

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИЙ

УДК 330.322.2 JEL O18 O-32 R-42

DOI 10.26425/1816-4277-2020-9-121-127

Астафьева Ольга Евгеньевна
канд. экон. наук, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»,
г. Москва, Российская Федерация
ORCID: 0000-0003-3957-790X
e-mail: oe_astafyeva@guu.ru

Гончаров Игорь Леонидович
Канд. техн. наук, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»,
г. Москва, Российская Федерация
ORCID: 0000-0002-0265-1689
e-mail: il_goncharov@guu.ru

Козловский Александр Васильевич
д-р экон. наук, ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», г. Москва,
Российская Федерация
ORCID: 0000-0001-9387-5284
e-mail: il_goncharov@guu.ru

Astafeva Olga
Candidate of Economic Sciences,
State University of management,
Moscow, Russia
ORCID: 0000-0003-3957-790X
e-mail: oe_astafyeva@guu.ru

Goncharov Igor
Candidate of Technical Sciences,
State University of Management,
Moscow, Russia
ORCID: 0000-0002-0265-1689
e-mail: il_goncharov@guu.ru

Kozlovskiy Alexandr
Doctor of Economic Sciences,
State University of Management,
Moscow, Russia
ORCID: 0000-0001-9387-5284
e-mail: il_goncharov@guu.ru

РЕАЛИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

Аннотация. Рассмотрены инфраструктурные инвестиционные проекты, их влияние на экономику. Основное внимание уделено объектам дорожной строительства, так как дорожная сеть все еще не удовлетворяет современным требованиям. В связи с тем, что инфраструктурные проекты диагностируются и классифицируются по направлениям деятельности, систематизируются по формам реализации, необходимо определить подходы к целенаправленной оценке эффективности таких проектов в зависимости от их классификации, которые и сформулированы в статье. Акцентировано внимание на необходимости альтернативных проектов, чему способствует цифровизация экономики. Инфраструктурные проекты могут финансироваться за счет нескольких источников бюджетов всех уровней, внебюджетных фондов, средств частных инвесторов, совместного и проектного финансирования, концессионных соглашений, иностранных инвестиций и банковских кредитов с минимальной процентной ставкой.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционная активность, инвестиционная программа, инвестиционное предложение, инфраструктурные проекты, проектное финансирование, частные инвестиции, эффективность.

Цитирование: Астафьева О.Е., Гончаров И.Л., Козловский А.В. Реализация инфраструктурных инвестиционных проектов//Вестник университета. 2020. № 9. С. 121–127.

IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURE INVESTMENT PROJECTS

Abstract. The article examines infrastructure investment projects, their impact on the economy. The main attention is paid to road construction objects, because the road network still does not meet modern requirements. Due to the fact that infrastructure projects are diagnosed and classified according to areas of activity, systematized according to the forms of implementation, it is necessary to determine approaches to a targeted assessment of the effectiveness of such projects, depending on their classification, which are formulated in the article. Attention is focused on the need for alternative projects, which is facilitated by the digitalization of the economy. Infrastructure projects can be financed from several sources of budgets of all levels, off-budget funds, private investors' funds, joint and project financing, concession agreements, foreign investments and bank loans with a minimum interest rate.

Keywords: efficiency, infrastructure projects, investment activity, investment program, investment proposal, investments, private investments, project financing.

For citation: Astafeva O.E., Goncharov I.L., Kozlovskiy A.V. (2020) Implementation of infrastructure investment projects. *Vestnik universiteta*. I. 9, pp. 121–127. DOI: 10.26425/1816-4277-2020-9-121-127

Почти треть дорог России приходится на долю грунтовых. Проблемы есть и с федеральными трассами, поскольку качество дорожного покрытия низкое, а это пятая часть сети, которая не соответствует стандартам. Отсюда частота проведения текущих и капитальных ремонтов, высокие эксплуатационные затраты,

© Астафьева О.Е., Гончаров И.Л., Козловский А.В., 2020. Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

