

УДК 33

DOI 10.34670/AR.2019.90.8.004

## **Крупные инфраструктурные проекты в РФ: состояние, тенденции, проблемы реализации**

**Богатырев Андрей Владимирович**

Доктор экономических наук,  
профессор кафедры управления,  
Нижегородская академия Министерства внутренних дел Российской Федерации,  
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, шоссе Анкудиновское, 3;  
e-mail: 9103879512z@gmail.com

**Штефан Александр Николаевич**

Кандидат философских наук, доцент,  
заместитель директора РАНХиГС,  
Нижегородский институт управления,  
603950, Российская Федерация, Нижний Новгород, просп. Гагарина, 46;  
e-mail: ashtefan2601@yandex.ru

### **Аннотация**

В работе рассмотрены итоги реализации крупных инфраструктурных проектов в России (прежде всего проектов, реализованных с использованием механизмов государственно-частного партнерства) за 2018 год. Отмечено наличие проблем в реализации проектов, прежде всего законодательного характера. Укрупненно рассмотрено состояние рынка индустриальных парков, как специфической формы инфраструктурного проекта. По мнению экспертов, отрасли индустриальных парков, для полного удовлетворения потребностей промышленности России с учетом планов роста потребуются около 600 индустриальных парков (включая малые парки и масштабные ОЭЗ), и на этой точке отрасль может перейти в статичное состояние устойчивого развития – горизонтальный тренд. Исходя из текущей динамики, до достижения этих показателей еще 5-6 лет. Хотя в реальности динамика, конечно же, снизится и процесс растянется на десятилетие. По прогнозам пик создания новых парков завершится к 2023 году.

### **Для цитирования в научных исследованиях**

Богатырев А.В., Штефан А.Н. Крупные инфраструктурные проекты в РФ: состояние, тенденции, проблемы реализации // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 8А. С. 31-39. DOI 10.34670/AR.2019.90.8.004

### **Ключевые слова**

Управление проектами, крупный инфраструктурный проект, особенности реализации инфраструктурных проектов, государственно-частное партнерство, индустриальные парки.

## Введение

Современные инфраструктурные проекты, как правило, носят смешанный характер и сочетают в себе различные признаки с точки зрения различных классификационных групп [Artashina, Shtefan, 2019].

Инфраструктурный проект следует отличать от обычного строительства или прочего вида деятельности, в результате которого создается хозяйствующий субъект. Определим его основные характеристики [Алсуфьев, 2017; Игошев, 2017]:

- инфраструктурный проект – это долгосрочный стратегический проект, определяющий конкурентоспособность территории, ее устойчивое и сбалансированное развитие, предполагающий строительство (реконструкцию) или модернизацию объектов инфраструктуры в соответствии с потребностями промышленности, повышение качества оказываемых потребителям услуг, улучшение социально-экономической ситуации на территории;

- инфраструктурный проект – это крупный инвестиционно-строительный проект, состоящий из нескольких сотен или даже тысяч работ, в нем задействованы органы государственной власти и управления, несколько десятков компаний, в том числе и иностранных, существует многоканальная система снабжения и сбыта продукции, что заставляет учитывать внешнее окружение проекта;

- к особенностям крупного проекта, которые необходимо учитывать при управлении им, относят технологическую сложность, масштабность, уникальность, инновационность, организационную сложность, долгосрочность, повышенный риск;

- возвратность вложений в инфраструктурный проект для инвесторов и кредиторов имеет длительный характер, таким образом, на определенном этапе применяется схема замещения одних обязательств, вытекающих из специфики финансирования проекта, другими;

- для реализации проекта, как правило, создается специальная компания с нулевым балансом («special purpose vehicle», SPV), чтобы не допустить смешивания обязательств и вложений по данному проекту и по прочим обязательствам (вкладам) третьих лиц.

Рассматривая ситуацию развития реализации крупных инфраструктурных проектов в РФ, необходимо учитывать следующие моменты:

- проекты должны касаться именно инфраструктуры (транспорт, сфера ЖКХ, здравоохранение – в последние несколько лет список возможных сфер существенно расширился);

- к сфере инфраструктурных проектов следует также относить те, которые направлены на создание и развитие производственных систем (речь идет о создании индустриальных промышленных парков, направления работы которых также существенно расширяются с каждым годом);

- как правило, крупный инфраструктурный проект реализуется с привлечением частного капитала в форме государственно-частного партнерства.

