

Сейчас особенно важно, чтобы государственная политика была направлена на повышение инвестиционной привлекательности российской энергетики. Но есть ряд факторов, которые этому препятствуют:

- негативная макроэкономическая ситуация в стране, связанная со снижением спроса на электроэнергию;
- отсутствие кредитных ресурсов для инвестиций в развитие энергетического комплекса.

Литература

1. Распоряжение Правительства РФ от 03.04.2013 N 511-р «Об утверждении Стратегии развития электросетевого комплекса Российской Федерации».
2. Распоряжение Правительства РФ от 19 сентября 2013 г. № 1689-р. «Об утверждении концепции создания и развития механизмов общественного контроля за деятельностью субъектов естественных монополий с участием потребителей».
3. Анализ результатов реформы электроэнергетики и предложений по росту ее эффективности: аналитический доклад Института проблем естественных монополий.
4. Доклад «Социально-экономическое положение России за январь-ноябрь 2013 г.
5. Россия в цифрах. 2013: Крат. стат. сб./Росстат- М., 2013.
6. Статистический бюллетень. Основные показатели инвестиционной и строительной деятельности в Российской Федерации в I квартале, полугодии, январе-сентябре 2013.
7. «Электроэнергетика: тенденции и прогнозы. Итоги января-сентября 2013 года». Аналитический бюллетень, подготовленный экспертами Рейтингового агентства «РИА Рейтинг».
8. Федеральная служба государственной статистики. Срочная информация по актуальным вопросам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>.

РОЛЬ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА В ДИНАМИКЕ ОТДЕЛЬНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ¹⁶

Колчинская Е. Э.

кандидат экономических наук, доцент,
НИУ «Высшая школа экономики»,
Россия

В политике регионов часто значится вопрос о повышении их инвестиционной привлекательности. Разрабатываются соответствующие законы,

¹⁶Работа подготовлена при поддержке гранта РФФИ № 14-06-31027

проводятся мероприятия, направленные на улучшение условий для инвесторов. Также есть методики, которые позволяют оценить степень инвестиционной привлекательности региона. В основном, эти методики имеют прикладные цели, то есть с их помощью органы государственной власти и потенциальные инвесторы могут получить информацию для принятия управленческих решений. Однако, результаты расчетов региональной инвестиционной привлекательности можно использовать также для изучения закономерностей экономики региона. В частности, интересно рассмотреть вопрос о том, каким образом влияют созданные для инвесторов условия на другие характеристики региональной экономики. Можно предположить, что это влияние будет всегда положительным, но предварительные исследования показывают, что это не так.

В предлагаемой работе рассматриваются предприятия транспорта и строительства. Проверяемой гипотезой было предположение, что регионы, имевшие благоприятный инвестиционный климат в начале 21-го века, будут в последующие годы демонстрировать более эффективную работу своей экономики и отдельных ее секторов. Среди похожих работ стоит отметить, например, исследование Чеунга Е., Дулей М. и Сушко В.[1], где анализируется зависимость между инвестициями и ростом экономики и делается вывод о том, что эта зависимость не всегда положительная.

Для проведения исследования были рассчитаны интегральные показатели деятельности предприятий двух отраслей экономики (транспорта и строительства) каждого региона России и по следующей формуле:

$$K_{kj} = \sum_{i=1}^m \frac{P_{ij}}{\sum_{j=1}^n P_{ij}/n} * g_i$$

где

K_{kj} - интегральный показатель работы определённого вида деятельности региона; k – вид деятельности; j - регион; n – количество регионов; g_i -весовой коэффициент частного показателя; m -количество частных показателей, участвующих в расчете по каждому виду деятельности.

После расчёта интегральных показателей за 2005–2012 гг.[4], было определено среднее значение за весь период, после чего регионы были разбиты на следующие группы по каждому из рассмотренных видов деятельности: с высокими значениями показателя, со значениями выше среднего, со значениями ниже среднего, с низкими значениями. Затем эти данные были сопоставлены с результатами группировки регионов по значению по-

казателей их инвестиционной привлекательности и риска за 2001–2002 гг. (использованы данные соответствующего рейтинга Эксперта РА).

Полученные по строительной отрасли результаты представлены на рисунке 1, где чёткой зависимости этой отрасли от инвестиционного потенциала предшествующих лет не наблюдается. Регионы всех перечисленных групп примерно равномерно распределяются по шкале инвестиционного потенциала.

