

DOI: 10.26794/1999-849X-2021-14-6-52-61
УДК 330.322.1(045)
JEL R11, R42, R53

Обеспечение сбалансированного пространственного развития посредством финансирования инфраструктурных проектов

В.Б. Фролова

Финансовый университет, Москва, Россия
<https://orcid.org/0000-0002-4794-5867>

АННОТАЦИЯ

Актуальность исследования обосновывается возрастающей степенью неопределенности и низкой прогностической достоверностью параметров принятия решений, касающихся финансирования инфраструктуры с целью достижения сбалансированного развития России, обеспечения опережающей эволюции обладающих потенциалом территорий роста, которые имеют низкую плотность населения и характеризуются невысоким уровнем социально-экономического развития. Поэтому в современных условиях особую важность приобретает необходимость выявления ключевых параметров, на основании которых можно максимально эффективно осуществлять финансирование всех стадий реализации инфраструктурных проектов. *Предмет исследования* – практические аспекты финансового обеспечения инфраструктурных проектов для обеспечения сбалансированного пространственного развития России. *Цели работы* – выявление актуальных проблем финансового обеспечения и формирование системы элементов принятия решений в части финансирования инфраструктурных проектов.

Установлено, что высокая капиталоемкость инфраструктурных проектов пространственного развития требует государственного участия в форме прямого и заемного финансирования различных уровней финансовой системы. Привлечение частного капитала осуществляется путем государственно-частного партнерства. Практикуется участие иностранного капитала. Привлекательность инфраструктурных проектов определяется индексами развития инфраструктуры, финансовыми и нефинансовыми параметрами. *Сделаны выводы* о том, что проблемы финансового обеспечения инфраструктурных проектов на фоне ограниченности ресурсов, обострения климатических и социальных проблем являются глобальными и в наибольшей степени нуждаются в решении на территориях регионов, имеющих недостаточный уровень социального и экономического развития, но обладающих потенциалом роста. Определены перспективные направления и основные элементы принятия решений, касающихся финансирования инфраструктурных проектов сбалансированного пространственного развития России.

Ключевые слова: пространственное развитие; инфраструктурные проекты; индекс инфраструктуры; эффекты инфраструктурных проектов

Для цитирования: Фролова В.Б. Обеспечение сбалансированного пространственного развития посредством финансирования инфраструктурных проектов. *Экономика. Налоги. Право.* 2021;14(6):52-61. DOI: 10.26794/1999-849X-2021-14-6-52-61

Ensuring Balanced Spatial Development through Financing Infrastructure Projects

V.B. Frolova

Financial University, Moscow, Russia
<https://orcid.org/0000-0002-4794-5867>

ABSTRACT

The relevance of the study is justified by the increasing degree of uncertainty and low prognostic reliability of decision-making parameters related to infrastructure financing in order to achieve balanced development of Russia, ensuring the outstripping evolution of growth territories with potential, which have low population density and a low level of socio-economic development. Therefore, in modern conditions, the need to identify key parameters that make it possible to

finance all stages of the implementation of infrastructure projects as efficiently as possible is of particular importance. *The subject of the research* is practical aspects of financial support of infrastructure projects to ensure balanced spatial development of Russia. *The purpose of the work* is to identify the actual problems of financial support and the formation of a system of decision-making elements in terms of financing infrastructure projects.

It is established that the high capital intensity of infrastructure projects of spatial development requires state participation in the form of direct and debt financing of various levels of the financial system. Private capital is attracted through public-private partnerships. The participation of foreign capital is practiced. The attractiveness of infrastructure projects is determined by infrastructure development indices, financial and non-financial parameters. *Conclusions are drawn* that the problems of financial support for infrastructure projects against the background of limited resources, aggravation of climatic and social problems are global and most need to be addressed in the territories of regions with insufficient social and economic development, but with growth potential. The perspective directions and the main elements of decision-making concerning financing of infrastructure projects of balanced spatial development of Russia are defined.

Keywords: spatial development; infrastructure projects; infrastructure index; effects of infrastructure projects

For citation: Frolova V.B. Ensuring balanced spatial development through financing infrastructure projects. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, taxes & law*. 2021;14(6):52-61. (In Russ.). DOI: 10.26794/1999-849X-2021-14-6-52-61

ВВЕДЕНИЕ

В последние годы активизируется финансирование развития инфраструктуры на всем мировом пространстве. Разрабатываются и реализуются инфраструктурные проекты различных уровней функционирования, отличающиеся широким спектром получаемых эффектов не только финансового, но и нефинансового характера и направляемые на модернизацию, расширение старой или введение в строй новой инфраструктуры, способствующей развитию транспорта, энергетики, а также обеспечению экологической безопасности.

