

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ И РАЗВИТИЕ

УДК 330.34.001.76

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ОСНОВНОГО ФАКТОРА РОСТА ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ВНЕШНИХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Трофимова Людмила Афанасьевна, д-р экон. наук, проф.
Кукаев Абдула Арбиевич, асп.

Санкт-Петербургский государственный экономический университет, ул. Садовая, 21,
Санкт-Петербург, Россия, 191023; e-mail: L_Trofimova@bk.ru

Цель: идентификация основных трендов развития инфраструктуры российской экономики и перспектив ее модернизации и развития.
Обсуждение: инфраструктура является неотъемлемой частью экономики, основой обеспечения долгосрочного и устойчивого развития, особенно актуальным вопрос функционирования инфраструктуры становится в период кризисов. От состояния и развития инфраструктуры зависит эффективность национальной экономики; однако возведение инфраструктурных объектов требует больших инвестиций для реализации инфраструктурных проектов. Но вместе с тем реализация инфраструктурных проектов позволяет выйти национальной экономики из кризисного состояния посредством активизации производства, оживления спроса и потребления. Именно поэтому развитие инфраструктуры и строительство инфраструктурных объектов рассматривается государствами как одна из базовых функций. Инфраструктура состоит из производственной и социальной инфраструктур. Производственная инфраструктура включает объекты транспорта, связи, энергоснабжения, водоснабжения, телекоммуникации и ЖКХ и др.; социальная инфраструктура представлена объектами образования, здравоохранения, культуры, спорта, искусства и пр. *Результаты:* недостаточное инвестирование объектов инфраструктуры в течение последних 20 лет привело к существенному снижению качества российской инфраструктуры, что отмечает Всемирный экономический форум в отчете о глобальной конкурентоспособности за 2013-2014 гг. Так, Россия по качеству инфраструктуры занимает 93-е место (из 144), при этом Китай занимает 74-е, а Индия – 85-е место. Основными проблемами ее низкого уровня являются: недофинансирование, отсутствие структурированных инфраструктурных проектов; недоста-

точная компетенция заказчиков и инвесторов особенно при распределении рисков и гарантировании доходности частным инвесторам. Проанализированы и обоснованы факторы и основные тренды развития инфраструктуры как основного драйвера роста экономики и ВВП в условиях внешних ограничений.

Ключевые слова: инфраструктура; инфраструктурные проекты; инфраструктурные инвестиции; концессионные соглашения; соглашения о ГЧП.

DOI:

Введение

Инфраструктура предназначена создавать и обеспечивать условия для эффективного функционирования производства, товарооборота и нормального качества жизни населения, т.к. представляет совокупность материальных, институциональных, коммуникационных и др. элементов экономической системы, обеспечивающих жизнедеятельность общества, процесс и условия воспроизводства.

Модернизация и строительство инфраструктурных объектов является глобальным трендом развития современной экономики, т.к. обеспечивает поддержание долгосрочного экономического роста, улучшения качества жизни населения, прежде всего за счет роста количества рабочих мест, притока инвестиций, снижения издержек (например, транспортных), усиления конкуренции и конкурентных преимуществ, реорганизации землепользования (строительство автомобильных дорог), возможностей пространственного развития за счет ранее недоступных территорий и др. Современная инфраструктура предоставляет огромные социальные и экономические преимущества пользования инфраструктурными благами, услугами: транспортными, водоснабжением, электроснабжением, связи, современных объектов ЖКХ. Лишение либо предоставление низкокачественных таких услуг характеризует беднейшие как страны, так и слои населения, т.к. отсутствие качественных автомобильных дорог, электроснабжения, современных объектов ЖКХ и объектов социальной инфраструктуры не характерны для развитой экономики.

Во всех развитых странах создание и развитие инфраструктуры используется как основной фактор и стимул экономического развития; реализация инфраструктурных проектов позволяет национальной экономике выйти из кризисного состояния посредством активизации производства, оживления спроса и предложения, улучшения инвестиционного климата и повышения на его основе инвестиционной привлекательности, привлечения частных инвестиций [8, 9].