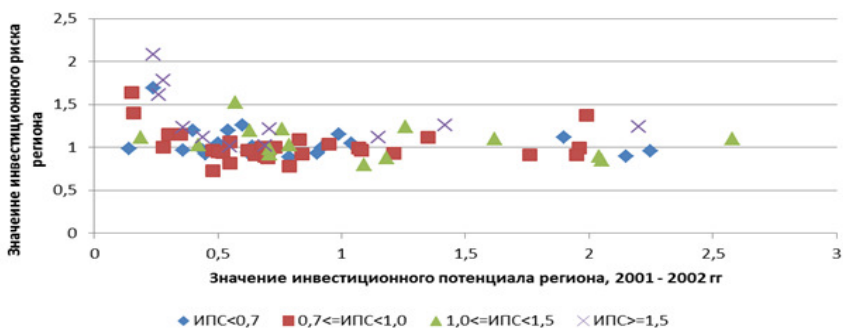


Рис. 1. Распределение регионов с различной динамикой значений показателя деятельности строительной отрасли (ИПС) по шкале инвестиционной привлекательности и инвестиционного риска региона за 2001–2002 гг.

Особо выделяются на графике три региона с высокими значениями показателя ИПС ($>1,5$), которые при этом имели очень низкий инвестиционный потенциал и высокий риск. Это (в порядке убывания значения инвестиционного риска) Республика Ингушетия, Чукотский АО и Камчатский край. Высокие значения ИПС для Республики Ингушетия обусловлены значительным объемом инвестиций в её строительство в 2009 году. Возможно, такой скачок вложений в строительство этого региона связан с принятием в 2008 году Федеральной целевой программы «Юг России» [3]. В указанной программе было запланировано строительство и реконструкция больничных учреждений на 50 коек к 2011 г. и образовательных учреждений в 2009 г. на 1884 учебных мест, а в 2010 и 2012 гг. по 540 учебных мест. Соответственно, можно сказать, что инвестиции, привлечённые в Ингушетию, имеют отношение к его инвестиционной привлекательности, но не такое, как предполагалось: плохое состояние региона вынудило власти улучшать ситуацию, т. е. инвестировать туда средства.

Далее, на рисунке 2 представлены результаты сопоставлений по предприятиям транспорта. Применительно к данному виду экономической деятельности наше первоначальное предположение нашло большее под-

тверждение. 60 % регионов с высокими значениями ИПТ имели в 2001 – 2002 гг. инвестиционный потенциал выше 1,0. Ингушетия, рассмотренная выше, по транспорту имела невысокий средний интегральный показатель – менее 0,7.

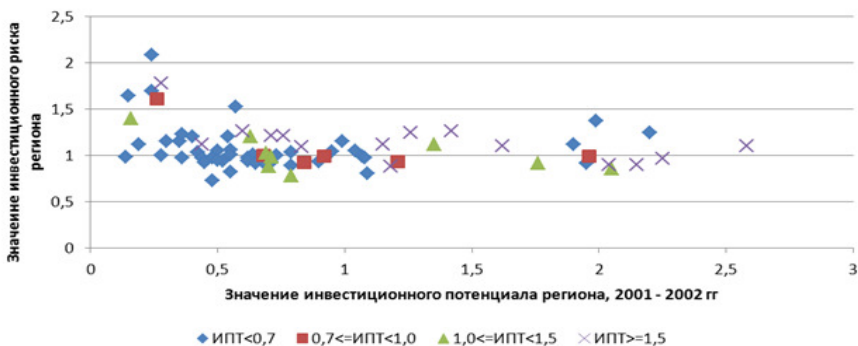


Рис. 2. Распределение регионов с различной динамикой значений показателя деятельности предприятий транспорта (ИПТ) по шкале инвестиционной привлекательности и инвестиционного риска региона за 2001–2002 гг.

Особый интерес представляют результаты Чукотского автономного округа. В обеих рассмотренных отраслях этот регион, имевший в начале двухтысячных годов низкий инвестиционный потенциал (0,28) и высокий риск (1,78), находится в группе лидеров. В случае с транспортом это объясняется, скорее всего, действием в исследуемый период времени долгосрочной региональной целевой программы «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Чукотского автономного округа на 2010–2013 гг.» [4]. Как действие программы могло отразиться на значении показателя ИПТ видно на рисунке 3.

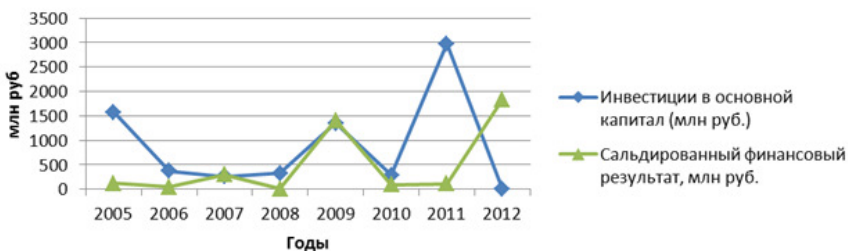


Рис. 3. Динамика объема инвестиций в основной капитал и сальдированного финансового результата предприятий транспорта и связи Чукотского АО в 2005–2012 гг.

