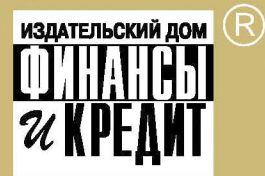


ISSN 2073-1477



НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ И АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Журнал выходит 4 раза в месяц

# РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА<sup>®</sup>

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Институциональный механизм  
инвестиционной деятельности

Инновационная активность  
российских регионов

Особенности образования  
налоговых доходов бюджета  
Республики Коми

Социально-экономическое районирование  
северо-восточной периферии  
Ростовской области

Ресурсообеспеченность региональных  
экономических программ энергосбережения



**21** (396) – 2015  
**ИЮНЬ**

**РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА** ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА является зарегистрированным товарным знаком

<http://www.fin-izdat.ru> e-mail: [post@fin-izdat.ru](mailto:post@fin-izdat.ru)

# РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Научно-практический и аналитический журнал

Основан в 2003 году  
Журнал выходит 4 раза в месяц  
Статьи рецензируются

Журнал рекомендован ВАК Минобрнауки России для публикации научных работ, отражающих основное научное содержание кандидатских и докторских диссертаций  
Журнал реферируется в ВИНТИ РАН  
Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)  
Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-14700 от 17 февраля 2003 г.

### Учредитель:

ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»  
Юр. адрес: 111141, г. Москва, Зелёный проспект, д.8, кв. 1  
Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20  
Почтовый адрес: 111401, г. Москва, а/я 10

### Издатель:

ООО «Информсервис»  
Юр. адрес: 115093, г. Москва, Щипковский 1-й пер., д.11/13, корп.2  
Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20

### Редакция журнала:

Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20  
Почтовый адрес: 111401, г. Москва, а/я 10  
Тел.: +7 (495) 989-9610  
E-mail: post@fin-izdat.ru  
Website: http://www.fin-izdat.ru

Генеральный директор: **В.А. Горохова**  
Управляющий директор: **А.К. Смирнов**

Главный редактор: **Л.А. Чалдаева**, доктор экономических наук, профессор, Москва, Российская Федерация

Зам. главного редактора:

**Н.Э. Бабичева**, доктор экономических наук, доцент, Воронеж, Российская Федерация  
**В.О. Гридин**, Москва, Российская Федерация  
**В.В. Меженина**, Москва, Российская Федерация

### Редакционный совет:

**И.Е. Бельских**, доктор экономических наук, профессор, Волгоград, Российская Федерация  
**М.Н. Дудин**, доктор экономических наук, профессор, Москва, Российская Федерация  
**В.В. Климанов**, доктор экономических наук, Москва, Российская Федерация  
**Н.Н. Минаев**, доктор экономических наук, профессор, Томск, Российская Федерация  
**И.А. Морозова**, доктор экономических наук, профессор, Волгоград, Российская Федерация  
**К.В. Павлов**, доктор экономических наук, профессор, Ижевск, Российская Федерация  
**В.Ю. Пашкус**, доктор экономических наук, доцент, Санкт-Петербург, Российская Федерация  
**Ю.Н. Сагидов**, доктор экономических наук, профессор, Махачкала, Российская Федерация  
**Л.А. Третьякова**, доктор экономических наук, профессор, Белгород, Российская Федерация  
**И.В. Шевченко**, доктор экономических наук, профессор, Краснодар, Российская Федерация

Ответственный секретарь: **И.Л. Селина**

Перевод и редактирование: **О.В. Яковлева, И.М. Вечканова**

Веб-разработка: **А.А. Клюкин**

Контент-менеджеры: **В.И. Романова, Е.И. Попова**

Менеджмент качества: **А.Ю. Садкус, А.В. Бажанов**

Верстка: **М.С. Гранильщикова**

Корректор: **А.М. Лейбович**

Подписка и реализация: **Р.Р. Гуськова**

Подписано в печать 28.05.2015

Выход в свет 05.06.2015

Формат 60x90 1/8. Объем 7,5 п.л. Тираж 1 320 экз.