## Основная часть

Анализируя статистические данные реализации крупных инфраструктурных проектов на территории РФ, необходимо отметить следующее [Коровин, 2016; Котов, 2017].

2018 год стал знаковым в сфере образования, прежде всего, из-за запуска проектов по строительству общеобразовательных школ в Ханты-Мансийском автономном округе в рамках

коробочных кредитных решений в социальной сфере, разработанных Сбербанком. В результате совместной работы банка и округа межведомственной комиссией ХМАО–Югры была утверждена рекомендуемая форма концессионного соглашения в соответствии с положениями 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

В 2018 году рынок показал, что проекты ГЧП по развитию аэропортовой инфраструктуры могут успешно реализовываться не только в формах квази-ГЧП (инвестиционных соглашений и корпоративного партнерства), но и через механизм концессий. В уходящем году было достигнуто коммерческое закрытие сразу по двум аэропортовым концессионным проектам – аэропорту Нового Уренгоя и аэропорту Шереметьево.

Применение ГЧП для развития железнодорожной инфраструктуры в 2018 году проходило под знаком двух крупнейших федеральных проектов – дороги «Элегест – Кызыл – Курагино» и Северного широтного хода. Сначала 19 апреля Правительство РФ утвердило заключение концессионного соглашения по дороге, связывающей угольное месторождение Элегест с Транссибом (стоимость – 126,6 млрд руб., реализуется полностью за счет средств инвестора), а затем в августе приняло аналогичное решение по дороге «Обская-Салехард-Надым» (стоимость – 113,1 млрд руб., реализуется на 90% за счет средств инвестора). Концессионером по первому проекту выступает специальная проектная компания (СПК), где по 47,5% принадлежит «Тувинской энергетической промышленной корпорации» (ТЭПК) и УК «Лидер», еще 5% – РЖД. По второму – ООО «СШХ», в котором 50,1% принадлежит крупному подрядчику РЖД, компании «Спецтрансстрой» и 49,9% структуре РЖД «КРП-Инвест».

Портовая инфраструктура привлекала внимание делового сообщества на протяжении года, в первую очередь, в связи с запуском и коммерческим закрытием по федеральному концессионному проекту развития морского порта Мурманск. Инвестором стало ООО «Морской торговый порт “Лавна”», с которым в ноябре было заключено соглашение сроком на 20 лет, в рамках которого предусматривается вложение частной стороной 26,7 млрд руб. в строительство угольного терминала «Лавна» мощностью 18 млн тонн, развитие существующей железнодорожной инфраструктуры на восточном берегу и строительство новой железнодорожной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива. Окупаемость проекта будет гарантирована заключением с грузоотправителями контрактов по схеме take-or-pay.

В сфере автодорожной инфраструктуры уходящий год запомнился не только переходом к активной инвестиционной фазе в крупнейших региональных ГЧП-проектах (обход Хабаровска, четвертый мост в Новосибирске, обход с мостовым переходом в Перми), но и достижением финансового закрытия по проекту строительства четвертого пускового комплекса Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). По инициативе ДСК «Автобан» и Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) синдикат банков, сформированный из Сбербанка, Газпромбанка и Евразийского банка развития (ЕАБР), предоставит финансирование ООО «Юго-восточная магистраль» на общую сумму 31,6 млрд. рублей сроком на 15 лет.

Крупнейшими запущенными проектами в сфере здравоохранения, стали концессионный проект создания радиологического корпуса Восточно-Сибирского онкологического центра в Иркутске стоимостью 5,2 млрд руб. и концессионный проект создания лабораторного комплекса по проведению лабораторных исследований на территории Волгоградской области стоимостью 740,9 млн руб. Также в мае в Пермском крае был запущен первый федеральный проект в форме инвестиционного контракта, заключенного между ФГБУ и инвестором по развитию инфраструктуры высшего образования в системе здравоохранения. Первый инвестиционный контракт по модернизации учебной инфраструктуры заключил Пермский

государственный медицинский университет имени академика Е.А. Вагнера. Инвестиции в проект составят 79 млн руб. В рамках реализации инвестиционного проекта предполагается реконструкция существующего здания путем его перестройки за счет средств инвестора в здание с административными помещениями общей площадью не менее 1750 кв. м. В результате реализации проекта в собственность Российской Федерации и оперативное управление ФГБОУ ПГМУ им. академика Е.А. Вагнера Минздрава России будут переданы помещения реконструированного здания, на которых планируется разместить кафедру «Медицинской информатики и управления в медицинских информационных системах». Минздрав России планирует тиражировать данный подход для развития инфраструктуры, находящейся в оперативном управлении или хозяйственном ведении других подведомственных учреждений и предприятий.

