

0-794118

На правах рукописи



Царионова Юлия Вячеславовна

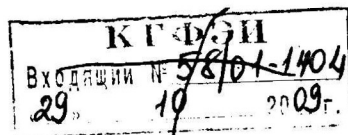
**ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ
ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ
(на примере Хабаровского края)**

Специальность 08.00.05

«Экономика и управление народным хозяйством:
управление инновациями и инвестиционной деятельностью»

Автореферат диссертации
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Владивосток – 2009



Работа выполнена на кафедре «Финансы и кредит» Дальневосточной академии государственной службы

Научный руководитель: д-р экон. наук, профессор
Заусаев Вадим Константинович

Официальные оппоненты: д-р экон. наук, профессор
Шевченко Давид Кириллович

канд. экон. наук, профессор
Хузиятов Тагир Даутович

Ведущая организация: Тихоокеанский государственный университет

Защита состоится 26 ноября 2009 г. в 15-00 на заседании диссертационного совета Д 212.023.01 при Владивостокском государственном университете экономики и сервиса по адресу: 690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41, зал ученого совета ВГУЭС, ауд. 1359

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Владивостокского государственного университета экономики и сервиса по адресу: г. Владивосток, ул. Гоголя, 41.

Сведения о диссертации и автореферате размещены на сайте диссертационного совета ВГУЭС по адресу:

<http://www.vvsu.ru/science/dis/dis.asp>

Автореферат разослан «23» октября 2009 г.

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000715206

Ученый секретарь
диссертационного совета
канд. экон. наук, доцент

Ворожбит О.Ю.

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Устойчивое развитие региона во многом зависит от интенсивности инновационных процессов. Управление ими позволяет их активизировать, придать определенное направление, ускорить воспроизводственную динамику.

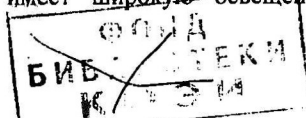
Удаленность Дальнего Востока от развитых районов страны, повышенные транспортные расходы на завоз грузов, дефицит топлива и продовольствия, сложности природно-климатических условий, которые преодолеваются за счёт повышенных расходов энергетических ресурсов, материалов и рабочей силы, объективно предопределяют высокую затратноёмкость и пониженную конкурентоспособность дальневосточного производства. Не случайно с началом рыночных преобразований регион развивался по суженной (деградационной) траектории воспроизводства.

Начавшийся в конце 90-х гг. восстановительный период поставил на повестку дня вопрос о стратегии развития Дальнего Востока. Проблемы диверсификации экономики, значительного увеличения эффективности и масштабов производства выступают как ключевые звенья более общей цели: увеличение демографического потенциала региона, повышение геостратегической устойчивости страны посредством интенсивного увеличения транспортно-логистической и экспортно-производственной роли региона в осуществлении внешнеэкономических связей и интеграционных процессов России в АТР.

Транспорт является одним из системообразующих факторов экономики всего Дальнего Востока. Особенно это касается Хабаровского края, где имеются все предпосылки для формирования мощного транспортного комплекса. Занимая центральное положение в регионе, являясь контактной зоной России со странами АТР, Хабаровский край имеет общие границы с большинством дальневосточных субъектов. Через его территорию проходят крупнейшие транспортные артерии, связывающие западные и восточные регионы страны, обеспечивающие транзит грузов из АТР в Западную Европу и обратно.

Обладая свойством катализатора, транспорт, как многоэлементная система, оказывает положительный синергетический эффект. Развитие его дает импульс интенсивному развитию экономики края на основе активного вовлечения в хозяйственный оборот различных природных ресурсов, делает их более экономически доступными, повышает мобильность трудовых ресурсов.

Степень научной разработанности проблемы. Теоретической и методологической базой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых. Тема инвестиций имеет широкую освещённость в



экономической литературе. Ее рассматривали в своих трудах Э.Д. Долан, Э. Класс, Дж. Кейнс, Д.С. Линдслей, Д. Стоун, К. Хитчинг и др.

При исследовании теоретических и практических проблем инвестиций и их роли в региональном воспроизводственном процессе автор опирался на идеи и выводы, отражение в работах А.В. Андреева, П.Я. Бакланова, С.П. Быстрицкого, Ю.Н. Гладкого, В.К. Заусаева, А.Б. Левинталя, Г.П. Лузина, А.С. Маршалова, Р.И. Шнипера и других.

При изучении условий и факторов в области оценки инвестиционной привлекательности автор основывался на теоретических разработках Р.И. Шнипера, И.А. Бланка, И.Я. Вижиной, И.В. Гришиной, С.С. Гузнера, Я. Дерябиной, Н.И. Климовой, Г. Прибыткова, Ю.М. Склярова, В.Н. Харитоновой, А.Г. Шахназаров.

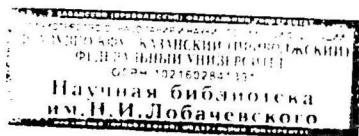
Значительный вклад в исследование транспортной инфраструктуры и её роли в региональной экономике внесли работы Р.Г. Леонтьева, В.А. Персиянова и В.А. Хмеля.

Однако, несмотря на достаточно широкую проработанность проблем инвестиционной активности, некоторые аспекты остаются недостаточно изученными. Так, актуальными остаются проблемы повышения инвестиционной привлекательности различных регионов с учетом их специфических условий и факторов развития.

Целью диссертационного исследования является исследование влияния транспортной инфраструктуры на инвестиционную привлекательность территории.

