

УДК 332.143

JEL R10, R11

---

## МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОТРЕБНОСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КОМПЛЕКСОВ

---

**Баркинхоев Муса Магометович, асп.**

Финансовый университет при Правительстве РФ, пр-кт Ленинградский, 49/2, Москва, Россия, 125167; e-mail: Barkinhoev99@mail.ru

*Предмет:* в современном мире развитие инфраструктурных комплексов играет ключевую роль в обеспечении стабильности и динамики территориальных единиц. Это не только способствует нормальному функционированию урбанизированных зон и других населенных районов, но и влияет на повышение качества жизни, а также стимулирует экономическую активность и привлекает внешние инвестиции. *Цель:* разработка методики определения потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов в условиях экономического кризиса и недостатка потока инвестиционных ресурсов в регионы. *Дизайн исследования:* автор в качестве гипотезы данного исследования выдвинул предположение о том, что правильная постановка и группировка задач строительства региональных инфраструктурных проектов для каждого стейкхолдера обеспечат формирование более системного и эффективного подхода к развитию региональной инфраструктуры. *Результаты:* в процессе данного исследования было сформулировано уточненное определение категории «региональный инфраструктурный комплекс», определены уровни задач, которые решаются посредством развития региональных инфраструктурных комплексов, разработана методика определения потребности в строительстве таких объектов. Также автором выделены стейкхолдеры строительства инфраструктурных объектов в регионах, определены задачи, которые будут направлены на развитие крупных инфраструктурных комплексов.

**Ключевые слова:** региональная экономика, финансирование, проект, регион, концессия, строительство, стейкхолдер.

**DOI:** 10.17308/meps/2078-9017/2025/6/21-35

### **Введение**

Инфраструктурные элементы, такие как энергетика, коммуникации, транспортные и дорожные сети, занимают центральное место в укреплении

экономической основы и поддержании динамичного развития территорий. Они не просто улучшают качество жизни населения, но и активизируют экономические процессы, привлекая инвестиции. Для укрепления экономического и социального благополучия регионов особенно важно активно совершенствовать инфраструктурные объекты, что является ключевым элементом их устойчивого развития.

В ответ на экономические трудности, обусловленные мировыми санкциями, стали очевидны проблемы в осуществлении обширных инфраструктурных проектов из-за сокращения государственного финансирования и падения объема частных инвестиций. Эти препятствия замедляют строительство необходимой инфраструктуры и тем самым затрудняют социальное и экономическое развитие регионов. В таких условиях важным аспектом является выявление первоочередных проектов и финансирование строительства тех инфраструктурных комплексов, которые обеспечат решение важнейших социально-экономических задач в наиболее нуждающихся регионах. Для этих целей требуется разработка методики определения потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов. Это позволит более эффективно распределять бюджетные ресурсы на инфраструктурное развитие регионов, а также будет способствовать решению базовых задач стейкхолдеров.

Цель исследования – разработка методики определения потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов, что наиболее актуально в условиях экономического кризиса и недостатка потока инвестиционных ресурсов в регионы.

Для проведения исследования был применен широкий спектр методов, включая анализ, абстрагирование, сравнение, синтез, обобщение, аналогию, математические и статистические методы.

Гипотезой данного исследования является предположение о том, что правильная постановка и группировка задач строительства региональных инфраструктурных проектов для каждого стейкхолдера обеспечит формирование более системного и эффективного подхода к развитию региональной инфраструктуры.

В процессе данного исследования было сформулировано уточненное определение категории «региональный инфраструктурный комплекс», определены уровни задач, решаемых посредством развития региональных инфраструктурных комплексов, разработана методика определения потребности в строительстве таких объектов.

### **Методы и результаты исследования**

В эпоху рыночной экономики и глобализации, когда территориальная конкуренция усиливается, особую роль приобретают региональные инфраструктурные системы. Они выступают не просто как важные компоненты, но и как основа для экономического прогресса, способствуя укреплению и расширению социально-экономической стабильности на различных тер-

риториях. Инфраструктурные комплексы, собирая воедино необходимые элементы и ресурсы [2], способствуют надлежащему функционированию общественной жизни в пределах региона. Через улучшение качества жизни жителей, стимулирование создания рабочих мест, привлечение инвестиций и поддержку развития ключевых секторов, таких как туризм, инфраструктура, способствует поддержанию устойчивого развития региона.