The Author(s), 2020. This is an open access article under the CC BY 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



материалоемкость ремонтных работ. Правительство приняло ряд постановлений в этой сфере экономики, например, это Государственная программа Российской Федерации (далее – РФ) «Развитие транспортной системы», которая предусматривает до 2024 г. целевое финансирование в размере почти 2 трлн руб., из которых две трети составят бюджетные средства, остальное – частные инвестиции или средства внебюджетных фондов [1]. Существует план мероприятий по развитию и расширению государственно-частного партнерства, который предусматривает дальнейшее увеличение количественных и качественных показателей в дорожном строительстве.

Главным участником процесса реализации инфраструктурных проектов является государство, которое в лице различных организаций и органов власти всех уровней от муниципалитетов до федеральных министерств и ведомств участвует в инвестиционном процессе. Инфраструктурные проекты реализуются параллельно с другими, например, при застройке жилого массива необходимо построить детские сады, школы, магазины, дороги и другие объекты, провести планировку и озеленение территории, подключить действующие или построить новые коммуникации. Если строится дорога, то, как показывает практика, она очень быстро обрастает магазинами, парковками, гостиницами, ресторанами.

Если классифицировать инфраструктурные объекты по принципу затратности, то на первое место претендуют автомобильные дороги и железнодорожные магистрали, далее – крупные жилые массивы, которые строятся в Новой Москве на территориях бывших промышленных гигантов – заводов «ЗИЛ», «Серп и Молот» и других, далее идут коммуникации и сети обеспечения водой, теплом, электроэнергией, теплоэлектростанции, мосты и аналогичные объекты реконструкции.

Основным инвестором строительства инфраструктурных объектов является федеральный бюджет, региональные бюджеты в тех субъектах РФ, которые сегодня являются донорами экономики. В меньшей степени в таких программах участвуют муниципальные органы власти, которые в основном финансируют реконструкцию небольших объектов, их поддержание в работоспособном состоянии. В этой сфере инвестиционной деятельности возможно широкое использование механизма частно-государственного партнерства, концессий, о которых мы часто забываем, а они активно использовались в 20–30-е годы XX века.

Если в качестве инвестора выступает государство, то возникает вопрос, кто после ввода в эксплуатацию будет управлять, содержать, поддерживать в рабочем состоянии и за кем будет закреплено право собственности. Для инфраструктурных объектов важнейшим остается вопрос собственности, но при его решении необходимо помнить, возможно или нет получать полезный эффект в процессе эксплуатации или использования. Этот вопрос возникает в связи с тем, что помещения на первых этажах жилых домов сдаются в аренду, как объекты соцкультбыта, на дорогах общего пользования появляются платные участки, земли общего пользования продаются или сдаются в аренду под жилищное или коттеджное строительство. Другими словами, при комплексном рассмотрении вопроса по использованию объектов следует выделять социальную и коммерческую составляющие.

Система финансирования социально-экономических проектов будет более привлекательной с участием частного капитала, поскольку этот капитал всегда будет нацелен на получение дохода, кроме благотворительных взносов. На какой стадии проектирование, строительство, эксплуатация, следует привлекать частный капитал, в каком объеме и на каких условиях, чтобы конечный результат был максимально эффективным или полезным. Даже если объект построен полностью за счет государственных капиталовложений и затем передан в концессию или аренду управляющей компании, то это – коммерческая структура, нацеленная на получение прибыли. Если построена дорога, то управляющей компанией могут выступать «Росавтодор» или «Автодор». Если инвестор построил жилой дом с подземной парковкой и прилегающей территорией, то после реализации квартир, уполномоченная им организация может сдавать в аренду парковочные места, а прибыль будет не единовременной, а постоянно стабильной.

Кроме того, бюджет в форме косвенных доходов будет получать налоговые поступления от предприятий придорожной торговли, ресторанов и кафе, автостоянкой, объектов сервиса и других точек вокруг артериального объекта – дороги.

