

Научная статья

УДК 338.49

DOI: 10.17213/2075-2067-2023-1-103-114

## ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

*Вильгельмина Витальевна Глазунова*

*Институт экономики РАН, Москва, Россия*

*wilhelminaglazunova@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9487-9807,*

*WoS Research ID: AGN-6658-2022*

**Аннотация.** *Целью исследования* является анализ развития рынка классического государственно-частного партнерства (ГЧП) в регионах в сферах ЖКХ, социальной, транспортной и IT-сфере с позиции оценки влияния на развитие регионов. В связи с тем, что повышение уровня инфраструктурного развития в данных сферах лежит в основе социально-экономического подъема, объемы инвестиций в инфраструктуру можно рассматривать как факторы экономического роста в регионах. Стоит отметить, что для реализации крупных проектов по развитию инфраструктуры используется именно механизм ГЧП, обеспечивающий осуществление проектов в рамках национальных программ.

**Методология исследования** основана на анализе динамических рядов по объемам инвестирования в сферах ЖКХ, социальной, транспортной и IT-сфере, при этом данные приводятся к базовому периоду — 2006 г. На их основе выстроены диаграммы, характеризующие объемы инвестирования с помощью ГЧП в вышеуказанных сферах, а также отмечены наиболее крупные проекты ГЧП, оказавшие значительное влияние на развитие регионов.

**Результат исследования** состоит в оценке развития сфер ЖКХ, социальной, транспортной и IT-сферы в регионах РФ как основы для их экономического роста. Базой для анализа послужили объемы инвестиций, вложенные в развитие регионов посредством механизма классического ГЧП.

**Ключевые слова:** экономический рост, государственно-частное партнерство, уровень инфраструктурного развития, инвестиции, социальная сфера, транспортная сфера, жилищно-коммунальный комплекс, информационные технологии

**Для цитирования:** Глазунова В.В. Влияние государственно-частного партнерства на региональное развитие // Вестник Южно-Российского государственного технического университета. Серия: Социально-экономические науки. 2023. Т. 16, № 1. С. 103–114. <http://dx.doi.org/10.17213/2075-2067-2023-1-103-114>.

Original article

## IMPACT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS ON REGIONAL DEVELOPMENT

*Wilhelmina V. Glazunova*

*Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia  
wilhelminaglazunova@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9487-9807,  
WoS Research ID: AGN-6658-2022*

**Abstract.** *The purpose of the study is to analyze the development of the classical PPP market in the regions in the housing, social, transport and IT spheres from the perspective of assessing the impact on the development of the regions. Due to the fact that the increase in the level of infrastructure development in these areas is the basis of socio-economic recovery, the volume of investments in infrastructure can be considered as factors of economic growth in the regions. It is worth noting that for the implementation of large infrastructure development projects, it is the PPP mechanism that ensures the implementation of projects within the framework of national programs.*

*The methodology of the study is based on the analysis of dynamic series on the volume of investment in the housing, social, transport and IT spheres, while the data are given for the base period — 2006. On their basis, diagrams describing the volume of investment using PPP in the above areas are built, and the largest PPP projects that have had a significant impact on development of regions.*

*The result of the study is to assess the development of housing, social, transport and IT spheres in the regions of the Russian Federation as the basis for their economic growth. The analysis was based on the volume of investments invested in the development of regions through the mechanism of classical PPP.*

**Keywords:** *economic growth, public-private partnership, level of infrastructure development, investments, social sphere, transport sphere, housing and communal complex, information technologies*

**For citation:** *Glazunova W. V. Impact of public-private partnerships on regional development // Bulletin of the South Russian State Technical University. Series: Socio-economic Sciences. 2023; 16(1): 103–114. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.17213/2075-2067-2023-1-103-114>.*

**Введение.** Система государственно-частного партнерства (ГЧП), реализованная на основе крупных федеральных проектов, является драйвером развития отраслей, в которых реализуются проекты, в частности медицины, образования, промышленности, транспорта, жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ). Как следствие, обеспечивается подъем общего экономико-социального уровня региона и государства в целом. Но и более мелкие проекты ГЧП, заключенные на региональном и муниципальном уровнях, обеспечивают развитие регионов, являясь фактором их экономического роста.

Создавая инфраструктурную и технологическую основу, проекты ГЧП оказывают влияние на повышение экономической безопасности государства и конкурентоспособности промышленности [8; 9; 12].

Систематизация проектов позволила выстроить годовую динамику инвестиций в каждой из рассматриваемых сфер, а также привести объемы инвестиций к ценам базового периода (2006 г.). На основе полученных данных выстроены диаграммы, отражающие динамику инвестиций в каждой из сфер с позиции уровня проектов, а также источника инвестирования. При этом оценен вклад каж-

дого федерального округа в формирование годового объема инвестиций.

Также в исследовании накопленные за период 2006–2021 гг. инвестиции на базе классического ГЧП в сферах ЖКХ, транспортной, социальной и IT-сфере были распределены по федеральным округам и регионам. Распределение представлено в форме диаграмм по объему инвестиций и количеству соглашений в каждой сфере, что позволило дать сравнительную оценку развитию федеральных округов и ряда субъектов РФ.

Суммируя, можно сказать, что целью исследования выступает анализ влияния государственно-частного партнерства как формы организации на экономическое развитие в регионах России, причём рассматриваются ГЧП в различных сферах региональной экономики. Методологию составляет сравнительный эмпирический анализ, применённые элементы структурного анализа.

