

Экономический рост на основе проектов государственно-частного партнерства в некоторых секторах

Вильгельмина В. Глазунова

Институт экономики РАН, Москва, Россия

РЭУ им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия, wilhelminaglazunova@gmail.com

Аннотация. Развитие инфраструктуры в основных сферах жизнедеятельности человека является одним из эффективных факторов экономического роста. Развитие инфраструктуры способствует созданию единого экономического пространства, формированию транспортно-логистической сети в масштабах страны, накоплению высококвалифицированного человеческого капитала, обеспечению энергией производства. В отношении информационных технологий нет прямолинейной взаимосвязи с темпами экономического роста, однако накопление их критической массы оказывает влияние на качество экономического роста, в результате повышая производительность труда и уровень социально-экономического развития. В последнее время для реализации такого рода проектов эффективно используется механизм государственно-частного партнерства. В этой связи целью данного исследования является анализ влияния реализации проектов классического государственно-частного партнерства в сферах ЖКХ, транспортной, социальной и IT-сфере на экономический рост в федеральных округах и регионах. Методология исследования составляет анализ систематизированных данных, таблиц и диаграмм, полученных в результате распределения базы данных по рынку ГЧП по федеральным округам и регионам. Результаты исследования заключаются в оценке влияния развития инфраструктуры и информационных технологий на базе механизмов ГЧП на экономический рост в федеральных округах и регионах. Выделены основные характеристики инфраструктурного развития в каждой сфере, способствующие ускорению темпов экономического роста. По итогам исследования даны рекомендации по дальнейшему инфраструктурному развитию и инвестированию в рассмотренных сферах.

Ключевые слова: экономический рост, государственно-частное партнерство, уровень инфраструктурного развития, инвестиции, социальная сфера, транспортная сфера, ЖКХ, информационные технологии, единое экономическое пространство, транспортно-логистическая цепь, производительность труда, человеческий капитал

Для цитирования: Глазунова В.В. Экономический рост на основе государственно-частного партнерства в некоторых секторах // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2022. № 4. С. 93–108. DOI: 10.28995/2073-6304-2022-4-93-108

Economic growth based on public-private partnership projects in some sectors

Wilhelmina V. Glazunova

*Russian Academy of Sciences Institute of Economics
Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia
wilhelminaglazunova@gmail.com*

Abstract. The development of infrastructure in the main spheres of human activity is one of the effective factors of economic growth. The infrastructure development contributes to the creation of a single economic space, the formation of a transport and logistics network across the country, the accumulation of highly qualified human capital, and the provision of energy for production. With regard to information technologies, there is no direct relationship with the pace of economic growth, but the accumulation of their critical mass has an impact on the quality of economic growth, as a result, increasing labor productivity and the level of socio-economic development. Recently, the mechanism of public-private partnership (PPP) has been effectively used for the implementation of such projects. Thereupon the purpose of the study is to analyze the impact of the implementation of classical public-private partnership projects in the housing, transport, social and IT spheres on economic growth in federal districts and regions. The methodology of the study is the analysis of systematized data, tables and diagrams obtained as a result of the distribution of the database on the PPP market by federal districts and regions. The results of the study are in assessing the impact of the development of infrastructure and information technologies based on PPP mechanisms on economic growth in federal districts and regions. There is a highlight in the main characteristics of infrastructure development in each area, contributing to the acceleration of economic growth. Following the results of the study, recommendations are given for further infrastructure development and investment in the areas considered.

Keywords: economic growth, public-private partnership, level of infrastructure development, investments, social sphere, transport sphere, housing and communal services, information technologies, common economic space, transport and logistics chain, labor productivity, human capital

For citation: Glazunova, V.V. (2022), "Economic growth based on public-private partnership projects in some sectors", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 4, pp. 93-108, DOI: 10.28995/2073-6304-2022-4-93-108

Введение

Показателем экономического развития как государства в целом, так и его регионов является уровень социально-экономического обеспечения, включающего уровень образования, медицины, социального обслуживания, развития ЖКХ и информационных технологий. Состояние инфраструктуры влияет на про-

изводительность других факторов производства [Варго 1990]. Производительность капитала будет увеличиваться при надежном обеспечении энергией, а производительность труда будет расти при формировании на базе инфраструктуры здравоохранения и образования человеческого капитала [Кондратьев 2010]. Поэтому проекты инфраструктурного строительства в сферах жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ), транспортной, социальной, проекты в IT-сфере правомерно отнести к факторам экономического роста и развития территорий. Для осуществления проектов в данных сферах успешно используется механизм государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) [Морозова, Дьяконова 2010; Чумаков 2017].