Основными источниками финансирования строительства региональных инфраструктурных комплексов, как правило, являются бюджетные средства и ресурсы частных инвесторов [4], участвующих в проектах на условиях государственно-частного партнерства. Инициатором крупных инфраструктурных проектов, как правило, является государство. Следовательно, принятие решения о реализации таких проектов должно основываться на наличии и структуре потребностей в рамках общегосударственного масштаба, а также с учетом дифференцированного развития регионов<sup>1</sup>. Прежде чем рассмотреть методику определения потребности в строительстве крупных социально значимых объектов, исследуем сущность региональных инфраструктурных комплексов. Для этого проанализируем содержание definicij, сформулированных разными авторами [9]. Соответствующее исследование представлено в таблице 1.

Таблица 1  
Анализ definicij категории «региональный инфраструктурный комплекс»

Автор/источник	Содержание definicij	Комментарии
Б.А. Деленьян [1]	Региональные инфраструктурные комплексы, включающие в себя множество объектов и сетей, обеспечивают основу для развертывания экономической, социальной и индивидуальной активности на конкретной территории. Эти комплексы играют центральную роль в обеспечении доступа к фундаментальным ресурсам, услугам и технологиям, что существенно способствует устойчивому развитию региона	В данном случае автор выделяет элементы таких комплексов, а также их значение в системе экономического и социального развития регионов, при этом не рассматривает особенности финансирования и организации строительства таких объектов
В.А. Полищук-ченко [8]	«Сущность региональных инфраструктурных проектов заключается в разработке и реализации программ и мероприятий, направленных на улучшение и развитие инфраструктуры в конкретном регионе». Основными элементами региональных инфраструктурных комплексов являются дорожная	Автор выделяет элементы региональных инфраструктурных комплексов. Определена их значимость для развития экономики региона и, как следствие, повышения уровня жизни населения.

<sup>1</sup> Инфраструктурные проекты в сфере дорожного строительства: обзор и перспективы развития [Электронный ресурс]. Доступно: <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/infrastrukturnye-proekty-v-sfere-dorozhnogo-stroitelstva-obzor-i-perspektivy-razvitiya/?ysclid=lr6k1wb5el939894551> (дата обращения: 03.01.2024).

Окончание табл. 1

Автор/ источник	Содержание дефиниции	Комментарии
	сеть, водоснабжение, энергетика, связь, транспорт и другие объекты, которые обеспечивают жизнедеятельность региона. Региональные инфраструктурные комплексы являются ключевым фактором в привлечении инвестиций, развитии бизнес-среды и повышении качества жизни населения	Недостатком данного подхода к определению является недостаточное рассмотрение первичного целевого аспекта, а также ресурсной составляющей, обеспечивающей реализацию крупных инфраструктурных проектов в регионах
А.Ю. Домников, Л.В. Домникова [3]	Региональный инфраструктурный комплекс представляет собой интегрированную систему объектов и услуг, которая обеспечивает создание оптимальных условий для устойчивого развития и оперативной функциональности данной территории. Эта система включает в себя взаимодействующие элементы, которые коллективно участвуют в поддержании и развитии необходимых условий для эффективности и продуктивности региона.	Автор отражает важную аспектную характеристику региональных инвестиционных комплексов, а именно интегрированность входящих объектов, их комплексное воздействие на экономическую и социальную сферу региона.
Т.В. Хорева [12]	Региональный инфраструктурный комплекс можно охарактеризовать как сеть, в которую входят разнообразные предприятия и организации, занимающиеся созданием, управлением, строительством и обслуживанием инфраструктурных объектов в конкретном регионе. Эта сеть объединяет различные секторы в единое целое, стремясь к улучшению и расширению местной инфраструктуры, исходя из общих задач и целей	Автор, помимо интегрированного концепта, отмечает экономическую основу регионального инфраструктурного комплекса, рассматривая в качестве элементов хозяйствующие структуры – предприятия, организации. При этом так же, как и в предыдущих определениях, отсутствует рассмотрение аспектов финансового обеспечения проектов и значимость региональных инфраструктурных проектов для основных стейкхолдеров