Для оценки косвенного эффекта от эксплуатации инфраструктурных проектов необходимо просуммировать прямые и косвенные затраты на строительство и эксплуатацию объекта, управленческие расходы, например на обустройство и содержание пропускных пунктов на дорогах. Мы неоднократно говорили о необходимости льготного или под гарантии государства кредитования государственных капиталовложений,

поэтому будут возникать дополнительные расходы по обслуживанию инвестиционных кредитов, как государственных, так и частных. Далее используем показатель общей рентабельности. В числителе показателя находится совокупность прямых и косвенных доходов, получаемых в результате эксплуатации инфраструктурных проектов, в знаменателе – совокупные затраты на реализацию инвестпроектов независимо от источников финансирования. Аналогично можно определять и рентабельность государственных капиталовложений.

При оценке эффективности инфраструктурных проектов необходимо помнить, что наиболее капиталоемкие относятся категории вековых сооружений, со сроками эксплуатации 100 и более лет. К таким объектам относятся автомобильные и железные дороги, туннели, мосты, плотины гидроэлектростанций и другие подобные сооружения. Следовательно, нужен особый подход к оценке эксплуатационных расходов и сроку окупаемости таких инвестиций, если об этом, вообще, можно говорить. Социальную эффективность количественно практически невозможно определить, но нужно учитывать при определении тарифов на проезд, цен на билеты, стоимости коммунальных услуг и других текущих расходов.

Существенным недостатком является несовершенство или отсутствие механизма амортизации по инфраструктурным объектам. Традиционно они эксплуатировались, содержались и поддерживались в работоспособном состоянии за счет бюджетных источников финансирования. Но в настоящее время ситуация меняется, на смену бюджетным ассигнованиям в той или иной степени приходят средства собственников объектов. В жилом секторе были введены отчисления на капитальный ремонт. На первый взгляд, это правильное решение, но механизм использования этих средств достаточно сложен, начиная с установления тарифов и заканчивая возможностью получения каких-либо результатов для собственников квартир. Если сегодня собственники перечисляют средства на капитальный ремонт управляющей компании, а завтра по инициативе товарищества собственников жилья компания меняется, средства поступают на расчетный счет другого получателя, то где искать ранее внесенные жильцами деньги, если первая компания стала банкротом. Собственники могут и не менять управляющую компанию, но она, накопив достаточно целевых взносов, может самоликвидироваться из корыстных соображений. Еще один фактор, отрицательно влияющий на эффективность этого механизма, – разные нормативные сроки эксплуатации жилых домов в зависимости от материала стен (норматив отчислений на капитальный ремонт этой разницы не учитывает), срок фактической эксплуатации жилых домов, климатические условия, в которых они находятся, форма собственности.

Следует подумать о возвращении механизма начисления амортизации на инфраструктурные объекты, обеспечить строго целевое использование амортизационных отчислений с разделением их на категории реновация и капитальный ремонт. Такой опыт был и доказал свою эффективность на объектах производственного назначения в Советском Союзе. Конечно, следует внести корректировки применительно к современным условиям.

Ответ на вопрос, кому и куда перечислять эти средства напрашивается сам собой. Нужно обязать управляющие компании открывать счета, на которые будут перечисляться взносы граждан на капитальный ремонт или амортизационные отчисления в банках с серьезным государственным участием (50 % и более), что позволит сохранить эти средства в случае отзыва у частных коммерческих банков лицензии и, как минимум, проконтролировать их целевое использование. Механизм накопления этих денег должен работать по принципу эскроу-счетов.