Государственно-частное партнерство является мощным и перспективным направлением сотрудничества бизнеса и государства, позволяющим реализовывать крупные проекты федерального уровня, имеющие стратегическое значение для государства. В связи с этим целью исследования являлся анализ этого влияния на экономический рост в регионах и федеральных округах. В статье представлены исследования рынка ГЧП в России на конец 2021 г., начиная с момента его формирования в 2006 г., составившие информационную базу исследования. Методологию исследования составил метод сравнительного статистического анализа, выборки и группировки, таксономический подход.

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. На основе проведенного анализа были сделаны выводы о факторах экономического роста, характерных для каждой из рассматриваемых сфер.

Экономический рост в федеральных округах и регионах РФ на основе реализации проектов ГЧП в сферах ЖКХ, социальной, транспортной и IT-сфере

По базе данных проектов ГЧП¹ первые контракты в рассматриваемых сферах стали заключаться в России в 2006 г., в то время как за рубежом, в частности в США, контракты такого вида используются уже около 200 лет, где являются основой инвести-

¹ 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 20 августа 2022).

ционной политики государства [Ильина 2021]. При этом особую эффективность сотрудничество бизнеса и государства в целях обеспечения экономического роста, инфраструктурного развития и социального обеспечения населения доказало с 1960-х гг.

В этой связи для оценки экономического развития федеральных округов РФ и регионов рассмотрены сферы применения механизма ГЧП, обеспечивающие общее социально-экономическое развитие: ЖКХ, социальная, транспортная, ИТ-сфера. Распределение инвестиций по годам и сферам инвестирования в объеме 2 723,36 млрд руб. в текущих ценах (по причине невозможности определения даты заключения некоторых соглашений) приведено на рис. 1.

Как видно на рис. 1, с 2012 г. наблюдается существенный рост объемов инвестирования в инфраструктуру на основе механизмов классического ГЧП, и наибольший объем инвестиций относится к транспортной инфраструктуре. Пик инвестирования приходится на 2018 г. В 2021 г. объем инвестиций составил 234,71 млрд руб. в текущих ценах.

Несмотря на то, что данный объем рынка принято рассматривать в текущих ценах, не приведенных к определенному базовому перио-

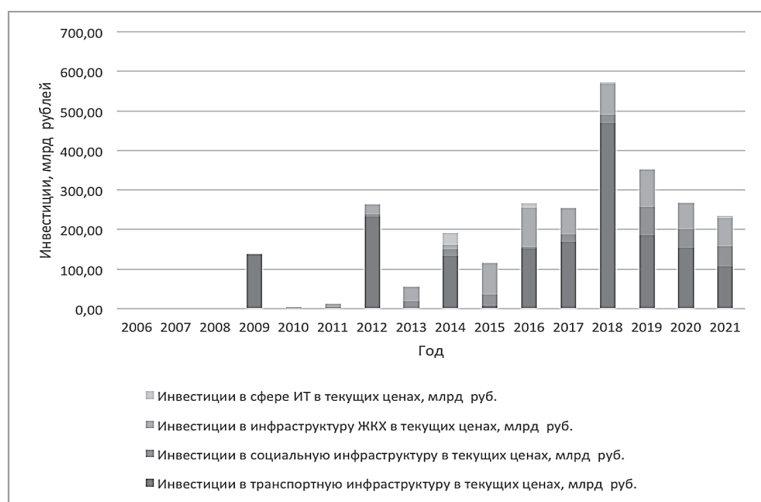


Рис. 1. Динамика инвестиций на основе ГЧП в сферах ЖКХ, социальной, транспортной и ИТ-сфере в текущих ценах²

² Там же; Инвестиции в инфраструктуру: 15 лет рынку концессий [Электронный ресурс] // infraoneresearch.ru. URL: <https://infraoneresearch.ru/u5usp7/60goe2> (дата обращения 20 августа 2022).

ду, такой подход может несколько исказить сопоставимость объемов инвестиций и приводить к некоторой некорректности выводов. В связи с этим в статье приводятся результаты пересчета объемов, приведенным к ценам 2006 г., принятого за базовый период.

Рассмотрим объемы инвестиций, полученные в результате приведения к базовым ценам (рис. 2). Для этого использовались индексы физического объема инвестиций в основной капитал. Для пересчета инвестиций в сферах ЖКХ, социальной и транспортной сферах использовался индекс физического объема инвестиций в основной капитал в строительной отрасли, поскольку основные инвестиции в данных сферах направлялись на строительство инфраструктурных объектов³. Для приведения инвестиций в ИТ-сфере применялся индекс физического объема инвестиций в основной капитал в сфере информационных технологий⁴.

На рис. 2 наблюдается аналогичная динамика, однако ежегодные объемы инвестиций снизились в результате приведения к ценам 2006 г.