Для реализации поставленной цели потребовалось решить следующие задачи:

- определить роль инвестиций в региональном воспроизводственном процессе;
- выявить сущность понятия инвестиционной привлекательности территории;
- систематизировать существующие методические подходы к определению инвестиционной привлекательности;
- разработать оригинальные методические основы оценки инвестиционной привлекательности территории с учётом производственного, социального, финансового, инвестиционного и внешнеэкономического потенциалов;
- определить условия и факторы инвестиционной привлекательности Хабаровского края;
- разработать концепцию повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края;



– рассмотреть развитие транспортной инфраструктуры и оценить её влияние на инвестиционную привлекательность Хабаровского края.

Объект исследования – инвестиционные процессы в развитии экономики Хабаровского края.

Предметом исследования являются условия и факторы повышения инвестиционной привлекательности территории на основе развития транспортной инфраструктуры.

Область исследования. Область исследования соответствует пункту 4.17 паспорта специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» и заключается в разработке методологии, форм и способов создания привлекательного инвестиционного климата для частных и иностранных инвесторов.

Теоретическая и методологическая основа исследования. Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили труды отечественных и зарубежных специалистов, посвященные проблемам инвестирования, инвестиционного климата, условиям и факторам, влияющим на привлечение инвестиций, оценке эффективности инвестиционных вложений. Применялись научные методы и общепринятые подходы исследования: системный, факторный, количественный и качественный анализ, синтез, статистические методы обработки данных, метод экономических сравнений и др.

Информационная база исследования. В диссертации использовались данные авторского исследования, статистические материалы, публикации, документальные источники научной и законодательной информации, фонды ДальНИИ.

Наиболее существенные результаты исследования:

- определена роль инвестиций в региональном воспроизводственном процессе;
- дано авторское определение понятия инвестиционной привлекательности;
- проведена систематизация методических подходов к оценке инвестиционной привлекательности;
- предложены оригинальные авторские подходы к оценке инвестиционной привлекательности территории;
- разработана концепция повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края;
- определено влияние развития транспортной инфраструктуры на инвестиционную привлекательность Хабаровского края.

Научная новизна диссертационного исследования:

– разработан методический подход определения инвестиционной привлекательности территории на основе интегральной оценки, включающий в себя систему статистических показателей, отражающих производственный, социальный, финансовый, инвестиционный и внешнеэкономический потенциалы территории;

– обоснована концепция повышения инвестиционной привлекательности территории на основе реализации транспортного фактора;

– выявлены условия и факторы влияния транспортной инфраструктуры на инвестиционную привлекательность региона.

Теоретическая значимость работы заключается в том, что отдельные полученные автором выводы способствуют развитию представлений о влиянии транспортных факторов на инвестиционную привлекательность и её роль в процессе регионального воспроизводства.

Практическая значимость заключается в том, что полученные основные результаты диссертационного исследования могут найти применение Правительством Хабаровского края при разработке «Инвестиционной политики Хабаровского края». Результаты исследования могут быть использованы в учебных курсах по дисциплинам «Финансовый менеджмент» и «Инвестиции».

Апробация и внедрение результатов работы. Основные выводы и практические результаты, полученные автором, докладывались и обсуждались на экономическом совете при Губернаторе Хабаровского края «О возможности создания международного транспортного хода «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино» (г. Хабаровск, 2008 г.); на Втором Дальневосточном международном форуме «Развитие транспортной системы как условие эффективного развития Востока России» – «Концепция развития международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино» (г. Хабаровск, 2007 г.); на межрегиональной научно-практической конференции «Экономика, управление, общество: история и современность» – «Методические подходы к оценке инвестиционного климата в регионе» (г. Хабаровск, ДВАГС, 2005 г.).

Основные положения диссертационной работы нашли отражение в 10 публикациях автора, общим объёмом 6,2 п.л. (из них автором 3,06 п. л.).

Структура и объём работы: работа состоит из введения, трёх глав, заключения. Включает 164 страницы основного текста, 15 рисунков, 8 таблиц, 6 приложений и 137 наименований библиографических источников.

Во введении раскрывается актуальность темы исследования. Сформулированы цель и задачи работы, объект и предмет исследования, показаны теоретическая и практическая значимость, научная новизна и основные результаты.

В первой главе «Теоретические основы инвестиционной привлекательности социоэкономической системы» исследованы теоретические подходы к определению инвестиций, показана их роль в региональном воспроизводственном процессе, определены различные подходы к оценке инвестиционной привлекательности территории, рассмотрены и систематизированы методологические и методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности.

Во второй главе «Анализ инвестиционной привлекательности экономики Хабаровского края» проанализированы новые тенденции и явления, складывающиеся в экономике края, сформулирован и апробирован методический подход к определению инвестиционной привлекательности территории на основе выделенных характерных условий и факторов, рассмотрено влияние транспортной инфраструктуры на инвестиционную привлекательность территории.

В третьей главе «Повышение инвестиционной привлекательности Хабаровского края на основе реализации крупного транспортного проекта» обоснована концепция повышения инвестиционной привлекательности края на основе развития транспортной инфраструктуры, детализировано формирование международного транспортного коридора в системе транспортной инфраструктуры, рассчитана оценка роста инвестиционной привлекательности края в результате реализации данного проекта.

В заключении обобщены результаты диссертационного исследования, сформулированы основные выводы.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Определена роль инвестиций в региональном воспроизводственном процессе.

В ходе эволюции экономической мысли западные авторы пришли к рассмотрению инвестиций в единстве двух аспектов: ресурсов (капитальных ценностей) и вложений (затрат).

В отечественной литературе термин «инвестиции» приобрёл широкое применение не так давно. Он пришел на смену понятию «капитальные вложения», бывшего в употреблении до 80-х гг. и рассматривался в двух

аспектах: как процесс движения стоимости в ходе воспроизводства основных фондов и как экономическая категория — система экономических отношений, связанных с движением стоимости, авансированной в основные фонды от момента мобилизации денежных средств до момента их возмещения.