Традиционно лидером муниципального рынка ГЧП в 2018 году оставалась сфера ЖКХ. Среди запущенных в уходящем году проектов стоит выделить: проект в отношении объектов водоснабжения и водоотведения в Архангельске стоимостью 12,8 млрд руб., проект в отношении объектов теплоснабжения Дзержинска Нижегородской области стоимостью 4,7 млрд руб., а также четыре проекта в отношении объектов теплоснабжения в Московской области суммарной стоимостью 5,6 млрд руб. (Пушкинский, Серпуховский районы и городские округа «Ликино-Дулево» и «Серпухов»), проект в отношении объектов водоснабжения и водоотведения на территории городского округа «Город Лесной» Свердловской области стоимостью 0,7 млрд руб. В сфере обращения с ТКО важно выделить концессионный проект в отношении объектов обработки, накопления и захоронения ТКО в Нижнем Тагиле Свердловской области стоимостью 4,1 млрд руб.

Основные стратегические документы, на базе которых в ближайшие годы будет развиваться инфраструктура в РФ – это национальные проекты. Всего их 13, общей стоимостью 25,7 трлн руб., из которых внебюджетных средств – 7,7 трлн руб.

Национальный проект можно охарактеризовать как комплексную программу по основным сферам деятельности: транспорту, образованию, экологии, демографии, жилью и т. д. В каждый нацпроект входят несколько федеральных проектов (всего – 76), которые в свою очередь делятся на задачи (общим числом почти в 2 тысячи).

Самый крупный нацпроект – план развития магистральной инфраструктуры – его общий бюджет 6,4 трлн руб. Этот нацпроект касается железных и автомобильных дорог, аэропортовой и портовой инфраструктуры, судоходства, логистики и т. д.

Вторым по объему инвестиций является нацпроект Безопасные и качественные автомобильные дороги (бюджет 4,8 трлн руб.). Нацпроекты «Экология» и «Демография» оцениваются в 4 и 3,1 трлн руб., соответственно.

В совокупности четыре указанных выше национальных проекта составляют 71% инвестиций от общего бюджета нацпроектов.

Каждый год в стране инициируются более сотни проектов с использованием механизмов ГЧП, более половины из них так и остаются на бумаге, а те, которые выходят на стадию реализации, не лишены недостатков, что приводит к росту судебных разбирательств.

С лета 2018 года в России можно заключать концессионные соглашения (КС) и соглашения государственно-частного партнерства (СГЧП) на объекты IT-инфраструктуры.

В январе 2019 года указом Президента России был создан «Российский экологический оператор» (РЭО). Компания будет формулировать предложения по изменению законодательства, разрабатывать проекты федеральных госпрограмм поддержки инвестиций,

выпускать облигации, покупать землю, предприятия, оборудование и приобретать доли уставных капиталов других компаний. Также РЭО будет формировать библиотеку лучших типовых проектов для отрасли, разрабатывать и продвигать новые технологии.

