

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 332.05

О.Б. Угурчиев, Р.О. Угурчиева

ФГБОУ ВО «Ингушский государственный университет», Республика Ингушетия,
г. Магас, email: omar2007@mail.ru

РОЛЬ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Ключевые слова: инвестиционная политика, регион, инвестиционная привлекательность, инвестиционные проекты, модель экономического развития региона, инфраструктура.

В условиях глобальных вызовов и жестких требований, поставленных перед органами государственного управления регионов высшим руководством страны, активная роль в региональном стратегическом развитии и улучшении качества жизни граждан на каждой территории принадлежит инвестиционной политике. Инвестиционные проекты развития инфраструктуры, включая собственные проекты частного бизнеса, проекты ГЧП и концессионные соглашения, бюджетные проекты, должны иметь не только финансово-экономическую эффективность, но и стратегическое значение для развития территории. В последнее время именно неразвитость и изношенность сетей и объектов инфраструктуры, ограничения на подключения к ней, стали ключевым препятствием для развития инвестиционной активности в ряде субъектов федерации, препятствием на пути строительства новых капитальных объектов и развития бизнеса. При этом для реализации крупных инфраструктурных проектов, которые обеспечивают максимально возможный социально-экономический эффект, необходимы значительные финансовые средства.

О.Б. Ugurchiev, R.O. Ugurchieva

Ingush State University, Republic of Ingushetia, Magas, email: omar2007@mail.ru

THE ROLE OF INVESTMENT POLICY IN IMPROVING REGIONAL INFRASTRUCTURE

Keywords: investment policy, region, investment attractiveness, investment projects, model of economic development of the region, infrastructure.

In the context of global challenges and strict requirements set before the regional government bodies by the country's top leadership, an active role in the regional strategic development and improvement of the quality of life of citizens in each territory belongs to the investment policy. Investment projects for infrastructure development, including private business' own projects, PPP projects and concession agreements, budget projects, should have not only financial and economic efficiency, but also strategic importance for the development of the territory. Recently, it is the underdevelopment and deterioration of networks and infrastructure facilities, restrictions on connections to it, that have become a key obstacle to the development of investment activity in a number of subjects of the federation, an obstacle to the construction of new capital facilities and business development. At the same time, significant financial resources are needed to implement large infrastructure projects that provide the maximum possible socio-economic effect.

В условиях глобальных вызовов и жестких требований, поставленных перед органами государственного управления регионов высшим руководством страны, активная роль в региональном стратегическом развитии и улучшении качества жизни граждан на каждой территории принадлежит инвестиционной политике, которую на региональном

и муниципальном уровне можно разделить на два блока:

– формирование инвестиционной привлекательности территории и создание благоприятных условий для деятельности бизнес-структур, что больше связано с маркетинговой работой, разработкой бренда региона, обеспечением его узнаваемости, с формированием

благоприятных налоговых условий для развития бизнеса и т. д.;

- прямое участие органов власти, бюджетных средств в реализации инвестиционных проектов.

Инвестиционные проекты развития инфраструктуры, включая собственные проекты частного бизнеса, проекты ГЧП и концессионные соглашения, бюджетные проекты, должны иметь не только финансово-экономическую эффективность, но и стратегическое значение для развития территории.

В последнее время именно неразвитость и изношенность сетей и объектов инфраструктуры, ограничения на подключения к ней, стали ключевым препятствием для развития инвестиционной активности в ряде субъектов федерации, препятствием на пути строительства новых капитальных объектов и развития бизнеса. При этом для реализации крупных инфраструктурных проектов, которые обеспечивают максимально возможный социально-экономический эффект, необходимы значительные финансовые средства.

Следует отметить, что инфраструктура регионального и местного значения испытывает существенный дефицит в финансировании, а бюджетные возможности крайне ограничены. Поэтому одним из ключевых направлений деятельности государственных органов государственной власти субъектов федерации по обеспечению устойчивого социально-экономического развития регионов является привлечение инвестиций и реализация инвестиционных проектов на основе системы стратегического планирования и сотрудничества власти и бизнеса.