Разрыв между спросом на инфраструктурный капитал и его предложением имеет тенденцию к росту, что свидетельствует о дефиците инвестиционных ресурсов. Инвестиции в инфраструктуру в России в 2019 г. составляли 1,8% ВВП¹, ранее, в 2015 г., — около 3,5–4% ВВП². При этом рыночная стоимость российских инфраструктурных активов составляет около 60% ВВП. Инфраструктурные инвестиции необходимы для удовлетворения основных потребностей человека, поддержки экономического роста страны, обеспечения качества жизни человека и сбалансированности развития регионов. С целью решения обозначенных проблем в 2019 г. была принята Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2025 г., в рамках которой реализуются основные инфраструктурные проекты, в которых рядом ученых выявлены концептуальные недостатки, в частности преобладание финансирования реализации стратегии через разви-

тие городских агломераций, а также игнорирование отдельных социальных и экологических проблем [1]. В целях расширения процессов пространственного развития и устранения обозначенных недостатков в 2021 г. Правительством РФ разработана стратегия под названием «Агрессивное развитие инфраструктуры»³, предусматривающая обеспечение сбалансированного пространственного развития, создание новых возможностей в предоставлении жилья, реализацию инфраструктурного прорыва, решение экологических проблем, сокращение сроков строительства. Осуществление вышеуказанной стратегии требует финансирования объемом 22 трлн руб. до 2030 г. Структура источников финансирования включает инфраструктурные кредиты на сумму 500 млрд руб.⁴ Суммарно на все национальные проекты до 2030 г. планируется финансирование на сумму порядка 25,7 трлн руб.

В целом, проблема финансового обеспечения инфраструктурных проектов усугубилась в период пандемии коронавируса аналогично процессам, протекающим во всех сферах деятельности государства. Так, в кризисный период для преодоления кассовых разрывов предприятия прибегали в основном к банковским кредитам (62%) и отсрочкам платежей (55%). Причем в более половине случаев срок кредитования превышал три года, и иностранные кредиты не привлекались.

³ URL: http://ancb.ru/files/ck/1618305869_Husnullin_i_Plan_Mishustina.pdf.

⁴ URL: <https://www.forbes.ru/finansy-i-investicii/427779-v-pravitelstve-planiruet-potratit-na-agressivnoe-razvitie-infrastruktury>.

¹ URL: <https://infraone.ru>.

² URL: <https://www.mckinsey.com>.

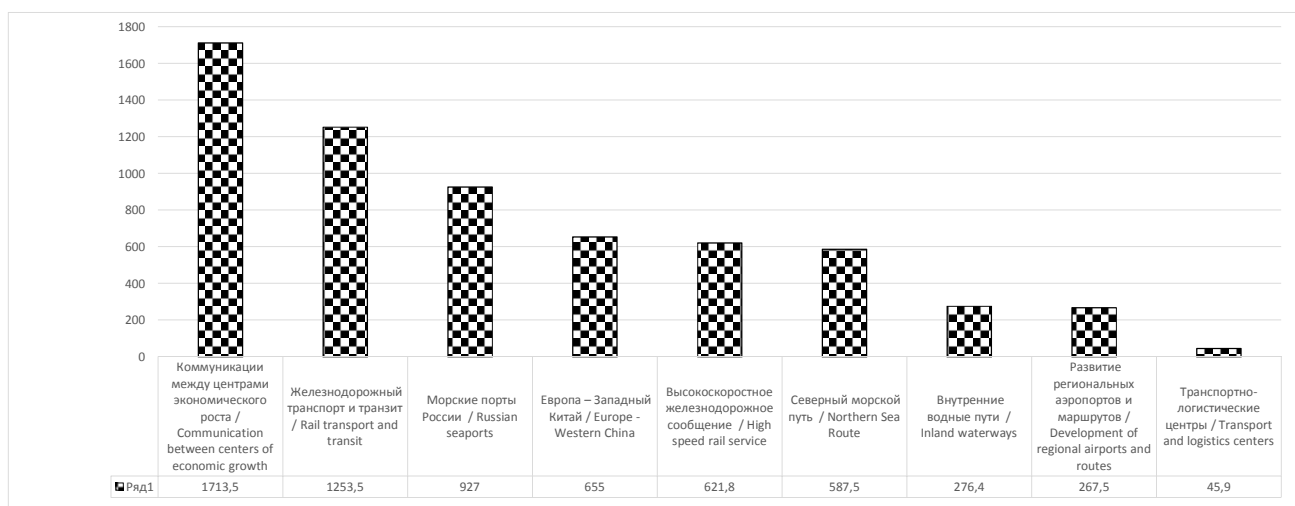


Рис. 1 / Fig. 1. Финансирование развития транспортной инфраструктуры России до 2024 г. (план) в млрд руб. / Financing the development of transport infrastructure in Russia until 2024 (plan)

Источник / Source: URL: https://rosstat.gov.ru/investment_nonfinancial.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Как правило, финансирование инфраструктурных проектов требует значительных объемов инвестиций, что подразумевает участие не только частного капитала, но и привлечение федеральных, региональных, а в ряде случаев и муниципальных источников денежных средств. Диапазон расходов ограничен параметрами доходной части бюджетов, приоритетными направлениями развития государства и многими другими факторами. Поэтому часто применяется заемное, облигационное финансирование. Одним из вариантов привлечения средств для финансирования инфраструктурных проектов является выпуск облигаций. В частности, на территориях, испытывающих дефицит муниципальной инфраструктуры, рекомендуется выпускать муниципальные облигации с целью повышения инвестиционной привлекательности территорий [2]. Кроме того, финансирование может носить синдицированный характер в рамках реализации межгосударственного сотрудничества частного и государственного капиталов [3].