Мировая практика создания объектов инфраструктуры в течение последних 30-40 лет основывается на привлечении частных инвестиций на их проектирование, создание и эксплуатацию и отражает преимущества распределения рисков между публичной (государство) и частной сторонами,

наличие стимулов для реализации инфраструктурных проектов и последующей их эксплуатации и гарантирование доходности частным инвесторам.

Вопросы развития инфраструктуры, сотрудничества государства и частного бизнеса рассматриваются в трудах отечественных и зарубежных авторов: Л.И. Абалкина, Р.А. Белоусова, А.А. Гапоненко, О.Г. Голиченко, В.В. Ивантер, Э.Дж. Долан, У. Мэре, Дж. Стиглиц, А.С. Еганяна, В.А. Королева, Н.И. Ивановой, А.П. Патрона, А. Венкат Раман, А. Харрис, А. Эсташ и др.

Недостаточное инвестирование объектов инфраструктуры в течение последних 20 лет привело к существенному снижению качества российской инфраструктуры, что отмечают многие зарубежные и российские исследователи.

До периода 2014-2017 гг. инвестиции в инфраструктуру российской экономики находились на уровне 3,5-4,0% ВВП [3], что в целом соответствовало мировым показателям. За прошедшие 5 лет инвестирование в инфраструктуру сократилось до 2,5% ВВП, данные приведены на рис. 1, что объясняется сокращением расходов федерального бюджета по объективным причинам внешних ограничений.

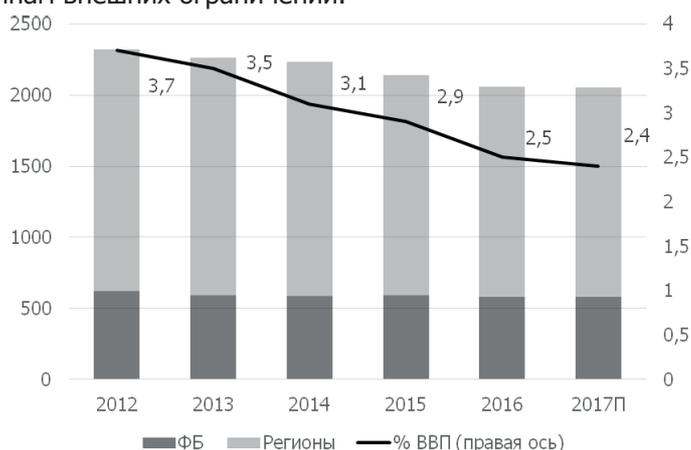


Рис. 1. Расходы бюджетной системы на инфраструктуру, млрд руб.¹

Инфраструктура российской экономики, созданная в основном в советский период, обладает значительным износом и потому является сдерживающим фактором развития современной экономики, что есть следствие хронического недофинансирования в последние годы советского периода и в 90-е годы.

В соответствии с недостаточным инвестированием инфраструктуры как производственной (транспортная сфера, ЖКХ, энергетика, телекоммуникации), так и социальной (образование, здоровье, культура, спорт и др.), состояние уровня развития экономики РФ оценивается достаточно низким, что отмечают Всемирный экономический форум в отчете о глобальной конкурентоспособности за 2013-2014 гг.; так место России по уровню развития инфраструктуры по рейтингу IMD – 39-е место из 60 стран, и 45-е место

¹ Источник: данные казначейства, расчеты InfraONE [6].

из 148 стран по рейтингу WEF за 2013-2014 годы; при этом самый низкий рейтинг присвоен качеству российских автодорог – 136 авиационной инфраструктуры – 102; а наилучшим показателем инфраструктуры являются железные дороги – 31; мобильная связь – 6 (при этом в международных рейтингах учитывается так называемая центральная часть или производственная инфраструктура: электроэнергетика, транспорт, ЖКХ, телекоммуникации).

На рис. 2 и 3 представлены объем инвестиций в инфраструктуру с 2011-2020 гг. и структура инвестиций.