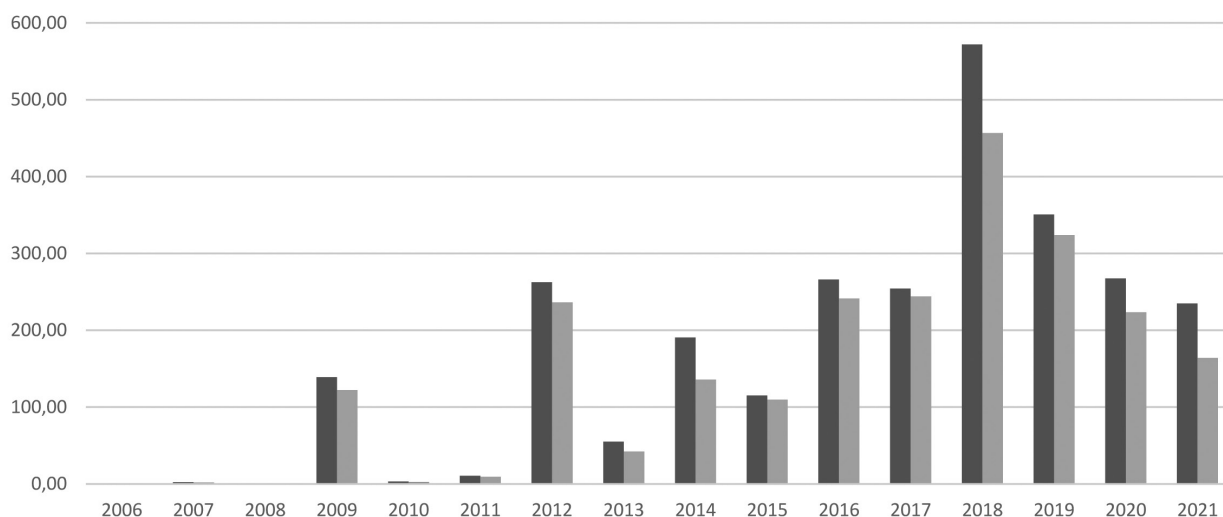
Для достижения цели осуществим сначала оценку развития рынка ГЧП в жилищно-коммунальной, информационной, транспортной и социальной сферах. Далее обобщим выявленный масштаб влияния по каждой

сфере. Последовательно перейдём к решению указанных задач.

**1. Общие положения развития рынка ГЧП в сферах IT, ЖКХ, транспортной и социальной.** Особую эффективность сотрудничество бизнеса и государства в целях обеспечения экономического роста, инфраструктурного развития и социального обеспечения населения доказало с 1960-х гг. XX века [11]. В России применение механизма ГЧП на разных уровнях и в различных отраслях с 2006 г. позволило реализовать крупные инфраструктурные проекты по строительству железных и автомобильных дорог, аэропортов, портов, объектов здравоохранения, образования, энергообеспечения. На основе ГЧП осуществлены проекты, входящие в национальные программы по развитию государства.

Объем рынка классического ГЧП по данным сферам нарастающим итогом на конец 2021 г. составил 3472 проекта, при этом общие инвестиции составили 2765,1 млрд рублей в текущих ценах<sup>1</sup>.

Наибольший объем инвестиций осуществляется в 2018 г. в размере 571,9 млрд рублей в текущих ценах, после чего наблю-



**Рис. 1.** Динамика инвестиций в 2006–2021 гг. в сферах IT, ЖКХ, транспортной и социальной  
**Fig. 1.** Dynamics of investments in 2006–2021 in the fields of IT, housing and communal services, transport and social

<sup>1</sup> База реализуемых проектов ГЧП // Платформа «РОСИНФРА» [Электронный ресурс]. URL: <https://rosinfra.ru/profile/base-projects?stage=27&stage=24&stage=23&stage=25> (дата обращения: 30.01.2023); Инвестиции в инфраструктуру и ГЧП 2021: аналитический обзор [Электронный ресурс] // АНО «Национальный Центр ГЧП», ВЭБ.РФ. URL: <https://rosinfra.ru/digest/documents/one/investicii-v-infrastrukturu-i-gcp-2021-analiticeskij-obzor> (дата обращения: 30.01.2022); Инвестиции в инфраструктуру: 15 лет рынку концессий [Электронный ресурс] // InfraOneResearch. URL: <https://infraoneresearch.ru/u5usp7/60goe2> (дата обращения: 30.01.2023).

дается сокращение объемов инвестирования, причиной которого стал спад экономической активности в результате распространения COVID-19 и введения ограничительных мер.

Однако для наиболее верной оценки инвестиционных вложений приведем цены к базовому периоду — 2006 году<sup>2</sup>. Общий объем инвестиций в ценах 2006 г. нарастающим итогом на конец 2021 г. сократился до 2312,76 млрд рублей. Для сравнения: общий объем инвестиций в 2018 г., приведенных к ценам 2006 г., составил 456,66 млрд рублей, а в 2021 г. — 163,95 млрд рублей. Таким образом, мы можем сопоставить реальные объемы инвестиций, рассчитанные в ценах одного базового периода.

Далее в статье используются следующие сокращения федеральных округов РФ: ЦФО — Центральный федеральный округ, СЗФО — Северо-Западный федеральный округ, ЮФО — Южный федеральный округ, СКФО — Северо-Кавказский федеральный округ, ПФО — Приволжский федеральный округ, УФО — Уральский федеральный округ, СФО — Сибирский федеральный округ, ДФО — Дальневосточный федеральный округ.

**2. Реализация проектов ГЧП в сфере ЖКХ.** В сфере ЖКХ наиболее крупные объемы инвестиций осуществляются в 2015 г. в сумме 75,51 млрд рублей, в 2016 г. — в сумме 90,98 млрд рублей и в 2019 г. — в сумме 85,54 млрд рублей в ценах 2006 г. В 2015 г. большой объем средств инвестирован в развитие ЖКХ в Южном федеральном округе в результате подписания концессионного соглашения на 58 млрд рублей в текущих ценах (55,5 млрд рублей в ценах 2006 г.) по созданию и реконструкции объектов водоснабжения и водоотведения в Волгограде.

В 2016 г. крупные соглашения по объектам ЖКХ были заключены в Южном федеральном округе и Сибирском федеральном округе. В Южном федеральном округе было подписано концессионное соглашение по созданию и реконструкции системы теплоснабжения в Волгограде на сумму 29,6 млрд рублей в текущих ценах (27,3 млрд рублей в ценах 2006 г.). В Сибирском федеральном

округе было заключено концессионное соглашение по созданию объектов для обработки, обезвреживания и захоронения твердых коммунальных отходов в Новосибирской области на сумму 24,87 млрд рублей в текущих ценах (22,96 млрд рублей в ценах 2006 г.).

В 2019 г. наибольшие средства в сфере ЖКХ были инвестированы в Приволжском федеральном округе. Были подписаны три крупных соглашения: в Кировской области — по созданию системы коммунальной инфраструктуры теплоснабжения города Кирова на сумму 17,15 млрд рублей в текущих ценах (15,84 млрд рублей в ценах 2006 г.); в Самарской области — по созданию и модернизации объектов централизованных систем холодного водоснабжения и водоотведения, отдельных объектов таких систем городского округа Самара на сумму 17,22 млрд рублей в текущих ценах (15,9 млрд рублей в ценах 2006 г.); в Саратовской области предметом соглашения стали объекты теплоснабжения и горячего водоснабжения Муниципального образования «Город Саратов» в сумме 11,9 млрд рублей в текущих ценах (10,99 млрд рублей в ценах 2006 г.).