Примером такого сотрудничества может служить проект Фонда финансирования региональной инфраструктуры (*The Regional Infrastructure Finance Facility, RIFF*), финансируемый Всемирным банком для Общего рынка Восточной и Южной Африки (*COMESA*) и Банком торговли и развития (*TDB*). Цель проекта — расширение долгосрочного финансирования частных компаний в отдельных секторах инфраструктуры (энергетика, транспорт, логистика, социальный сектор) в Восточной

и Южной Африке. Проект рассчитан на период с июля 2020 г. по сентябрь 2025 г., его общая стоимость — 425 млн долл. США, предоставляемых Международной ассоциацией развития. Финансирование проекта подразумевает также участие частного капитала в форме государственно-частного партнерства (далее — ГЧП). Подобная практика применяется в России [4].

Участниками инфраструктурных проектов могут быть представители малого и среднего бизнеса, имеющие определенные преференции в части финансирования [5].

Значительное участие в финансировании развития инфраструктуры России принимают инвесторы из стран Персидского залива. Общая стоимость 40 заключенных сделок за пять лет составила порядка 22 млрд долл. США, большинство которых финансируется через платформы прямых инвестиций [4].

В России развитие инфраструктуры в последние годы подразумевает финансирование проектов нового поколения, направленных на интеграцию цифровых процессов во все сферы деятельности [6]. Стратегия «Агрессивного развития инфраструктуры» предполагает создание информационных систем, цифровых платформ и сервисов.

Одними из фундаментальных основ пространственного развития государства являются наличие и качество магистральной инфраструктуры. В соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. предполагается ее финансирование в размере 6348,1 млрд руб. (3028,8 млрд руб. — из федерального бюджета;

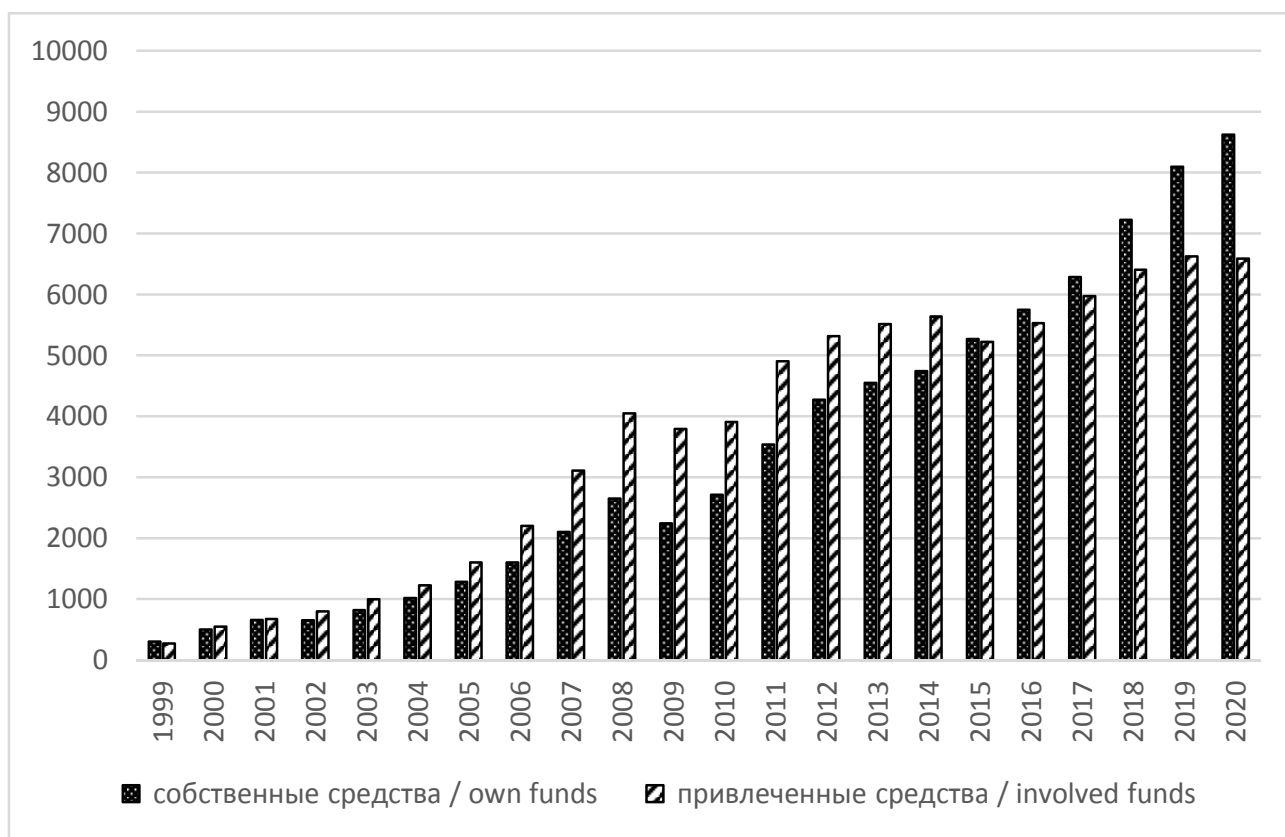


Рис. 2 / Fig. 2. Динамика структуры источников финансирования в основной капитал, млрд руб. / Dynamics of the structure of sources of financing in fixed assets

Источник / Source: URL: https://rosstat.gov.ru/investment_nonfinancial.

