

ОЦЕНКА ИНВЕСТИЦИЙ

УДК 338.47.656

JEL O18, E22

DOI 10.26425/1816-4277-2022-2-151-159

Бычкова Анна Андреевна

мл. науч. сотр., ФГБУН Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук, г. Екатеринбург, Российская Федерация

ORCID: 0000-0001-8676-5298

e-mail: bychkova.aa@uiec.ru

ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ РОССИИ

Аннотация. В статье рассмотрены источники инвестиций в транспорт, обоснована необходимость финансовых вложений на примере затрат в мировом и российском масштабе. Проанализирована динамика изменений инвестиций по категориям транспортных путей за 2016–2019 гг. Приведены исследования научных трудов авторов по данной тематике. Обновление и оптимизация транспортной структуры приносит в транспортную инфраструктуру России ряд преимуществ. Помимо положительных моментов модернизации инфраструктуры существует процент потерь – риски от инвестиционных вложений. В методологии исследования представлены формулы расчетов, при помощи которых определяется рентабельность инвестиционных программ. В качестве решения недостатка инвестиционных средств предложено создание совокупных источников инвестиций.

Ключевые слова: инвестиции, транспортная инфраструктура, оптимизация, транспортные расходы, транспорт, транспортные пути, финансирование, развитие транспорта

Благодарности. Статья подготовлена в соответствии с планом научно-исследовательских работ для лаборатории моделирования пространственного развития территорий ФГБУН «Институт экономики Уральского отделения Российской академии наук» на 2022 г.

Для цитирования: Бычкова А.А. Инвестиции в транспортную инфраструктуру России // Вестник университета. 2022. № 2. С. 151–159.

INVESTMENTS IN RUSSIA'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Annotation. The article considers the investment sources in transport, justifies the need for financial investments on the example of costs on a global and Russian scale. The dynamics of changes in investments by categories of transport routes for 2016–2019 has been analysed. The research of the authors' scientific works on this topic has been given. Renovation and optimisation of the transport structure brings a number of advantages to the Russian transport infrastructure. In addition to the positive aspects of infrastructure modernisation, there is a percentage of losses – these are risks from investments. The methodology of the study presents formulas for calculations, by which the investment programs profitability has been determined. As a solution to the lack of investment funds, the creation of aggregate investment sources has been proposed.

Keywords: investments, transport infrastructure, optimisation, transport costs, transport, transport routes, financing, transport development

Acknowledgements. The article was prepared in accordance with the plan of research works for the Laboratory of modeling of territories' spatial development of the Institute of Economics of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences for 2022.

For citation: Bychkova A.A. Investments in Russia's transport infrastructure. *Vestnik universiteta*, no. 2, pp. 151–159. DOI: 10.26425/1816-4277-2022-2-151-159

Anna A. Bychkova

Junior Researcher, Institute of Economics of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Ekaterinburg, Russia

ORCID: 0000-0001-8676-5298

e-mail: bychkova.aa@uiec.ru

Введение

В настоящее время понятие «инфраструктура» (комплекс взаимосвязанных структур) у большинства населения ассоциируется с транспортом. Инвестиции в транспортную инфраструктуру считаются выгодным вложением, так как от развития транспортной сети зависит успешность развития как для предприятий, так и государства в целом, поскольку транспортная структура, как основной грузо- и пассажироперевозчик, имеет стратегически важное значение в экономической жизни страны. Транспортная инфраструктура – звено,

© Бычкова А.А., 2022.

Статья доступна по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0. всемирная (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

© Bychkova A.A., 2022.

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



позволяющее решать важные социальные и экономические вопросы. Инвестиции позволяют снизить издержки, а следовательно, способствуют развитию экономики регионов, улучшают качество жизни населения. Транспортная отрасль за последние годы «шагнула» далеко вперед, введены новые виды транспорта, закреплённые в нормативно-правовых документах как средства индивидуальной мобильности. Нововведения подразумевают изменения и в транспортной инфраструктуре: подготовку мест специализированных парковок, выделение полосы транспортного движения, внесение скоростных ограничений, внесение изменений в соответствующие правила и др. Чем больше инвестиций, тем быстрее развивается инфраструктура транспортной сети.

Цель исследования выявить источники инвестиций в транспортную инфраструктуру России.