Отпечатано в ООО «КТК»

Юр. адрес: 141290, Российская Федерация, Московская обл., г. Красноармейск,

ул. Свердлова, д. 1

Тел.: +7 (496) 588-0866

### Подписка:

Агентство «Урал-пресс»

Агентство «Роспечать» – индекс 82327

Объединенный каталог «Пресса России» – индекс 15089

Свободная цена

Журнал доступен в EBSCOhost™ databases

Электронная версия журнала: <http://elibrary.ru>, <http://dilib.ru>, <http://biblioclub.ru>

Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции

Редакция приносит извинения за случайные грамматические ошибки

© ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

## СОДЕРЖАНИЕ

### ИННОВАЦИИ И ИНВЕСТИЦИИ

- Малиновская О.В., Бровкина А.В.*  
Институциональный механизм инвестиционной деятельности в сфере транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга 2
- Карелина М.Г.* Инновационная активность российских регионов: проблемы измерения и эконометрический подход 14

### РЕГИОН В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

- Тимушев Е.Н.* Особенности образования налоговых доходов бюджета Республики Коми 25
- Сухинин С.А.* Социально-экономическое районирование северо-восточной периферии Ростовской области в интересах формирования территориально сбалансированной концепции ее развития 36

### УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ

- Паньшин И.В., Тобиен М.А.* Исследование ресурсообеспеченности региональных экономических программ энергосбережения и повышения энергоэффективности 48

# REGIONAL ECONOMICS

## THEORY AND PRACTICE

A peer reviewed analytical and practical journal

Since 2003  
4 issues per month

The journal is recommended by VAK (the Higher Attestation Commission) of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation to publish scientific works encompassing the basic matters of theses for advanced academic degrees  
Indexing in Referativny Zhurnal VINITI RAS  
Included in the Russian Science Citation Index (RSCI)  
Registration Certificate ПИ № 77-14700 of February 17, 2003 by the Ministry of Press, Broadcasting and Mass Communications of the Russian Federation

### Founder:

Publishing house FINANCE and CREDIT  
Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation  
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation  
Telephone: +7 495 989 9610

### Publisher:

Informservice, Ltd.  
Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation  
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation  
Telephone: +7 495 989 9610

### Editorial:

Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation  
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation  
Telephone: +7 495 989 9610  
E-mail: [post@fin-izdat.ru](mailto:post@fin-izdat.ru)  
Website: <http://www.fin-izdat.ru>

Director General: **Vera A. Gorokhova**  
Managing Director: **Aleksey K. Smirnov**

Editor-in-Chief: **Larisa A. Chaldaeava**, Financial University under Government of RF, Moscow, Russian Federation

### Deputy Editors:

**Nadezhda E. Babicheva**, Voronezh State University, Voronezh, Russian Federation  
**Veniamin O. Gridin**, Moscow, Russian Federation  
**Vera V. Mezhenina**, Moscow, Russian Federation

### Editorial Council:

**Igor' E. Bel'skikh**, Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation  
**Mikhail N. Dudin**, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russian Federation  
**Vladimir V. Klimanov**, Institute for Systems Analysis, RAS, Moscow, Russian Federation  
**Nikolai N. Minaev**, Tomsk State University of Architecture and Building, Tomsk, Russian Federation  
**Irina A. Morozova**, Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation  
**Konstantin V. Pavlov**, Kama Institute of Humanities and Engineering Technology, Izhevsk, Russian Federation  
**Vadim Yu. Pashkus**, St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation  
**Yurii N. Sagidov**, Institute for Social and Economic Research, DSC RAS, Makhachkala, Russian Federation  
**Larisa A. Tret'yakova**, Belgorod National Research University, Belgorod, Russian Federation  
**Igor' V. Shevchenko**, Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation

### Executive Editor: Inna L. Selina

Translation and Editing: **Olga V. Yakovleva**, **Irina M. Vechkanova**

Web Development: **Anton A. Klyukin**

Content Managers: **Valentina I. Romanova**, **Elena I. Popova**

Quality Management: **Alexandr Yu. Sadkus**, **Andrey V. Bazhanov**

Layout Designer: **Marina S. Granil'shchikova**

Proofreader: **Alla M. Leibovich**

Sales and Subscription: **Ravilya R. Gus'kova**

Printed by KTK, Ltd., 141290, Sverdlov St., 1, Krasnoarmeysk, Russian Federation

Telephone: +7 496 588 0866

Published June 5, 2015. Circulation 1 320

### Subscription:

Ural-Press Agency

Rospechat Agency

Press of Russia Union Catalogue

### Online version:

EBSCOhost™ databases

Scientific electronic library: <http://elibrary.ru>

University Library Online: <http://biblioclub.ru>

Not responsible for the authors' personal views in the published articles

This publication may not be reproduced in any form without permission

All accidental grammar and/or spelling errors are our own

© Publishing house FINANCE and CREDIT

## CONTENTS

### INNOVATION AND INVESTMENT

*Malinovskaya O.V., Brovkina A.V.* The institutional mechanism of investment in transport infrastructure in St. Petersburg 2