Цель исследования

Инвестиции в инфраструктуру привлекательны для институциональных инвесторов благодаря нескольким факторам:

- долгосрочный характер инвестиций в инфраструктуру соответствует долгосрочному характеру обязательств;

- доходы от инвестиций в инфраструктуру часто привязаны к инфляции, что позволяет хеджировать обязательства инвесторов, чувствительных к инфляции;

- инвестиции в инфраструктуру способны генерировать привлекательную инвестиционную доходность в размере, превышающую доходность на рынке облигаций;

- инвестиции в инфраструктуру являются эффективным средством диверсификации инвестиционного портфеля благодаря слабой корреляции с другими традиционными финансовыми инструментами.

Инфраструктурные инвестиции считаются одним из самых эффективных инструментов стимулирования экономического развития, однако, следует отметить, что в нашей стране спрос на них существенно превышает ежегодные фактические вложения. Поэтому развитие инженерной и коммунальной инфраструктуры позволит увеличить привлекательность территорий для инвесторов.

Кроме того, инвестиции в инфраструктуру имеют мультипликативный эффект, обеспечивая сами по себе экономический рост и повышая капитализацию и инвестиционную привлекательность региона. По расчётам экспертов S&P Global, за счёт 1% ВВП, дополнительно вложенного в инфраструктуру, экономика может вырасти на 1,2%. Данный мультипликативный эффект включает рост реальных располагаемых доходов населения, увеличение количества рабочих мест и налогов, поступающих в бюджет при создании новых объектов. Кроме того, происходит сглаживание неравенства среднего уровня доходов и качества жизни населения, так как развитая инфраструктура способствует присоединению бедного населения и неразвитых территорий к ядру деловой активности, общественным коммуникациям, что повышает уровень и качество жизни, обеспечивает прирост человеческого капитала.

Но мультипликативный эффект не возникнет автоматически: также, как и появление взаимосвязанной инфраструктуры, промышленных объектов, жилья и других объектов не может происходить само по себе. Чтобы результат от инвестиций совпал с ожидаемым, государство должно тратить деньги сбалансированно и желательным в рамках долгосрочного плана развития территории. Кроме того, сам проект должен быть качественно структурирован.

Материал и методы исследования

Для определения конкурентных преимуществ региона и выделения возможных точек роста необходимые условия можно сгруппировать следующим образом:

- развитие бизнеса на территории – количество и качество товаров и услуг, эффективность деятельности компаний;
- наличие и условия платежеспособного спроса, как со стороны жителей, так и бизнес-структур;
- уровень кластеризации, наличие связи производителей и поставщиков, аналогичных компаний между собой;
- наличие и качество ресурсов, включая человеческий капитал и иные ресурсы развития.

Основное внимание должно быть сконцентрировано на последней группе условий. При этом среди них можно выделить:

- факторы общего пользования, такие как сырье, неквалифицированные трудовые ресурсы.
- специализированные факторы, которые играют ведущую роль – квалифицированные трудовые ресурсы, инфраструктура, капитал (инвестиции в капитал).

Перечисленные факторы являются взаимосвязанными, так как наличие качественных кадров и развитой инфраструктуры снижает издержки инвестора.

Экономическое развитие территорий, их привлекательность для инвесторов существенно зависят от состояния региональной инфраструктуры, высокий уровень которой дает дополнительные возможности бизнесу для развития производства, уменьшает транзакционные издержки и, как следствие, себестоимость продукции. При этом влияние качественной инфраструктуры особенно сказывается на начальном периоде развития предприятий, снижая стоимость строительства, стимулируя производственные связи. Хорошая инфраструктура, особенно социальные объекты, повышает производительность труда работников, влияет на их здоровье и образованность.

Этот эффект называется прямым влиянием инфраструктуры на производительность.

Результаты исследования

Текущее состояние российской общественной инфраструктуры можно назвать тяжелым, что выражается в недостаточности по сравнению с нормативным уровнем количества объектов тепло-, водо-, электро-, газоснабжения и водоотведения, предоставлении услуг ненадлежащего качества, недостаточно высоком охвате населения данными услугами.

Во многом такая ситуация с качеством и обеспеченностью инфраструктурными объектами является следствием недофинансирования их строительства и модернизации на протяжении длительного периода времени.

На сегодняшний день по развитости транспортной и энергетической инфраструктуры Российская Федерация занимает низкие места относительного своего потенциала роста и размера экономики среди остальных стран мира.