Роль инвестиций в региональном воспроизводстве региона весьма значительна. Являясь частью финансово-экономической системы, они служат основой возобновления на качественно новом уровне кругооборота материально-вещественных, трудовых и финансовых ресурсов региона, одни из которых направляются на создание условий воспроизводства, а другие – на обеспечение функционирования самого процесса воспроизводства.

Привлечение инвестиций в экономику региона стимулирует развитие местного производства, способствует внедрению инноваций и новых технологий, помогает становлению более совершенной хозяйственной структуры, генерирует рост валового регионального продукта.

За последние десятилетия региональный процесс воспроизводства приобрёл ряд особенностей. В 60-ые гг. прошлого столетия произошло резкое усиление централизованного перераспределения ресурсов посредством отраслевых министерств. Дальнейший период развития (или застоя) экономики характеризовался значительной концентрацией и специализацией производств. В ходе отраслевой экспансии целые регионы получили специализацию по выпуску продукции, производство которой не имело ресурсной базы на своей территории. Так, на Дальнем Востоке был сформирован комплекс энерго- и материалоёмких производств, в том числе военно-промышленного значения, который в период преобразований в значительной степени утратил свою значимость и лишился значительной государственной поддержки. Это привело к хроническому недоинвестированию региональной экономики. В результате ее развитие пошло по суженному (деградационному) типу. Подобные процессы шли в контексте общероссийских тенденций: сокращение производства, понижение уровня и качества жизни, натурализация и примитивизация промышленности.

Вместе с тем, значительная часть инвестиционных ресурсов формируется на региональном уровне. Поэтому состояние хозяйственной системы региона зависит от того, насколько его экономика будет восприимчива и привлекательна для реализации крупных инвестиционных проектов. В Хабаровском крае к таковым можно отнести проекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры. Их реализация окажет масштабное положительное влияние на экономику и социальную сферу, повысит конкурентную способность местных производителей. Это, в свою очередь благоприятно скажется на решении более

общей задачи – увеличение демографического потенциала Дальневосточного региона и повышение его геостратегической устойчивости.

2. Дано авторское определение понятия инвестиционной привлекательности.

Концепция конкурентного федерализма, основанная на рациональной дифференциации регионов, открывает гораздо более широкие возможности для регионального развития. Рациональная дифференциация территорий позволяет наилучшим образом использовать конкурентные преимущества каждой из них и тем самым обеспечить их экономический рост, а на этой основе – уменьшить социально-экономические различия. В конкурентной борьбе за привлечение инвестиций для поддержания и увеличения своего социально-экономического потенциала побеждает тот субъект, который наиболее эффективно может использовать такие преимущества, как инвестиционный потенциал, обеспечивающий благоприятный климат, способствующий инвестиционной привлекательности и высокой инвестиционной активности. Однако при толковании этих понятий существуют разночтения. Так, согласно методике журнала «Эксперт», в качестве основных составляющих инвестиционной привлекательности регионов России приняты две характеристики: инвестиционный риск и инвестиционный потенциал.

В методике авторского коллектива Совета по изучению производительных сил (СОПС) инвестиционная привлекательность наряду с инвестиционной активностью является элементом инвестиционного климата и состоит из двух комплексных факторов: инвестиционного потенциала региона и региональных инвестиционных рисков.

Климова Н.И. рассматривает инвестиционную привлекательность в структуре иерархий понятий, отражающих инвестиционную среду по принципу нарастания степени охвата представляемых им инвестиционных отношений. Инвестиционная привлекательность здесь является обобщающей категорией, включающей в себя такие понятия, как инвестиционный климат и инвестиционная привлекательность. Последняя рассматривается с точки зрения трёх главных компонентов: ресурсного, инфраструктурного и институционального.

Автор принимает определение инвестиционного климата, данное коллективом СОПС, в котором инвестиционный климат определяется как совокупность различных социально-экономических, природных, экологических, политических и других условий и факторов, определяющих масштабы (объём и темпы) привлечения инвестиций в основной капитал данного региона. Однако автор не может согласиться с той точкой зрения, что инвестиционный климат состоит из двух компонентов – инвестиционной привлекательности и

инвестиционной активности. Инвестиционный климат, по мнению автора, состоит из условий и факторов, которые в различных условиях и на различных стадиях развития экономики того либо иного региона могут отражать как позитивные, так и негативные процессы, протекающие в данный момент в экономике и оказывать соответствующее влияние на инвестиционный климат того либо иного региона. Инвестиционная привлекательность является производной от инвестиционного климата и отражает его свойство быть привлекательным (удобным, отвечающим интересам) для потенциального инвестора. В свою очередь, инвестиционная активность является результативным действием по отношению к инвестиционной привлекательности и отражает её пропорционально объёму вложенных инвестиций в экономику региона. Взаимосвязь инвестиционной активности и инвестиционной привлекательности приведена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Взаимосвязь основных элементов, определяющих инвестиционную привлекательность

Инвестиционная активность способна улучшить инвестиционный климат, тем самым, повысив инвестиционную привлекательность. При идеальных условиях все элементы инвестиционного процесса складываются в раскручивающуюся спираль.

3. Проведена систематизация методических подходов к оценке инвестиционной привлекательности.

Теория и практика изучения социально-экономических особенностей отдельных территорий и сравнительный анализ уровня их развития имеет глубокие корни. В директивной экономике основной парадигмой экономической модели являлось планирование. Анализ проводился с целью учета региональных особенностей при определении показателей эффективности капитальных вложений.

В мировой практике существуют различные подходы к оценке инвестиционной привлекательности, которые наряду с социальными и экономическими факторами рассматривают такие факторы, как природные, производственные, финансовые, интеллектуальные, политические, криминальные, ресурсно-сырьевые, трудовые, инновационные, инфраструктурные, потребительские, законодательные.