58,7 — из бюджетов субъектов Российской Федерации, 3260,6 млрд руб. — из внебюджетных фондов)⁵. Совершенствование транспортной инфраструктуры в настоящее время является одним из приоритетных направлений развития России [7]. Причем наибольшая сумма — 1713,5 млрд руб. — заложена на программу «Коммуникации между центрами экономического роста» (рис. 1).

Следует отметить, что инфраструктурные проекты могут финансироваться компаниями, обеспечивающими инфраструктурную составляющую регионов. При этом прослеживается тенденция перехода от заемного финансирования к собственным источникам (рис. 2).

До 2015 г. ощущалось преобладание привлеченных источников финансирования, в то время как в настоящее время, несмотря на снижение стоимости привлекаемых ресурсов, инвестирование осуществляется преимущественно за счет собственных источников, что в значительной степени повышает степень фи-

нансовой независимости предприятий и свидетельствует об улучшении качества источников финансирования. В наибольшей степени данная ситуация проявляется в регионах, где действуют компании добывающих и перерабатывающих производств [8], в частности горно — добывающие предприятия, реализующие ESG проекты ответственного инвестирования, т.е. инвесторами принимаются во внимание ESG факторы. К таким проектам относится инициатива компании АЛРОСА по защите окружающей среды (из федерального бюджета на эту цель выделяется 5,506 млрд руб. плюс из республиканского бюджета 71,6 млн руб.). Кроме того, проекты сбалансированного пространственного развития предполагают использование иных государственных источников финансирования, в частности выполняются семь проектов общей стоимостью 4,9 трлн руб., софинансируемые из Фонда национального благосостояния на сумму 895 млрд руб.⁶

⁵ URL: <http://gov.garant.ru/document?id=71975292&byPara=1&sub=14>

⁶ URL: <https://www.rbc.ru/business/24/05/2021/60aa820f9a7947369e08407d>.

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

Инвестиционная привлекательность инфраструктурных проектов зависит от множества факторов, отличающихся не только от таких общепринятых критериев, как финансовое состояние и эффективность деятельности компаний, но и наличием нефинансовых факторов экологического и социального характера, которые в последнее время начинают превалировать при принятии управленческих решений.

К совокупному показателю инвестиционной привлекательности государства можно отнести международные индексы, которые особенно важны в контексте участия иностранного капитала в финансировании инфраструктурных проектов. Представляются интересными рейтинги и оценки иностранными партнерами российского бизнеса. В частности, в индексе инфраструктуры *CMS* представлены данные 50 юрисдикций по шести ключевым критериям для установления наиболее привлекательных направлений инвестирования в инфраструктуру:

- экономическое положение;
- устойчивость и инновации;
- налоговая среда;
- политическая стабильность;
- простота ведения бизнеса;
- участие частного сектора.

Максимальный возможный балл равен 100. Ниже представлен рейтинг государств в соответствии с набранным числом баллов по итогам 2020 г. (табл. 1).

Сингапур занял в 2020 г. первое место в рейтинге с 96,5 баллами, поднявшись с третьего места после опубликования программы развития «зеленого» финансирования до 2030 г. За аналогичный период средний ранг России снизился с 31-го до 37-го места (табл. 2).

Снижение параметров страновой привлекательности обусловлено внутрискановыми и глобальными международными факторами (табл. 2). В докладе Всемирного банка об экономике России⁷ отмечается, что *COVID-19* оказал пагубное воздействие на потенциал производства в связи с ослаблением деловой уверенности, приведшей к снижению инвестиционной активности. В этом докладе отмечается замедление накопления человеческого капитала из-за ухудшения здоровья; снижения занятости населения в 2019 г., несмотря на появление отдельных признаков улучшения на рынке труда к концу 2020 г. Причем повышение

⁷ URL: <https://www.worldbank.org>.

Таблица 1 / Table 1

Рейтинг стран по индексу инфраструктуры *CMS* / CMS Infrastructure Index

Страна / Country	Рейтинг / Rank	
	2020	2019
Сингапур / Singapore	1	3
Германия / Germany	2	1
США / USA	3	2
Австралия / Australia	5	4
Великобритания / Great Britain	6	9
Норвегия / Norway	7	6
Канада / Canada	8	5
Австрия / Austria	9	11
Финляндия / Finland	10	8
Россия / Russia	37	31

Источник / Source: составлено автором по данным *CMS* / based on the data URL: <https://cms.law/en/gbr/publication/infrastructure-index>.