Источник: составлено автором на основе представленных источников

Согласно табл. 1 в рамках современных исследований наблюдается дифференциация подходов к определению сущности региональных инфраструктурных комплексов: одни авторы делают акцент на составе элементов, другие на целевом аспекте, третьи – на интеграции структурных компонентов. Так, по мнению Б.А. Деленъяна [1], региональные инфраструктурные комплексы, включающие в себя множество объектов и сетей, обеспечивают основу для развертывания экономической, социальной и индивидуальной активности на конкретной территории. Эти комплексы играют центральную роль в обеспечении доступа к фундаментальным ресурсам, услугам и технологиям, что существенно способствует устойчивому развитию региона.

В данном случае автор выделяет элементы таких комплексов, а также их значение в системе экономического и социального развития регионов, при этом не рассматривает особенности финансирования и организации строительства таких объектов.

По мнению В.А. Полищученко [8], «сущность региональных инфраструктурных проектов заключается в разработке и реализации программ и мероприятий, направленных на улучшение и развитие инфраструктуры в конкретном регионе». Основными элементами региональных инфраструктурных комплексов являются дорожная сеть, водоснабжение, энергетика, связь, транспорт и другие объекты, которые обеспечивают жизнедеятельность региона. Региональные инфраструктурные комплексы являются ключевым фактором в привлечении инвестиций, развитии бизнес-среды и повышении качества жизни населения. Автор выделяет элементы региональных инфраструктурных комплексов. Определена их значимость для развития экономики региона и, как следствие, повышения уровня жизни населения. Недостатком данного подхода к определению является недостаточное рассмотрение первичного целевого аспекта, а также ресурсной составляющей, обеспечивающей реализацию крупных инфраструктурных проектов в регионах.

А.Ю. Домников, Л.В. Домникова [3] считают, что региональный инфраструктурный комплекс представляет собой интегрированную систему объектов и услуг, которая обеспечивает создание оптимальных условий для устойчивого развития и оперативной функциональности данной территории. Эта система включает в себя взаимодействующие элементы, которые коллективно участвуют в поддержании и развитии необходимых условий для эффективности и продуктивности региона. Автор отражает важную аспектную характеристику региональных инвестиционных комплексов, а именно интегрированность входящих объектов, их комплексное воздействие на экономическую и социальную сферу региона.

Т.В. Хорева [12] определяет региональный инфраструктурный комплекс как сеть, в которую входят разнообразные предприятия и организации, занимающиеся созданием, управлением, строительством и обслуживанием инфраструктурных объектов в конкретном регионе. Эта сеть объединяет различные секторы в единое целое, стремясь к улучшению и расширению местной инфраструктуры, исходя из общих задач и целей. Автор, помимо интегрированного концепта, отмечает экономическую основу регионального инфраструктурного комплекса, рассматривая в качестве элементов хозяйствующие структуры – предприятия, организации [7]. При этом так же, как и в предыдущих определениях, отсутствует рассмотрение аспектов финансового обеспечения проектов и значимость региональных инфраструктурных проектов для основных стейкхолдеров.

Таким образом, на основе рассмотренных дефиниций сформулируем следующее уточненное определение: по нашему мнению, под региональ-

ным инфраструктурным комплексом следует понимать создаваемую в рамках крупных региональных и межрегиональных проектов единую интегрированную систему обеспечения жизнедеятельности территории, включающую инфраструктурные элементы, такие как дорожная инфраструктура, водоснабжение, энергетика, связь, с целью создания условий для развития экономики и социальной сферы через обеспечение объектами общественного пользования, которые ускоряют пассажир- и грузопотоки, информационные потоки, обеспечивают население и бизнес коммунальными, транспортными услугами, услугами связи. Для создания такого комплекса требуется большой объем ресурсов, в соответствии с этим основными источниками финансирования крупных инфраструктурных проектов, как правило, являются государство и крупные частные инвесторы, заинтересованные в концессии.