Российская экономика входит в число 10 стран с наибольшим объемом ВВП, уступая только Китаю, США, Японии, Германии, Великобритании, Франции, Бразилии, Италии и Индии. Соответственно в абсолютном выражении объем необходимых инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры российской экономике выглядит более внушительным – не менее 10 трлн руб. с настоящего времени до 2030 г. Следует отметить, что в случае смены экономического курса в сторону развития производств с большей добавленной стоимостью, объем необходимых инвестиций может значительно увеличиться. При этом значительная нагрузка и ответственность ложатся на субъекты федерации и региональные органы государственной власти.

Необходимо отметить крайнюю неравномерность распределения инвестиций в развитие инфраструктуры по субъектам федерации.

К субъектам страны с наибольшим объемом инвестиций в развитие инфраструктуры относятся Москва, Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Татарстан, Ханты-Мансийский автономный округ, Московская область, Краснодарский край.

К субъектам страны с наименьшим объемом инвестиций в развитие инфра-

структуры относятся Республика Тыва, Республика Алтай, Республика Калмыкия, Республика Ингушетия, Костромская область.

Расчеты показывают, что более чем десятикратное различие в объемах инвестиций в передовых и отстающих субъектах федерации создают проблему дальнейшего нарастания разрыва в уровне социально-экономического развития регионов, что требует значительного федерального реагирования, увеличения доли федеральных инвестиций в целый ряд субъектов федерации.

Неравномерность распределения инвестиций на развитие инфраструктуры по регионам обусловлена отчасти тем, что источником значительной части инвестиций было федеральное финансирование реализации масштабных по своим объемам проектов (например, Саммит АТЭС 2012 г. (объем финансирования – 239 млрд руб.), Универсиада в Казани 2013 г. (230 млрд руб.), Олимпиада в Сочи 2014 г. (500 млрд руб.), чемпионат мира по футболу 2018 г. (336 млрд руб.), строительство крупных производственных объектов в ЯНАО (Ямал-СПГ).

Лидерство по расходам на инфраструктуру у г. Москва – в 2018 г. они составили 422,8 млрд руб., или почти 32% от всех региональных трат. При этом вложения региона за год уменьшились на 15%.

Остальные регионы существенно отстают. На втором и третьем местах по инвестициям в инфраструктуру в 2018 г. – Республика Крым (71,7 млрд руб.) и Санкт-Петербург (65,3 млрд руб.). Причем, если у первой расходы бюджета на развитие инфраструктуры за год выросли на 47% (с 48,8 млрд руб.), то у второго, напротив, уменьшились на 20% (с 82 млрд руб. в 2017г.).

Такие изменения можно объяснить тем, что в Москве и Санкт-Петербурге до 2018 года происходили значительные вложения в инфраструктуру в преддверии чемпионата мира по футболу. А в Крыму все еще продолжают крупные инфраструктурные стройки (трасса «Таврида», подходы к Крымскому мосту и т.д.).

Наиболее резкий рост инфраструктурных инвестиций регионов в 2018 году

был отмечен в Республиках Татарстан и Хакасия – на 120%, до 52,3 млрд руб. и 3 млрд руб. соответственно. Впрочем, в последнем случае, это еще и эффект низкой базы.

Меньше всего по данным Минфина России в инфраструктуру в 2018 году вкладывали региональные бюджеты Еврейской автономной области (0,51 млрд руб.), Магаданской области (0,9 млрд руб.) и Калмыкии (1 млрд руб.). Магаданская область стала также лидером падения инвестиций в отрасль – за год ее вложения уменьшились на 65%, с 2,6 млрд руб. до 0,9 млрд руб. Также среди резко снизивших траты регионов – Дагестан (его инвестиции в инфраструктуру упали на 49%, с 13,5 млрд руб. до 6,9 млрд руб.) и Севастополь (снижение на 48%, с 11,1 млрд руб. до 5,8 млрд руб.).

Из федеральных округов в 2018 году вновь больше всех расходовал на инфраструктуру Центральный ФО – 562 млрд руб. Однако это на 11,8% меньше, чем годом ранее, что в большой степени вызвано снижением расходов Москвы. Кроме того, за год снизилась и доля ЦФО в тратах всех регионов – с 46% до 42%.

Сильнее всего относительно других выросли инвестиции в инфраструктуру в Уральском и Южном федеральных округах. В УФО за год они увеличились на 32,7%, достигнув 120,2 млрд руб., в ЮФО – на 19%, до 132,6 млрд руб.

За счет включения Забайкальского края и Республики Бурятии в состав Дальневосточного федерального округа его инфраструктурные расходы увеличились за год на 11%. Однако они бы снизились на 1,2% при сохранении округа в прежнем составе.