реальной заработной платы не компенсирует снижение располагаемого дохода на душу населения. Отмечается также рост цен на энергоносители; обострение долговой ситуации в регионах — дефицит бюджета в 57 регионах (против 34 в 2019 г.), а также сложность прогнозирования на среднесрочную и долгосрочную перспективу из-за неопределенности среды под воздействием *COVID-19*.

Одновременно в докладе Всемирного банка названы положительные факторы развития экономики России. В последние годы Россия предприняла значительные усилия по обеспечению макрофискальной стабилизации ситуации в стране, что нашло отражение в международном индексе инвестиций в инфраструктуру. По качеству налоговой среды и участию частного бизнеса Россия занимает соответственно 15-е и 16-е место.

Благоприятность налоговой среды проявляется в первую очередь в системе таких стимулирующих развитие мер [9, 10], как налоговые льготы, предоставляемые региональными и местными властями, специальные налоговые режимы, особые экономические зоны, зоны опережающего развития, возможность получения инвестиционного налогового кредита, специальные инвестиционные контракты, региональные инвестиционные проекты, соглашения о защите прав и поощрений инвестиций (далее — СЗПК)⁸. Планирует-

⁸ URL: <https://taxsummaries.pwc.com>.

Таблица 2 / Table 2

**Страновые параметры привлекательности инвестиций в инфраструктуру России /
Country parameters of the attractiveness of investments in infrastructure**

Параметр/Metric	Балл / Score	Рейтинг / Rank
Экономический статус / Economic status	47.8	40
Устойчивое развитие и инновации / Sustainability & Innovation	63.2	28
Налоговая среда / Tax environment	73.2	16
Политическая стабильность / Political stability	37.5	45
Легкость ведения бизнеса / Ease of doing business	59.4	35
Частное участие / Private participation	47.8	15
Взвешенный рейтинг и оценка / Weighted rank & score	51.5	37

Источник / Source: URL: <https://cms.law/en/gbr/publication/infrastructure-index>

ся дополнительно привлечь посредством СЗПК порядка 30 трлн руб. инвестиций за три-четыре года. Одной из инициатив стало применение в рамках СЗПК механизма выпуска инфраструктурных облигаций, эмитентом которых выступает субъект Российской Федерации. Комплексное применение СЗПК и инфраструктурных облигаций повысит устойчивость обоих инструментов. Таким образом, для инвесторов будет создан новый механизм, позволяющий привлекать финансирование на создание объектов инфраструктуры на инвестиционной стадии, а в регионах не только увеличится число реализуемых инвестиционных проектов, но и улучшится их инфраструктурный потенциал.

Кроме международных индексов применяются страновые, региональные и отраслевые показатели развития инфраструктуры. Индексы развития инфраструктуры имеют высокую степень вариабельности в зависимости от множества факторов, в том числе масштабов финансирования. По данным группы компаний *InfraOne* наибольшие значения индексов развития инфраструктуры достигаются в телекоммуникационной, энергетической и транспортной сферах (табл. 3).

Развитие инфраструктуры России и финансовое обеспечение этого процесса также оценивается в региональном контексте. Наивысшее значение индекса инфраструктуры наблюдается у Центрального федерального округа (до 7,77), а наименьшее — у Северо-Кавказского федерального округа (4,06) (табл. 4).

Исследование показало, что значения индексов инфраструктуры находятся в прямой зависимости от уровня финансирования региона в основной капитал. Профили представленных графиков индексов и финансирования в основной капитал по федеральным округам являются идентичными.

Динамика объема инвестиций в период 2000–2020 гг. является возрастающей, при этом структурные соотношения остаются относительно стабильными (рис. 3).

Объем инвестиций во многом предопределяется территориальными особенностями, численностью населения и прочими абсолютными характеристиками. Индексы развития инфраструктуры — величины относительные, а их значения отражают истинные диспропорции развития инфраструктуры федеральных регионов России.

Важными параметрами являются полнота и эффективность расходования инвестиционных ресурсов, которые проявляются как в рамках проекта, так и на макроуровне. В научных источниках встречаются несколько подходов к оценке эффективности финансирования инфраструктурных проектов. Предлагаем систему элементов принятия решений о финансировании инфраструктурных проектов (рис. 4).

Микроэкономические эффекты условно подразделяются на прямые, косвенные и дополнительные [11], материальные, финансовые, социальные, экологические, мультипликативные [12]. В соответствии со стратегией пространственного развития планировалось к 2025 г. увеличить среднегодовые темпы роста ВРП субъектов Российской Федерации до 103,7%, транспортную подвижность населения — почти на 20%, а межрегиональную дифференциацию индекса человеческого развития снизить на 3 п.п.⁹

Стратегией «Агрессивное инфраструктурное развитие» предусмотрены экономические стимулы, ко-

⁹ URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/regionalnoe_razvitie/strategicheskoe_planirovanie_prostranstvennogo_razvitiya.