*Karelina M.G.* Innovation activity of the Russian regions: measurement problems and the econometric approach 14

### REGION IN NATIONAL ECONOMY

*Timushev E.N.* Features of determination of tax revenues to the republican budget of the Komi Republic 25

*Sukhinin S.A.* Socio-economic zoning of the north-eastern periphery of the Rostov region for a geographically balanced development concept 36

### SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF REGIONS

*Pan'shin I.V., Tobien M.A.* A study of the resource availability of regional economic programs to increase energy efficiency 48

УДК 336(470+571) (075.8)

## ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

**Ольга Викторовна Малиновская,**  
доктор экономических наук,  
профессор кафедры финансов и кредита,  
Санкт-Петербургский государственный университет  
морского и речного флота им. С.О. Макарова,  
Санкт Петербург, Российская Федерация  
ifinansy@yandex.ru

**Александра Владимировна Бровкина,**  
доцент кафедры финансов и кредита,  
Санкт-Петербургский государственный университет  
морского и речного флота им. С.О. Макарова,  
Санкт Петербург, Российская Федерация  
brovkinaav@mail.ru

**Предмет/тема.** Статья посвящена выявлению ключевых проблем развития инвестиционной деятельности на региональном уровне в сфере транспортной инфраструктуры.

**Цели/задачи.** Цели – обоснование и систематизация институциональных факторов, влияющих на инвестиционный климат в регионе.

**Методология.** Для исследования использованы логический, причинно-следственный, сравнительный, системный виды анализа, а также метод систематизации.

**Результаты.** Проведен обзор и осуществлен анализ исследований, посвященных проблемам развития инвестиционной деятельности на региональном уровне. На основе макроэкономического анализа региональных и федеральных инвестиционных программ представлен процесс развития инвестиционных проектов, которые требуют становления и развития институциональных факторов. В современных условиях они являются основой государственной

инвестиционной политики и стратегии в транспортном комплексе региона.

**Выводы/значимость.** В статье отражены ключевые проблемы развития инвестиционной деятельности, отмечены недостатки ее развития, замедляющие рост региональной и национальной экономики, ведущие к снижению инвестиционной привлекательности региона и неадекватности оценки его инвестиционного климата. Обоснована приоритетность институциональных факторов в транспортном комплексе региона и определена их роль в инвестиционном процессе, позволяющая рассматривать эти факторы в качестве основного инструментария развития инвестиционного потенциала региона и его транспортного комплекса. Раскрыт содержательный потенциал институциональных факторов, осуществлена их структуризация, включающая инвестиционную открытость транспортного комплекса региона, наличие значимых отраслевых инвестиционных проектов, в том

числе проектов государственно-частного партнерства, способы финансовой поддержки обоснования и реализации инвестиционных проектов. Идентифицированы особенности институциональных факторов, обеспечивающие формирование благоприятного инвестиционного климата, образующего потенциал конкурентоспособности региона, от которого в значительной степени зависит приход консервативных институциональных инвесторов.

**Ключевые слова:** транспортный комплекс региона, региональная инвестиционная привлекательность, инвестиционный потенциал региона, административные (институциональные) факторы, инвестиционная открытость, государственно-частное партнерство

Сбалансированное и эффективное развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга – одна из ключевых проблем развития города, от которой зависят темпы роста региональной экономики, инвестиционная привлекательность региона, рост качества жизни населения и в целом обеспечение конкурентоспособности региона. Многофункциональность и мультипликативность транспортного комплекса определяют его роль в качестве ключевого лидера при обеспечении экономического роста региональной и национальной экономики.

В то же время характерные черты состояния регионального транспортного комплекса, наблюдаемые в современных условиях, свидетельствуют о множестве недостатков его развития, которые выражаются в ряде позиций, не только ограничивающих экономический рост, но и тормозящих его, к основным из которых относятся:

- низкая эффективность деловых потоков транспорта (значительно ниже, чем в Париже, Мадриде и Лондоне);
- недостаточная доступность города для граждан, которая приводит к снижению качества жизни: улицы перегружены транспортом, особенно специфические петербургские дворы-колодцы, расположенные в центре города; высокая степень плотности застройки в центре (выше, чем в Афинах, Риме и Мадриде) создает зону экологической загрязненности, транспортной опасности и недоступности городских территорий и способствует значительным административным нарушениям, связанным с эвакуацией транспорта, в том числе коррупции;
- рост количества автомобилей в регионе (300 автомобилей на 1 000 жителей, что сопоставимо

с Лондоном, где на 1 000 жителей приходится 350 автомобилей);

- недостаточная общая плотность уличной дорожной сети (значительно ниже, чем во всех европейских столицах).