Вышеперечисленные регионы обладают средним уровнем инвестиционной привлекательности и инфраструктурного развития, однако этого достаточно для реализации крупных проектов ГЧП в сфере ЖКХ [1].

Таким образом, наблюдается следующее распределение инвестиций по федеральным округам (рисунок 2): наибольшие средства вложены в Приволжский федеральный округ, также значительные инвестиции относятся к Южному и Уральскому федеральным округам. Отметим, что минимальные инвестиции в ЖКХ осуществлялись в Северо-Кавказском федеральном округе, что отражает невысокую инвестиционную привлекательность региона [1].

Также на рисунке 3 представлены распределения проектов в сфере ЖКХ по уровням реализации и по объему инвестиций.

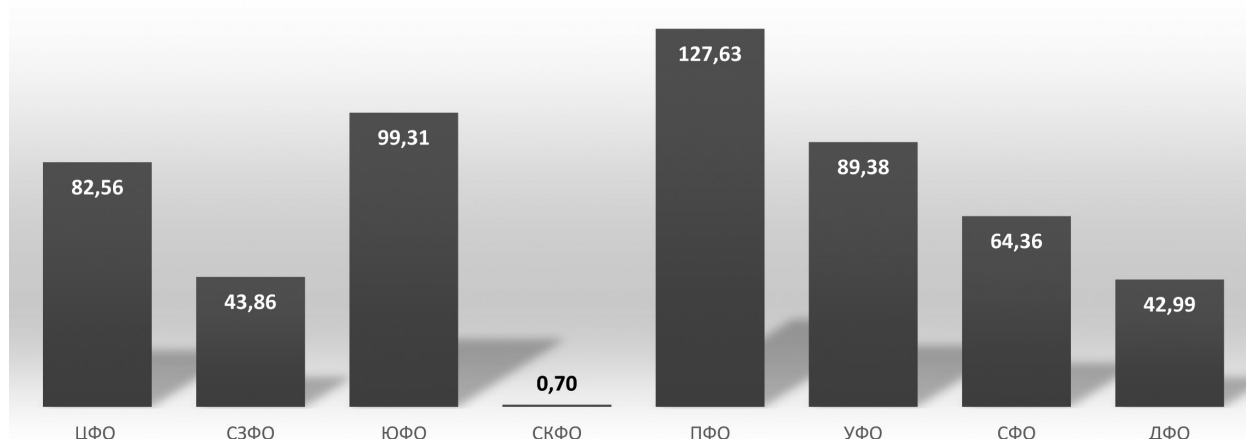
Как видно, подавляющая часть соглашений в сфере ЖКХ относится к сегменту мелких соглашений стоимостью менее 1 млрд рублей, которые заключаются на муници-

<sup>2</sup> Индекс физического объема инвестиций в основной капитал [Электронный ресурс] // ЕМИСС. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/34129> (дата обращения: 30.01.2023).

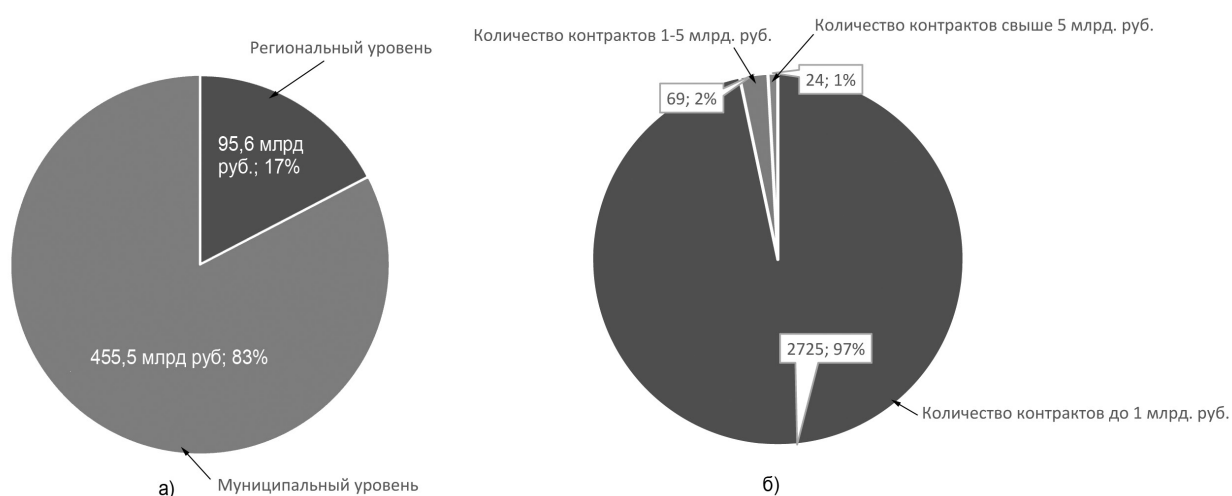
пальном уровне. Такие соглашения служат для поддержания и организации систем ЖКХ как в региональных городах, так и в небольших населенных пунктах, тем не менее способствуют обеспечению функционирования жилищно-коммунального комплекса на значительных территориях страны. Замена и модернизация инфраструктуры ЖКХ и устаревшего оборудования способствует экономическому росту в регионах [1; 3; 6].

**3. Реализация проектов ГЧП в социальной сфере.** Отметим высокие инвестиции в социальной сфере в Дальневосточном

федеральном округе (рисунок 4). В 2019 г. были заключены два крупных соглашения: концессионное соглашение по строительству Камчатской краевой больницы в п. Крутобереговый на сумму 14,6 млрд рублей в текущих ценах (13,5 млрд рублей в ценах 2006 г.) и соглашение о ГЧП по строительству «Государственной филармонии Якутии и Арктического центра эпоса и искусств» на сумму 9,64 млрд рублей в текущих ценах. Тот факт, что данные регионы относятся к среднему уровню инвестиционной привлекательности, способствовал реализации достаточно крупных проектов ГЧП в социальной сфере [1].