Далее рассмотрим развитие каждой из отраслей в федеральных округах и регионах и влияние реализации проектов ГЧП

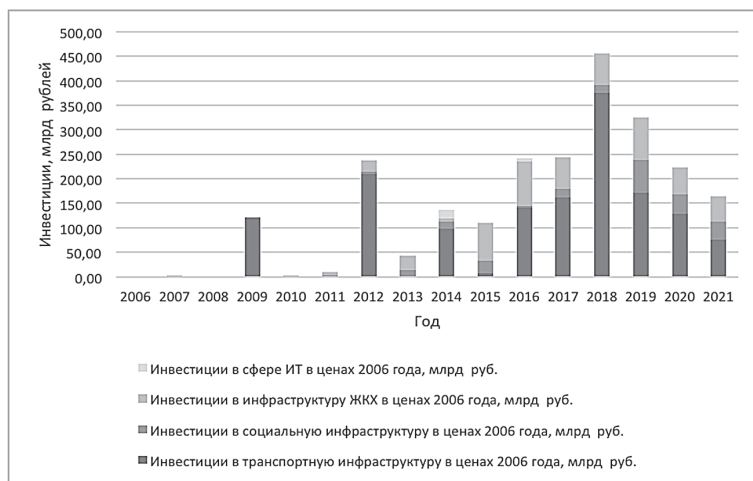


Рис. 2. Динамика инвестиций на основе ГЧП в сферах ЖКХ, социальной, транспортной и ИТ-сфере в ценах 2006 г.⁵

³ Индекс физического объема инвестиций в основной капитал // ЕМИСС [Электронный ресурс]. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/34129> (дата обращения 20 августа 2022).

⁴ Там же.

⁵ База реализуемых проектов ГЧП... Данные приведены в ценах 2006 г.

на экономический рост в субъектах РФ. Анализ проводился по соглашениям, имеющим необходимый для исследования набор данных. Соглашения, у которых не было информации по датам заключения, регионам, суммам или сферам реализации, в исследовании не рассматривались⁶.

Сфера ЖКХ

Сфера ЖКХ является самой многочисленной по количеству заключенных соглашений – 2900, из них в анализ вошло 2818. При этом 97% заключенных договоров по объему инвестиций относятся к сегменту мелких договоров, не превышающих по стоимости 1 млрд руб.; 83% соглашений заключены с муниципальными образованиями и имеют сравнительно небольшой масштаб реализации. По объемам инвестиций сфера ЖКХ составляет 551 млрд руб. в ценах 2006 г. и занимает 24% от общего объема инвестиций в рассматриваемые сферы. Тем не менее объем реализованных договоров в полной мере способствует социально-экономическому развитию территорий.

На рис. 3 показана динамика инвестиций в сферу ЖКХ на основе ГЧП в ценах 2006 г. с делением по округам и количеством договоров, заключенных в каждый рассматриваемый год.

Данные соглашения являются крупнейшими в сфере ЖКХ. В целом организация работы жилищно-коммунального комплекса в регионах в результате обеспечения социально-бытовых условий является фактором общественного воспроизводства [Комиссарова 2010; Минаев и др. 2015], что составляет основу их экономического роста.

На рис. 4 представлено распределение объемов инвестиций (*a*) и количества заключенных договоров по федеральным округам.

Так, наибольший объем инвестиций в ценах 2006 г. относится к Приволжскому и Южному федеральным округам в результате заключения наиболее крупных соглашений. Таким образом, ПФО является наиболее активным федеральным округом в отношении модернизации и создания систем ЖКХ, что влияет на развитие и экономический рост входящих в него субъектов.

⁶ При этом в данной статье будем использовать общепринятые 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.