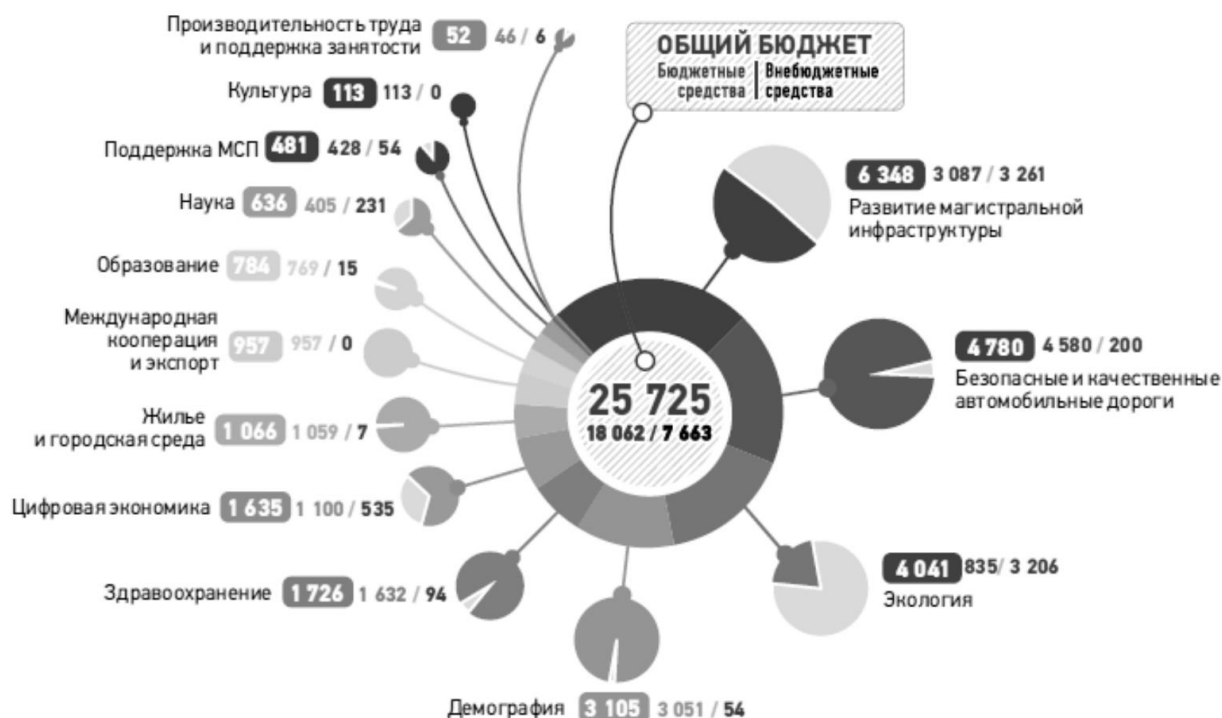


Рисунок 1 - Финансовая структура национальных проектов (млрд руб.)