Задачи исследования:

- рассмотреть динамику изменений инвестиций в транспортную инфраструктуру России по видам;
- выявить динамику изменений инвестиций в транспортную инфраструктуру России;
- проанализировать транспортные инвестиции в мире, сопоставить с инвестициями в российскую транспортную инфраструктуру.

Гипотеза исследования состоит в том, что «активные» транспортные инвестиции оказывают заметное влияние на характер развития экономического положения регионов, страны в целом.

Практическая новизна работы состоит в выявлении ключевых тенденций протекания инвестиционно-го процесса, а также в разработке рекомендаций по активизации инвестиционной деятельности экономики в условиях пандемии.

Необходимость инвестиций в транспортную инфраструктуру обусловлена стоящей перед государством задачей повысить качество жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной, с надежным и безопасным транспортным сообщением. Во многих регионах выявлен высокий износ дорожного полотна. Это является следствием климатических катастроф (вымывание дорожного покрытия, сход оползней, потопа и т. д.). Эти факторы провоцируют повышенную опасность дорожно-транспортных происшествий, помимо негативных последствий изменения в транспортной инфраструктуре обусловлены ростом населения и увеличением жилищного фонда. Необходимость реконструкции существующих дорожных покрытий, транспортных развязок, взлетно-посадочных полос международных или внутренних аэропортов, пристаней требует огромных финансовых вложений.

Положительная динамика изменений развития территории России влечет за собой ряд потребностей. С увеличением численного состава населения, с ростом туристических направлений появляется необходимость в строительстве новых объектов транспортной инфраструктуры, реставрации существующих зданий, дорог, железнодорожных полотен. Все вышеперечисленные объекты требуют основных и дополнительных финансовых инвестиций. Стратегия развития транспорта предполагает рост мобильности населения более чем на 80 % к 2030 г. Такой показатель может быть достигнут, в основном, за счет мер по развитию инфраструктуры транспорта путем строительства дорог, развития авиации, пригородных перевозок и других видов сообщения.

Транспортное финансирование в мире занимает одно из важных мест в распределении расходов. Затраты на дорожные развязки, мосты, водные и воздушные порты в мире за год составляют около 96 трлн руб.

Наибольшую категорию транспортных инфраструктурных расходов в мире составляют автодороги. Финансовое содержание и строительство дорог обходится в разы больше, чем в сумме расходы на эксплуатацию железнодорожного полотна, морских, речных пристаней и аэропортов.

Рассматривая долгосрочное развитие инфраструктуры в России до 2040 г., по статистическим данным агентства «РОСИНФРА», в прогнозном планировании расходы по использованию путей сообщения практически не изменятся, сокращения не будет, рост будет зависеть от роста инфляции и иных факторов. При этом затраты на автодороги вырастут в мире примерно до 95,498 трлн руб., поскольку осуществляется программа развития и расширения автодорог, помимо этого прежние дороги требуют большего внимания из-за износа покрытия. В 2021 г. в России на развитие транспортной инфраструктуры выделено 1,300 трлн руб. Строительство новых скоростных дорог, таких как трасса Казань – Екатеринбург, кроме бюджетных субсидий требуют вложения средств инвесторов. В дальнейшем такие трассы принесут в валовой региональный продукт (ВРП) миллиарды рублей. Строительство скоростной трассы до Екатеринбурга должно обойтись примерно в 650 млрд руб., как строительство участка Москва – Нижний Новгород – Казань. Но расходы могут значительно вырасти за счет строительства инфраструктуры новой трассы.

Железнодорожные сети стоят вторыми по величине расходов – 24 408,64 млрд руб. Другие виды транспортной инфраструктуры не превысят 7 352 млрд руб. каждый в отдельности.

На сегодняшний день фактические затраты на транспорт в России составляют 2,8 % от суммы валового внутреннего продукта (ВВП), при планировании спрогнозирована сумма в размере 4,2 % от ВВП.

В стратегическом плане заложены расходы в сумме 5 % к 2024 г. с целью не допустить дефицита бюджета.

Из бюджетных средств на национальные проекты страны направлены инвестиции – 25,7 трлн руб., примерно 15,3 трлн руб. из них направлены на развитие и поддержание транспортной инфраструктуры.

Осуществляя инвестиции в транспортные программы развития, национальные проекты, государство получает благо в виде повышения рентабельности труда, экономии энергоресурсов и иных материальных ресурсов, которые покрывают издержки, способствуют экономическому росту государства, увеличению конкурентоспособности на рынке и др. [3].