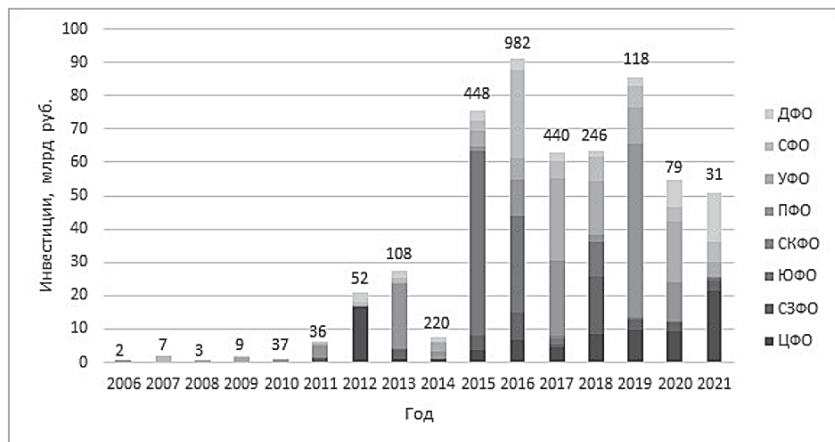


Рис. 3. Динамика инвестиций в сферу ЖКХ на основе ГЧП в ценах 2006 г.⁷

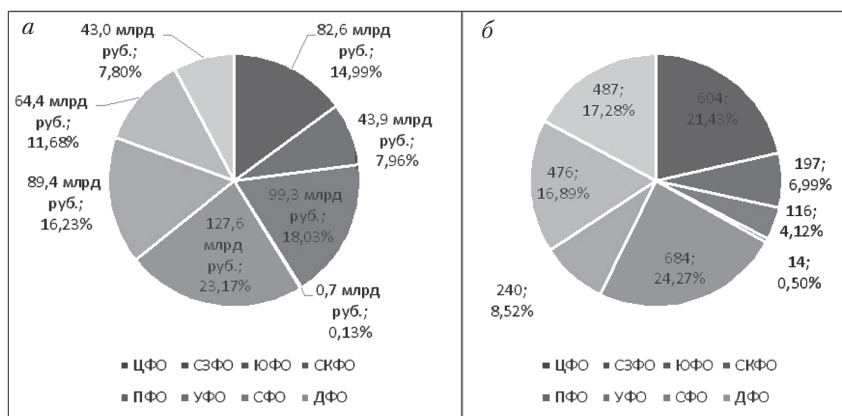


Рис. 4. Распределение объема инвестиций (а) и количества соглашений на основе ГЧП (б) в сфере ЖКХ по федеральным округам

⁷ База реализуемых проектов ГЧП...; Инвестиции в инфраструктуру: 15 лет рынку концессий [Электронный ресурс] // infraoneresearch.ru. URL: <https://infraoneresearch.ru/u5usp7/60goe2>. Данные приведены в цены 2006 г. Здесь и далее к рисункам статьи используются указанные источники. Данные приводились в ценах 2006 г.

Социальная сфера

Социальная сфера занимает 11% (245 млрд руб. в ценах 2006 г.) от объема инвестиций по анализируемым сферам и 12% (382 соглашения) от общего количества соглашений.

Распределение инвестиций по годам в ценах базового периода представлено на рис. 5, на котором также приведено количество соглашений, заключенных за год. Как видно из рисунка, наибольший объем инвестиций в социальную сферу приходится на 2019–2021 гг., и значимую долю ежегодно в этот период занимает Дальневосточный федеральный округ.

В 2021 г. крупнейшим соглашением в сфере строительства социальной инфраструктуры стало концессионное соглашение о финансировании, проектировании, строительстве и эксплуатации объектов здравоохранения в городе Магадане (ДФО) на сумму 31,47 млрд руб. в текущих ценах (22,33 млрд руб. в ценах 2006 г.).

Также в 2015 г. в Дальневосточном федеральном округе было подписано достаточно крупное концессионное соглашение по созданию объектов дошкольного, общего, дополнительного образования и культуры в городском округе «город Якутск» на сумму 7,66 млрд руб. в текущих ценах (7,33 млрд руб. в ценах 2006 г.). Таким образом, в результате заключения ряда крупных соглашений объем инвестиций в социальную инфраструктуру Дальневосточного федерального округа составил 32,53% (79,7 млрд руб. в ценах

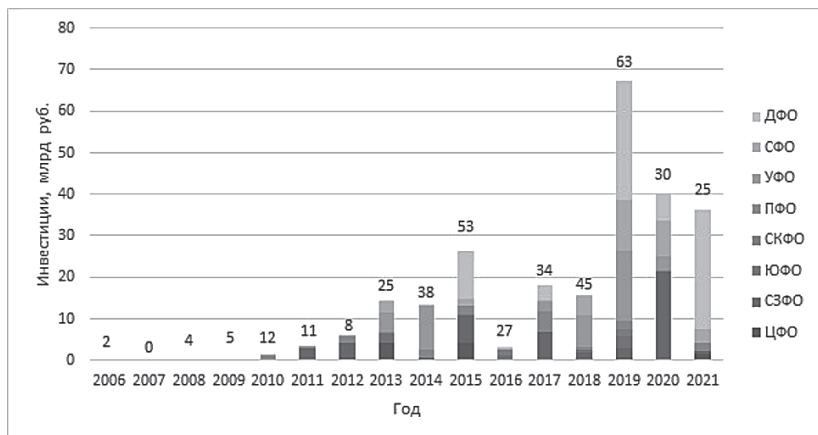


Рис. 5. Динамика инвестиций в социальной сфере на основе ГЧП в ценах 2006 г.