У Сибирского федерального округа, наоборот, вложения в отрасль уменьшились на 7,3% – до 96,1 млрд руб., но, если бы реорганизации не произошло, инвестиции округа выросли бы на 2,3% [4]

Одним из самых острых вопросов в настоящее время в формировании инвестиционного потенциала регионов является надёжность и развитость электроэнергетической инфраструктуры.

Для более широкого привлечения внешних инвесторов в регион, безусловно, необходимо наличие электро-

сетевого комплекса, отвечающего современным требованиям надежности и качества. Для достижения данного результата требуется принятие управленческих и законодательных решений, направленных на уменьшение процента бесхозных сетей, находящихся в плохом техническом состоянии. Требуется усиление ответственности собственников энергообъектов в их техническом содержании и соответствии действующим нормам и правилам. Основной акцент при этом наиболее правильно будет сделать, опираясь на наиболее крупные сетевые организации, при участии в решении данной проблемы бюджетов всех уровней.

Не менее острой является назревшая необходимость в коренной модернизации тепловых сетей и энергетического оборудования на объектах коммунальной инфраструктуры, физический и моральный износ в среднем по стране превышает 60%. Развитие систем теплоснабжения населенных пунктов должно осуществляться на принципах эффективной загрузки мощностей на основании схем теплоснабжения, которые должны соответствовать документам территориального планирования поселений.

В целях создания экономических стимулов для эффективного функционирования и развития централизованных систем теплоснабжения необходимо обеспечить:

- повышение уровня удовлетворенности потребителей тепловой энергии качеством и стоимостью товаров и услуг в сфере теплоснабжения, в том числе через совершенствование ценообразования и усиление ответственности теплоснабжающих организаций за обеспечение надежного и качественного теплоснабжения потребителей со встречным повышением ответственности потребителей тепловой энергии за выполнение договорных обязательств;

- предотвращение прогрессирующего физического и морального износа основных производственных фондов в сфере теплоснабжения;

- стимулирование энергосбережения и повышения энергетической эффективности в сфере теплоснабжения;

- обеспечение эффективного стратегического развития и технического

управления системами теплоснабжения, стимулирование развития эффективных источников тепловой энергии и тепловых сетей;

- повышение управляемости системами теплоснабжения.

Решение данной задачи, принимая во внимание дефицит бюджетов всех уровней, невозможно без комплексного подхода, включающего в себя модернизацию теплоисточников и тепловых сетей как за счёт бюджетных средств, так и путем привлечения частных инвестиций на основе концессионных соглашений и энергосервиса, а также уход от эксплуатации нерентабельных теплоисточников путём перевода многоквартирных на индивидуальное газовое отопление и современные малые котельные.

Существует ряд причин, препятствующих привлечению инвестиций в сферу жилищного и коммунального хозяйства (ЖКХ):

- большинство объектов коммунального хозяйства не имеют правоустанавливающих документов, оформление которых требует значительных финансовых затрат;

- низкая рентабельность проектов в ЖКХ в связи с неэффективной тарифной политикой.

В исполнение Указа Президента России «О национальных целях развития» Правительством Российской Федерации утвержден «Комплексный план развития и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года», который в настоящее время представляет собой укрупненный перечень направлений, в рамках которого могут быть реализованы конкретные проекты. При этом произведена и корректировка 12 национальных проектов. Министерством России и федеральным агентствам поручено в 2019 году сформировать портфели проектов для привлечения частных инвестиций, рассмотрение и утверждение которых в регулярном режиме будет осуществляться на заседаниях президиума совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

Пока план предполагает развитие только двух инфраструктурных сфер: транспорта и энергетики. Причем необходимый объем вложений определен только в первой.

За шесть лет на транспортную часть плана собираются потратить 6,35 трлн рублей, из них 3 трлн рублей – бюджетные деньги. В трехлетнем бюджете до 2024 года на мероприятия комплексного плана заложен 1 трлн рублей.

Направление «Коммуникации между центрами экономического роста» дважды лидирует в комплексном плане по объему инвестиций: на него заложено свыше 1,7 трлн руб. в целом и 1,4 трлн руб. – из федерального бюджета.