Если инфраструктурные объекты строятся в рамках госзаказа, то никто не гарантирует, что общетраслевые проблемы их не коснутся. Такие проекты, как все другие стройки, независимо от источников финансирования, в большей степени подвержены таким порокам, как рост сметной стоимости по сравнению с расчетными показателями, нарушение сроков ввода в эксплуатацию, низкий уровень качества и производительности труда и, как следствие, убытки и высокие эксплуатационные расходы, сокращение межремонтных циклов и жизненного пути эксплуатации объекта. Учитывая продолжительность, капиталоемкость и непредсказуемости мегаинфраструктурных проектов при анализе эффективности инвестиционных расходов, следует выделять прединвестиционный, инвестиционный и эксплуатационный периоды. Разделять расходы на бюджетные, это один критерий эффективности – социальный и частные инвестиции – другой, в упрощенном виде – рентабельность вложений. Если государство принимает самое активное участие в реализации таких проектов, то оно должно устанавливать критерии полезности, целесообразности, необходимости и доходности инфраструктурных проектов. Поскольку мы имеем дело с объектами длительного пользования, 50 и более лет, то практически невозможно оценить или спрогнозировать эксплуатационные расходы.

Также сложно оценить риски проекта на момент ввода и, тем более, на длительную перспективу. Нет обоснованного ответа на вопрос как учитывать фактор времени, критерий качества, критерий соотношения бюджетных расходов и других источников финансирования. Нужно оценивать и долю инновационных проектных решений, технологий строительства, новых методов управления инвестиционным процессом. Если рассматривать инфраструктурные проекты на конкретном примере, то наиболее характерным являются объекты дорожного строительства.

Учитывая масштабы нашей страны, как самой большой в мире по территории и вытянутой географически на десятки тысяч километров, строить дороги дорого, долго, сложно. Эксплуатировать и содержать в рабочем состоянии затратно. Если протяженность автомагистралей составляет тысячу километров, нужен один подход к финансированию строительства, а если десять тысяч и более – совсем другой. Начинают работать климатические, геологические (тип грунта), региональные, стратегические и другие факторы.

Правительство РФ расходует на инвестиции в отрасль ежегодно более 2 трлн руб. Разработан ряд нормативных и законодательных документов в рамках Транспортной стратегии РФ на период до 2023 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2018 г. № 1734, в перечне утвержденных национальных проектов существует «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» [2].

Реализация комплексной программы призвана обеспечить к 2024 г.:

- ускорение товародвижения на основе повышения индекса качества транспортной инфраструктуры на 15,5 % относительно уровня 2017 г.;
- повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 9,5 тыс. пасс.-км на одного жителя;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг и рост экспорта услуг до 25 млрд долл. США;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы с целью сокращения числа происшествий на транспорте на единицу транспортных средств на 15 % по отношению к уровню 2017 г.;
- доведение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 50,9 % относительно уровня 2017 г.

Финансирование реализации госпрограммы предполагается за счет федерального бюджета, средств Фонда национального благосостояния, консолидированных бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования госпрограммы за период реализации предусматривается в размере около 17 708,7 млрд руб., в том числе за счет федерального бюджета 7 959,4 млрд руб., средств Фонда национального благосостояния 217,4 млрд руб., консолидированных бюджетов регионов 5 009,4 млрд руб. и внебюджетных источников 4 522,6 млрд руб. [1].

Цели, установленные в государственной программе, напрямую вытекают из общесистемных проблем развития транспортной отрасли в России, обозначенных в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. Среди них можно выделить:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;
- недостаточное количество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию [2].

Как уже отмечалось, по территории страны дорожная сеть по охвату регионов, качеству дорог, их физическое состояние различны. Эти различия не только не нивелируются, но и усугубляются. Если регионы делятся на доноров и дотационные, то местная и региональная дорожная сети различны по эксплуатационным параметрам, износу автотранспорта, межремонтным циклам, доступности и выходу на федеральные трассы, возможностям добраться до каждого удаленного объекта, в первую очередь – населенных пунктов.

Отсутствие или недостаточное развитие региональных транспортных систем сдерживает развитие жилищного строительства, производительных сил страны, не позволяет создавать новые рабочие места, мешает миграции населения, освоению новых территорий. Чтобы решать эти и многие другие задачи необходимо строить и реконструировать все типы объектов, в том числе инфраструктурных. Бюджетные ассигнования

на строительство дополняются и другими источниками – средствами Фонда национального благосостояния, региональных бюджетов (почти половина бюджета Москвы расходуется на финансирование инвестиций), внебюджетные (частные вложения) средства, банковские кредиты, иностранные инвестиции.