Общее состояние транспортного комплекса в регионе отражено в табл. 1.

Анализ данных, представленных в табл. 1, показывает, что все параметры городского транспорта Санкт-Петербурга функционируют недостаточно эффективно и ограничивают экономический рост в регионе по сравнению с развитыми странами Европы.

Причина этого явления кроется в недостаточности развития инвестиционной привлекательности транспортного сектора, которая обусловлена дефицитом финансирования отраслевого инвестиционного процесса и недостаточностью развития институциональных факторов.

Эти проблемы рассматриваются в исследованиях Р.С. Губанова [4], О.В. Малиновской<sup>1</sup>, В.М. Пугановой<sup>2</sup>, Т.Д. Малютиной [10], О.В. Киселевой [7], Е.Б. Стародубцевой [15] и ряда других авторов [1–3, 5, 6, 8–14, 16–20], а также в бизнес-сообществе.

В целях преломления ситуации в транспортной отрасли города разрабатываются и реализуются государственные программы, имеющие многоцелевой характер, способствующие повышению эффективности финансового планирования в этой сфере городской экономики и направленные на рост инвестиционной привлекательности транспорта. Так, постановлением правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 834 утверждена программа «Улучшение инвестиционного климата в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы», которая в связи с изменением внешнеэкономической и внешнеполитической ситуации трансформировалась в государственную программу «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга на 2015–2020 годы», утвержденную постановлением правительства Санкт-Петербурга от 06.06.2014 № 552.

В рамках этих программ приоритетное положение отведено формированию инвестиционной привле-

<sup>1</sup> Малиновская О.В., Бровкина А.В. Современные тенденции развития стратегического бюджетного планирования: региональный контекст // Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 20. С. 8–16.

<sup>2</sup> Малиновская О.В., Пуганова В.М. Методологические положения мониторинга региональных ГЧП-проектов на транспорте // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2012. № 43. С. 2–10.



Таблица 1

Сравнительная характеристика состояния транспортной системы городов

Целевое предназначение	Индикатор	Санкт-Петербург	Лондон	Мадрид	Париж
Эффективность	Продуктивность: плата за уличную парковку в центре города	0	4,0–4,4 ф.ст./ч	1,08–2,42 евро/ч	1–3 евро/ч
	Результативность: скорость движения в час пик, км/ч	18	24	23	33
Доступность	Продуктивность, км/км <sup>2</sup> : плотность скоростной физически обособленной сети общественного транспорта, км/100 тыс. жителей	0,8 2,47	0,44 9,	0,56 10,93	0,25 6,10
	Результативность: скорость движения наземного транспорта в часы пик, км/ч	14	31	20	17
Качество жизни	Результативность: ежегодное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, чел./100 тыс. жителей	6,45	2,95	2,71	1,7

Источник: авторская разработка.

кательности региона, и прежде всего инвестиционной привлекательности его транспортного комплекса.

Следует отметить, что разработка этих программ является и определенным ориентиром в развитии теории инвестиционной привлекательности. Так, программа «Улучшение инвестиционного климата в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы» определяет факторы, воздействующие на инвестиционную привлекательность, и закрепляет устоявшуюся в теории группировку рыночных и административных (институциональных) факторов.

Административные (институциональные) факторы – это факторы, касающиеся эффективности административного аппарата и процессов, внутренние возможности представителей соответствующих государственных организаций, законодательство и т.д.<sup>3</sup> Они обладают определенной спецификой, выраженной в универсальности их характера (вне зависимости от видов бизнеса и предпочтений инвесторов), создании возможностей осуществления оперативного управления ими и осуществлении контроля за результатами их воздействия на инвестиционную привлекательность региона в краткосрочной перспективе.

Специфика административных (институциональных) факторов обуславливает их приоритет-

ность при принятии инвестиционных решений и стимулирование устойчивого развития инвестиционного процесса для инвесторов, а также выступает как очевидное явление, поскольку низкий уровень институционального развития не может обеспечить эффективную реализацию рыночных факторов.