Материалы и методы

Исследованиями в области инвестиций, финансирования проектов развития инфраструктуры занимались: Н. Б. Москалева, Т. В. Коновалова [2], С. Л. Надирян, Д. Ю. Дудник, А. О. Гибашева, С. С. Пшеничников, О. В. Малиновская, И. П. Скобелева, Е. А. Сапко и другие.

Н.Б. Москалева описывает влияние качества дорог на дорожно-транспортные происшествия, подчеркивает необходимость инвестиций в транспортную инфраструктуру, как источник, способствующий улучшению дорожных покрытий [4].

С. С. Пшеничников, отмечает, что инвестиции в транспортные объекты способствуют совокупному росту экономики страны, повышается объем перевозок пассажиров и товаров различных категорий, уменьшаются расходы, поскольку возникают альтернативные маршруты передвижений, улучшается качество жизни граждан [6].

Соавторы С. Л. Надирян, Д.Ю. Дудник, А.О. Гибашева на примере одного из регионов рассмотрели влияние экономики на транспортную отрасль и наоборот и пришли к выводу, что рост экономики способствует повышению капитальных вложений в инфраструктуру транспорта [5]. В исследовании была сформулирована закономерность региональной инвестиционной деятельности – финансовые вложения являются источником роста экономики, а экономический рост тем самым способствует увеличению инвестиций в транспортную инфраструктуру.

О. В. Малиновская и И. П. Скобелева описывают необходимость инвестиций поскольку транспорт выполняет главную функцию соединения между регионами и зарубежными странами, инвестиции рассматриваются по источникам финансирования не только государственного, но и частных вложений. Финансирование реконструкций или расширения зачастую происходит из двух или трех фондов, собственных резервов транспортных компаний, бюджетных и прочих привлеченных средств [3].

Е. А. Сапко отмечает проблему инвестиции на транспорте, из-за низкого финансирования, снижается эффективность развития транспортной отрасли, экономики страны [7].

Инвестиции напрямую связаны с рисками, поскольку на финансовые вложения влияет ряд неблагоприятных событий: инфляционный рост, снижение стоимости национальной валюты на мировом уровне, увеличение цен на строительные материалы и иные скрытые риски.

С целью благоприятного развития транспорта с минимальными рисками для экономики в государстве, необходимо осуществлять развитие внутренней инфраструктуры, поскольку транспортные сети являются связующим звеном между регионами, а также зарубежными странами. Правительство прилагает невероятные усилия для реализации национальных программ в ситуации лимитированного бюджетного финансирования, стремится по мере возможности привлечь и изыскать дополнительное финансирование. Ограничение в финансовой области побуждает управляющий аппарат разрабатывать рентабельные способы по поддержанию и формированию улучшенной транспортной сети. Зарекомендованные способы координации финансовых потоков для развития транспортной сети предполагают применение стратегических подходов инвестирования, обеспечивающих достижение целей [6].

При обновлении транспортной сети регионы приобретают значительные выгоды:

– новые дороги, которые позволяют использовать «смешанные» виды транспорта, тем самым сокращать время на транспортировку;

- улучшение транспортных сетей приводит к росту деловой и инвестиционной активности территории;
- введение новых объектов инфраструктуры позволяет создать кадровые места, обеспечивая работой население, тем самым снижается уровень безработицы;
- развитие транспортной инфраструктуры позволяет создать новые торговые выходы, как следствие этого повышается конкурентоспособность в различных отраслях, а следовательно, происходит развитие экономики регионов;
- дополнительные транспортные пути способствуют снижению транспортных расходов как для пассажиров, так и для предприятий, улучшаются торговые пути, повышается скорость доставки грузов.

Сегодня в России можно отметить положительную тенденцию роста в развитии экономики. Этому способствует демографический рост. Увеличился экспортный и импортный объем грузовых транспортировок. Однако воздействие пандемии COVID-19 на транспорт сыграло существенную роль в снижении пассажирооборота.

Транспортные инвестиции подразумевают расходы на дополнительное строительство новых объектов инфраструктуры, реконструкцию существующих зданий, обновление транспортных средств, приобретение оборудования, технический осмотр, иные производственные расходы, внедрение новейшей электроники, инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.

Транспортные инвестиции разделяют по источникам на:

- денежные средства, поступающие из федерального бюджета;
- из фонда национального благосостояния;
- регионального бюджета;
- привлеченные российские и иностранные средства;
- собственные средства транспортных организаций;
- частные инвестиции.