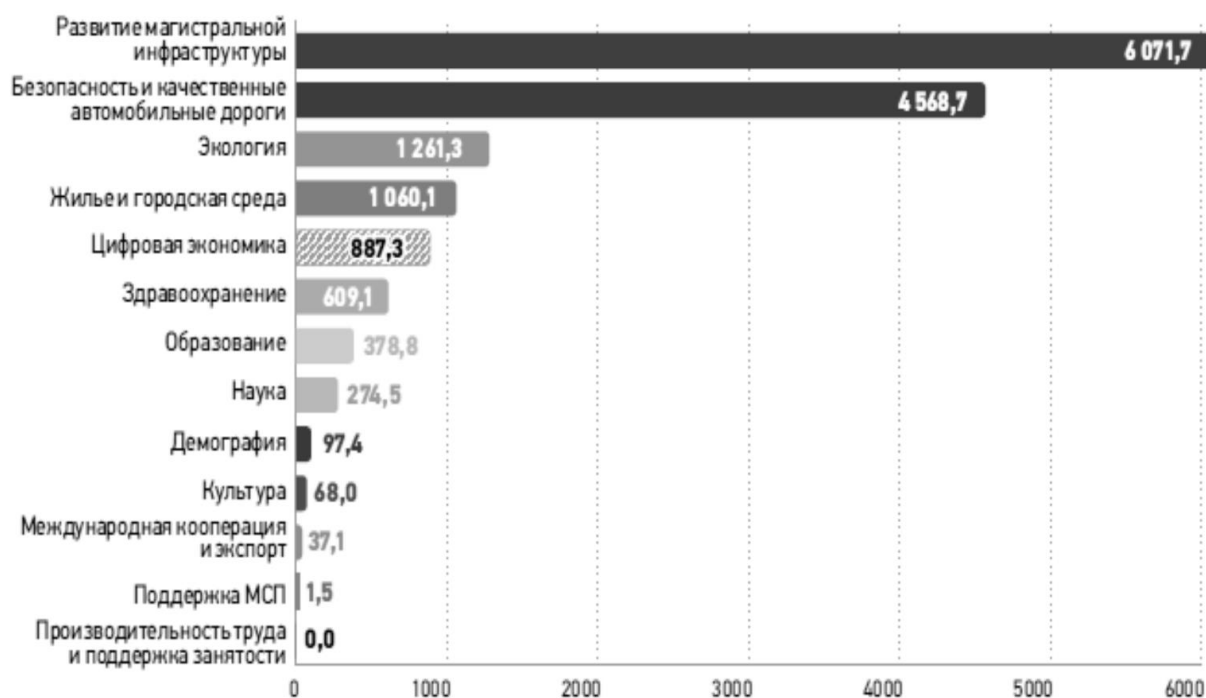


Рисунок 2 - Вклад национальных проектов в развитие инфраструктуры (2019-2024), млрд. руб.

Частному инвестору нужны гарантии от государства, что правила игры не поменяются. Сейчас в Правительстве заняты разработкой законопроекта, который предусматривает обязательный переходный период для любых новых норм, грозящих бизнесу издержками.

Введение такого кодекса существенно повысит предсказуемость регуляторной политики и привлекательность страны для инвесторов.

Инициативы по предоставлению правовых гарантий инвесторам, в том числе в части неувеличения совокупной налоговой нагрузки, ранее представлялись на общественное обсуждение в рамках законопроекта о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), который был подготовлен Минфином России. Однако участники рынка высказали опасения насчет того, будут ли гарантии в рамках СЗПК корректно синхронизированы с существующими инструментами гарантий, например, в ГЧП-законодательстве.

Еще одна инициатива в поддержку инвестиционного климата 16 апреля 2019 года была внесена в Госдуму. Она касается специнвестконтрактов (СПИК 2.0). Законопроект направлен на стимулирование разработки и внедрение в России современных, не имеющих в стране, технологий. На их внедрение в практику будут предоставлены максимальные преференции.

Будущий год станет важной вехой в синхронизации различных законодательных инициатив, направленных на предоставление инвесторам дополнительных гарантий при использовании различных правовых конструкций.

5 апреля 2019 года был опубликован проект постановления Правительства, касающийся правил заключения контрактов жизненного цикла. По нашей оценке, поправки, предлагаемые проектом, в целом являются недостаточно позитивными и не смогли решить главных проблем применения контрактов жизненного цикла при госзакупках.

Например, не решена проблема требуемой 44-ФЗ жесткой фиксации цены исполнения контракта, при том, что в течение жизненного цикла могут возникать обстоятельства, ведущие к дополнительным затратам.

Проблемной зоной остается и необходимость приемки и оплаты очередного этапа работ в течение 30 дней вместо фиксированных платежей заказчика на этапе эксплуатации объекта. Риском для подрядчика является и возможность расторжения контракта заказчиком в одностороннем порядке, что лишает исполнителя гарантий компенсации понесенных расходов и потерь.

Рассмотрим такую специфическую форму инфраструктурного проекта, как индустриальный парк.

По данным исследований Ассоциации индустриальных парков России, промышленный сегмент недвижимости растет быстрее других, явно выше рынка и даже агрессивно, что не отражает общее состояние экономики. Очевидно, что рост ситуативный, а эксперты спорят о причинах и перспективах.

## Заключение

По мнению экспертов, отрасли индустриальных парков, для полного удовлетворения потребностей промышленности России с учетом планов роста потребуются около 600 индустриальных парков (включая малые парки и масштабные ОЭЗ), и на этой точке отрасль может перейти в статичное состояние устойчивого развития – горизонтальный тренд. Исходя из текущей динамики, до достижения этих показателей еще 5-6 лет. Хотя в реальности динамика,

конечно же, снизится и процесс растянется на десятилетие. По прогнозам пик создания новых парков завершится к 2023 году.