В период экономического кризиса и роста ключевой ставки Банка России, как правило, привлечь требуемый объем инвестиций проблематично. В соответствии с этим в актуальных условиях образуется необходимость в поиске новых источников финансирования [11]. По нашему мнению, основным направлением трансформации в данном контексте должно стать привлечение мелких инвесторов, в том числе частных лиц. Это позволит снизить риски отдельных инвесторов, а также привлечь широкое внимание к крупным инфраструктурным проектам. Повышение прозрачности расчетных процессов, в том числе с помощью блокчейн-технологии, обеспечит более высокий уровень доверия и спрос на долевое участие в таких проектах.

Особое значение в системе развития региональных инфраструктурных комплексов имеет определение состава стейкхолдеров, а также интеграция их интересов. В рамках развития государственно-частного партнерства важным является привлечение частного капитала и удовлетворение требований бизнес-участников не в ущерб решению социальных, государственных и экологических задач [6]. В соответствии с этим основными стейкхолдерами в исследуемом контексте являются:

1. Государство.
2. Регионы, участвующие в проекте по созданию региональных инфраструктурных комплексов.
3. Соседствующие регионы.
4. Муниципальные органы власти.
5. Частные инвесторы.
6. Концессионер.
7. Пользователи инфраструктурой – жители региона, гости и туристы, бизнес-структуры, хозяйствующие структуры.

Для определения значения региональных инфраструктурных комплексов выделим уровни задач, которые решаются для каждой группы стейкхолдеров посредством развития таких комплексов [10]. Так для каждой группы стейкхолдеров определим задачи, соответствующие трем уровням:

- минимальный уровень задач;
- средний уровень задач;
- высокий уровень задач (табл. 2).

Таблица 2

Стейкхолдеры и уровни задач, решаемых посредством развития региональных инфраструктурных комплексов

Стейкхолдер	Уровни задач	Задачи
1. Государство	1. Минимальный	1) решение минимального спектра социальных и экономических задач в стране посредством развития инфраструктуры; 2) минимизация расходов из федерального бюджета на строительство региональных инфраструктурных комплексов
	2. Средний	1) создание условий для развития бизнеса в стране; 2) улучшение социально-экономических показателей в стране;
	3. Высокий	1) повышение инвестиционной привлекательности страны; 2) рост уровня и качества жизни населения;
2. Регионы, участвующие в проекте по созданию региональных инфраструктурных комплексов	1. Минимальный	1) решение минимального спектра социальных и экономических задач региона посредством развития инфраструктуры; 2) минимизация расходов из регионального бюджета на строительство региональных инфраструктурных комплексов;
	2. Средний	1) создание условий для развития бизнеса в регионе; 2) улучшение социально-экономических показателей в регионе;
	3. Высокий	1) повышение инвестиционной привлекательности региона; 2) рост уровня и качества жизни населения региона
3. Соседствующие регионы	1. Минимальный	1) отсутствие отрицательного влияния на социально-экономическое развитие соседних регионов;
	2. Средний	1) оказание положительного влияния на социально-экономическое развитие соседних регионов;
	3. Высокий	1) существенное развитие соседних регионов за счет строительства региональных инфраструктурных комплексов в данном регионе, а также за счет реализации межрегиональных инвестиционных проектов;