2006 г.) от общего объема инвестиций данной сферы (рис. 6, а). При этом количество соглашений в округе было заключено весьма значительное. Данные приведены в цены 2006 г. 77 (20,16%) (рис. 6, б).

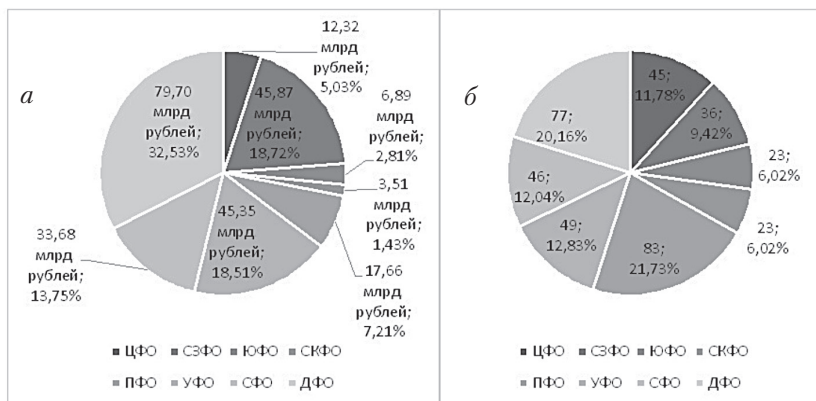


Рис. 6. Распределение объема инвестиций (а) и количества соглашений на основе ГЧП (б) в социальной сфере по федеральным округам

В целом среди основных факторов социальной инфраструктуры, оказывающих воздействие на экономический рост регионов, можно выделить следующее: стимулирующее воздействие на производственный сектор экономики; стимулирование синергетического эффекта взаимодействия различных отраслей производственного сектора экономики; стимулирование эффекта мультипликатора инвестиционного спроса [Ткачев 2014; Кондратьев 2010]. Таким образом, оперируя данными на диаграммах (рисунок 4), можно отметить, что значительное влияние на экономический рост в Дальневосточном, Северо-Западном, Сибирском и Приволжском федеральных округах было оказано посредством развития социальной инфраструктуры.

Транспортная сфера

Транспортная инфраструктура является основой для формирования единого экономического пространства посредством совершенствования транспортно-логистических систем, обеспе-

¹ Инвестиции в инфраструктуру: 15 лет рынку концессий.

чивает развитие торговых отношений, повышение конкурентоспособности отраслей и регионов, что имеет прямое влияние на повышение эффективности экономики в целом и ускорение экономического роста [Лавриненко, Чистяков и др. 2019].

На рис. 7 показана динамика инвестиций в транспортную сферу на основе классического ГЧП. Отметим, что средства инвестируются в данную отрасль с 2009 г.

В 2012 г. в Северо-Западном федеральном округе было заключено соглашение ГЧП по строительству автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» на сумму 212,72 млрд руб. в текущих ценах (191,5 млрд руб. в ценах 2006 г.), которое на сегодняшний день является крупнейшим соглашением на рынке ГЧП.

На рис. 8(a) мы видим, что наибольшие объемы средств за весь период исследования были инвестированы в Центральный и Северо-Западный федеральные округа: 440,18 млрд руб. (29,6%) и 427,41 млрд руб. (28,74%) соответственно в ценах 2006 г. Также наибольшее количество соглашений было заключено в Центральном федеральном округе – 30.

Отметим, что достаточно крупные инвестиции в транспортной сфере осуществлялись в большинстве федеральных округов, за исключением Южного и Северо-Кавказского федеральных округов. Однако крупные соглашения по строительству автодорожной инфраструктуры, аэропортов, портов, как правило, реализуются близ крупных административных центров,

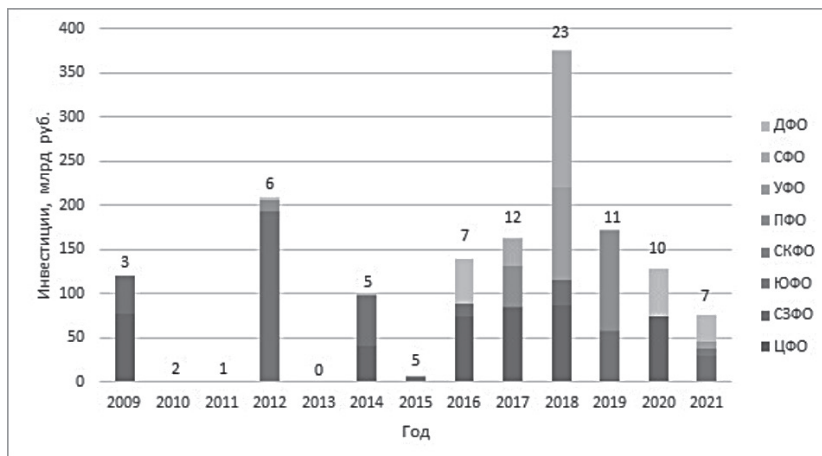


Рис. 7. Динамика инвестиций в транспортной сфере на основе ГЧП в ценах 2006 г.