В России наиболее распространенными методами оценки инвестиционного климата регионов стало их ранжирование по специальной системе показателей. Рейтинговый подход используется более 30 лет и ориентируется на оценку рисков, которым подвергается инвестор как прямой, так и портфельный. В рамках данного подхода различают такие подходы, как экспертный, статистический и комбинированный (экспертно-статистический) (Таблица 1).

К экспертной школе относится метод Гарвардской школы бизнеса, журнала «Euromoney», «Fortune», «The Economist». Статистический подход включает методики, используемые И. Ройzmanом, И.В. Гришиной, А.Г. Шахнозаровым и СОПСом. К комбинированному подходу можно отнести методики, применяющие как статистические данные, так и экспертные оценки (И.А. Бланк, С.С. Гузнер, В.Н. Харитоновна, И.А. Вижина, И.Я. Новикова, агентство «Эксперт-Ра», Р.И. Шнипер).

Таблица 1 – Группировка методических подходов к оценке инвестиционной привлекательности в рамках рейтингового метода

Автор методики	Методический подход определения рейтинга	Рассматриваемые характеристики (показатели)
Гарвардская школа бизнеса	Экспертный	Законодательные условия для иностранных и национальных инвесторов, возможность вывоза капитала, состояние национальной валюты, политическая ситуация в стране, уровень инфляции, возможность использования национального капитала

Журнала «Euromoney»	Экспертный	Эффективность экономики, уровень политического риска, состояние задолженности, неспособность к обслуживанию долга, кредитоспособность, доступность банковского кредитования и краткосрочного финансирования, доступность долгосрочного ссудного капитала
Журналы «Fortune», «The Economist»	Экспертный	Инвестиционная привлекательность оценивается на основе гибкой системы индикаторов, которая постоянно пересматривается в зависимости от изменения конъюнктуры мирового рынка. Используют в основном десять групп показателей: эффективность экономики, политический климат, состояние задолженности, отношения собственности и монополизм, кредитоспособность, доступность банковского кредитования и долгосрочного ссудного капитала, экологическая и демографическая ситуации, вероятность возникновения форс-мажорных обстоятельств
И. Ройзман, И. Гришина, А. Шахнозаров, СОПС	Статистический	Теоретически количество факторов инвестиционной привлекательности региона может быть бесконечным. Группы наиболее инвестиционно значимых показателей отражают: производственно-финансовый, социальный, природно-географический, социально-политический потенциалы и экологическую безопасность
Агентство «Эксперт- Ра»	Экспертно- статистический	Все показатели рассматриваются в плоскости «потенциал-риск» и распределяются по группам. Инвестиционный потенциал складывается из восьми групп показателей: трудового, потребительского, производственного, финансового, институционального, инновационного, инфраструктурного, природо-ресурсного. Основными составляющими инвестиционного риска выделяют такие показатели, как: законодательный, финансовый, политический, экономический, социальный, криминальный, экологический
Р.И. Шнипер	Экспертно- статистический	Группы факторов: социально-экономические, научно-технические, экологические. Также структура хозяйства и экономический потенциал. В систему основных показателей включены также оценки научно-информационной среды, бюджетно-финансовой сбалансированности, государственной политики в отношении регионов и др.
И.А. Бланк	Экспертно- статистический	Все показатели группируются по: общеэкономическому развитию, инвестиционной

		инфраструктуре, демографической обстановке, развитию рыночных отношений и коммерческой инфраструктуры, криминогенным, экологическим и другим рискам. Используются такие показатели, как валовой региональный продукт, экономически активное население, рождаемость, количественная оценка выбросов в окружающую среду, количество банковских, страховых и прочих структур и др.
Гузнер С.С., Харитонов В.Н., Вижина И.А., Новикова И.Я	Экспертно-статистический	Рассматривают две группы факторов: фоновые и регулируемые. К фоновым относятся малозависимые от текущих инвестиционных процессов: политическая стабильность, биоклиматические условия, экологические условия. К регулирующим факторам относят: социально-экономический потенциал (включая собственные финансовые ресурсы, инвестиционные ресурсы основных субъектов хозяйствования в регионе), уровень привлечения в регион и структуру собственности внешних финансовых ресурсов, уровень развития региональной рыночной инфраструктуры, нормативно-правовую базу государственной и региональной инвестиционной политики

Экспертный подход заведомо является субъективным. Статистический подход является более объективным, но не всегда отражает весь спектр условий и факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность в силу ограничения числа статистических показателей. Наиболее адекватным можно считать комбинированный (экспертно-статистический) подход, в рамках которого рассматриваются различные, многочисленные индикаторы и параметры. Но и они не всегда поддаются точной количественной оценке. Кроме того, сбор необходимой информации по экспертным вопросам требует существенных материальных, трудовых и временных затрат, что затрудняет его широкое применение на практике. Это стимулирует исследователей к творческому поиску иных методических подходов, способных более достоверно отображать инвестиционную привлекательность регионов.

4. Предложены оригинальные авторские методические подходы к оценке инвестиционной привлекательности территории.

Предлагаемый автором методический подход оценки инвестиционной привлекательности разработан на примере Хабаровского края. Использовалось сравнение его с близкими по географическому положению и социально-экономическому развитию регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири

(Иркутская, Сахалинская и Амурская области, Приморский край). Данные региональной статистики позволяют выявить и оценить масштабы и направления инвестиционных процессов. Для этих целей были выделены и сгруппированы 28 статистических показателей по группам (Таблица 2), отражающим производственный, социальный, финансовый, инвестиционный и внешнеэкономический потенциалы рассматриваемых субъектов.