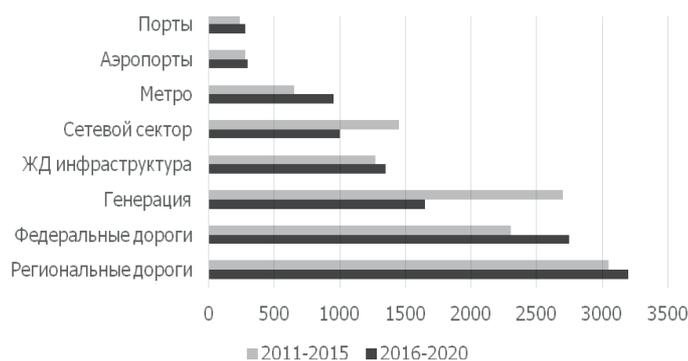


Рис. 2. Объем инвестиций в инфраструктуру (2011-2015; 2016-2020 гг., млрд руб.)²

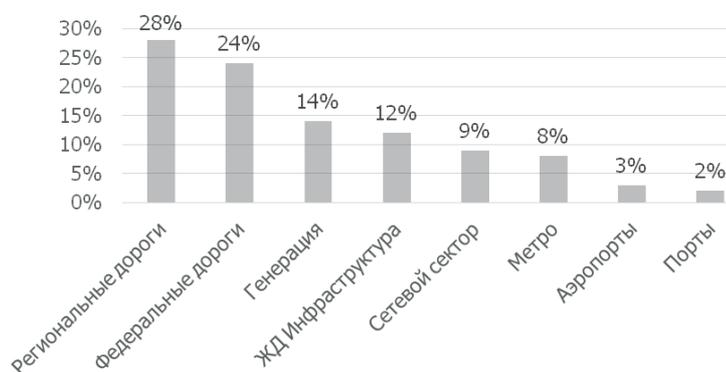


Рис. 3. Структура инвестиций (2016-2020 гг., %)³

Около 60-70% текущих инвестиций в инфраструктуру российской экономики приходится на транспортную сферу в целом, из которой более половины направляется на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, которая имеет самый низкий уровень качества. Поэтому необходимы достаточно большие объемы инвестиций в транспортную инфраструктуру, прежде всего, в строительство и реконструкцию автомобильных дорог для улучшения состояния экономики в целом. Инвестиции в развитие автомобильных дорог по стратегии развития транспортной сферы до 2030 г. представлены в табл. 1.

² Источник: ФЦП. Расчеты Газпромбанка (Ганелин М. и др. Инфраструктура России. Газпромбанк. 25 июня 2015).

³ Составлено авторами по материалам Газпромбанка от 25 июня 2015 г.

Таблица 1

Инфраструктурные результаты и затраты создания сети автомобильных дорог на период до 2030 г.

Этапы	2010-2020 гг.	2021-2030	
		Базовый сценарий	Оптимистичный сценарий
Капитальные затраты, млрд руб.	1 449	4 700	7 500
Внебюджетные средства, млрд руб.	507	3 200	4 200
Результаты, тыс. км	3,9	9,5	16,1

* Источник: составлено авторами по материалам ГК «Автодор» [7].

Наиболее недоинвестированной является отрасль ЖКХ, где износ превышает 60%. Необходимый объем инвестиций на модернизацию сферы ЖКХ по расчетам оценивается в 1,5 трлн руб., существующий уровень инвестиций на много ниже, чем в развитых странах – примерно в 2 раза, включая такие страны, как Китай и Индия. Для преодоления негативной тенденции развития важного элемента инфраструктуры ЖКХ необходимо построить до 2030 г. не менее 1 млрд кв. м жилья, увеличив жилой фонд примерно на 30%. При этом важная роль отводится использованию BIM-технологий при проектировании, которые позволяют улучшить характеристики проекта на всех стадиях его жизненного цикла; сократить сроки на стадии проектирования до 50%; сократить сроки внесения изменений до 20%; повысить качество выпускаемой документации; использовать возможность удаленной работы над проектом; облегчить ведение авторского и технического надзора [10, 11, 12]. Для этого инвестиции необходимо увеличить от настоящего уровня на 3,5-5% ВВП.