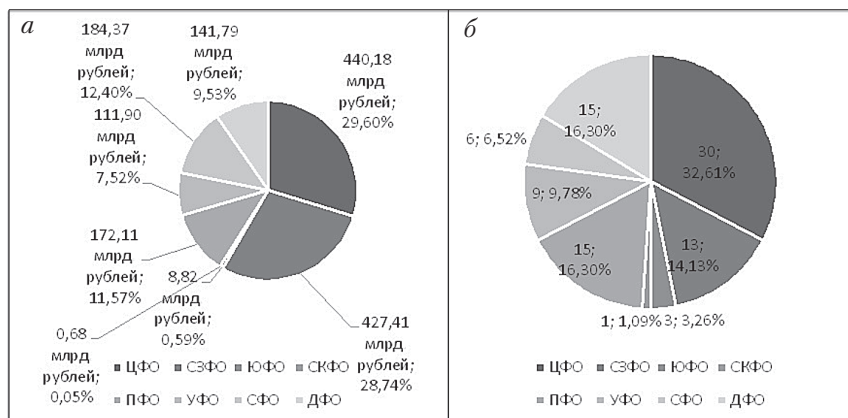


Рис. 8. Распределение объема инвестиций (а) и количества соглашений на основе ГЧП (б) в транспортной сфере по федеральным округам

что в большей степени ускоряет их экономический рост, увеличивая разрыв в экономическом развитии с большинством регионов. Таким образом, задача строительства, по крайней мере автодорожной инфраструктуры, стоит еще для многих субъектов РФ.

ИТ-сфера

Развитие информационных технологий (ИТ) имеет опосредованное влияние на экономический рост, ускоряя научно-технический прогресс. Однако в исследованиях многих ученых [Solow 1957] прямая взаимосвязь развития информационных технологий и роста производительности труда не подтверждается; для роста производительности труда должно произойти наращение критической массы ИТ. Конечно, с развитием информационных технологий экономические процессы меняются на качественном уровне, обеспечивая поступательное развитие экономических систем и изменяя качество экономического роста [Вахитова 2007].

На диаграмме (рис. 9) наблюдается выраженный максимум инвестиций в 2014 г., вызванный заключением концессионного соглашения по созданию системы взимания платы «Платон» на сумму 28,9 млрд руб. в текущих ценах (15,8 млрд руб. в ценах

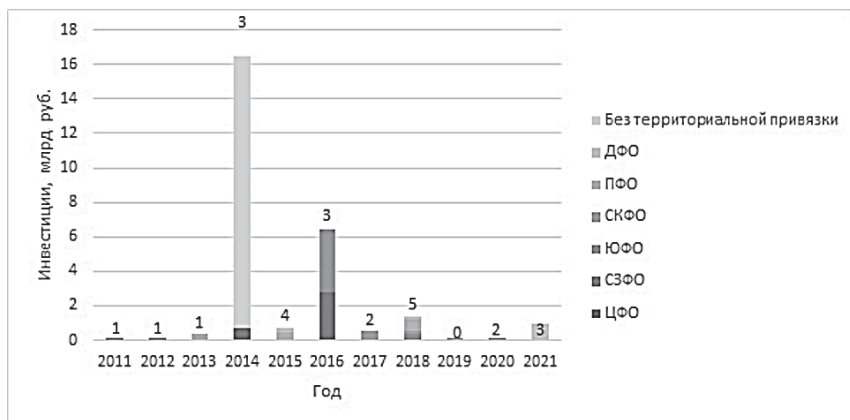


Рис. 9. Динамика инвестиций в IT-сфере
на основе ГЧП в ценах 2006 г.

2006 г.). В 2016 г. было заключено два соглашения на значительные суммы: концессионное соглашение по созданию единого технологического комплекса элементов обустройства автомобильных дорог, предназначенного для обеспечения безопасности дорожного движения в г. Севастополе на сумму 5,93 млрд руб. в текущих ценах (3,29 млрд руб. в ценах 2006 г.); концессионное соглашение по созданию и эксплуатации системы контроля безопасности дорожного движения (Фотовидеофиксация) в Московской области на сумму 4,96 млрд руб. в текущих ценах (2,75 млрд руб. в ценах 2006 г.).

Распределение накопленных инвестиций в ценах 2006 г. и количества заключенных соглашений по федеральным округам РФ приведено на рис. 10.