С причинами опережающего роста числа промышленных парков ситуация более очевидная. Самая главная – это новизна формата. 10 лет назад он не имел распространения в России, за исключением единичных примеров, которые и стали основоположниками отрасли. Инвесторы вынуждены были идти в «чистое поле», объективно рискуя и самостоятельно решая непривычные задачи с подключением и стройкой, либо «договариваться» с собственниками не всегда подходящих технически пустующих производственных активов. Промышленные парки, как вид экономической деятельности, предложили не существовавший ранее формат удобного и профессионального размещения производства, на который рынок отозвался высоким спросом со стороны инвесторов. На 1 рубль, вложенный в создание промышленных парков, приходится уже 8 рублей прямых инвестиций в производство. По итогам полного 2018 года этот показатель на 15% выше результатов прошлого года и неизбежно продолжит расти в будущем до полного заполнения всех площадок.

Еще одна причина роста – это государственная поддержка в форме субсидий на строительство и реконструкцию промышленных парков и возмещение ранее понесенных затрат. Ежегодно государство вкладывает в эти цели только из федерального бюджета свыше 6 млрд рублей, охватывая поддержкой по 20 – 30 промышленных парков. Бюджеты субъектов РФ и корпоративный сегмент также являются важным источником финансирования промышленных парков. Прямо или косвенно участие государства в финансировании создания промпарков можно оценить как превышающее половину, хотя по количеству управляющих компаний частных промышленных парков почти вдвое больше, чем государственных – 144. Этот фактор тоже работает в пользу привлекательности формата для инвесторов, так как оказание сервисов по размещению производства и обслуживанию инженерных сетей – более свойственная для бизнеса функция. Поддержка же государства сыграла свою роль именно с точки зрения финансирования инфраструктуры, что обеспечило продолжающийся приток инвестиций со стороны главной целевой аудитории – новых производственных предприятий.

## Библиография

1. Алсуфьев А.В. Влияние крупных инфраструктурных проектов на развитие регионов локализации (на примере проекта Белкомур) // Государственный аудит. Право. Экономика. 2017. № 3-4. С. 142-147.
2. Ассоциация промышленных парков России. URL: [www.indparks.ru](http://www.indparks.ru)
3. Барчуков А.В. Реализация партнерства в инфраструктурных проектах железнодорожного транспорта // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. 2013. № 1 (1). С. 65-71.
4. Игошев А.К., Серый В.В., Веснин Д.В., Богатырев А.В. Экотехнопарк и промышленный парк, существуют ли точки соприкосновения? // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 9-4 (56). С. 47-49.
5. Коровин М.Ю. Экономические методы эффективного развития железнодорожного транспорта при снижении доли участия государства в инфраструктурных проектах // Транспортное дело России. 2016. № 1. С. 10-14.
6. Котов Н.А. Управление инфраструктурным проектом (приемо-сдаточный пункт нефти ООО «Газпромнефть-Хантос») // Новые технологии – нефтегазовому региону. 2017. С. 104-106.
7. Набиев Б.Г. Проблемы применения инструментария государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. 2017. № 4-3 (39). С. 129-132.
8. Центр развития государственно-частного партнерства. URL: [www.pppcenter.ru](http://www.pppcenter.ru)
9. Шаститко А.Е., Шабалов И.П., Голованова С.В. Распределение рисков в инфраструктурных проектах с участием крупного заказчика. М., 2016. 47 с.
10. Artashina I.A., Shtefan A.N. Project management in executive authorities of the Russian Federation subjects: the professional staffing considerations // Региональная экономика: теория и практика. 2019. №7. С. 1257-1266.

## **Major infrastructure projects in Russia: status, trends, implementation problems**

**Andrei V. Bogatyrev**

Doctor of Economics,  
Professor of the Department of Management,  
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation,  
603950, 3, Ankudinovskoe highway, Nizhny Novgorod, Russian Federation;  
e-mail: 9103879512z@gmail.com

**Aleksandr N. Shtefan**

PhD in Philosophy, Associate Professor,  
Deputy Director of RANEPa,  
Nizhny Novgorod Institute of Management,  
603950, 46, Gagarina av., Nizhny Novgorod, Russian Federation;  
e-mail: ashtefan2601@yandex.ru