Основным источником инфраструктурных инвестиций в ЖКХ должны быть альтернативные бюджетному финансированию источники, такие как внебюджетные вложения, частный капитал, бюджетные фонды инфраструктурных инвестиций и др. Практические меры решения данной проблемы имели место при реализации национального проекта «Жилье», который способствовал увеличению инвестиций в ЖКХ с 5% до 9% ВВП, т.е. до уровня, который необходим в настоящее время.

В отрасли социальной инфраструктуры (образование, здоровье, культура, спорт) направляются инвестиции, по данным Росстата, на уровне 0,8% ВВП (без учета крупных инфраструктурных объектов спорта для международных спортивных событий), в целом социальная отрасль инфраструктуры характеризуется высоким уровнем отсталости.

Для модернизации развития инфраструктуры необходимо увеличить объем инвестиций в производственную инфраструктуру до 5% ВВП, в ЖКХ – на 3,5-4,0% ВВП и дополнительное инвестирование социальной инфраструктуры на 0,2% ВВП, что должно привести к ежегодному росту ВВП российской экономики более чем на 1,5% и составить уровень роста не ниже 3,5% ежегодно [6].

Результаты исследования

Основной проблемой развития инфраструктуры являются источники и способы инвестирования инфраструктурных проектов, их разработка, структурирование и реализация. К настоящему времени основными методами инвестирования являются: госзакупки, государственное частное партнерство и концессионное соглашение; а основными способами привлечения финансирования являются: бюджетное, частное, внебюджетное.

Частное финансирование в создании объектов инфраструктуры осуществляется в соответствии с Федеральными законами: «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» ФЗ от 13 июля 2015 г. №224 и «О концессионных соглашениях (с изменениями на 29 июля 2017 года)» ФЗ от 13 июля 2005 г. [1, 2]. В соответствии с этими законами привлеченные средства в инфраструктурные проекты включают в себя долговые обязательства в виде банковского кредитования, концессионных облигаций, займов страховых организаций и пенсионных фондов и бюджетного софинансирования.

Динамика развития инфраструктуры, реализация инфраструктурных проектов возможна на основе увеличения альтернативных источников инвестирования: внебюджетные вложения (пенсионные фонды, страховые компании, банковские кредиты, институты поддержки), частный капитал (через государственное частное партнерство, концессионные соглашения, контракты жизненного цикла, частная концессионная инициатива, концессионные облигации) и др.

По прогнозам экспертов в области развития инфраструктуры [3, 4], в ближайшие 2-3 года государственные инвестиции в инфраструктуру продолжат сокращаться и альтернативными источниками модернизации, развития и строительства новых инфраструктурных объектов должны стать внебюджетные источники (средства пенсионных фондов, страховые компании, банковское кредитование) и частный капитал, при этом средства госбанков превышают средства частных банков и поэтому их вклад в будущую инфраструктуру может составить до 40%, при этом потенциал частных банков оценивается не выше 5%, пенсионные накопления могут составить 3%, НПФ – 12%, страховые компании 6% и Российский фонд прямых инвестиций может выделить до 13%.

Растущие расходы на инфраструктурное строительство и кризис вынуждают разрабатывать новые подходы к проектированию и источникам инвестирования. Использование BIM-технологий при проектировании позволяет: экономить до 10% от стоимости инфраструктурного проекта за счет обнаружения коллизий; сокращать на 7-15% сроки реализации проектов; повышать на 3% точность сметных расчетов; сокращать до 80% времени на разработку смет и до 30% отходы и брак [10, 11]. К новым источникам инвестирования относятся такие источники, как приватизация государственных активов инфраструктуры с целью реинвестирования полученных средств в

развитие инфраструктуры; привлечение частного капитала на основе: ГЧП, концессии, моделей регулируемых активов (механизм снижения рисков для инвесторов и установления регулируемых тарифов, достижения минимальной доходности и др.).