Таблица 2 – Показатели привлекательности инвестиционного климата, сгруппированные по группам, отражающим инвестиционный потенциал

Наименование потенциала	Показатель
Производственный	Объем промышленной продукции
	Удельный вес убыточных предприятий от общего числа организаций
	Степень износа основных производственных фондов
	Количество малых предприятий
	Объем работ и услуг, произведенный малыми предприятиями
	Затраты на технологические инновации
	Число организаций, выполнявших исследования и разработки
	Персонал, занятый исследованиями и разработками
	Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием
Плотность железных дорог общего пользования	
Социальный	Коэффициент миграционного прироста на 10 тыс. чел. населения
	Среднесписочная численность занятых в малом предпринимательстве
	Среднегодовая численность занятых в экономике
	Численность выпускников средних специальных и высших учебных заведений
	Численность населения
	Оборот розничной торговли
	Среднедушевые денежные доходы (в месяц)
	Число зарегистрированных преступлений, ед. на 100 тыс. чел. населения
	Число преступлений в сфере экономики
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, от стационарных источников	
Финансовый	Количество кредитных организаций и филиалов
	Сальдированный финансовый результат деятельности организаций (прибыль минус убыток)
	Превышение кредиторской задолженности над дебиторской
	Доходы консолидированных бюджетов субъектов РФ
Инвестиционный	Инвестиции в основной капитал
	Иностранные инвестиции
Внешнеэкономический	Экспорт
	Импорт
	Численность экономически активного населения
	Валовой региональный продукт

Для удобства сопоставления абсолютные показатели соотносились с численностью экономически активного населения. Каждый показатель рассматривался по году и сравнивался между субъектами. Лучшему показателю присваивалось значение единицы. Показатели по остальным регионам взвешивались относительно максимального значения по формуле:

$$t_{ij\beta} = \frac{X_{ij\beta}}{\max x_{i\beta}},$$

- где $t_{ij\beta}$ – расчётное значение i показателя по субъекту j в году β ;
 $X_{ij\beta}$ – фактическое значение i показателя по субъекту j в году β ;
 $\max x_{i\beta}$ – лучшее значение i показателя по году β ;
 $i = 1, 2, \dots, n$ – число показателей;
 $j = 1, 2, \dots, m$ – число сравниваемых субъектов;
 $\beta = 1, 2, \dots, k$ – период оценки.

В результате суммирования полученных индексов по каждому субъекту получалась интегральная оценка инвестиционного климата региона в конкретном году в сравнении с другими субъектами:

$$T_{i\beta} = \sum_{j=1}^m t_{ij\beta},$$

- где $T_{i\beta}$ – интегральный показатель i по году β ;
 $t_{ij\beta}$ – расчётное значение показателя i по субъекту j в году β ;
 $i = 1, 2, \dots, n$ – число показателей;
 $j = 1, 2, \dots, m$ – число сравниваемых субъектов;
 $\beta = 1, 2, \dots, k$ – период оценки.

Получена интегральная оценка инвестиционной привлекательности субъектов Дальнего Востока и Восточной Сибири за период с 2000 по 2007 гг. (Рисунок 2).

Данная оценка показала, что Хабаровский край занимает второе место. Это свидетельствует о том, что здесь существует большой потенциал для привлечения инвестиций. Однако слабая транспортная инфраструктура оказывает негативное влияние на инвестиционный процесс. Этот же факт подтверждает и экспертный опрос. Он показал высокую инновационную и инвестиционную активность предприятий транспорта. Эксперты предполагают, что развитие транспортной инфраструктуры позволит решить ряд экономических проблем, в частности, таких как снижение транспортных расходов и расширение рынков сбыта. Активизируется рост экономики края.

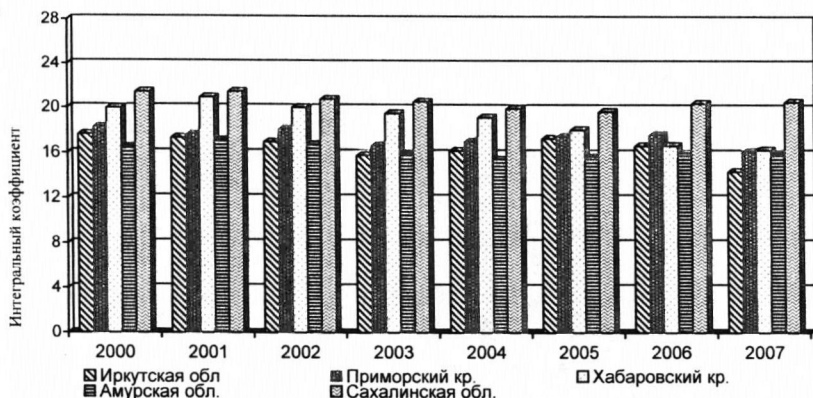


Рисунок 2 – Интегральная оценка инвестиционной привлекательности восточных субъектов Российской Федерации

5. Разработана концепция повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края.

Транспорт является одним из основных системообразующих факторов экономики Дальнего Востока. Для Хабаровского края это усиливается его выгодным экономико-географическим положением – на стыке сопредельных стран и трансконтинентальных связей между странами АТР и Европы (Рисунок 3).



Рисунок 3 – Система экономико-географических преимуществ Хабаровского края

В связи с этим концепция повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края видится в развитии транспортной инфраструктуры на основе создания международных транспортных коридоров, увеличении транзита и развития транспортно-промышленных узлов (Рисунок 4).