Привлечение иностранных инвесторов, прежде всего, подразумевает реализацию совместных проектов по укреплению взаимосвязей. Примером является развитие международных транспортных коридоров.

В настоящее время существуют несколько категорий иностранных транспортных коридоров: панъевропейские (критские), евро-азиатские, северо-восточной Азии и другие. Пути могут располагаться как на территории России, так и за ее пределами. Международные коридоры охватывают все виды транспорта (наземный, водный, воздушный), управляющий аппарат, который контролирует и причастен к созданию транспортных коридоров состоит из Европейской Конференции министров транспорта, Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных наций, Мировой банк, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, а также заинтересованных стран.

Изменения транспортной инфраструктуры, связанные с рядом мировых событий, произошли в Казани, Москве, Сочи. Множество проектов осуществляется на сегодняшний день для конкретных мероприятий, например, реконструкция транспортных развязок в Екатеринбурге, связанная с проведением летней Универсиады в 2023 г. Присоединение Республики Крым повлекло необходимость создания новых транспортных дорожных и железнодорожных узлов, соединяющих полуостров с материком. Выполнение крупномасштабных транспортных программ, проектов требует глобальных корректировок в достаточно сложной в условиях пандемии социально-экономической обстановке, возникает необходимость увеличения числа сотрудников для реализации проектов, подготовки научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок. Все это необходимо, в том числе, и для определения необходимых сумм финансирования проектов.

Несмотря на уже реализованные программы, большое внимание уделяется комплексному плану модернизации и расширению магистральной инфраструктуры, повышению качества дорог. Это позволяет улучшить безопасность движения.

Помимо национальных проектов, нацеленных на расширение дорог, действуют программы крупных городов, которые направлены на снижение экологических выбросов от транспорта, подавление шума от транспортных развязок. Транспортные сети по стране играют важную роль в транспортировке и развитии экономики. В случае приостановки функционирования транспорта, экономическое развитие государства замедлится. Примером снижения деятельности других отраслей экономики, не только транспорта, служит 2020 г., когда в России были предприняты меры, ограничивающие перемещение граждан на территории страны и в зарубежные страны. Объемы пассажирооборота снизились на 30% в условиях пандемии.

Инвестиции в транспорт играют значимую роль, поскольку денежные средства направлены на реконструкции, обновления самого транспорта. Все расходы в транспортной сфере можно сгруппировать по принадлежности к следующим категориям.

1. Дороги – городского и сельского, междугороднего назначения «эксплуатация автомобильных дорог общего пользования» и «эксплуатация дорожных сооружений» (включая данные по внутригородским дорогам).
2. Автомагистрали – трассы федерального значения с повышенным скоростным режимом «эксплуатация автомобильных дорог общего пользования».
3. Железные дороги – железнодорожные пути, привокзальные площади, здания вокзалов и иные объекты инфраструктуры».
4. Внутренние водные пути – водные маршруты внутри страны по рекам, пристани, порты отправления / прибытия.
5. Морские порты приведены данные по виду экономической деятельности «деятельность морского транспорта».
6. Аэропорты – территории воздушных портов, сервисных центров авиакомпаний, здания и иные объекты авиаинфраструктуры.

Данные по инвестициям в транспортную инфраструктуру страны за 2016–2019 гг. представлены в таблице 1.

Таблица 1

Инвестиции в транспортную инфраструктуру России

Виды транспортных путей	2016 г.	Темп прироста, %	2017 г.	Темп прироста, %	2018 г.	Темп прироста, %	2019 г.	Темп прироста, %
Автомагистрали	386 099	32	349 423	-10	359 540	3	434 354	17
Автомобильные дороги	563 768	36	540 372	-4	539 416	0	486 453	-11
Аэропорты	44 120	-23	25 443	-73	20 046	-21	34 276	42
Внутренние водные пути	5 460	103	2 874	-90	4 167	45	8 826	53
Железные дороги	358 457	6	237 804	-51	321 894	35	484 065	34
Морские пути	13 223	297	9 325	-42	22 155	138	34 026	35
Итого	1 371 126	24	1 165 240	-15	1 267 218	9	1 481 998	17

Источник [1]

Указанные статистические инвестиционные данные приведены без учета средств субъектов малого предпринимательства. Группировка направления сумм финансовых вложений в основные средства по объектам транспортной инфраструктуры проводится исходя из их прямого назначения использования, той или иной сферы функционирования.