Низкодоступная, разветвленная и логистически качественная дорожная сеть в регионах сдерживает миграцию населения и освоение новых, перспективных территорий.

Географическое положение России как моста между Азией и Европой, а следовательно и транзит товаров работ и услуг, может быть эффективным и высокодоходным только в том случае, если будут построены трансконтинентальные транспортные магистрали, сопряженные с существующей сетью автомобильных и железных дорог. Мы говорим о сопряженности этих двух систем поскольку одни и те же грузы доставляются потребителям обоими видами транспорта совместно.

Низкий уровень качества дорожного покрытия способствует более быстрому износу автотранспорта, увеличиваются расходы на приобретение запчастей, сокращаются межремонтные циклы и расходы на текущий и капитальный ремонты. При низком уровне качества дорог более актуальными становятся вопросы безопасности движения, экологии, замедление движения грузопотоков, а доля автомобильного транспорта в общем объеме перевозок составляет более 79 %.

Говоря об эксплуатации дорог нельзя забывать о дорожном хозяйстве, учитывая, что общая протяженность автомобильных дорог более 1 600 тыс. км, из них 164 тыс. км составляют частные дороги [5]. Эти цифры показывают роль частных инвестиций в дорожном строительстве, а следовательно и возможности частных инвесторов зарабатывать в этом секторе экономики. Если протяженность дорог 1,6 млн км, то фронт работ дорожного хозяйства – обочины, освещение, ограждение, разметка, уборка и т. д. – вдвое больше. На долю ремонтных работ приходится минимальная доля инвестиций в дорожное хозяйство, по расчетам экономистов на это уйдет более 30 лет – за это время потребность в этих работах возрастет в десятки, а может и сотни раз.

Потребность в объектах инфраструктуры в различных отраслях различается по многим параметрам [3]. В некоторых из них, например в области энергетики, превалирует реконструкция ранее построенных объектов, в других – транспортное строительство. Во всех случаях это не однократные инвестиции, но инвестиционный потенциал российской экономики в 2020 г. снижается. Центральный банк РФ 24.04.2020 г. снизил ключевую ставку до 5,5 %, но прогнозирует падение валового внутреннего продукта (далее – ВВП) на 4–6 % при дополнительной нагрузке на бюджет в связи с неудовлетворительной ситуацией в сфере здравоохранения. Самый существенный удар в сложившейся ситуации будет нанесен инвестиционной сфере. Крупнейшие российские компании уже сокращают свои инвестиционные программы, как и федеральные, за счет инфраструктурных проектов.

Надежды на развитие государственно-частного партнерства также не оправдались. Если интересы государства понятны, это снижение инвестиционной нагрузки на бюджеты всех уровней, то интересы частных инвесторов в участии в реализации и финансировании инфраструктурных проектов достаточно туманны [7]. Государственная инвестиционная политика должна обеспечить приоритеты частному сектору, так как рентабельность этих проектов составляет 1,5–3 %. Нужен более четкий и прозрачный механизм такого партнерства [6].

Нужно создавать региональные центры экспертизы проектов, которые могли бы определить степень участия партнеров. В каждом инфраструктурном проекте в большей или меньшей степени можно выделить коммерческую составляющую, если нет, то ее следует предусматривать на стадии разработки проектно-сметной документации [4].

По расчетам экономистов дефицит бюджета в текущем году составит до 5 % валового внутреннего продукта. Первые, кто ощутит финансовый удар при переходе от профицита доходов к дефициту будут инвестиционные проекты и программы, которые будут приоритетны для объектов здравоохранения. Эффективность внебюджетного финансирования должна оставаться на уровне среднеотраслевой, как минимум 15 %, хотя мы понимаем, что такая доходность позволит только выжить, а не развиваться.