ГЧП как способ привлечения частного капитала на развитие производственной и социальной инфраструктуры основывается на долговременном взаимодействии государства и частного капитала на всех стадиях создания инфраструктурного объекта: проектирование, финансирование, строительство, эксплуатация и техническое обслуживание; на установление гарантий прав и законных интересов участников соглашения о ГЧП [8], которые прописаны в ФЗ о ГЧП, где также описаны признаки и достоинства соглашений о ГЧП как для государства, так и для частной стороны.

Основные достоинства ГЧП состоят в возможности привлечения частного капитала, компетенций и ресурсов частной стороны. Для частной стороны к достоинствам относятся заключение долгосрочного соглашения, получение дополнительных гарантий, в том числе гарантий минимальной доходности, возможности получения земельного, водного, лесного участка без торгов для реализации соглашения ГЧП и др.

Концессионное соглашение в соответствии с ФЗ о концессионных соглашениях (с изменениями на 29.07.2017) [2] заключается между концессионером (частной стороной) и концедентом (публичной стороной), чаще всего государством, о создании объекта концессионного соглашения (недвижимого имущества), предназначенного для осуществления деятельности, право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать концеденту, а право владения и пользования (эксплуатация) объекта концессионного соглашения предоставляется концессионеру на определенный срок концедентом по концессионному соглашению.

Основные отличия концессионных соглашений от соглашений ГЧП состоят в следующем: право собственности на инфраструктурный объект по концессионному соглашению всегда принадлежит концеденту (публичной стороне), эксплуатация объекта и технологическое обслуживание осуществляется концессионером, в то же время эксплуатация и технологическое обслуживание по соглашению ГЧП возлагается на публичную сторону; по соглашению ГЧП право собственности может возникать и у частного инвестора, при этом инфраструктурный объект по концессионному соглашению может быть выкуплен концессионером после окончания срока действия концессионного соглашения, при условии что данный объект включен в список на приватизацию.

Особое место среди источников инфраструктурных инвестиций занимают внебюджетные источники инвестирования инфраструктуры. Значительным источником внебюджетных поступлений в развитие инфраструктуры являются банковские кредиты, т.к. механизм кредитования более понятен всем участникам инфраструктурных проектов и банки обладают огромным потенциалом инвестирования. По оценкам (Газпромбанк и Интер-

факс), банки обладают капиталом более 80 трлн руб., при этом около 70% составляют капиталы крупнейших банков: ВТБ, Сбербанк, Газпромбанк, а оставшиеся 30% принадлежат топ-20 частных банков.

Проблема привлечения инвестиций через банковское финансирование находится, во-первых, в плоскости компетенций и практического опыта такого инвестирования, а во-вторых, в недостаточном количестве наличия структурированных инфраструктурных проектов, поэтому решение вопросов об источниках инвестирования инфраструктурного строительства требует накопления, обобщения практического опыта реализации инфраструктурных проектов и на этой основе обеспечения компетентными участниками инфраструктурных проектов.

Облигационное финансирование является качественным источником структурирования инвестиций инфраструктурного проекта, наиболее известным финансовым инструментом которого являются концессионные облигации. Основной целью использования такого финансового инструмента, как концессионные облигации, является привлечение частного капитала в инфраструктурный проект, снижение стоимости привлечения частного капитала на основе особых льгот (преференций) со стороны государства, направленных на стимулирование спроса на данный вид облигаций за счет налоговых преференций, оптимизации доходности и рисков. Различают два вида концессионных облигаций: облигации под общие гарантии (General Obligation или GO Bonds) и доходные облигации (Revenue Bonds). Облигации под общие гарантии представляют собой форму долгосрочного заимствования, при которой государство принимает на себя обязательства выплатить и сумму займа, и проценты по займу за счет федерального, регионального или муниципального бюджета. Решение о выпуске концессионных облигаций под общие гарантии принимается на основе баланса между общественной полезностью объекта инфраструктуры и затратами на его создание и доходами, которые инфраструктурный объект может генерировать за счет предоставляемых услуг (водоснабжение, электроснабжение, транспортные услуги, телекоммуникации и др.). В качестве эмитента концессионных облигаций под общие гарантии, кроме государственных органов, могут выступать корпорации, в этом случае источником погашения облигаций являются доходы корпорации-эмитента.

