. Infrastructure Development in China, in Kumar, N. (ed.). International Infrastructure Development in East Asia – Towards Balanced Regional Development and Integration, ERIA Research Project Report 2007–2, 2008. IDE-JETRO. Pp. 85–104.

2. Белова Е.В. Теоретические аспекты определения категории «инфраструктура» и ее классификации / Е.В. Белова // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2024. – Т. 20. №10 (439). – С. 1894–1904. – DOI 10.24891/ni.20.10.1894. EDN KFOWNS

3. Заколюкина Е.С. Транспортная инфраструктура региона как фактор пространственного развития территории / Е.С. Заколюкина // Проблемы развития территории. – 2023. – Т. 27. №5. – С. 79–95. – DOI: 10.15838/ptd.2023.5.127.6. EDN NADRPA

4. Лавриненко П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона / П.А. Лавриненко, А.А. Ромашина, П.С. Степанов [и др.] // Проблемы прогнозирования. – 2019. – №6. – С. 136–146. EDN ECPMCF

5. Тихонов Н.Б. Опыт теоретических исследований экономической сущности инфраструктуры / Н.Б. Тихонов, И.Н. Корабейников // Фундаментальные и прикладные исследования. Экономические науки. – 2013. – №9. – С. 265–270.

6. Росстат [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/investment_nonfinancial (дата обращения: 08.11.2024).