Следует подчеркнуть, что запланированное в рамках федерального проекта развитие коммуникаций между региональными столицами и другими городами – «центрами экономического роста» соответствует Стратегии пространственного развития Российской Федерации. Планируется также устранить «узкие места» на подходах к центрам экономического роста. Сюда войдет масштабный проект развития Московского транспортного узла, стоимость которого оценивается в 529 млрд руб. Также планируются два крупных проекта по развитию Крыма: строительство и реконструкция автодороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь (137,3 млрд руб.) и автодорожных подходов к Крымскому мосту (136 млрд руб.) [3].

Нераспределенными остаются свыше 850 млрд руб., которые будут направлены на коммуникации между центрами экономического роста и иные проекты по строительству и реконструкции автодорог, автодорожных развязок, мостов, ликвидацию пересечений авто- и железных дорог при условии активной деятельности региональных органов государственного управления по привлечению частных инвестиций и подготовке к реализации данных проектов. Поэтому потребность в активном применении системы стратегического планирования становится крайне высокой.

Фактически центрами экономического роста являются все 85 региональных столиц и еще как минимум столько же наиболее развитых городов и муниципалитетов. Последнее особенно актуально и в рамках формирования итогового перечня автодорог, которые будут включены в этот федеральный проект. Из сформированного и утвержденного

правительством комплексного плана более половины (около 56%) средств пока невозможно точно распределить по направлению целевого расходования. Поэтому, по мнению автора, в существующем виде формулировки комплексного плана обостряют конкуренцию между регионами за федеральное финансирование, а также могут привести к риску срыва сроков, превышению стоимости и неэффективному расходованию средств.

Ключевой проблемой для рынка инвестиций в инфраструктуру в 2019-2021 гг. был острый дефицит готовых к финансированию проектов, поскольку одним из основного требования является наличие проектно-сметной документации, подготовка которой требует от субъекта федерации значительных финансовых затрат, с которыми далеко не все регионы способны справиться.

Следует отметить, что подходы к отбору проектов в настоящее время, в основном, основываются на методике, разработанной и утвержденной Минэкономразвития России для проектов ГЧП, в которой критериями оценки являются социально-экономический эффект от реализации и финансовая эффективность проекта.

В комплексный план можно включить проекты двух типов. Первый – инициативы, направленные на развитие, которые вносят прямой вклад в достижение Национальных целей и дают максимальную финансовую эффективность – отдачу на рубль бюджетных инвестиций при наименьшей потребности в господдержке. Второй – проекты, которые должны помочь устранению критических транспортных проблем и имеют значительные социальные эффекты.

Самой чувствительной для регионов и инвесторов стороной применяемого подхода может стать возможность исключения проектов из плана. При формировании бюджета на очередной год документ будут актуализировать, и в этот момент новые проекты, претендующие на включение в план, могут «вытеснить» уже утвержденные при условии, что их финансовая эффективность будет выше.

Проекты, у которых этот показатель низок, первыми пострадают от сокращения бюджетного финансирования комплексного плана: им приостановят или

сократят финансирование, что затрудняет долгосрочное планирование для регионов и инвесторов небольших проектов, снижает получаемый эффект от их включения в комплексный план и приобретения статуса «приоритетного проекта».

Если ранее можно было ожидать, что включение проекта в план гарантирует его политическую и финансовую поддержку, то теперь регион и инвестор не могут быть в ней уверены.

Чрезмерная гибкость плана может стать, по мнению автора, проблемой, особенно со второй половины 2022 года. Времени на запуск новых проектов и смену ориентиров уже не останется. Шесть лет – небольшой срок для инфраструктурного строительства: для инфраструктуры это ближе к тактическому, чем стратегическому планированию.

При проведении оценки необходимо расширить рамки рассмотрения и принимать во внимание влияние проекта развития инфраструктуры на обеспечение социально-экономического развития субъекта федерации, учитывать не только прямые, но и косвенные эффекты реализации проекта, в том числе – на повышения качества жизни населения, а также обеспечит стабильность условий федеральной поддержки для уже начатых проектов.

Выбор направлений реализации инфраструктурных проектов и разработка их документации должна производиться на основе системы стратегического планирования, что предполагает широкое участие в этой деятельности представителей бизнеса, общественных организаций, экспертов и ученых. При этом, частные инвесторы могут взять на себя разработку проектной документации в случае применения схем концессионных соглашений или реализации проектов ГЧП, что позволит обеспечить их высокое качество и повысить вероятность привлечения федерального финансирования.