Таблица 3 / Table 3

Диапазон индекса развития инфраструктуры России 2020 / Russian Infrastructure Development Index 2020 range

Отрасль / Industry	Нижняя граница / Bottom line	Верхняя граница / Upper bound
Транспорт / Transport	2,04	8,54
Энергетика / Energy	3,24	8,78
Социальная сфера / Social sphere	2,91	7,49
Коммунальная сфера / Communal sphere	5,45	8,25
Телекоммуникация / Telecommunication	3,87	9,87
Интегральный межотраслевой / Integral intersectoral	4,08	7,77

Источник / Source: составлено автором по данным / compiled by the author based on the data URL: <https://infraone-research.ru>.

Таблица 4 / Table 4

Диапазон значений индексов развития инфраструктуры по федеральным округам 2020 / Range of values of infrastructure development indices by federal districts

Федеральный округ / Federal District	Нижняя граница / Bottom line	Верхняя граница / Upper bound
Центральный федеральный округ / Central Federal District	5,5	7,77
Северо-Западный федеральный округ / Northwestern Federal District	5,34	6,91
Южный федеральный округ / Southern Federal District	4,94	5,72
Северо-Кавказский федеральный округ / North Caucasian Federal District	4,06	5,48
Приволжский федеральный округ / Volga Federal District	5,31	6,05
Уральский федеральный округ / Ural federal district	5,5	6,55
Сибирский федеральный округ / Siberian Federal District	4,56	6,25
Дальневосточный федеральный округ / Far Eastern Federal District	4,94	5,96

Источник / Source: составлено автором по данным / compiled by the author based on the data URL: <https://infraone-research.ru>.

торые можно оценивать, как косвенных эффекты для инвесторов: субсидирование процентной ставки, компенсация купонного дохода по инфраструктурным облигациям, налоговые и иные льготы, СЗПК, государственные гарантии и пр., а инструментами реализации стратегии в части финансирования являются средства институтов развития, инвестпрограммы естественных монополий, средства ФНБ, возвратные бюджетные средства (инфраструктурные бюджетные кредиты), софинансирование из федерального бюджета.

Эффективность инвестиций в инфраструктурные проекты с финансовой точки зрения целесообразно оценивать через призму ожидаемых дисконтированных денежных потоков [12], но принятие решений по

ним зависит не только от финансовых, но и от нефинансовых факторов.

Переход к «зеленой» экономике — процесс долгосрочный, рассчитанный на несколько десятков лет. Одновременное развитие инфраструктуры будущего в соответствии с тенденцией стран с развитой экономикой подразумевает освоение космического пространства и финансирование развития инфраструктуры в заданном направлении.

ВЫВОДЫ

1. Пространственное развитие России предполагает реализацию совокупности национальных проектов, стратегий пространственного развития Рос-