### **Abstract**

The paper considers the results of the implementation of large infrastructure projects in Russia (primarily projects implemented using public-private partnership mechanisms) for 2018. The presence of problems in the implementation of projects, primarily of a legislative nature, was noted. The state of the market of industrial parks, as a specific form of infrastructure project, has been considered in detail. According to experts, the industry of industrial parks, to fully meet the needs of the Russian industry, considering growth plans, about 600 industrial parks (including small parks and large-scale SEZs) will be required, and at this point the industry can go into a static state of sustainable development is a horizontal trend. Based on the current dynamics, before reaching these indicators another 5-6 years. Although in reality, the dynamics, of course, will decrease and the process will stretch for a decade. According to forecasts, the peak of the creation of new parks will be completed by 2023. Directly or indirectly, state participation in financing the creation of industrial parks can be estimated as exceeding half, although the number of management companies in private industrial parks is almost double that of the state, 144. This factor also works in favor of the attractiveness of the format for investors, as the provision of services for the location of production and maintenance of utility networks is a more business-specific feature. The support of the state played its role precisely in terms of financing infrastructure.

### **For citation**

Bogatyrev A.V., Shtefan A.N. (2019) Krupnye infrastrukturnye proekty v RF: sostoyanie, tendentsii, problemy realizatsii [Major infrastructure projects in Russia: status, trends, implementation problems]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (8A), pp. 31-39. DOI 10.34670/AR.2019.90.8.004

### **Keywords**

Project management, large infrastructure project, peculiarities of infrastructure projects implementation, public-private partnership, industrial parks.

---



---

## References

1. Alsuf'ev A.V. (2017) Vliyanie krupnykh infrastrukturykh projektov na razvitie regionov lokalizatsii (na primere projekta Belkomur) [The influence of large infrastructure projects on the development of localization regions (on the example of the Belkomur project)]. *Gosudarstvennyi audit. Pravo. Ekonomika* [State Audit. Law. Economy], 3-4, pp. 142-147.
2. Artashina I.A., Shtefan A.N. (2019) Project management in executive authorities of the Russian Federation subjects: the professional staffing considerations. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika* [Regional Economics: Theory and Practice], 7, pp. 1257-1266.
3. *Assotsiatsiya industrial'nykh parkov Rossii* [The Association of Industrial Parks of Russia]. Available at: [www.indparks.ru](http://www.indparks.ru) [Accessed 06/06/2019]
4. Barchukov A.V. (2013) Realizatsiya partnerstva v infrastrukturykh projektakh zheleznodorozhnogo transporta [Partnership implementation in infrastructure projects of railway transport]. *Transport Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona* [Transport of the Asia-Pacific region], 1 (1), pp. 65-71.
5. Igoshev A.K. et al. (2017) Ekotekhnopark i industrial'nyi park, sushchestvuyut li tochki soprikosnoveniya? [Ecotechnopark and industrial park, are there common ground?]. *Konkurentosposobnost' v global'nom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii* [Competitiveness in the global world: economics, science, technology], 9-4 (56), pp. 47-49.
6. Korovin M.Yu. (2016) Ekonomicheskie metody effektivnogo razvitiya zheleznodorozhnogo transporta pri snizhenii doli uchastiya gosudarstva v infrastrukturykh projektakh [Economic methods for the effective development of railway transport with a decrease in the state's participation in infrastructure projects]. *Transportnoe delo Rossii* [Transport business of Russia], 1, pp. 10-14.
7. Kotov N.A. (2017) Upravlenie infrastrukturykh projektom (priemo-sdatochnyi punkt nefti OOO «Gazpromneft'-Khantos») [Infrastructure project management (acceptance point of oil of LLC Gazpromneft'-Khantos)]. In: *Novye tekhnologii – neftegazovomu region* [New technologies for the oil and gas region].
8. Nabiev B.G. (2017) Problemy primeneniya instrumentariya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v infrastrukturykh projektakh [Problems of using public-private partnership tools in infrastructure projects]. *Konkurentosposobnost' v global'nom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii* [Competitiveness in the global world: economics, science, technology], 4-3 (39), pp. 129-132.
9. Shastitko A.E., Shabalov I.P., Golovanova S.V. (2016) *Raspredelenie riskov v infrastrukturykh projektakh s uchastiem krupnogo zakazchika* [Distribution of risks in infrastructure projects with the participation of a large customer]. Moscow.
10. *Tsentr razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva* [Center for the development of public-private partnerships]. Available at: [www.pppcenter.ru](http://www.pppcenter.ru) [Accessed 06/06/2019]