Государственные заказчики должны работать более эффективно, пройти специальную подготовку, а государство выработать четкие критерии участников частного капитала в совместных проектах и финансирование национальных проектов. В условиях цифровизации экономики следует просчитывать 2–3 варианта проектов и выбирать наиболее эффективные. Более активную роль должен играть риск-менеджмент для минимизации отрицательных последствий для частных инвесторов.

Инфраструктурные проекты чрезвычайно важны для социально-экономического развития регионов и сопровождают опережающие темпы роста производительных сил. Российские регионы имеют разные финансовые возможности, климатические условия, плотность населения, экологию, выход к внешним границам страны. Эти и другие факторы определяют потребность в инвестициях на строительство инфраструктурных объектов и по-разному влияют на экономику региона. Учитывая разнонаправленность инфраструктурных объектов на первое место по объемам финансирования и первоочередность строительства следует поставить дорожную инфраструктуру со всеми вспомогательными и сопутствующими объектами.

Методический подход к оценке полезности, целесообразности и эффективности проектов заключается в использовании показателя полных приведенных затрат. В статье поставлены методические вопросы выбора организационных форм реализации структурных форм реализации инфраструктурных проектов; циклы жизнедеятельности; оценка рисков; перспективы использования государственно-частного партнерства; оценка финансовых затрат; анализ эффективности проектов на базе факторно-экспертного анализа жизненного цикла.

Все национальные проекты должны отвечать критериям эффективности только при полном обеспечении инфраструктурными объектами, а это опережающие темпы роста дорог, объектов здравоохранения, инженерных коммуникаций, благоустройства территорий. Учитывая низкую рентабельность и инвестиционную привлекательность перечисленных выше объектов, нужны четкие и доступные государственные гарантии, система страхования рисков, эффективные схемы эксплуатации и административно-экономическая ответственность собственников.

Следует особо выделить проекты, реализуемые в топливно-энергетическом комплексе. Возможно, их напрямую трудно отнести к инфраструктурным, поскольку это коммерческие объекты, более того, они выпускают экспортную продукцию, обеспечивают большую часть налоговых поступлений в бюджет, являются градообразующими. Но эти объекты обеспечивают жизнедеятельность промышленных предприятий и жизнееспособность населения.

В процессе оценки места и роли инфраструктурных объектов необходимо выделить следующие вопросы:

- право собственности на объект; доля участия частного капитала в процессе проектирования, строительства и эксплуатации;
- доходность частных со инвесторов; выполнение и разделение между партнерами управленческих функций;
- полезность для общества и государства;
- доля рисков каждой из сторон-участников проекта;
- оценка эффективности реализации и дальнейшей эксплуатации инфраструктурных объектов.

Таким образом, следует признать, что оценка эффективности крупных инвестиционных проектов и программ - это многокритериальная задача, и одним из важнейших критериев является степень обеспеченности инфраструктурными объектами. Очевидно, что такой критерий будет на начальном этапе отрицательно сказываться на показателе эффективности, но по мере реализации и дальнейшей эксплуатации инвестиционных проектов, общая экономическая эффективность повысится.

Библиографический список

1. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 г. № 1596 (ред. от 21.05.2020 г.) «Об утверждении государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cgi/online.cgi?rnd=79548B90FDB972B08BFADA3EA2F079E0&req=card&div=LAW#div> (дата обращения: 17.06.2020).
2. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 г. №1734-р (ред. от 12.05.2018 г.) «О Транспортной стратегии РФ» // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=13625333110668177773894729&cacheid=D177689C99F1BDE88A3DD4CEBEA122EE&mode=splus&base=RZR&n=297899&rnd=79548B90FDB972B08BFADA3EA2F079E0#3vze8xuu3a0> (дата обращения: 16.06.2020).
3. Коновалов, А. М., Батурова, Г. В. Результаты сводного аналитического исследования текущего состояния и перспективных направлений развития общественной инфраструктуры РФ, в том числе с использованием механизмов ГЧП на ближайшие три года / Российская неделя ГЧП. – 2017. – С. 132-136.