Очевидно, наибольшую долю 58,49% занимает соглашение без территориальной привязки по созданию системы «Платон». В соответствии с вышеперечисленными наиболее крупными соглашениями в этой отрасли 15,29% инвестиций в ценах 2006 г. относится к Южному федеральному округу, 12,94% инвестиций в ценах 2006 г. – к Центральному федеральному округу. Наибольшее количество соглашений заключено в Центральном федеральном округе – 7 соглашений.

По итогам исследования отметим, что необходимо значительное увеличение инвестиций для наращивания и развития информационных технологий в России во всех отраслях. Поэтому

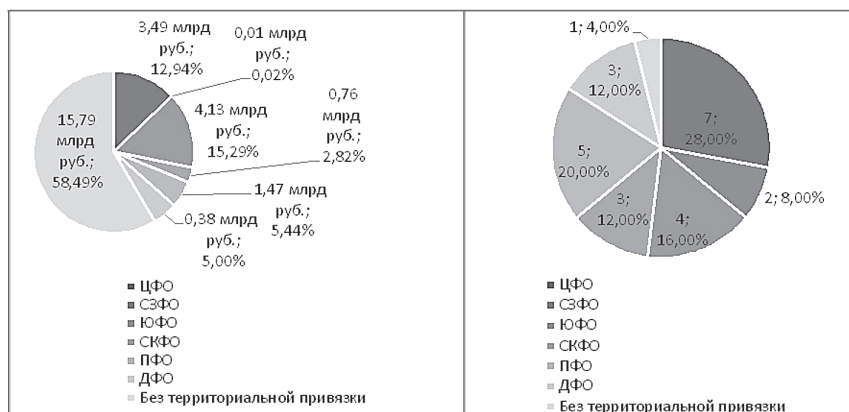


Рис. 10. Распределение объема инвестиций (а) и количества соглашений на основе ГЧП (б) в IT-сфере по федеральным округам

необходимо значительное расширение российского IT-рынка, обеспечение его зрелости и самодостаточности, в том числе на основе механизмов ГЧП.

Заключение

Формирование качественной транспортной и социальной инфраструктуры, инфраструктуры в сфере жилищно-коммунального хозяйства позволяет создать единое экономическое пространство, обобщенное транспортно-логистической цепью и имеющее внутри быстрые экономические процессы; осуществить накопление человеческого капитала; обеспечить энерго-снабжение увеличивающегося в целях импортозамещения производства. Инвестиции в инфраструктуру позволяют эффективно перераспределять ресурсы между отраслями [Кондратьев 2010]. Однако регионы России имеют различный уровень инфраструктурного развития [Глазунова 2022]. Крупные проекты в транспортной и социальной сферах, как правило, реализуются близ административных центров, что еще больше усиливает разрыв в социально-экономическом развитии с остальными субъектами РФ. Как следствие, в единой экономической системе государства такие регионы начинают замедлять экономический рост [Сухарев 2012]. Сегодня, в условиях санкционной войны, для

экономики страны крайне важна поддержка экономического роста, которая будет осуществляться на базе созданного уровня инфраструктурного развития. Причем инфраструктура будет претерпевать дальнейший износ, и экономический рост сложнее будет поддерживать, эксплуатируя объекты старой и немодернизированной инфраструктуры. Поэтому необходимо возобновление развития инфраструктуры в сферах обеспечения качества производства и жизни населения для поддержания экономического роста в стране.

Литература

- Вахитова 2007 – *Вахитова Л.Р.* Влияние информационных технологий на экономический рост и производительность // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, 2007. Т. 11. № 32. С. 54–58.
- Глазунова 2022 – *Глазунова В.В.* Региональная политика инвестирования инфраструктуры и стимулирования экономического роста // Вестник ЮРГТУ (НПИ). Серия: Социально-экономические науки, 2022 г. Т. 15. № 2. С. 125–139.
- Ильина 2021 – *Ильина И. Б.* Исторические этапы развития государственно-частного партнерства в России и за рубежом // Молодой ученый. 2021. № 25 (367). С. 180–185.
- Комиссарова 2010 – *Комиссарова Л.А.* ЖКХ как фактор устойчивого социально-экономического развития страны // Вестник НГИЭИ. 2010. Т. 1. № 1 (1). С. 184–192.
- Кондратьев 2010 – *Кондратьев В.Б.* Инфраструктура как фактор экономического роста [Электронный ресурс] // Сайт Фонда исторической перспективы, 2010. URL: www.perspektivy.info (дата обращения 15 августа 2022).
- Минаев и др. 2015 – *Минаев Н.Н., Филюшина К.Э., Колыхаева 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.
- Лавриненко, Чистяков и др. 2019 – *Лавриненко П., Чистяков П.* Транспортная инфраструктура и экономический рост / П. Лавриненко, П. Чистяков [и др.] // Доклад центра экономики инфраструктуры – М. Издательство Перо, 2019. 142 с.
- Морозова, Дьяконова 2010 – *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.
- Сухарев 2012 – *Сухарев О.С.* Институты регионального развития: концептуально-практический анализ организационных изменений // Экономический анализ: теория и практика. 2012. № 4 (259). С. 2–12.
- Ткачев 2014 – *Ткачев С.В.* Взаимосвязь социальной инфраструктуры и параметров экономического роста региона // Проблемы современной экономики (Новосибирск). 2014. № 17. С. 72–76.