**Рис. 2.** Распределение инвестиций в сфере ЖКХ по федеральным округам  
**Fig. 2.** Distribution of investments in housing and communal services by federal districts

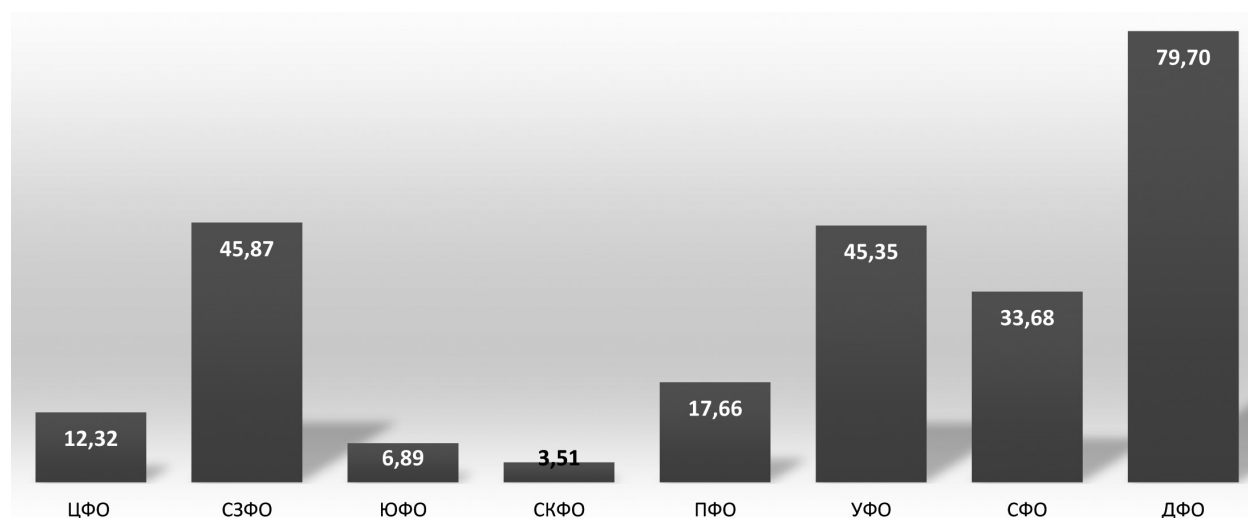


**Рис. 3.** Распределение проектов в сфере ЖКХ по уровням реализации (а) и по объему инвестиций (б)  
**Fig. 3.** Distribution of housing and communal services projects by implementation levels (a) and by investment volume (b)

В 2020 г. наибольшая доля инвестиций в социальной сфере приходится на Северо-Западный федеральный округ в результате заключения концессионного соглашения по реконструкции и эксплуатации многофункционального спортивно-концертного комплекса с ледовой ареной «Петербургский» на сумму 25 млрд рублей в текущих ценах (21 млрд рублей в ценах 2006 г.). Город Санкт-Петербург является одним из лидеров по уровню инфраструктурного развития и инвестиционной привлекательности, в связи с этим в регионе реализованы крупные ГЧП-проекты

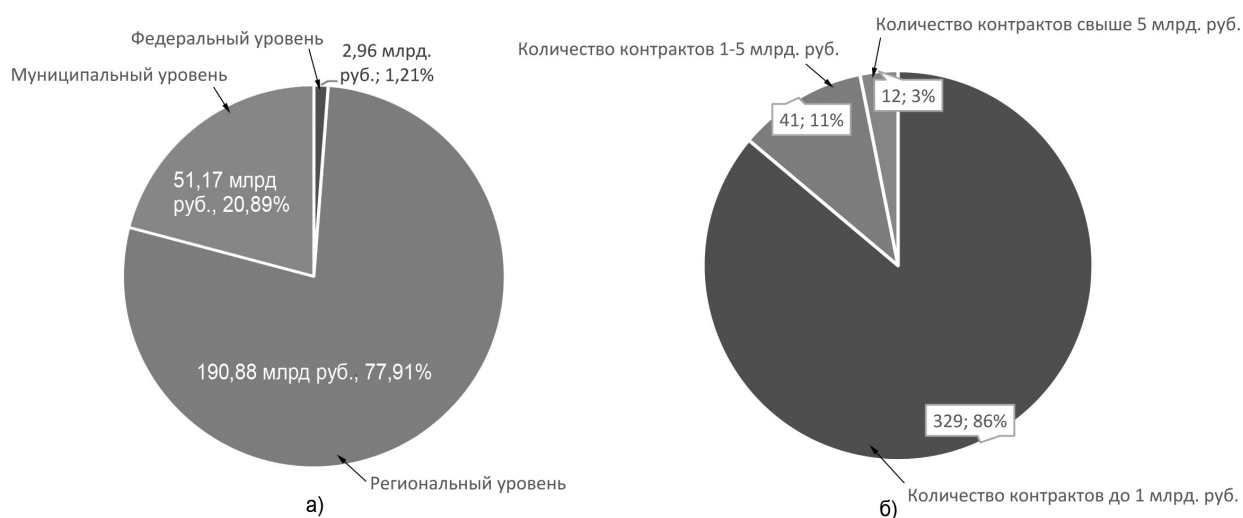
как в социальной сфере, так и в транспортной, что рассмотрено в статье ниже [1]. Также концессионное соглашение по строительству крупной спортивной инфраструктуры было заключено в Дальневосточном федеральном округе: многофункциональный спортивный комплекс «Арена» в городе Омске на сумму 10 млрд рублей в текущих ценах.

Значительный объем инвестиций в сумме 45,35 млрд рублей в ценах 2006 г. приходится на Уральский федеральный округ в результате заключения ряда соглашений по строительству объектов образования в 2019–2020 гг.



**Рис. 4.** Распределение инвестиций в социальной сфере по федеральным округам

**Fig. 4.** Distribution of investments in the social sphere by federal districts



**Рис. 5.** Распределение проектов в социальной сфере по уровням реализации (а) и по объему инвестиций (б)

**Fig. 5.** Distribution of projects in the social sphere by levels of implementation (a) and by volume of investments (b)

В результате можем наблюдать следующее распределение инвестиций в социальной сфере по округам (рисунок 4).

Наибольшие инвестиции присущи Дальневосточному федеральному округу, также приблизительно на одном уровне находятся инвестиции в Северо-Западном и Уральском федеральных округах. При этом опять же минимальная сумма инвестиций принадлежит Северо-Кавказскому федеральному округу.