Второй вид концессионных облигаций – доходные облигации (Revenue Bonds) – является более надежным финансовым инструментом привлечения инвестиций для реализации инфраструктурных проектов, т.к. их погашение обеспечивается денежным потоком, генерируемым объектом инфраструктуры, закрепленным в условиях выпуска этих облигаций. Концессионные облигации являются важным элементом механизма частного финансирования объектов инфраструктуры и предполагает формирование специальной проектной компании (SPV – Special Purpose Vehicle), основной задачей которой является реализация инфраструктурного проекта. Выпуску концессионных облигаций предшествует разработка структуры займа для привлечения не-

обходимых объемов инвестиционных ресурсов по наименьшей стоимости; оценка эффективности инвестиций, определение оптимальной структуры капитала, разработка механизма распределения доходов и рисков между участниками инфраструктурного проекта: государством, акционерами и держателями облигаций, а также повышение инвестиционной привлекательности концессионных облигаций.

Достаточно новым финансовым инструментом инвестиционного обеспечения инфраструктурных проектов является TIF – Tax Increment Financing. Это инструмент долгосрочного стимулирования инфраструктурных проектов, ориентированный на доходы от будущих налоговых поступлений, т.е. возможность инвестировать развитие инфраструктуры не из доходов государственного бюджета, а за счет будущих налоговых поступлений от создания новых инфраструктурных объектов, обеспечивающих прирост налоговой базы. Основные требования для использования данного финансового инструмента заключаются в наличии структурированных инфраструктурных проектов, позволяющих оценить будущие налоговые поступления, т.е. сформировать базу знаний инфраструктурных проектов, реализованных по соглашениям ГЧП, концессиям, частным концессионным инициативам и др., а также изменения нормативно-правовой базы – Налогового кодекса.

Заключение

Основными факторами развития инфраструктуры, по мнению ведущих экспертов данной области, являются: обеспечение прозрачности (прозрачности) процессов принятия решений о выборе инфраструктурных проектов, тендерных процедур, наличие банка данных о разработанных и принятых к реализации инфраструктурных проектов, государственных приоритетов развития инфраструктуры и др.; гарантии возврата инвестиций; достижение требуемой нормы доходности для частных инвесторов; поддержание региональных инфраструктурных проектов со стороны государства; обоснование критериев отбора инфраструктурных проектов для реализации, особенно за счет средств фонда национального благосостояния; стимулирование привлечения иностранных инвесторов, обладающих необходимыми компетенциями, опытом, технологиями разработки, структурирования и реализации инфраструктурных проектов.

По результатам проведенного исследования были выявлены основные тренды развития инфраструктуры на период 2016-2020 гг.:

- сокращение прямых инвестиций государства, которые не превысят 2% ВВП;
- ГЧП и концессии представляются основным эффективным методом финансирования объектов инфраструктуры;
- объемы потенциальных инфраструктурных инвестиций превышают количество качественных инфраструктурных проектов, т.к. проявляется дефицит компетентности комплексных и «умных» структурированных проектов (проектов не столько капиталоемких, сколь выгод-

ных частным инвесторам по соотношению минимальной доходности и гарантиям);

- увеличивается объем внебюджетных поступлений в проекты инфраструктуры;
- отраслевая структура инфраструктурных инвестиций в основном не изменится: лидером остается транспортная сфера и социальная инфраструктура, но в перспективе возможно опережающее развитие трубопроводного транспорта, гидроузлов, производственно-логистических комплексов Министерства обороны, «зеленых» (экологических) проектов;
- в целом ожидается рост рынка инфраструктурных инвестиций, но более медленный, чем прогнозировалось ранее, т.к. он построен на внутренних возможностях и не зависит от внешних факторов (иностранцы занимают пассивные позиции, т.к. на инфраструктурном рынке представлено незначительное количество мегапроектов, традиционно интересующих иностранных инвесторов, а качественные структурированные проекты из крупного и среднего сегментов распределяются между российскими инвесторами.