Методы оценки эффективности инвестиций в транспортную отрасль подразумевают анализ отдельно взятой инвестиционной программы и экспертную оценку совокупности всех результатов. Оценка инвестиций производится посредством расчета основных показателей: дисконтирование денежного потока PV , срока окупаемости PP и чистая дисконтированная стоимость NPV , индекс прибыльности PI . У каждого из показателя установлены нормативные значения, в пределах которых проект считается рентабельным.

С помощью показателя PV оценивают денежные вложения с учетом ставки дисконта на заданный период:

$$PV = CF/(1 + r)^i, \quad (1)$$

где CF – денежный поток, r – ставка дисконтирования, i – период (1, 2, 3, ..., n – год).

Показатель PP характеризует период, через который финансовые инвестиции начнут приносить доход. Окупаемость можно рассчитать по следующей формуле:

$$PP = I_{\text{кап.}} / CF_{\text{сред.}}, \quad (2)$$

где $I_{\text{кап.}}$ – инвестиционный капитал; $CF_{\text{сред.}}$ – средние поступления от программы.

NPV – оценка эффективности денежных потоков с учетом ставки дисконтирования за определенный год за вычетом первоначальных вложений:

$$NPV = \sum P_i / (1 + r)^i - \sum I / (1 + r)^i, \quad (3)$$

где n, i – количество временных периодов (1,2,3), P – денежный поток, r – ставка дисконтирования, I – инвестиции.

Если $NPV \leq 0$, то данная инвестиционная программа не обеспечивает покрытие будущих расходов или обеспечивает только безубыточность и ее следует отклонить от дальнейшего рассмотрения.

Если $NPV > 0$ – программа привлекательна для инвестирования и требует дальнейшего анализа.

Если $NPV_1 > NPV_2$ инвестиционная программа (1) более привлекательна по норме приведенного дохода, чем вторая программа (2).

Показатель эффективности инвестиций позволяет оценить меру устойчивости программы. PI – соотношение суммы чистой приведенной стоимости к сумме инвестиций, характеризует доходность программы:

$$PI = NPV / I. \quad (4)$$

Приведенные выше показатели эффективности отражают инвестиционную привлекательность для инвесторов. Потребность модернизации и оптимизации инвестиционного инструментария транспортной системы в целях улучшения рентабельности, уменьшения издержек и решения задач потребностей населения, которые взаимосвязаны с увеличением территориальной инфраструктуры и ограниченными финансовыми возможностями государства.

Результаты

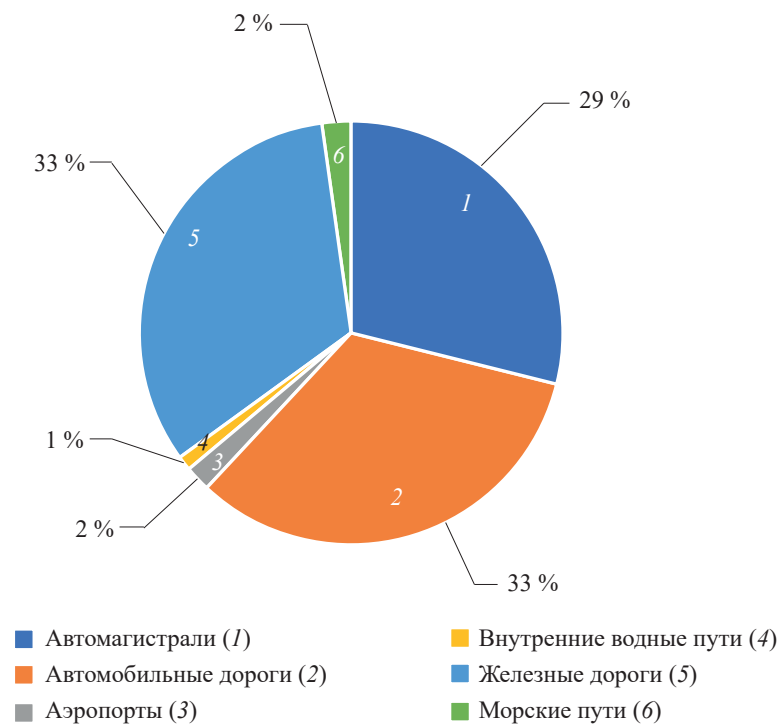
Транспортные инвестиции подразумевают сумму вложений на реконструкцию, модернизацию, создание новых инфраструктурных объектов, в том числе дорожных покрытий.