Значительный объем инвестиций в социальной сфере реализуется на региональном уровне (рисунок 5а) и в большинстве относится к сегменту мелких договоров ГЧП до 1 млрд рублей (рисунок 5б). Как правило, такие проекты осуществляются в региональных и областных центрах. Однако, как и в отношении инфраструктуры ЖКХ, развитие социальной инфраструктуры на значительных территориях, включая небольшие населенные пункты, повышает социальную защищенность граждан, обеспечивая доступность, в первую очередь медицины и образования, что косвенным образом влияет на экономический рост в регионах [2; 10].

**4. Реализация проектов ГЧП в транспортной сфере.** Транспортная сфера является немногочисленной, но самой емкой среди прочих сфер в отношении инвестиций. Рассмотренные 92 соглашения ГЧП (3% от общего количества соглашений) в транспортной сфере обеспечивают 1487 млрд рублей инвестиций в ценах 2006 г. (64% от общего объема инвестиций) в связи с масштабностью проектов и их высокой стоимостью.

Возникающие косвенные эффекты от строительства транспортной инфраструктуры имеют огромное значение для развития государства [5].

Крупнейшее соглашение в транспортной сфере было заключено в 2012 г. по строительству «Западного скоростного диаметра» на сумму 212,72 млрд руб. в текущих ценах (191,5 млрд руб. в ценах 2006 г.) с г. Санкт-Петербургом (СЗФО).

Наибольший объем инвестиций и количество заключенных соглашений в транспортную инфраструктуру отмечается в 2018 г.: инвестиции составили 374,69 млрд рублей в ценах 2006 г., количество соглашений — 23. Наиболее крупные соглашения были заключе-

ны в Сибирском федеральном округе по строительству железной дороги Элегест — Кызыл — Курагино на сумму 192,4 млрд рублей в текущих ценах (154,1 млрд рублей в ценах 2006 г.); в Уральском федеральном округе по строительству железной дороги Обская — Салехард — Надым на сумму 113 млрд рублей в текущих ценах (90,5 млрд рублей в ценах 2006 г.); в Центральном федеральном округе строительство инфраструктуры аэропорта Шереметьево в Московской области на сумму 61 млрд рублей в текущих ценах (48,8 млрд рублей в ценах 2006 г.).

Также на протяжении рассматриваемого периода осуществлялись значительные инвестиции в транспортную инфраструктуру Центрального федерального округа. Среди них можно выделить следующие наиболее крупные соглашения, реализуемые в ЦФО: в 2016 г. — строительство ЦКАД (пусковой комплекс №3) на сумму 80,1 млрд рублей в текущих ценах (74 млрд рублей в ценах 2006 г.); в 2017 г. — строительство ЦКАД (пусковой комплекс №4) на сумму 85,4 млрд рублей в текущих ценах (82,1 млрд рублей в ценах 2006 г.); в 2020 г. — строительство автодороги Солнцево — Железнодорожный в сумме 86,7 млрд рублей в текущих ценах (72,5 млрд рублей в ценах 2006 г.).

Отметим, что Московская область обладает высоким уровнем инвестиционной привлекательности и инфраструктурного развития, а г. Москва является лидером по данным показателям [1].

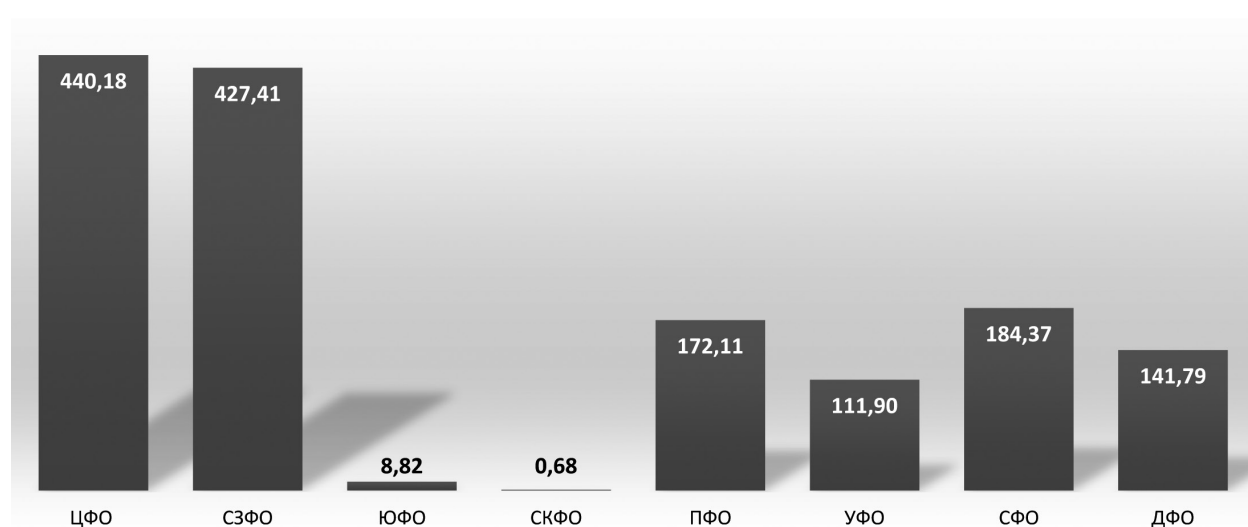
Еще одним из крупнейших соглашений, заключенных в транспортной сфере, является концессионное соглашение по строительству обхода города Тольятти с мостом через реку Волгу (ПФО), подписанное в 2019 г. на сумму 120,83 млрд рублей в текущих ценах (111,6 млрд рублей в ценах 2006 г.).

Накопленные инвестиции в транспортной сфере в ценах 2006 г. с распределением по округам представлены на рисунке 6. Как и в других сферах, минимальный уровень инвестиций относится к Северо-Кавказскому федеральному округу, также небольшие инвестиции вложены в Южном федеральном округе. Наибольшие средства в развитие транспортной инфраструктуры инвестированы в Центральном и Северо-Западном федеральных округах.