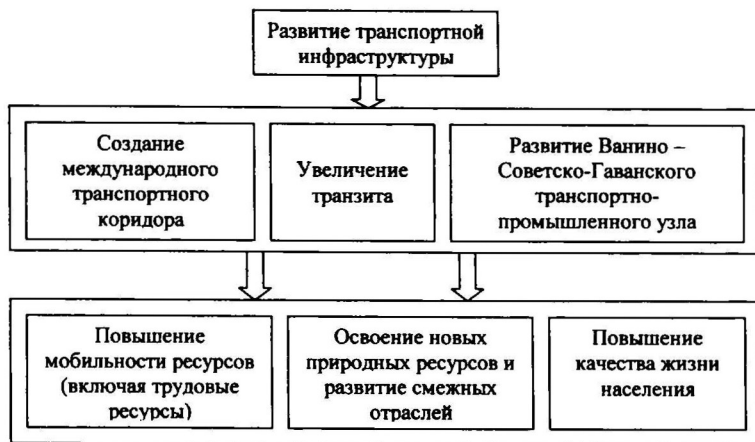


Рисунок 4 – Концепция повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края

Это позволит повысить мобильность ресурсов (включая трудовые), привлечь инвестиционные ресурсы, освоить новые природные ресурсы и развить смежные отрасли, повысить качество жизни населения края. Так как транспорт является важнейшим элементом инвестиционной привлекательности территории, он обладает свойством мощного катализатора, непосредственно и косвенно повышая уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, давая возможность расширить масштабы производства, освоить новые территории и включить в оборот новые природные ресурсы, связывая производственные структуры и товарные рынки. Для реализации данной концепции в Хабаровском крае существуют все предпосылки.

6. Рассчитано влияние развития транспортной инфраструктуры на инвестиционную привлекательность Хабаровского края.

Для оценки влияния проекта на инвестиционную привлекательность Хабаровского края автор провёл сценарный анализ. При этом в первом сценарии учитывался инерционный характер развития сложившейся экономики. Во втором (оптимистическом) – предполагалось расширение транспортного строительства, рассчитывались прямые и косвенные эффекты.

Согласно инерционному сценарию ВРП к 2020 г. вырастет в 1,6 раза по сравнению с 2006 г. и составит 319,4 млрд. руб. Увеличится объём отгруженных товаров собственного производства в 1,7 раза и в 2020 г. Он составит 154,7 млрд. руб. Вырастет численность занятых в экономике, включая и занятых в малом предпринимательстве. В 2,3 раза увеличится оборот розничной торговли. Объём инвестиций в основной капитал увеличится в 2,3 раза, в том числе иностранных инвестиций – в 3,5 раза.

Оптимистический сценарий предполагает привлечение дополнительных инвестиций (87,0 млрд. руб. до 2020 г.) для строительства Международного транспортного коридора (МТК) «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино». Для каждого показателя был рассчитан коэффициент парной корреляции относительно «инвестиций в основной капитал».

Согласно данному сценарию ВРП к 2020 г. увеличится в 3,5 раза и будет составлять 691,9 млрд. руб. Объём отгруженных товаров собственного производства увеличится в 3,6 раза (335,1 млрд. руб.). Среднегодовая численность занятых в экономике к 2020 г. увеличится до 1778,3 тыс. чел. В таблице 3 приведен прирост показателей по второму сценарию против первого.

Таблица 3 – Прирост основных социально-экономических показателей развития Хабаровского края до 2020 г. в результате реализации проекта по созданию международного транспортного коридора

Показатель	2006	2010	2015	2020
Объём отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг млрд. руб.	92,9	117,8	160,8	180,4
Оборот малых предприятий млрд. руб.	79,4	100,6	137,4	154,1
Среднесписочная численность занятых в малом предпринимательстве, тыс. чел.	87,3	95,6	119,1	129,9
Среднегодовая численность занятых в экономике, тыс. чел.	726,7	766,9	871,0	918,4
Численность выпускников средних специальных и высших учебных заведений, тыс. чел.	24,9	31,9	49,8	57,9
Численность населения, тыс. чел.	1405,0	1369,5	1270,5	1225,6
Оборот розничной торговли, млрд. руб.	74,3	101,5	181,7	218,1
Среднедушевые денежные доходы (в месяц) тыс. руб.	12,0	16,1	29,1	34,9
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций (прибыль минус убыток), млрд. руб.	6,9	9,4	16,9	20,3
Доходы консолидированного бюджета Хабаровского края, млрд. руб.	38,9	53,2	95,2	114,3
Инвестиции в основной капитал, млрд. руб.	45,6	63,0	110,9	132,6
Иностранные инвестиции, млн. дол. США	217,6	348,6	768,5	959,3
Затраты на технологические инновации, млрд. руб.	1085,9	1376,3	1878,8	2107,3
Экспорт, млн. дол. США	3437,2	3870,6	6846,1	8198,7
Импорт, млн. дол. США	883,0	1079,8	2279,9	2825,4
Валовой региональный продукт, млрд. руб.	196,2	229,2	327,7	372,5

Оценка социально-экономических эффектов показала, что реализация транспортных проектов подобным МТК оказывает существенное положительное влияние на экономику и социальную сферу, повышая инвестиционную привлекательность Хабаровского края. Будет дан мощный импульс развитию не только транспортной инфраструктуры (рисунок 5), но и многим другим секторам экономики.



Рисунок 5 – Направления развития экономики Хабаровского края в результате реализации проекта международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино»

Повысится инвестиционная привлекательность Хабаровского края за счёт формирования более высоких производственного, инвестиционного и внешнеэкономического, финансового и социального потенциалов (Рисунок 6).

Реализация этого масштабного проекта позволит повысить инвестиционную привлекательность Хабаровского края не только для отечественных, но и иностранных бизнесменов. Проведённые расчёты, выполненные к инерционному и оптимистическому сценариям, показали прирост инвестиций по Хабаровскому краю к 2020 г. на 132,6 млрд. руб.