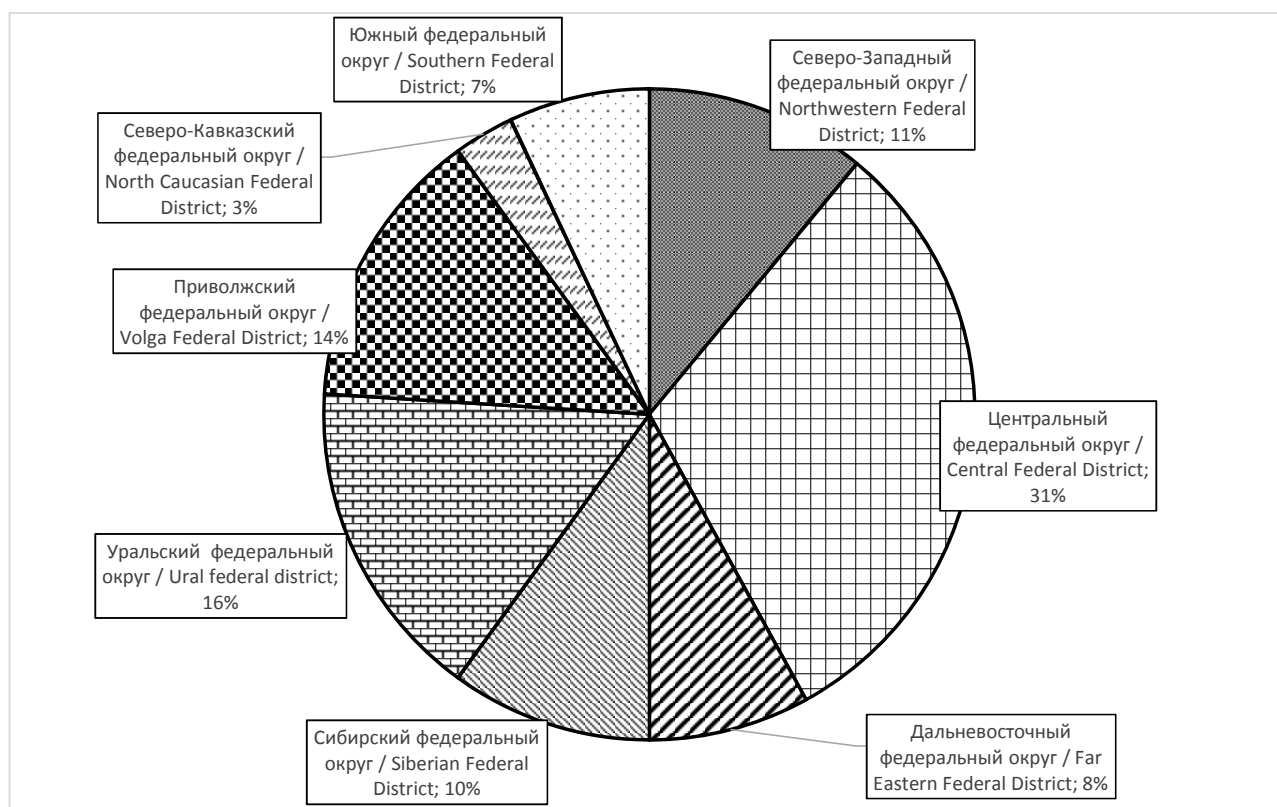


Рис. 3 / Fig. 3. Финансирование инвестиций в основной капитал по субъектам Российской Федерации / Financing of investments in fixed assets by constituent entities of the Russian Federation

Источник / Source: составлено автором по данным / compiled by the author based on the data URL: https://rosstat.gov.ru/investment_nonfinancial.

Факторы / Factors	Финансирование / Financing	Эффекты инфраструктурных проектов / Infrastructure project effects
<ul style="list-style-type: none"> • Индексы инфраструктуры • Вид деятельности • Регион • Структура источников • Сроки • Ожидаемые эффекты: <ul style="list-style-type: none"> - финансовые - нефинансовые 	<ul style="list-style-type: none"> • Государственное • Региональное • Муниципальное • Частное • Синдицированное • Самофинансирование • Привлеченное • Заемное <ul style="list-style-type: none"> - кредитное - облигационное 	<ul style="list-style-type: none"> • Прямые • Косвенные • Дополнительные • Рост ВВП, ВРП • Социальные • Экологические • Мультипликативные • Пространственного развития

Рис. 4 / Fig. 4. Элементы принятия решений о финансировании инфраструктурных проектов / Elements of Decision Making on Financing Infrastructure Projects

Источник / Source: составлено автором / compiled by the author.

сийской Федерации и агрессивного развития инфраструктуры, региональных и корпоративных проектов с широким спектром источников финансирования. В связи с высокой капиталоемкостью инфраструктурных проектов основой финансирования является государственное участие.

2. Проблемы финансового обеспечения инфраструктурных проектов имеет планетарный характер и остаются актуальными в связи с ограниченностью ресурсов, возрастанием потребностей и неоспоримой необходимостью развития инфраструктуры регионов.

3. Инфраструктурные проекты финансируются из различных источников. Возможное привлечение иностранного капитала в значительной степени расширяет границы финансового потенциала проектов.

4. Уровень развития инфраструктуры регионов находится в прямой зависимости от объемов финансирования, в том числе в основные средства. Региональная структура финансирования на протяжении длительного периода остается практически неизменной. Преобладает тенденция к использованию собственных источников финансирования на уровне компаний.

5. Инвестиционная привлекательность инфраструктурных проектов характеризуется рядом параметров финансового и нефинансового характера, в частности страновыми, региональными, отраслевыми индексами инфраструктуры.

6. Инфраструктурные проекты чаще преследуют не финансовые, а социальные и экологические цели.

7. Цифровая трансформация экономики порождает новые цифровые инфраструктурные проекты, направленные на цифровизацию инфраструктуры, в частности на обеспечение финансирования.

8. Элементами принятия решений о финансировании инфраструктурных проектов являются качественные и количественные факторы, виды и формы финансирования, а также ожидаемые эффекты финансового и нефинансового характера, направленные на достижение сбалансированного пространственного развития.