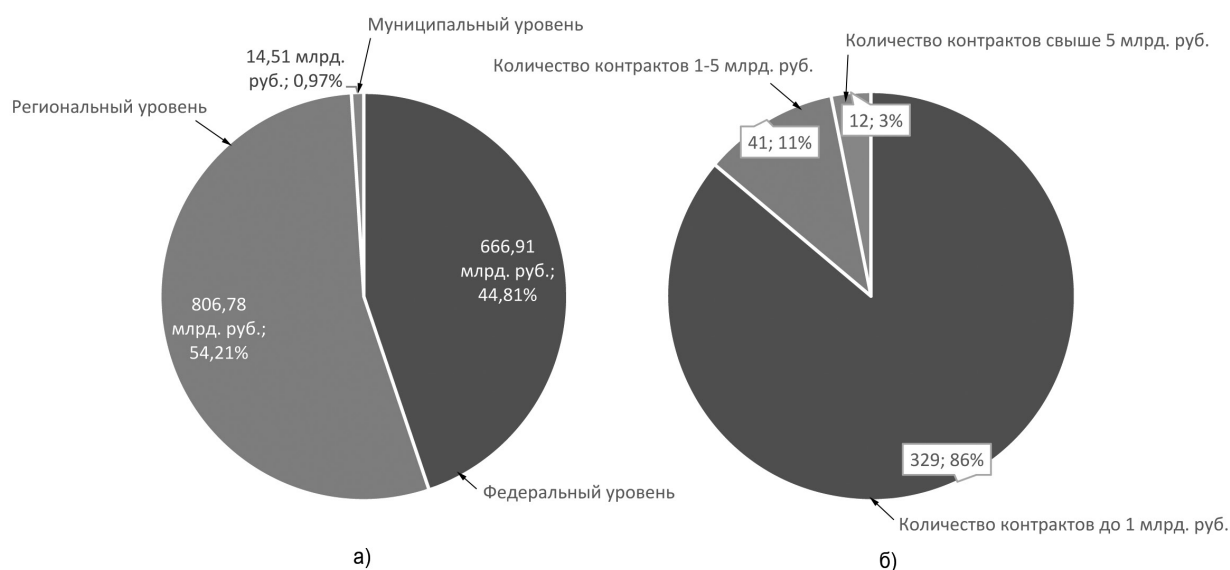
В связи с тем, что в основном проекты в транспортной сфере являются крупными (свыше 1 млрд рублей), наибольшие доли инвестиций в данной сфере относятся к региональному и федеральному уровню и реализуются в рамках государственных программ и федеральных проектов (рисунок 7).

#### 5. Реализация проектов ГЧП в IT-сфере. На рынке ГЧП IT-сфера является самой

малочисленной по количеству соглашений (25 соглашений, 1% от общего количества соглашений) и с наименьшим объемом инвестиций (27 млрд рублей в ценах 2006 г., 1% от общего объема инвестиций). Соглашения ГЧП в этой сфере начали заключаться позже, чем в рассмотренных ранее сферах — с 2011 г. Инвестиции в сфере IT в регионы крайне низкие. Наиболее крупный проект «Платон» по созданию системы взимания платы с автомобилей



**Рис. 6.** Распределение инвестиций в транспортной сфере по федеральным округам  
**Fig. 6.** Distribution of investments in the transport sector by federal districts



**Рис. 7.** Распределение проектов в транспортной сфере по уровням реализации (а) и по объему инвестиций (б)

**Fig. 7.** Distribution of projects in the transport sector by levels of implementation (a) and by volume of investments (b)

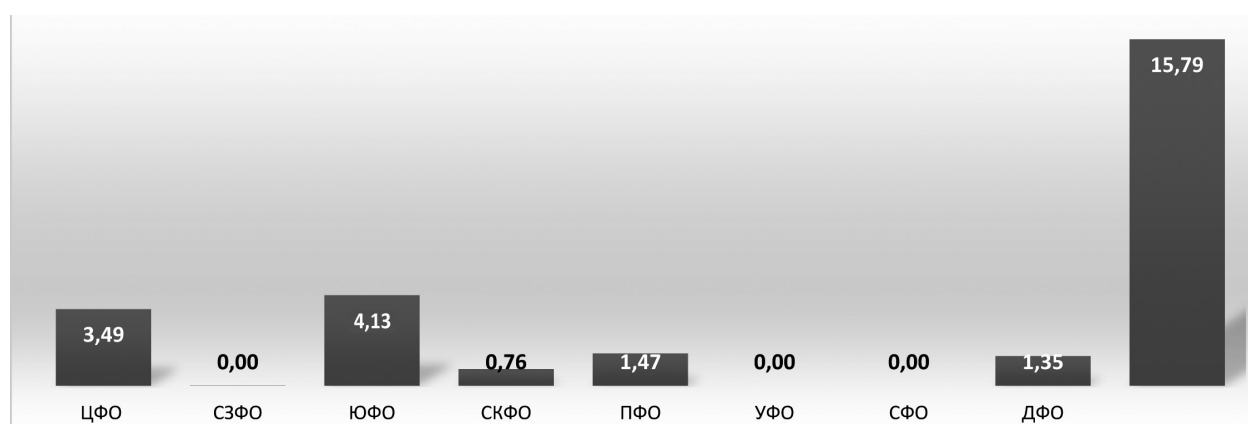
реализован на федеральном уровне и не относится ни к одному региону. Остальные наиболее крупные концессионные соглашения в IT-сфере также связаны с автодорожной инфраструктурой. Прочие соглашения по суммам являются незначительными.

Распределение инвестиций в сфере IT по регионам представлено на рисунке 8. Как видно на диаграмме, в ряде регионов не было реализовано ни одного проекта на основе ГЧП в сфере IT. Вложенные средства крайне малы по сравнению с ранее рассмотренными сферами, в то время как развитие сферы IT является ключевым направлением, опреде-

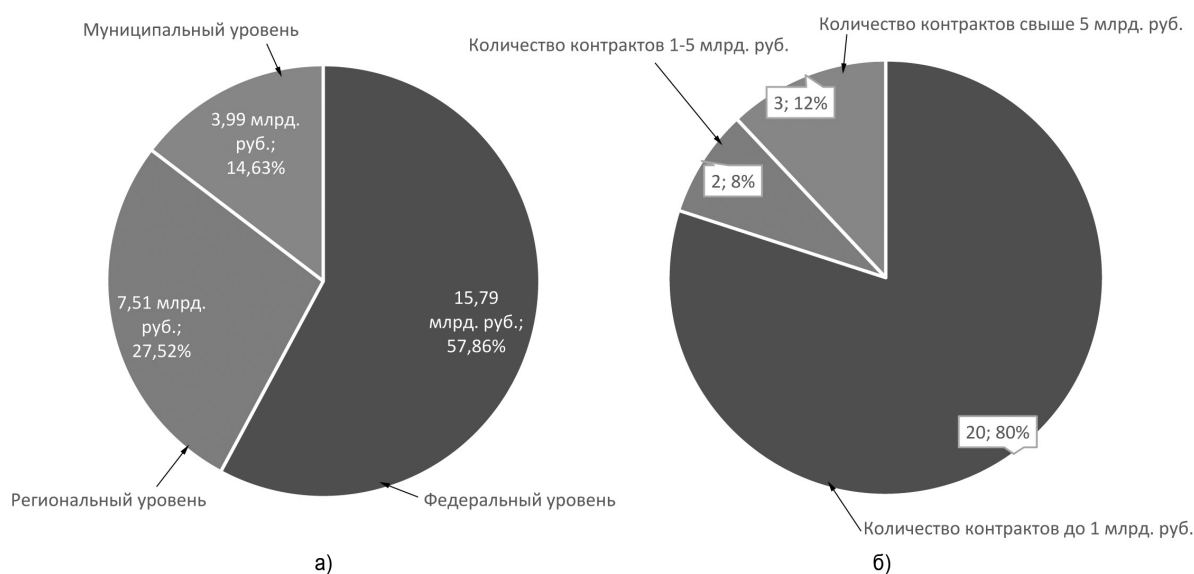
ленным Правительством РФ в сложившихся условиях прекращения сотрудничества с Западом и ухода многих ключевых IT-компаний с российского рынка.