Иррациональное распределение инвестиций позволяет улучшить определенную инфраструктуру транспорта, завершить стратегические проекты. По сумме инвестиций с 2016–2019 гг. максимальные вложения в развитие приходятся на автомобильные дороги, автомагистрали и железные дороги, поскольку охват протяженностей путей сообщения занимает большую долю и требует большего поддержания качества покрытия по сравнению с другими.

Рассматривая изменения инвестиционного показателя, можно наблюдать как положительную динамику в 2016 г., 2018 г., 2019 г. по исследуемым видам транспорта, кроме аэропортов, так и абсолютно отрицательный темп прироста (убыль) в 2017 г. Тенденцию инвестиций в развитие задает стратегия развития государства, сумма финансовых вложений меняется в зависимости от первичных, экстренных ситуаций, требуемых незамедлительных вложений с целью ликвидации или устранения проблем. Транспортная отрасль имеет свое соотношение инвестиций, (рис. 1).

Самыми крупными видами транспорта по сумме инвестиций являются автодороги и железнодорожные пути. Это обосновано площадью охвата территорий, где расположены дорожные покрытия. На 2019 г. автодороги занимают площадь – 64 км путей на 1 000 км² территории, ж/д полотно – 51 км путей на 10 000 км² территории. Износ дорожных покрытий наземного транспорта требует дополнительных вложений для реставрации или создания нового полотна.

Автомагистрали занимают третье место по максимальному распределению инвестиций, протяженность дорог составляет – 1,529 млн км, трассы располагаются не в каждом регионе, автомагистрали находятся на стадии роста, идет освоение региональных территорий, прокладываются новые инфраструктуры.



Составлено автором по материалам источника [1]

Рис. 1. Процентное соотношение инвестиций в транспорт за 2019 г.

Аэропорты, морские и внутренние водные пути не имеют плотного покрытия и не требуют их обслуживания. Вложения в эти отрасли экономики направлены для поддержания и создания новых инфраструктурных объектов. Потеря времени в морских портах происходит из-за плохих подъездов, необорудованных площадок для погрузки-разгрузки грузов, это приводит к потере клиентов, снижает рентабельность. Данные виды транспорта носят стратегически важную роль не только для внутренних соединений территорий государства, но и важное международное значение.

На сегодняшний день в период пандемии сложилась сложная ситуация, когда инвестиционная деятельность в большей мере направлена на медицину, здравоохранение. Однако транспорт как связующее звено между другими странами и внутренними транспортировками также не остался без внимания. В 2020 г. финансирование по государственному плану в рамках «Развитие транспортной системы» профинансировано из средств федерального бюджета 1 204 429,6 млн рублей [1]. Данные поступления направлены на процессы цифровизации, обеспечения транспортного надзора, развития инфраструктуры, в том числе поддержку межрегионального воздушного транспорта. Роль транспорта в межрегиональных и международных связях огромна, проведена колоссальная работа по грузообороту средств индивидуальной защиты, поставке продуктов первой необходимости, а также деятельность по возврату граждан из других стран во время международных ограничений передвижений в условиях пандемии.

В 2021 г. основными стратегически важными проектами в Свердловской области являются «здоровое население, демография, образование, культура», сумма инвестиций в эти отрасли – 37 млрд рублей. При этом в транспортную инфраструктуру также запланированы вложения. Например, в Свердловской области 6,9 млрд рублей распределено на реализацию нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2021 г. из средств федерального бюджета, также Свердловской железной дороге направили 27,7 млрд рублей на развитие пропускной способности магистралей.

Проблема ограниченного объема инвестиций сказывается на общем развитии инфраструктуры транспорта, состояние транспортной отрасли зависит от финансовых вложений. Помимо этого, остается актуальной проблема организационных подрядных структур для поддержания и своевременного обновления дорожных покрытий. Зачастую в процессе ремонта дорог бригады останавливают деятельность из-за нехватки финансирования, поскольку стоимость материалов на момент работ превышает запланированные расходы.

Инвестиционный процесс в транспортной отрасли требует концентрированного внимания к себе, поскольку оценку сумм вложений в тот или иной вид транспорта необходимо корректировать в зависимости от внешних и внутренних факторов. В расчетах стоит учитывать фактор риска и непредвиденных обстоятельств. Как правило, эксперты отмечают, что процент прогнозных потерь составляет около 20–30%, по факту потери имеют повышенный процент 45–60%, в редких случаях риски могут составлять около 5–10%.