Продолжение табл. 2

Стейкхолдер	Уровни задач	Задачи
4. Муниципаль-ные органы власти	1. Минималь-ный	1) решение минимального спектра социальных и экономических задач муниципального образования посредством развития инфраструктуры; 2) минимизация расходов из муниципально-го бюджета на строительство региональных инфраструктурных комплексов;
	2. Средний	1) создание условий для развития бизнеса в муниципальном образовании; 2) улучшение социально-экономических пока-зателей в муниципальном образовании;
	3. Высокий	1) повышение инвестиционной привлекатель-ности муниципального образования; 2) рост уровня и качества жизни населения муниципального образования;
5. Частные инве-сторы	1. Минималь-ный	1) сохранение финансовых, снижение рисков, связанных с изменением в законодательстве, банковским регулированием, высокими темпа-ми инфляции и т.д.;
	2. Средний	1) получение доходов от вложения финансо-вых ресурсов в проекты на уровне не ниже банковского процента; 2) исключение рисков потери инвестированных средств;
	3. Высокий	1) получение доходов на уровне, существенно превышающем банковский процент; 2) минимизация рисков потери инвестирован-ных средств;
6. Концессионер	1. Минималь-ный	1) решение задач бизнеса за счет распоря-жения инфраструктурным объектом в рамках договора концессии; 2) получение минимальных доходов (на уровне малого предприятия);
	2. Средний	1) построение бизнеса на основе эксплуатации инфраструктурных объектов; 2) получение средних для бизнеса доходов (на уровне среднего предприятия);
	3. Высокий	1) развитие новой бизнес-системы за счет экс-плуатации и развития региональных инфра-структурных комплексов; 2) получение высоких для бизнеса доходов (на уровне крупных предприятий);
7. Пользователи инфраструкту-рой – жители региона, гости и	1. Минималь-ный	1) обеспечение минимальных инфраструктур-ных потребностей; 2) создание условий для экономической дея-тельности;
туристы, бизнес-структуры, хозяйствующие структуры	2. Средний	1) стимулирование развития бизнеса в регио-не; 2) создание новых рабочих мест;

Стейкхолдер	Уровни задач	Задачи
	3. Высокий	1) повышение инвестиционной привлекательности региона; 2) существенное развитие бизнеса за счет качественной инфраструктуры; 3) повышение уровня и качества жизни населения.

Источник: составлено автором

Текущий уровень решения представленных в табл. 2 задач должен определять уровень потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов. Такая оценка должна основываться на определении эффективности инфраструктуры до и после создания крупных объектов. Потребность в строительстве региональных инфраструктурных комплексов должна строиться с учетом текущего состояния и планируемых от реализации проекта результатов (рис. 1).



Рис. 1. Составляющие оценки потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов

Источник: составлено автором

Согласно рисунку 1 критериями потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов должны стать:

- текущее состояние инфраструктуры в контексте решаемых в интересах стейкхолдеров задач;
- уровень трансформации текущего состояния;
- экономическая эффективность бюджетных и частных инвестиций.

Последний критерий учитывается в том случае, если имеется несколько инфраструктурных проектов и определяется потребность в реализации

одного из них. При равных достижениях в трансформации инфраструктурного развития региона выбирается тот проект, который обладает наибольшей экономической эффективностью. Оценка состояния инфраструктуры до и после строительства региональных комплексов должна строиться с учетом уровня решения задач стейкхолдеров (табл. 3).

Таблица 3

Стейкхолдеры и уровни задач, решаемых посредством развития региональных инфраструктурных комплексов

Стейкхолдер	Уровни задач	Процент решения задач	Доля в общем показателе	Общий показатель по группам стейкхолдеров	Общий показатель по всем стейкхолдерам
1. Государство	1. Минимальный	$M_1$	$d_{m1}$	$Z_1 = M_1 * d_{m1} + C_1 * d_{c1} + B_1 * d_{b1}$	
	2. Средний	$C_1$	$d_{c1}$		
	3. Высокий	$B_1$	$d_{b1}$		
2. Регионы, участвующие в проекте по созданию региональных инфраструктурных комплексов	1. Минимальный	$M_2$	$d_{m2}$	$Z_2 = M_2 * d_{m2} + C_2 * d_{c2} + B_2 * d_{b2}$	$Z = (Z_1 + Z_2 + Z_3 + Z_4 + Z_5 + Z_6 + Z_7) / 7$
	2. Средний	$C_2$	$d_{c2}$		
	3. Высокий	$B_2$	$d_{b2}$		
3. Соседствующие регионы	1. Минимальный	$M_3$	$d_{m3}$	$Z_3 = M_3 * d_{m3} + C_3 * d_{c3} + B_3 * d_{b3}$	
	2. Средний	$C_3$	$d_{c3}$		
	3. Высокий	$B_3$	$d_{b3}$		
4. Муниципальные органы власти	1. Минимальный	$M_4$	$d_{m4}$	$Z_4 = M_4 * d_{m4} + C_4 * d_{c4} + B_4 * d_{b4}$	
	2. Средний	$C_4$	$d_{c4}$		
	3. Высокий	$B_4$	$d_{b4}$		
5. Частные инвесторы	1. Минимальный	$M_5$	$d_{m5}$	$Z_5 = M_5 * d_{m5} + C_5 * d_{c5} + B_5 * d_{b5}$	
	2. Средний	$C_5$	$d_{c5}$		
	3. Высокий	$B_5$	$d_{b5}$		