Количество заключенных контрактов в сфере IT на основе классического ГЧП составляет лишь 25 проектов, при этом 20 из них заключено в масштабах менее 1 млрд рублей, что не решает государственной задачи (рисунок 9). Таким образом, рынок развития IT технологий, в том числе на основе ГЧП, требует серьезного расширения.

Для поддержания долгосрочного экономического роста необходимо инфраструктур-



**Рис. 8.** Распределение инвестиций в IT-сфере по федеральным округам  
**Figure 8.** Distribution of investments in the IT sector by federal districts



**Рис. 9.** Распределение проектов в IT-сфере по уровням реализации (а)  
и по объему инвестиций (б)  
**Fig. 9.** Distribution of projects in the IT sphere by levels of implementation (a)  
and by volume of investments (b)

ное развитие в различных отраслях. Крупные проекты ГЧП реализуются, как правило, в административных центрах регионов либо относятся к регионам, имеющим стратегическое и логистическое значение, в особенности по отношению к строительству железных и автомобильных дорог. Помимо инфраструктурного развития, накопление информационных технологий до критической массы имеет влияние на ускорение экономического роста [2]. В этой связи определяющим фактором экономического роста является объем инвестиций в рассмотренные сферы.

**Заключение.** Развитие инфраструктуры в различных сферах на основе ГЧП является фактором экономического роста, основой для повышения социального уровня населения. Возрастает социальная обеспеченность граждан в сферах медицины и образования, улучшаются условия жизни, налаживается взаимосвязь и логистические цепи между регионами, что в свою очередь влияет на производительность как в регионах, так и в совокупности по стране [4; 7; 11]. Подведём итог проведенному анализу, оформив основные выводы.

Во-первых, реализация крупных проектов требует определенного уровня финансовой устойчивости и инвестиционной привлекательности региона, поэтому, исходя из данных, приведенных в статье, можно сказать, что крупные проекты реализуются в регионах, имеющих уровень инвестиционной привлекательности не ниже среднего [1]. Мелкие проекты ГЧП реализуются также в небольших населенных пунктах (в особенности такие проекты характерны для сферы ЖКХ), обеспечивая повышение социального уровня. При этом замена и модернизация устаревшей социальной инфраструктуры и инфраструктуры ЖКХ также способствует экономическому росту в регионах [2].

Во-вторых, применительно к транспортной инфраструктуре за период 2006–2021 гг. был инвестирован наибольший объем средств из рассмотренных сфер, составляющий 1487 млрд рублей в ценах 2006 г. (64% от общего объема инвестиций в рассматриваемые отрасли), причем по количеству соглашений данная сфера немногочисленна, а объем инвестиций накоплен за счет масштаба и высокой стоимости проектов.

В-третьих, на развитие инфраструктуры в сфере ЖКХ за период 2006–2021 гг. было инвестировано 551 млрд рублей в ценах 2006 г. (24% от общих инвестиций). Проекты данной отрасли — самые многочисленные, в основном заключены с муниципальными образованияами в различных субъектах РФ и по стоимости не превышают 1 млрд рублей.

В-четвертых, сфера социальной инфраструктуры характеризуется накопленным объемом инвестиций в 245 млрд рублей в ценах 2006 г. (11% от общего объема инфраструктуры).

В-пятых, инвестиции в IT-сфере на основе классического ГЧП крайне малочисленны, вложения в данной отрасли составляют лишь 27 млрд рублей в ценах 2006 г. (1% от общего объема инвестиций), причем основные наиболее крупные договоры тесно связаны с транспортной сферой.

Кроме указанных положений, также выявлено, что существует критическая необходимость увеличения инвестиций на развитие сферы информационных технологий, в том числе на основе механизмов ГЧП. В условиях ухода международных IT-компаний с российского рынка крайне важно формирование в стране самодостаточного производящего рынка информационных технологий для поддержания научно-технического прогресса. Эту задачу только начали решать в 2022 году.

Таким образом, можно констатировать, что по инвестициям, а также по числу проектов (двум важным показателям оценки влияния ГЧП на региональный рост и развитие) имелись существенные проблемы в региональном разрезе с силой этого влияния, особенно применительно к ИТ-сектору, несмотря на программы цифровизации, реализуемые в России. Выявленная неоднородность влияния требует продолжения и углубления начатых в статье исследований по поиску факторов и связей, которые изменяют характер влияния соотносимо к другим факторам и условиям регионального развития. Это составит перспективу дальнейшего исследования.

#### **Список источников**

1. Глазунова В. В. Региональная политика инвестирования инфраструктуры и стимулирования экономического роста // Вестник

ЮРГТУ (НПИ). Серия: Социально-экономические науки. 2022. Т. 15. №2. С. 125–139.

2. Глазунова В.В. Экономический рост на основе государственно-частного партнерства // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2022. №4. С. 93–108.

3. Комиссарова Л.А. ЖКХ как фактор устойчивого социально-экономического развития страны // Вестник НГИЭИ. 2010. Т. 1. №1(1). С. 184–192.

4. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста [Электронный ресурс] // Сайт Фонда исторической перспективы. 10.11.2010. URL: [www.perspektivy.info](http://www.perspektivy.info) (дата обращения: 28.01.2023).

5. Лавриненко П., Чистяков П. Транспортная инфраструктура и экономический рост // Доклад центра экономики инфраструктуры. М.: Перо, 2019. 142 с.