В 2011 г. объем инвестиций в предприятия транспорта увеличился более чем 10 раз по сравнению с предыдущим годом, а в 2012 г. сальдированный финансовый результат в 17 раз превысил аналогичный показатель 2011 г. До начала действия программы, т. е. по данным на 2007 г., протяженность автомобильных дорог общего пользования Чукотского автономного округа составляла 4512,2 км, плотность дорог с твердым покрытием в округе равнялась 0,9 км на 1000 кв. км., что в 13,8 раз было меньше аналогичного показателя по России[2]. Из 37 национальных сельских населенных пунктов округа 30 не имели сообщения по автомобильным дорогам с твердым покрытием [2].

Из проведенного исследования данных можно сделать вывод, что проверяемая в работе гипотеза не подтвердилась: четкой зависимости между инвестиционной привлекательностью региона и последующим развитием на его территории строительства, транспорта и связи не наблюдается. Возможно, это объясняется неудачным выбором отраслей для исследования. Строительство и транспорт являются отраслями, во многом способствующими улучшению инвестиционного климата региона. Поэтому в неблагоприятных в этом смысле регионах органы власти стремятся улучшить ситуацию, что приводит к высоким показателям работы рассматриваемых отраслей. Для того, чтобы проверить правильность данного предположения, необходимо рассмотреть другие отрасли и их взаимозависимость с инвестиционной привлекательностью региона.

Также для дальнейших исследований интересно было бы рассмотреть при оценке интегрального показателя строительной и транспортной отраслей дополнительные исходные данные. Например, для транспорта это могут быть цифры, в большей степени характеризующие конечный результат: протяжённость дорог, качество дорог и т.п.

Литература

1. Cheung Y-W, M. P. Dooley and V. Sushko (2012): «Investment and growth in rich and poor countries», NBER Working Papers no 17788.

2. О состоянии сети автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностей и ее развитии в свете реализации задач, поставленных в Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации на 2007 год (информационно-аналитическая записка). URL: <http://www.severcom.ru/analytics/page2.html> (дата обращения 15/04/2014).

3. Постановление Правительства РФ от 14 января 2008 г. № 10 «О федеральной целевой программе «Юг России (2008 - 2013 годы)».

4. Постановление Правительства Чукотского автономного округа от 29 сентября 2009 г. № 275 «Об утверждении долгосрочной региональной целевой програм-

мы «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Чукотского автономного округа на 2010–2013 годы».

5. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2006–2013: стат. сборник. М.: Росстат. 2006–2013.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА НЕМАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В УСЛОВИЯХ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Муратова В. Г.

соискатель,
Южный федеральный университет,
Россия

В настоящее время общество находится в процессе смены исторических эпох. Наступает новый этап глобальной эволюции мировой цивилизации – переход к постиндустриальному обществу. Основным признаком постиндустриального общества является снижение роли материальных факторов производства и повышение значимости информации и знаний как основных нематериальных ресурсов экономики.

Исследованию роли нематериальных ресурсов было посвящено немало работ теоретического и прикладного характера, в частности таких авторов, как А. В. Бузгалин [3], Г. Б. Клейнер [5], Э. Г. Кочетов [7], А. Н. Олейник [9], А. Х. Тамбиев [10], Ю. В. Яковец [11].

Однако категория «нематериальные ресурсы» является достаточно широкой, поэтому для дальнейшего понимания, описания и анализа потенциала нематериальных ресурсов, их роли в развитии региона требуется определение ее ключевых составляющих. В качестве таковых автором на основе анализа ключевых работ данной тематики были выделены следующие: человеческий капитал, интеллектуальные ресурсы, социальный капитал.

Дальнейшая трактовка их позволит определиться не только с понятиями, но также позволит дать оценку влияния их на развитие региона.

Термин "человеческий капитал" впервые появился в работах Теодора Шульца [19], дальнейшее развитие получил в трудах Г. Беккера [12].

Существенный вклад в разработку теории человеческого капитала внесли экономисты неоклассической школы: У. Боуэн, Дж. Вэйзи, Дж. Минцер, Л. Туроу [17], М. Фишер. В дальнейшем теория разрабатывалась таким учеными, как А. Аулин, Дж. Грейсон [4], Й. Бен-Порэт [13], М. Блауг [1],