Окончание табл. 3

Стейкхолдер	Уровни задач	Процент решения задач	Доля в общем показателе	Общий показатель по группам стейкхолдеров	Общий показатель по всем стейкхолдерам		
6. Концессионер	1. Минимальный	$M_6$	$d_{m6}$	$Z_6 = M_6 * d_{m6} + C_6 * d_{c6} + B_6 * d_{b6}$			
	2. Средний	$C_6$	$d_{c6}$				
	3. Высокий	$B_6$	$d_{b6}$				
7. Пользователи инфраструктурой – жители региона, гости и туристы, бизнес-структуры, хозяйствующие структуры	1. Минимальный	$M_7$	$d_{m7}$	$Z_7 = M_7 * d_{m7} + C_7 * d_{c7} + B_7 * d_{b7}$			
	2. Средний	$C_7$	$d_{c7}$				
	3. Высокий	$B_7$	$d_{b7}$				
Примечание:							
$d_{m1} + d_{m2} + d_{m3} + d_{m4} + d_{m5} + d_{m6} + d_{m7} = 1$							
$d_{c1} + d_{c2} + d_{c3} + d_{c4} + d_{c5} + d_{c6} + d_{c7} = 1$							
$d_{b1} + d_{b2} + d_{b3} + d_{b4} + d_{b5} + d_{b6} + d_{b7} = 1$							

Источник: составлено автором

Согласно табл. 3 текущее состояние инфраструктуры региона должно обеспечивать решение минимальных задач стейкхолдеров. Следовательно, при суммарном значении  $\Sigma M * d_m$  менее 100% требуется строительство регионального инфраструктурного комплекса, но только в случае, если в результате реализации данного проекта требуемый процент будет достигнут. Если задачи среднего уровня выполнены не в полном объеме и не для всех стейкхолдеров, то есть  $\Sigma C * d_c$  менее 100%, то реализовать проект по строительству инфраструктурных объектов в регионе требуется в том случае, если в результате будет достигнут существенный прогресс по сравнению с текущим состоянием, и у государства имеются свободные бюджетные средства на реализацию данного проекта, либо имеются частные инвесторы, готовые вложить средства в строительство инфраструктуры. Повышение значения агрегированного показателя  $\Sigma B * d_b$  необходимо за счет реализации проектов, финансируемых частными инвесторами, либо из бюджета, но только в том случае, если имеются свободные ресурсы и не требуются средства на строительство инфраструктуры в других менее экономически развитых регионах, либо отсутствует необходимость финансирования других более значимых социально-экономических проектов (в стране, если речь идет о федеральном финансировании, и в регионе, если речь идет о региональных финансах).

Следовательно, критерии определения потребности в строительстве региональных инфраструктурных комплексов можно представить следующим образом:

- $\Sigma M^*d_m < 100\%$  (то есть задачи минимального уровня решены не по всем стейкхолдерам и/или не в полном объеме);
- $\Sigma C^*d_c < 100\%$ : если используются бюджетные ресурсы, то строительство инфраструктуры должно осуществляться не в ущерб другим регионам и другим задачам социально-экономического развития, имеющим более важное, приоритетное значение;
- $\Sigma B^*d_b < 100\%$ : если имеются частные инвесторы, готовые вложить средства в развитие инфраструктуры,

где  $\Sigma M^*d_m$  – суммарная оценка решения задач минимального уровня;  $\Sigma C^*d_c$  – суммарная оценка решения задач среднего уровня;  $\Sigma B^*d_b$  – суммарная оценка решения задач высокого уровня.

Применение весовых коэффициентов  $d_m$ ,  $d_c$ ,  $d_b$  позволит дифференцировать значимость стейкхолдеров, например, выделив задачи пользователей инфраструктуры – жителей и бизнес-структур – в качестве приоритетных.