6. Минаев Н.Н., Филюшина К.Э., Кольхаева Ю.А., Добрынина О.И. Реализация региональных проектов жилищно-коммунального комплекса с использованием государственно-частного партнерства // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. 2015. №9–6. С. 110–113.

7. Морозова И.А., Дьяконова И.Б. Государственно-частное партнерство как эффективный механизм инновационного развития экономики // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2010. №2. С. 78–81.

8. Сухарев О.С. Институты регионального развития: концептуально-практический анализ организационных изменений // Экономический анализ: теория и практика. 2012. №4(259). С. 2–12.

9. Сухарев О.С., Ворончихина Е.Н. Типы технологического развития регионов: структура технологий и инвестиций // Инвестиции в России. 2019. №7. С. 24–36.

10. Ткачев С.В. Взаимосвязь социальной инфраструктуры и параметров экономического роста региона // Проблемы современной экономики (Новосибирск). 2014. №17. С. 72–76.

11. Чумаков И.И. Государственно-частное партнерство как основная форма партнерства государства и бизнеса // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт. 2017. №11. С. 29–32.

12. Beran V., Teichmann M., Kuda F., Zdarilova R. Dynamics of Regional Development

in Regional and Municipal Economy // Sustainability, MDPI, Open Access Journal. 2020. №12(21). P. 1–18.

## References

1. Glazunova V.V. Regional'naja politika investirovaniya infrastruktury i stimulirovaniya jekonomicheskogo rosta [Regional policy of infrastructure investment and economic growth promotion]. *Vestnik JuRGU (NPI). Serija: Social'no-jekonomicheskie nauki [Bulletin of the YURSTU (NPI). Series: Socio-economic Sciences]*. 2022; 15(2): 125–139. (In Russ.).

2. Glazunova V.V. Jekonomicheskij rost na osnove gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Economic growth based on public-private partnership]. *Vestnik RGGU. Serija «Jekonomika. Upravlenie. Pravo» [Bulletin of the Russian State University. The series «Economics. Management. Right»]*. 2022; (4): 93–108. (In Russ.).

3. Komissarova L.A. ZhKH kak faktor ustojchivogo social'no-jekonomicheskogo razvitija strany [Housing and communal services as a factor of sustainable socio-economic development of the country]. *Vestnik NGIIEI [Bulletin of the NGIEI]*. 2010; 1(1): 184–192. (In Russ.).

4. Kondrat'ev V.B. Infrastruktura kak faktor jekonomicheskogo rosta [Infrastructure as a factor of economic growth] [Elektronnyj resurs]. Sajt Fonda istoricheskoy perspektivy [Website of the Historical Perspective Foundation]. 10.11.2010. URL: [www.perspektivy.info](http://www.perspektivy.info) (data obrashhenija: 28.01.2023). (In Russ.).

5. Lavrinenko P., Chistjakov P. Transportnaja infrastruktura i jekonomicheskij rost [Transport infrastructure and economic growth]. Doklad centra jekonomiki infrastruktury [Report of the Center for Infrastructure Economics]. Moscow: Pero, 2019. 142 p. (In Russ.).

6. Minaev N.N., Filjushina K. Je., Kolyhaeva Ju. A., Dobrynina O.I. Realizacija regional'nyh proektov zhilishhno-kommunal'nogo kompleksa s ispol'zovaniem gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Implementation of regional housing and communal complex projects using public-private partnership]. *Teoreticheskie i prikladnye aspekty sovremennoj nauki [Theoretical and applied aspects of modern science]*. 2015; (9–6): 110–113. (In Russ.).

7. Morozova I.A., D'jakonova I.B. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak jef-

fektivnyj mehanizm innovacionnogo razvitija jekonomiki [Public-private partnership as an effective mechanism of innovative economic development]. *Mezhdunarodnyj zhurnal prikladnyh i fundamental'nyh issledovanij* [International Journal of Applied and Fundamental Research]. 2010; (2): 78–81. (In Russ.).

8. Suharev O.S. Instituty regional'nogo razvitija: konceptual'no-prakticheskij analiz organizacionnyh izmenenij [Institutes of regional development: conceptual and practical analysis of organizational changes]. *Jekonomicheskij analiz: teorija i praktika* [Economic analysis: theory and practice]. 2012; 4(259): 2–12. (In Russ.).

9. Suharev O.S., Voronchihina E.N. Tipy tehnologicheskogo razvitija regionov: struktura tehnologij i investicij [Types of technological development of regions: structure of technologies and investments]. *Investicii v Rossii* [Investments in Russia]. 2019; (7): 24–36. (In Russ.).

10. Tkachev S.V. Vzaimosvjaz' social'noj infrastruktury i parametrov jekonomicheskogo rosta regiona I [Interrelation of social infrastructure and parameters of economic growth of the region]. *Problemy sovremennoj jekonomiki (Novosibirsk)* [Problems of modern economy (Novosibirsk)]. 2014; (17): 72–76. (In Russ.).

11. Chumakov I.I. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo kak osnovnaja forma partnerstva gosudarstva i biznesa [Public-private partnership as the main form of partnership between the state and business]. *Aktual'nye problemy i perspektivy razvitija jekonomiki: rossijskij i zarubezhnyj opyt* [Actual problems and prospects of economic development: Russian and foreign experience]. 2017; (11): 29–32. (In Russ.).

12. Beran V., Teichmann M., Kuda F., Zdarilova R. Dynamics of Regional Development in Regional and Municipal Economy // Sustainability, MDPI, Open Access Journal. 2020. №12(21). P. 1–18.

Статья поступила в редакцию 02.02.2023; одобрена после рецензирования 17.02.2023; принята к публикации 22.02.2023.

The article was submitted on 02.02.2023; approved after reviewing on 17.02.2023; accepted for publication on 22.02.2023.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ



**Глазунова Вильгельмина Витальевна** — кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Института экономики РАН. Область научных интересов: инновации, оценка инновационного потенциала организаций, управление промышленностью, структурный анализ экономических систем, экономическая синергетика, устойчивость экономической динамики. Россия, г. Москва, Нахимовский пр., 32

**Vilhelmina V. Glazunova** — Candidate of Economic Sciences, Senior Researcher, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences. Research interests: innovations, assessment of innovative potential of organizations, industrial management, structural analysis of economic systems, economic synergy, stability of economic dynamics.

32 Nakhimovsky av., Moscow, Russia