Безрисковые ситуации на транспорте практически нереальны, само определение инвестиции несет за собой риск. Риски связаны и с нарушением норм дорожных покрытий, со стихийными бедствиями. Как следствие, возникают дополнительные финансовые издержки, временные границы ремонтных проектов в разы увеличиваются из-за повторного снятия дорожного полотна. Решением рискованных ситуаций в транспорте является своевременный мониторинг и корректировка стратегического плана. Оптимальное финансовое решение – создание финансовой подушки и страхование от ряда высокорисковых возможных потерь.

Заключение

Одной из стратегических задач развития экономики России является улучшение состояния транспортной инфраструктуры. Оптимизация объектов транспортной системы позволяет улучшить транспортно-логистическую связь Европы и Азии. Транспортное состояние повышает инвестиционную привлекательность, увеличивает доходность регионов. Нехватка инвестиций является актуальной проблемой на протяжении нескольких лет, поскольку распределение федерального бюджета основано на первичных потребностях в зависимости от социально-экономической обстановки. Альтернативным решением недостатка денежных средств является объединение инвестиций государственных, частных и других. На сегодняшний день Россия является уникальным местом для привлечения инвесторов, проведение масштабных культурных, спортивных и иных мероприятий позволяет привлечь международных и отечественных инвесторов. Международные события внутри государства дают толчок для развития транспортной инфраструктуры, так как производится строительство новых дорог, развязок, обновление дорожных покрытий, строительство зданий и сооружений транспортной сети, модернизация и реконструкция существующих объектов, обновление транспортных средств для более комфортного передвижения граждан.

Библиографический список

1. Коновалова, Т. В., Надирян, С. Л. Оптимизация инвестиций в транспортно-логистическую деятельность предприятия // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2013. – № 3. – С. 208–210.
2. Малиновская, О. В., Скобелева, И. П. Институт государственно-частного партнерства на транспорте: значение, особенности и проблемы // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. – 2010. – № 1 (5). – С. 106–109.
3. Москалева, Н. Б. Инвестиционная привлекательность регионов - основа для повышения качества автотранспортных услуг населению, роста других показателей субъектов Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика. – 2014. – № 37. – С. 10–21.
4. Надирян, С. Л., Дудник, Д. Ю., Гибашева А. О. Влияние транспорта на инвестиционную привлекательность региона // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2013. – № 5 (33). – С.146–150.
5. Пшеничников, С. С. Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры России // Инновационная экономика и современный менеджмент. – 2017. – № 4. – С. 31–35.
6. Сапко, Е. А. Императивность активизации инвестиционной деятельности на транспорте // Транспортное дело России. – 2013. – № 4. – С. 122–124.
7. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень январь–декабрь 2020 года // Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mintrans.gov.ru/file/463645> (дата обращения: 11.01.2022).

References

1. Konovalova T. V., Nadiryan S. L. Optimizing investments in transport and logistics activities of the company, *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennyye nauki*, 2013, no.3, pp. 208–210. (In Russian).

2. Malinovskaya O. V., Skobeleva I. P. The institute for public-private partnership in transport: the importance, features and problems, *Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admiral S. O. Makarova*, 2010, no. 1 (5), pp. 106–109. (In Russian).
3. Moskaleva N. B. The investment attractiveness of regions as a basis to improve the quality of road transport services and other indices of the Russian Federation subjects, *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*, 2014, no.37, pp. 10–21. (In Russian).
4. Nadiryay S. L., Dudnik D. Yu., Gibasheva A. O. Impact of transport on the region's investment attractiveness, *The automobile and highway industry journal*, 2013, no. 5 (33), pp.146–150. (In Russian).
5. Pshenichnikov S. S. Investments in the development of transport infrastructure of Russia, *Innovatsionnaya ekonomika i sovremennyi menedzhment*, 2017, no. 4, pp. 31–35. (In Russian).
6. Sapko E. A. The imperative of accelerating investment in transport, *Transport business in Russia*, 2013, no. 4, pp. 122–124. (In Russian).
7. Transport of Russia. Information and Statistical Bulletin January–December) 2020, *Ministry of Transport of the Russian Federation*. Available at: <http://mintrans.gov.ru/file/463645> (accessed 11.01.2022).