### **Заключение**

Таким образом, региональный инфраструктурный комплекс представляет собой систему, спроектированную для поддержки развития экономики и улучшения социальной обстановки в рамках крупных проектов на региональном и межрегиональном уровнях. Эта система включает в себя интеграцию различных инфраструктурных компонентов, обеспечивая тем самым необходимые условия для ускорения потоков грузов и пассажиров, а также потоков информации. Основная задача такого комплекса – предоставление коммунальных и транспортных услуг, а также услуг в области связи, содействующих устойчивому развитию территории и улучшению качества жизни населения и бизнеса. Основное финансирование масштабных инфраструктурных проектов, требующих значительных ресурсов, обычно предоставляется государством и крупными частными инвесторами, которые заинтересованы в получении концессий. Определение потребности в реализации крупных региональных инфраструктурных проектов должно основываться на выделении стейкхолдеров проектов и на определении уровня задач, решаемых посредством их реализации. Обеспечение минимального уровня задач должно выполняться в обязательном порядке. Потребность и возможность решения задач среднего и высокого уровней должны определяться с учетом наличия бюджетных и частных инвестиций, а также с учетом наличия либо отсутствия других более приоритетных задач на федеральном и/или региональном уровне. Следовательно, правильная постановка и группировка задач строительства региональных инфраструктурных проектов для каждого стейкхолдера обеспечит формирование более системного и эффективного подхода к развитию региональной инфраструктуры, что подтверждает правильность сформулированной гипотезы.

## Список источников

1. Деленьян Б.А. Региональная инфраструктура как основа системного развития экономики современного региона: постановка проблемы и организационно-экономическое обеспечение // *РППЭ*, 2019, no. 12 (110), с. 168-178.
2. Добрин А.Ю. *Экономическое обоснование механизмов государственно-частного партнерства в транспортном строительстве*: дис. .... канд. экон. наук: 08.00.05 / Добрин Алексей Юрьевич. Москва, 2016. 61 с.
3. Домников А.Ю., Домникова Л.В. *Развитие региональной электроэнергетической инфраструктуры в контексте технологической модернизации*. Екатеринбург, Издательство УМЦ УПИ, 2022. 334 с.
4. Журавлева Н.А., Кльештик Т. Проблемы финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры и основные инвестиционные тренды 2020 года // *ИТСТ*, 2020, no. 1, с. 129-145.
5. Кудрявцев А.М. Инфраструктура региона: понятие, сущность, система формирования // *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук*, 2013, no. 11-1, с. 230-234.
6. Лебедева Н.А. Проблемы и особенности реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года // *Научный результат. Экономические исследования*, 2023, no. 2, с. 74-84.
7. Пенюгалова А.В., Пышнограй А. Особенности развития транспортной инфраструктуры в России: проблемы и пути их решения // *Современная научная мысль*, 2017, no. 6, с. 140-150.
8. Полищукенко В.А. Основные аспекты стратегического развития региональных инфраструктурных проектов // *Прикладные экономические исследования*, 2024, no. 1, с. 120-127.
9. Терентьев В.А. К вопросу об эволюции понятия инфраструктуры государства // *Пространство науки*, 2024, no. 4, с. 684-694.
10. Ускова Т.В. Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связаннысти экономического пространства // *Проблемы развития территории*, 2021, no. 3, с. 7-22.
11. Фролова В.Б. Обеспечение сбалансированного пространственного развития посредством финансирования инфраструктурных проектов // *Экономика. Налоги. Право*, 2021, no. 6, с. 52-61.
12. Хорева Т.В. Сущность региональных инфраструктурных проектов и эффективные методы управления ими // *Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки*, 2011, no. 2-1, с. 537-545.