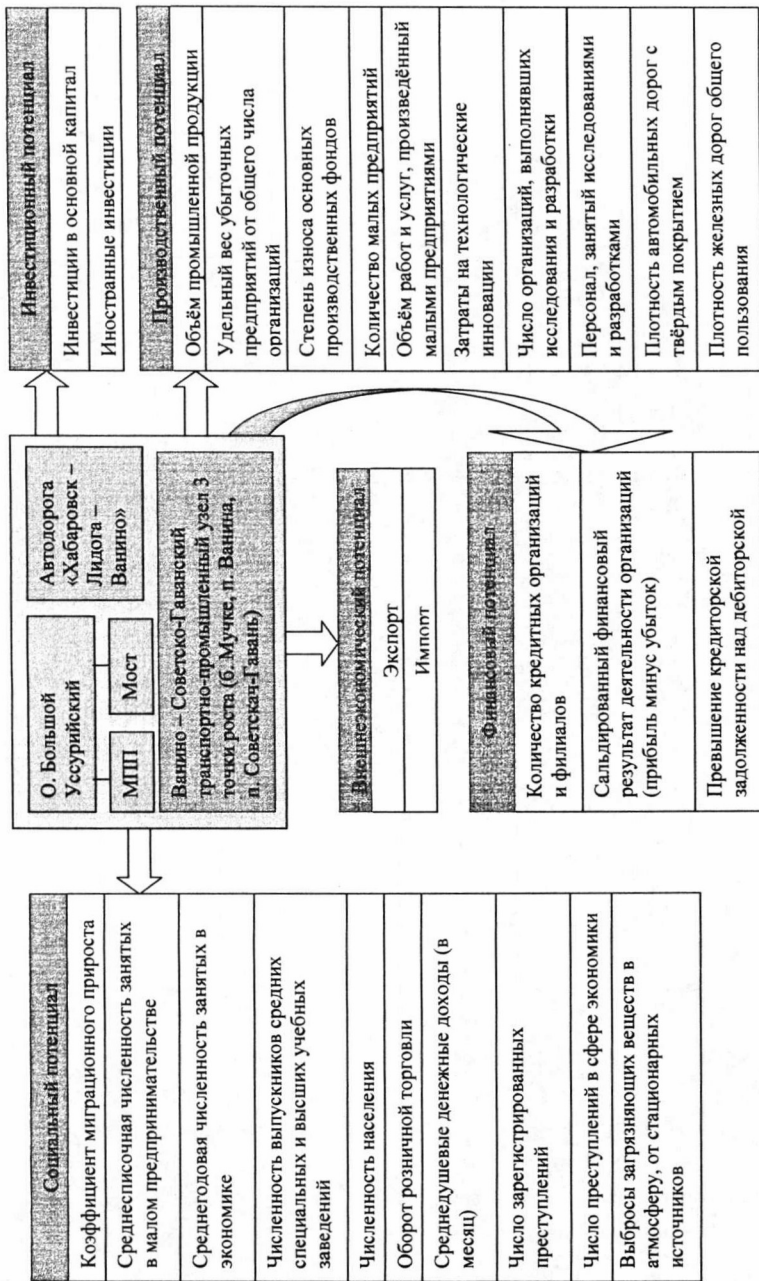


Рисунок 6 – Влияние реализации транспортного проекта на инвестиционную привлекательность Хабаровского края в результате реализации международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино»

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе диссертационного исследования автором были получены следующие результаты:

1. Инвестиции как составная часть финансово-экономической системы, на основе которой строится весь воспроизводственный процесс, играет важную роль в экономике региона. Его устойчивое развитие во многом зависит от того, насколько востребованными и актуальными являются проекты инвестирования, способные вызвать мультипликативный эффект и перевести экономику региона на путь расширенного воспроизводства. В последние годы рассматриваются и предлагаются к реализации несколько крупных идей, одна из которых предполагает более интенсивное увеличение транспортно-логистической и экспортно-производственной роли Дальнего Востока в осуществлении внешнеэкономических связей и интеграционных процессов России в АТР. Их реализация окажет масштабное положительное влияние на экономику и социальную сферу всего региона и повысит конкурентную способность местных производителей. Это в свою очередь благоприятно скажется на решении более общей задачи – увеличение демографического потенциала Дальневосточного региона и повышение его геостратегической устойчивости.

2. По мнению автора, инвестиционная привлекательность является производной от инвестиционного климата и отражает его свойство быть привлекательным (удобным, отвечающим интересам) для потенциального инвестора. Инвестиционная активность непосредственно отражает инвестиционную привлекательность, которая, в свою очередь, определяется инвестиционным климатом территории, формирующимся под влиянием специфических условий и факторов данной территории. В свою очередь инвестиционная активность способна улучшить инвестиционный климат, тем самым, повысив инвестиционную привлекательность. При идеальных условиях все элементы инвестиционного процесса складываются в раскручивающуюся спираль.

3. Большинство методик определения инвестиционной привлекательности сводятся к составлению рейтинга, в рамках которого авторы применяют различные подходы. Так, различают статистический, экспертный и комбинированный (экспертно-статистический) подходы. Экспертный подход заведомо является субъективным. Статистический подход является более объективным, но не всегда отражает весь спектр условий и факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность в силу ограничения числа показателей. Наиболее адекватным можно считать комбинированный (экспертно-статистический) подход, в рамках которого рассматриваются различные многочисленные индикаторы и параметры. Но и они не всегда поддаются точной количественной оценке. Кроме того, сбор

необходимой информации по этим вопросам требует существенных материальных, трудовых и временных затрат, что затрудняет его широкое применение на практике.