По мнению участников инвестиционного процесса, высокое качество административных факторов может нейтрализовать негативное влияние рыночных факторов. Однако негативные административные факторы зачастую способствуют «бегству» инвесторов из региона даже в условиях привлекательности рыночных факторов. Более того, их недостаточное развитие обуславливает отсутствие в регионе консервативных институциональных инвесторов в силу запрета внутренними нормативными положениями их участия в инвестиционном процессе региона, в котором наблюдается недостаточное развитие институциональных факторов. В то же время именно консервативный инвестор определяет качество развития транспорта в силу долгосрочности и высокой капиталоемкости таких проектов.

Реализация в регионе отраслевых инвестиционных проектов на принципах государственно-частного партнерства превращает процесс развития институциональных факторов из производного в основной. По мнению рейтингового агентства Standard&Poor's,

<sup>3</sup> Программа улучшения инвестиционного климата в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы: постановление правительства Санкт-Петербурга от 28.06.2011 № 834.

государственно-частное партнерство – это любые средне- или долгосрочные взаимоотношения между государственным и частным секторами, основанные на разделении рисков и доходов, объединении профессиональных знаний, совместном финансировании и служащие достижению определенных политических и социальных результатов<sup>4</sup>.

Рассмотрим характеристику административных факторов в регионе, поскольку их значение в развитии проектов государственно-частного партнерства в транспортном комплексе Санкт-Петербурга является в современных условиях приоритетным процессом.

Теоретические основы концепции инвестиционной привлекательности позволяют определить структуру институциональных факторов (табл. 2).

С точки зрения инвестора, любой из факторов, представленных в табл. 2, может быть квалифицирован как барьер для инвестирования и сокращения инвестиционных возможностей региона. Рассмотрим состояние представленной структуры факторов более подробно.

Вновь созданные государственные и общественные структуры требуют дополнительного рассмотрения. Разработка концепции и плана создания организационной структуры взаимодействия с инвесторами способствует эффективной работе органов государственной власти в сфере инвестиционной политики и включает:

1) создание на базе существующих государственных учреждений специализированных агентств по привлечению инвестиций с функциями внедрения стратегии по мобилизации инвесторов и консолидации их действий в рамках Санкт-Петербургского государственного бюджетного учреждения «Агентство стратегических инвестиций» (самостоятельное структурное подразделение Комитета по инвестициям и стратегическим проектам, учрежденное в 1995 г. правительством Санкт-Петербурга). Цель деятельности агентства – содействие и помощь инвесторам на всех этапах реализации инвестиционного проекта вне зависимости от объема предполагаемых инвестиций.

Основные направления деятельности агентства:

- сопровождение инвестиционных проектов по принципу «одного окна»;

<sup>4</sup> Малиновская О.В., Скобелева И.П. Инвестиционный потенциал государственно-частного партнерства на транспорте для России // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2011. № 3. С. 13–17.

- привлечение бизнеса к перспективным проектам Санкт-Петербурга;
  - ведение информационно-аналитических баз инвестиционных возможностей Санкт-Петербурга;
  - предоставление интересов города в проектах государственно-частного партнерства;
- 2) разработку реестра перспективных инвестиционных проектов;
  - 3) подготовку инвестиционных меморандумов для представления совету по инвестициям;
  - 4) оказание содействия иным исполнительным органам государственной власти Санкт-Петербурга в создании привлекательных условий для ведения бизнеса;
  - 5) оказание необходимого спектра услуг инвесторам;
  - 6) максимальное внедрение в инвестиционный процесс упрощенных процедур, например использование уведомительного метода и широкое применение интернет-коммуникаций;
  - 7) разработку и публикацию инвестиционной декларации, определяющей все этапы инвестиционного процесса по созданию бизнеса и ожидаемые результаты по каждому из этапов;
  - 8) унификацию всех процедур и процессов инвестирования в Санкт-Петербурге по снижению барьеров для компаний малого и среднего бизнеса.

Следующим организационно-структурным элементом системы взаимодействия органов власти и инвесторов является Агентство по привлечению инвестиций (далее – Агентство), основные функции которого состоят:

- в обеспечении режима «одного окна» для инвесторов при взаимодействии с органами исполнительной власти;
- в определении перечня процедур согласования, необходимых конкретному инвестору, а также возможных мер государственной поддержки в соответствии с законодательством;
- в назначении персонального аккаунт-менеджера (координатора) для создания, ведения и актуализации аккаунта (личного кабинета) инициатора проекта, содержащего данные по инвестиционному проекту;
- в ведении дорожной карты проекта для мониторинга сроков проведения процедур;
- в консультации инициаторов инвестиционных проектов по процедурам получения исходно-