4. Пинчук, Д. И. Активизация инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру как основа развития страны // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2017. – № 7. – С. 141-145.
5. Росинфра. Просто и честно об инвестициях в инфраструктуру и государственно-частном партнерстве в России / Национальный центр ГЧП Министерства экономического развития РФ. – М: Ассоциация «Центр развития ГЧП». – 2019. – 357 с.
6. Шабалин, А. В. Выбор оптимального источника финансирования инфраструктурного проекта // Лизинг. – 2011. – № 1. – С. 40-46.
7. Moiseenko, N. A., Gorelova, O. A. Examination of investment proposals for their inclusion in the infrastructure programs of the energy industry // International science conference on business technologies for sustainable urban development. – E3S Web of Conferences. – 2019. – No. 110. – P. 02133.

References

1. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 20.12.2017 g. № 1596 (red. ot 21.05.2020 g.) "Ob utverzhdenii gosudarstvennoi programmy RF "Razvitiye transportnoi sistemy" [*Resolution of the Government of the Russian Federation "On Approval of the State Program of the Russian Federation "Development of the Transport System" No. 1596, dated on December 20, 2017 (as amended, dated on May 21, 2020)*]. Legal reference system "ConsultantPlus". Available at: <http://www.consultant.ru/cgi/online.cgi?rnd=79548B-90FDB972B08BFADA3EA2F079E0&req=card&div=LAW#div> (accessed 17.06.2020).
2. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 22.11.2008 g. № 1734-r (red. ot 12.05.2018 g.) "O transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii" [*Order of the Government of the Russian Federation "On Transport Strategy of the Russian Federation" No. 1734-r, dated on November 22, 2008 (as amended, dated on May 12, 2018)*]. Legal reference system "ConsultantPlus". Available at: <http://www.consultant.ru/cgi/online.cgi?req=doc&ts=13625333110668177773894729&cacheid=D177689C99F1BDE88A3DD4CEBEA122EE&mode=splus&base=RZR&n/> (accessed 16.06.2020).
3. Konovalov A. M., Baturova G. V. Rezul'taty svodnogo analiticheskogo issledovaniya tekushchego sostoyaniya i perspektivnykh napravlenii razvitiya obshchestvennoi infrastruktury RF, v tom chisle s ispol'zovaniem mekhanizmov GChP na blizhaishie tri goda. [*Results of a consolidated analytical study of the current state and promising directions for the development of public infrastructure in the Russian Federation, including using PPP mechanisms for the next three years*]. Rossiiskaya nedelya GChP [*Russian PPP Week*], 2017, pp. 132–136.
4. Pinchuk D. I. Aktivizatsiya investitsionnykh vlozhenii v transportnyuyu infrastrukturu kak osnova razvitiya strany [*Intensification of investments in transport infrastructure as the basis for the country's development*]. Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovaniy [*International Journal of Applied and Fundamental Research*], 2017, no. 7, pp. 141–145.
5. Rosinfra. Prosto i chestno ob investitsiyakh v infrastrukturu i gosudarstvenno-chastnom partnerstve v Rossii [*Rosinfra. Simple and honest about investments in infrastructure and public-private partnerships in Russia*]. Natsional'nyi tsentr GChP Ministerstva ekonomicheskogo razvitiya RF [*National PPP Center of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation*], Moscow, Assotsiatsiya "Tsentr razvitiya GChP, 2019. 357 p.
6. Shabalin A.V. Vybora optimal'nogo istochnika finansirovaniya infrastruktornogo proekta [*Selection of the optimal source of financing for the infrastructure project*]. Lizing [*Journal Lizing*], 2011, no. 1, pp. 40–46.
7. Moiseenko N. A., Gorelova O. A. Examination of investment proposals for their inclusion in the infrastructure programs of the energy industry. International science conference on business technologies for sustainable urban development, E3S Web of Conferences, 2019, no. 110, pp. 02133.