---

# **METHODOLOGY FOR DETERMINING THE NEED FOR THE CONSTRUCTION OF REGIONAL INFRASTRUCTURE COMPLEXES**

---

**Barkinkhoev Musa**, graduate student

Financial university under the Government of Russian Federation, Финансовый университет при Правительстве РФ, Leningradskiy av., 49/2, Moscow, Russia, 125167; e-mail: Barkinkhoev99@mail.ru

*Importance:* in the modern world, the development of infrastructure complexes plays a key role in ensuring the stability and dynamism of territorial units. It not only contributes to the normal functioning of urbanised zones and other populated areas, but also affects the improvement of the quality of life, as well as stimulates economic activity and attracts external investment. *Purpose:* to develop a methodology for determining the need for the construction of regional infrastructure complexes in conditions of economic crisis and lack of flow of investment resources to the regions. *Research design:* the author as a hypothesis of this study put forward the assumption that the correct formulation and grouping of tasks of construction of regional infrastructure projects for each stakeholder will ensure the formation of a more systematic and effective approach to the development of regional infrastructure. *Results:* in the course of this research, a refined definition of the category 'regional infrastructure complex' was formulated, the levels of tasks that are solved through the development of regional infrastructure complexes were determined, and a methodology for determining the need for the construction of such facilities was developed. The author also identified the stakeholders of the construction of infrastructure facilities in the regions, identified the tasks that will be aimed at the development of large infrastructure complexes.

**Keywords:** regional infrastructure complex, financing, project, region, concession, construction, stakeholder.

## **References**

1. Delen'yan B.A. Regional'naya infrastruktura kak osnova sistemnogo razvitiya ekonomiki sovremenennogo regiona: postanovka problemy i organizacionno-ekonomicheskoe obespechenie. RPPE, 2019, no. 12 (110), pp. 168-178. (In Russ.)
2. Dobrin A.Yu. *Ekonomicheskoe obosnovanie mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v transportnom stroitel'stve*: dis. ... kand. ekon. nauk: 08.00.05 / Dobrin Aleksej Yur'evich. Moscow, 2016. 61 p. (In Russ.)
3. Domnikov A.Yu., Domnikova L.V. *Razvitiye regional'noj elektroenergeticheskoy infrastruktury v kontekste tekhnologicheskoy modernizacii*. Ekaterinburg, Izdatel'stvo UMC UPI, 2022. 334 p. (In Russ.)
4. Zhuravleva N.A., K'leshtik T. Problemy finansirovaniya proektov razvitiya transportnoj infrastruktury i osnovnye investicionnye trendy 2020 goda. ITST, 2020, no. 1, pp. 129-145. (In Russ.)

5. Kudryavcev A.M. Infrastruktura regionala: pomyatie, sushchnost', sistema formirovaniya. *Aktual'nye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk*, 2013, no. 11-1, pp. 230-234. (In Russ.)
6. Lebedeva N.A. Problemy i osobennosti realizacii transportnoj strategii Rossijskoj Federacii do 2035 goda. *Nauchnyj rezul'tat. Ekonomicheskie issledovaniya*, 2023, no. 2, pp. 74-84. (In Russ.)
7. Penyugalova A.V., Pyshnograj A. Osnovnye osobennosti razvitiya transportnoj infrastruktury v Rossii: problemy i puti ikh resheniya. *Sovremennaya nauchnaya mysl'*, 2017, no. 6, pp. 140-150. (In Russ.)
8. Polishchuchenko V.A. Osnovnye aspekty strategicheskogo razvitiya regional'nyh infrastrukturnyh proektor. *Prikladnye ekonomicheskie issledovaniya*, 2024, no. 1, pp. 120-127. (In Russ.)
9. Terent'ev V.A. K voprosu ob evolyucii pomyatiya infrastruktury gosudarstva. *Prostranstvo nauki*, 2024, no. 4, pp. 684-694. (In Russ.)
10. Uskova T.V. Transportnaya infrastruktura kak faktor razvitiya territorij i svyazannosti ekonomiceskogo prostranstva. *Problemy razvitiya territorii*, 2021, no. 3, pp. 7-22. (In Russ.)
11. Frolova V.B. Obespechenie sbalansirovannogo prostranstvennogo razvitiya posredstvom finansirovaniya infrastrukturnyh proektor. *Ekonomika. Nalogi. Pravo*, 2021, no. 6, pp. 52-61. (In Russ.)
12. Horeva T.V. Sushchnost' regional'nyh infrastrukturnyh proektor i effektivnye metody upravleniya imi. *Izvestiya TulGU. Ekonomicheskie i yuridicheskie nauki*, 2011, no. 2-1, pp. 537-545. (In Russ.)