4. Предложенные автором методические подходы оценки инвестиционной привлекательности основаны на составлении рейтинга с применением статистических данных, позволяют более объективно, с минимальными затратами труда и времени выявлять и оценивать масштабы и направления инвестиционных процессов, на территории сравниваемых субъектов. Полученная интегральная оценка инвестиционной привлекательности субъектов Дальнего Востока и Восточной Сибири за период с 2000 по 2007 гг. указывает, что Хабаровский край занимает второе место. Это свидетельствует о том, что здесь существует большой потенциал для привлечения инвестиций. Однако слабая транспортная инфраструктура оказывает негативное влияние на инвестиционный процесс.

5. Концепция повышения инвестиционной привлекательности Хабаровского края видится в развитии транспортной инфраструктуры на основе создания международных транспортных коридоров, увеличении транзита и развития транспортно-промышленных узлов. Это позволит повысить мобильность ресурсов (включая трудовые), привлечь инвестиционные ресурсы, освоить новые природные ресурсы и развить смежные отрасли, повысить качество жизни населения края. Так как транспорт является важнейшим элементом инвестиционной привлекательности территории, он обладает свойством мощного катализатора, непосредственно и косвенно повышает уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, даёт возможность расширить масштабы производства, освоить новые территории и включить в оборот новые ресурсы, позволяет связать производственные структуры и товарные рынки. Для реализации данной концепции в Хабаровском крае существуют все предпосылки.

6. Оценка социально-экономических эффектов от реализации транспортных проектов оказывает масштабное положительное влияние на экономику и социальную сферу, повышая инвестиционную привлекательность территории. В качестве примера рассмотрен проект создания международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино».

Реализация проекта даст мощный импульс развитию не только транспортной инфраструктуры, а также отдельным направлениям развития экономики.

Реализация этого масштабного проекта позволит повысить инвестиционную привлекательность Хабаровского края за счёт расширения и укрепления условий и факторов, отражающих производственный, инвестиционный и внешнеэкономический потенциалы и тем самым создаст предпосылки для роста финансового и социального потенциалов не только для отечественных, но и иностранных бизнесменов.

4. СПИСОК ОСНОВНЫХ РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Царионова, Ю.В. К вопросу реализации проекта «Формирование международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино» / Ю.В. Царионова, С.П. Быстрицкий, С.Н. Басова, В.К. Заусаев // *Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право.* – 2009. – № 3 (19). – С. 60-62 (0,45 п.л. / 0,14 п.л.).
2. Царионова, Ю.В. Предпосылки создания международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино» / Ю.В. Царионова, С.П. Быстрицкий, С.Н. Басова, В.К. Заусаев // *Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право.* – 2008. – № 2 (18). – С. 18-29 (1,0 п.л. / 0,30 п.л.).
3. Царионова, Ю.В. Развитие транспортной инфраструктуры Хабаровского края как один из факторов повышения инвестиционной привлекательности / Ю.В. Царионова, С.П. Быстрицкий // *Власть и управление на Востоке России.* – 2007. – № 3 (40). – С. 18-24 (0,61 п.л. / 0,40 п.л.).

Прочие научные публикации:

1. Царионова, Ю.В. Основные направления формирования Ванино – Советско-Гаванского транспортного узла / Ю.В. Царионова, С.Н. Басова, С.П. Быстрицкий // *Развитие транспортной системы как условие эффективного развития Востока России: материалы третьего Дальневосточного международного экономического форума. Хабаровск, 30 сентября – 1 октября 2008 г.* – Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2008. – Т. 5. – С. 27-34 (0,41 п.л. / 0,18 п.л.).
2. Царионова, Ю.В. Концепция развития международного транспортного коридора «Харбин – о. Большой Уссурийский – Ванино» / Ю.В. Царионова, С.Н. Басова, С.П. Быстрицкий // *Транспортная система Востока России: проблемы, задачи и перспективы: материалы второго Дальневосточного международного экономического форума. Хабаровск, 18-19 сентября 2007 г.* – Хабаровск: Правительство Хабаровского края, 2007. – Т. 5. – С. 7-18 (0,58 п.л. / 0,26 п.л.).
3. Царионова, Ю.В. Стратегическое развитие муниципальных образований: методология и практика планирования: монография / В.К. Заусаев [и др.]. – М.: Московский общественный научный фонд; Дальневосточный научно-исследовательский институт рынка, 2007. – 298 с. (17,8 п.л. / 0,13 п.л.).
4. Дунчакова, Ю.В. Роль органов местного самоуправления в стратегическом управлении крупным городом / Ю.В. Дунчакова, Л.С. Воронцова // *Власть и управление на Востоке России.* – 2006. – № 3 (36). – С. 6-15 (0,94 п.л. / 0,42 п.л.).
5. Дунчакова, Ю.В. Социальные аспекты оценки инвестиционного климата на Востоке России / Ю.В. Дунчакова, В.К. Заусаев // *Социально-экономические процессы и социальное взаимодействие: сб. науч. тр. ТОГУ – Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2005.* – С. 3-15 (0,80 п.л. / 0,52 п.л.).
6. Дунчакова, Ю.В. Инвестиционный климат Хабаровского края: сравнительная оценка / Ю.В. Дунчакова, Н.Ю. Криворучка // *Власть и управление на Дальнем Востоке.* – 2005. – № 2 (31). – С. 25-31 (0,61 п.л. / 0,39 п.л.).
7. Дунчакова, Ю.В. Методические подходы к оценке инвестиционного климата в регионе / Ю.В. Дунчакова // *Экономика, управление, общество: история и современность: материалы межрегиональной научно-практической конференции. Хабаровск, 22 марта 2005 г.* – Хабаровск: ДВАГС, 2005. – Ч. 1. – С. 103-108 (0,32 п.л.).

1012

Царионова Юлия Вячеславовна

**ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ
ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ
(на примере Хабаровского края)**

**Специальность 08.00.05
«Экономика и управление народным хозяйством:
управление инновациями и инвестиционной деятельностью»**

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**