Утверждение Правительством Российской Федерации «Стратегии пространственного развития страны» дало стратегическому направлению модернизации и развития инфраструктуры страны и регионов новый импульс, поскольку одной из ее главных задач – ликвидация инфраструктурных ограни-

чений, сокращение социально-экономических различий как между регионами, так и внутри них, ставка на отраслевую специализацию субъектов.

Стратегия пространственного развития объединила приоритеты утвержденных ранее документов стратегического планирования и комплексного плана. Инфраструктурная часть стратегии будет реализовываться в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

В стратегии страна разделена на 12 макрорегионов, а также в ней определены Приоритетные геостратегические территории. В числе последних оказались выделенные регионы-эксклавы (Калининградская область, Севастополь и Крым), регионы Северного Кавказа, Дальнего Востока, а также субъекты, входящие в Арктическую зону.

По оценке экспертов, минимальные дополнительные инфраструктурные потребности этих территорий в 2022 году суммарно составят порядка 460 млрд руб., или 17% от аналогичного показателя для всей страны. Субъекты федерации, входящие в Арктическую зону, покрывают свои потребности всего на 19%, но требуется им еще порядка 170-180 млрд руб. Далее идут регионы Дальнего Востока, вкладывающие 35%, а их дополнительная потребность составляет 170 млрд руб., и Северного Кавказа – 31% и 90 млрд руб. соответственно. Лучше всего покрывают свои потребности, по экспертной оценке, регионы-эксклавы (Калининградская область и Крым) – на 83%, хотя они также претендуют на значительную дополнительную федеральную поддержку. Некоторые проекты приоритетных геостратегических территорий содержатся в перечнях национальных проектов и комплексного плана развития. А значит, регионы смогут рассчитывать на получение средств из федерального бюджета, что к 2024 году может покрыть до 40% дополнительной потребности таких территорий.

Выводы

В заключении необходимо подчеркнуть, что развитие инфраструктуры является обязательным элементом деятельности органов государственной вла-

сти субъектов федерации по созданию инвестиционной привлекательности территорий, обеспечению устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития, однако ожидаемые мультипликативные эффекты возникают только при проработанности проектов, направленных на появление взаимосвязанной инфраструктуры, промышленных объектов, жилья и других объектов в рамках реализации системы стратегического планирования региона.

Ключевой проблемой для рынка инвестиций в инфраструктуру в 2019-2021 гг. был острый дефицит готовых к финансированию проектов, поскольку одним из основного требования является наличие проектно-сметной документации, подготовка которой требует от субъекта федерации значительных финансовых затрат, с которыми далеко не все регионы способны справиться.

Самой чувствительной для регионов и инвесторов стороной применяемого

подхода может стать возможность исключения проектов из плана. При формировании бюджета на очередной год документ будут актуализировать, и в этот момент новые проекты, претендующие на включение в план, могут «вытеснить» уже утвержденные при условии, что их финансовая эффективность будет выше.

Проекты, у которых этот показатель низок, первыми пострадают от сокращения бюджетного финансирования комплексного плана: им приостановят или сократят финансирование, что затрудняет долгосрочное планирование для регионов и инвесторов небольших проектов, снижает репутационный эффект от их включения в комплексный план и приобретения статуса «приоритетного проекта».

Если ранее можно было ожидать, что включение проекта в план гарантирует его политическую и финансовую поддержку, то теперь регион и инвестор не могут быть в ней уверены.

Библиографический список

1. Указ Президента Российской Федерации от 16.01.2017 № 13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41641> (дата обращения: 27.07.2022).
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/an/120647/> (дата обращения: 27.07.2022).
3. Абрамов Р.А., Мухаев Р.Т., Соколов М.С. Формирование эффективной модели государственного управления в Российской Федерации: теоретические и прикладные аспекты // Хроники объединенного фонда электронных ресурсов. Наука и образование. 2021. № 6 (97). С. 111-123.
4. Угурчиев О.Б., Угурчиева Р.О. Формирование конкурентных преимуществ промышленного комплекса // Вестник академических знаний. 2019. № 1. С. 174-177.
5. Угурчиев О.Б., Угурчиев Д.О. Методические аспекты региональной инвестиционной политики // Экономические науки. 2011. № 85. С. 241-246.
6. Угурчиев О.Б., Угурчиева Р.О. Значение программно-целевого подхода в снижении неравномерности развития регионов // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 5: Экономика. 2014. № 4 (151). С. 113-117.