Список источников

1. «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» ФЗ от 13 июля 2015 г. № 224.
2. «О концессионных соглашениях (с изменениями на 29 июля 2017 года)» ФЗ от 13 июля 2005 г.
3. Дмитриев М. *Развитие инфраструктуры как ядро новой модели экономического роста*. Доступно: <https://is.gd/0JhhQV> (дата обращения: 28.06.16).
4. Еганян А.С. *Инвестиции в инфраструктуру: деньги, проекты, интересы. ГЧП, концессии, проектное финансирование*. Москва, Альпина Паблицер, 2015.
5. *Инвестиции в инфраструктуру 2016+. Вступая в новую реальность*. Полная версия. Москва: июнь 2016. Доступно: <https://is.gd/1p2fgN> (дата обращения: 29.07.17).
6. *Инвестиции в инфраструктуру 2017*. Москва, февраль 2017. Доступно: <https://is.gd/ZC69cQ> (дата обращения: 23.05.18).
7. *Стратегия создания сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог*. Доступно: <https://goo.gl/4d7xv8> (дата обращения: 11.08.17).
8. Трофимова Л.А. *Стратегическое планирование инвестиций*. Санкт-Петербург, Изд-во СПбГУЭФ, 2002.
9. Трофимова Л.А. *Инвестиционная активность предприятий: теория и практика: монография*. Санкт-Петербург, Издательство Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, 2002.
10. Трофимова Л.А., Трофимов В.В. Информационное моделирование и инжиниринговые схемы организации управления как основа инновационного развития строительной отрасли // *Вестник ОмГУ. Серия: Экономика*, 2016, no. 3, с. 77-82.
11. Трофимова Л.А., Трофимов В.В. Реализация стратегии инновационного развития строительной отрасли РФ на основе информационного моделирования промышленных и гражданских объектов // *Современное строительство и архитектура*, 2017, no. 1(5), с. 32-36.
12. Эсетова А.М., Гасанова Н.М. Организационно-экономические основы активизации инновационных процессов в строительстве // *Региональные проблемы преобразования экономики*, 2012, no. 4, с. 448-457.

ANALYSIS OF THE STATE AND PERSPECTIVES OF THE DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE AS THE MAIN FACTOR OF ECONOMIC GROWTH IN THE CONDITIONS OF EXTERNAL CONSTRAINTS

Trofimova Luidmila Afanasievna, Dr. Sc. (Econ.), Prof.

Kukaev Abdula Arbievich, graduate student

St. Petersburg State Economic University, Sadovaya st., 21, St. Petersburg, Russia, 191023; e-mail: L_Trofimova@bk.ru

Purpose: identification of factors and trends of infrastructure development in the Russian economy and the prospects for its modernization and development. *Discussion:* the infrastructure is an integral part of the economy, the basis for long-term and sustainable development. The issue of infrastructure becomes particularly relevant in the period of crises. The efficiency of the national economy depends on the conditions and development of infrastructure. However, an implementation of infrastructural projects requires a large investment. But at the same time, the implementation of infrastructural projects allows the national economy to emerge from the crisis by activating production, and by reviving demand and consumption. That is why the development of infrastructure and construction of infrastructure objects is considered by countries as one of the basic functions. The infrastructure consists of hard infrastructure and soft infrastructures. The hard infrastructure includes objects of transport, communications, electric power generation and transmission, water supply, telecommunications, etc.; soft infrastructure is represented by the education system, the healthcare system, culture, sports, art, etc. *Results:* inadequate investment to the infrastructure objects over the past 20 years has led to the significant decline in the quality of Russian infrastructure, that was noted at the world economic forum in the global competitiveness report for 2013-2014 years. So, Russia's quality of infrastructure ranks 93rd (out of 144), while China is 74, and India 85. The main problems of its low level are: underfunding, lack of structured infrastructure projects; Insufficient competence of customers and investors, especially in risks allocation and a profitability guarantee to private investors. In article were analyzed and justified factors and trends of infrastructure development as the main driver of economic growth and GDP in conditions of external constraints.