- Чумаков 2017 – 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.
- Barro 1990 – Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth // Journal of Political Economy, 1990. Vol. 98. № 5. P. 102–125.
- Solow 1957 – Solow R. Technical Change and the Aggregate Production Function // Review of Economics and Statistics. 1957. Vol. 39. № 3. P. 312–320.

References

- Barro, R. (1990), “Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. 98, no. 5, pp. 102-125.
- Chumakov, I.I. (2017), “Public-private partnership as the main form of partnership between the state and business”, *Aktual'nye problemy i perspektivy razvitiya ekonomiki: rossiiskii i zarubezhnyi opyt* [Current issues and prospects for economic development. Russian and foreign experience], no. 11, pp. 29-32.
- Glazunova, W.V. (2022), “Regional policy of infrastructure investment and economic growth promotion”, *Bulletin of the South-Russian State Technical University (NPI), Series: Socio-Economic Sciences*, vol. 15, no. 2, pp. 125-139.
- Il'ina, I.B. (2021), “Historical stages in development of public-private partnership in Russia and abroad”, *Molodoi uchenyi* [Young Scientist], no. 25 (367), pp. 180-185.
- Komissarova, L.A. (2010), “Housing and communal services as a factor of sustainable socio-economic development of the country”, *Bulletin of the NGIEI*, vol. 1, no. 1 (1), pp. 184-192.
- Kondrat'ev, V.B. (2010), *Infrastruktura kak faktor ekonomicheskogo rosta* [Infrastructure as a factor of economic growth], Website of the Historical Perspective Foundation, available at: www.perspektivy.info (Accessed 15 August 2022).
- Lavrinenko, P. and Chistyakov, P. et al. (2019), *Transportnaya infrastruktura i ekonomicheskii rost, Doklad tsentra ekonomiki infrastruktury*, [Transport infrastructure and Economic Growth], Report of the Center for Infrastructure Economics], Pero, Moscow, Russia.
- Minaev, N.N., Filyushina, K.E., Kolykhaeva, Yu.A. and Dobrynina, O.I. (2015), “Implementation of regional housing and communal complex projects using public-private partnership”, *Teoreticheskie i prikladnye aspekty sovremennoi nauki*. [Theoretical and applied aspects of modern science], no. 9–6, pp. 110-113.
- Morozova, I.A. and D'yakonova, I.B. (2010), “Public-private partnership as an effective mechanism of innovative economic development”, *International Journal of Applied and Fundamental Research*, no. 2, pp. 78-81.
- Solow, R. (1957), “Technical Change and the Aggregate Production Function”, *Review of Economics and Statistics*, vol. 39, no. 3, pp. 312-320.
- Sukharev, O.S. (2012), “Institutes of regional development. Conceptual and practical analysis of organizational changes”, *Economic analysis: theory and practice*, 4 (259), pp. 2-12.

- Tkachev, S.V. (2014), "Interrelation of social infrastructure and parameters of economic growth of the region", *Problems of modern economics (Novosibirsk)*, no. 17, pp. 72-76.
- Vakhitova, L.R. (2007), "The influence of information technologies on economic growth and productivity", *Izvestiya: Herzen University Journal of Humanities & Sciences*, vol. 11, no. 32, pp. 54-58.

Информация об авторе

Вильгельмина В. Глазунова, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Институт экономики Российской академии наук, Москва, Россия; 117218, Россия, Москва, Нахимовский пр., д. 32; старший научный сотрудник, Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, Россия, 117997, Стремянный пер., 36; wilhelminaglazonova@gmail.com

Information about the author

Wilhelmina V. Glazunova, Cand. of Sci. (Economics), senior researcher, Russian Academy of Sciences Institute of Economics, Moscow, Russia; bld. 32, Nakhimovskii Avenue, Moscow, Russia, 117218; senior researcher, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia; bld. 36, Stremyannyi Lane, Moscow, Russia, 117997; wilhelminaglazonova@gmail.com