9. Несмотря на текущие финансовые проблемы, рост инфляции и нестабильность среды бизнеса, в приоритете остаются национальные проекты, финансирование которых в перспективном плане будет расширено.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Seliverstov V.E., Melnikova L.V., Kolomak E.A., Kryukov V.A., Suslov V.I., Suslov N.I. Spatial development strategy of Russia: expectations and realities. *Regional Research of Russia, Springer*. 2019;9(2):155–163.
2. Fomin M.V., Lakhno Y.V., Pyshnograï A.P. Municipal bonds as a tool for development of infrastructure. *Public Administration Issues*. 2019;2:185–210.
3. Maslova S.V., Sokolov M. Yu. Public-private partnership's transboundary projects: Conceptual features and practical aspects of management. *Public Administration Issues* 2020;1:86–114.
4. Nagimova A.Z. Arab investments in Russian infrastructure. *World Economy and International Relations*. 2020;64(3):80–87.
5. Фролова В.Б., Маргарян А.К. Государственная поддержка малого бизнеса: современная практика в России и за рубежом. *Ученые записки Российской академии предпринимательства*. 2016;47:169–175.
6. Trachenko M.B., Ulanova E.S., Kozhanova A.V. Financing of development of the digital infrastructure of “smart” cities. *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020;1100:111–122.
7. Акмалетдинова Ю.М., Дудкина П.А., Фролова В.Б. Финансовое обеспечение развития транспортной инфраструктуры России / В сборнике: актуальные тренды в экономике и финансах. Материалы межвузовской научно-практической конференции магистрантов. Омск; 2020:13–16.
8. Езангина И.А., Захарова Н.Д. Совершенствование инструментов проектного финансирования в реализации стратегии пространственного развития России (на примере приоритетных отраслей). *Финансы: теория и практика / Finance: Theory and Practice*. 2020;24(2):22–38.
9. Гончаренко Л.И., Савина О.Н. Актуальные вопросы формирования инвестиционной привлекательности региона на современном этапе развития российской экономики. *Экономика. Налоги. Право*. 2014;5:117–125.
10. Гончаренко Л.И., Вишневецкая Н.Г. Налоговое стимулирование инновационного развития промышленного производства на основе анализа передового зарубежного опыта. *Экономика. Налоги. Право*. 2019;12(4):121–131.
11. Пабло Васкес Вега Оценка инфраструктурных проектов. Как эффективно инвестировать в транспортную инфраструктуру. *Коммерсантъ Власть*. 2014;(22):32.

12. Белова М.Т. Мультипликативные эффекты от реализации инфраструктурных проектов. *Финансовые рынки и банки*. 2020;1:18–21.
13. Спицына Т.А. Оценка эффективности инфраструктурных инвестиционных проектов. Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. М.: Финансовая акад. при Правительстве РФ; 2009. 24 с.

REFERENCE

1. Seliverstov V.E., Melnikova L.V., Kolomak E.A., Kryukov V.A., Suslov V.I., Suslov N.I. Spatial development strategy of Russia: expectations and realities. *Regional Research of Russia, Springer*, 2019;9 (2):155–163.
2. Fomin M.V., Lakhno Y.V., Pyshnograï A.P. Municipal bonds as a tool for development of infrastructure. *Public Administration Issues*. 2019;2:185–210.
3. Maslova S.V., Sokolov M. Yu. Public-private partnership's transboundary projects: Conceptual features and practical aspects of management. *Public Administration Issues*. 2020;1:86–114.
4. Nagimova A.Z. Arab investments in Russian infrastructure. *World Economy and International Relations*. 2020;64(3):80–87.
5. Frolova V.B., Margaryan A.K. State support for small business: modern practice in Russia and abroad. *Scientific notes of the Russian academy of entrepreneurship*. 2016;47:169–175. (In Russ.).
6. Trachenko M.B., Ulanova E.S., Kozhanova A.V. Financing of development of the digital infrastructure of “smart” cities. *Advances in Intelligent Systems and Computing*. 2020;1100:111–122.
7. Akmaletdinova Yu.M., Dudkina P.A., Frolova V.B. Financial support for the development of transport infrastructure in Russia / In the collection: Actual trends in economics and finance. materials of the interuniversity scientific-practical conference of undergraduates. Omsk, 2020:13–16. (In Russ.).
8. Ezangina I.A., Zakharova N.D. Improvement of project financing instruments in the implementation of the strategy of spatial development of Russia (on the example of priority sectors). *Finance: Theory and Practice*. 2020;24(2):22–38 (In Russ.).
9. Goncharenko L.I., Savina O.N. Topical issues of the formation of investment attractiveness of the region at the present stage of development of the Russian economy. *Economics, taxes & law*. 2014;5:117–125. (In Russ.).
10. Goncharenko L.I., Vishnevskaya N.G. tax incentives for innovative development of industrial production based on the analysis of advanced foreign experience. *Economics, taxes & law*. 2019;12(4):121–131. (In Russ.).
11. Pablo Vasquez Vega Assessment of infrastructure projects. How to effectively invest in transport infrastructure. *Kommersant Vlast*. 2014;(22):32. (In Russ.).
12. Belova M.T. Multiplicative effects from the implementation of infrastructure projects. *Financial markets and banks*. 2020;1:18–21. (In Russ.).
13. Spitsyna TA Assessment of the effectiveness of infrastructure investment projects. Abstract of thesis. diss. ... Cand. econom. sciences. Moscow: Financial Acad. under the Government of the Russian Federation; 2009. 24 p. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Виктория Борисовна Фролова — кандидат экономических наук, профессор, Факультет «Высшая школа управления», Департамент финансового и инвестиционного менеджмента, Финансовый университет, Москва, Россия
VBFrolova@fa.ru

ABOUT THE AUTHOR

Viktoriya B. Frolova — Cand. Sci. (Econ.), Prof., Faculty of Higher School of Management, Department of Financial and Investment Management, Financial University, Moscow, Russia
VBFrolova@fa.ru

Статья поступила 20.08.2021; принята к публикации 23.10.2021.

Автор прочитала и одобрила окончательный вариант рукописи.

The article was received 20.08.2021; accepted for publication 23.10.2021.

The author read and approved the final version of the manuscript.