Keywords: infrastructure, infrastructural projects, infrastructure investments, Concession agreements, Agreement on PPP.

References

1. O gosudarstvenno-chastnom partnerstve, munitsipal'no-chastnom partnerstve v RF i vnesenii izmeneniy v otдел'nye zakonodatel'nye akty RF» FZ ot 13 iyulya 2015 g. № 224. [About public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and amendments to certain legislative acts of the Russian Federation]. (In Russ.)
2. O kontsessionnykh soglasheniyakh (s izmeneniyami na 29 iyulya 2017 goda)» FZ ot 13 iyulya 2005 g. [About concession agreements (with changes for July 29, 2017) FL July 13, 2005]. (In Russ.)
3. Dmitriev M. [Infrastructure development as the core of a new model of economic growth.] *Razvitie infrastrukturyi kak yadro novoy modeli ekonomicheskogo rosta. Economy Times*. Available at: <https://is.gd/0JhhQV> (accessed: 28.06.16). (In Russ.)
4. Eganyan A.S. *Investitsii v infrastrukturu: dengi, proekty, interesyi. GChP, kontsessii, proektnoe finansirovanie* [Investments in infrastructure: Money, projects, interests. PPP, concessions, project financing]. Moscow, Alpina Publisher, 2015. (In Russ.)
5. Investitsii v infrastrukturu 2016. Vstupaya v novuyu realnost. Polnaya versiya. [Investment in infrastructure is 2016+. Entering a new reality. Full version] Moscow, June 2016. Available at: <https://is.gd/1p2fgN> (accessed: 29.07.17). (In Russ.)
6. Investitsii v infrastrukturu 2017. [Infrastructure investments 2017] Moscow: February 2017. Available at: <https://is.gd/ZC69cQ> (accessed: 23.05.18). (In Russ.)
7. Strategiya sozdaniya seti avtomagistralei i skorostnykh avtomobil'nykh dorog [Strategy of the creation of a network of motorways and high-speed roads]. Available at: <https://goo.gl/4d7xv8> (accessed: 11.08.17). (In Russ.)
8. Trofimova L.A. *Strategicheskoe planirovanie investitsiy* [Strategic planning of investment]. Saint-Petersburg, SPUNECON, 2002. (In Russ.)
9. Trofimova L.A. *Investitsionnaya aktivnost' predpriyatij: teoriya i praktika: monografiya* [Investment activity of enterprises: theory and practice: monograph]. Saint-Petersburg, SPUNECON, 2002. (In Russ.)
10. Trofimova L.A., Trofimov V.V. Informatsionnoe modelirovanie i inzhiniringovye skhemy organizatsii upravleniya kak osnova innovatsionnogo razvitiya stroitel'noy otrasli [Information modeling and engineering schemes of management as the basis of innovative development of construction industry]. *HERALD OF OMSK UNIVERSITY. Series: Economics*, 2016, no. 3, pp. 77-82. (In Russ.)
11. Trofimova L.A., Trofimov V.V. Realizatsiya strategii innovatsionnogo razvitiya stroitel'noy otrasli RF na osnove informatsionnogo modelirovaniya promyshlennykh i grazhdanskih ob'ektov [Implementation of strategy on innovative development of construction industry of the Russian Federation based on information modeling of industrial and civil objects]. *Modern construction and architecture* №1(5), 2017, pp. 32-36. (In Russ.)
12. Esetova A.M., Gasanova N.M. Organizatsionno-ekonomicheskie osnovy aktivizatsii innovatsionnykh protsessov v stroitel'stve [Organizational and economic basis of activations innovative processes in construction]. *Regional problems of transforming the economy*, 2012, no. 4, Pp. 448-457. (In Russ.)