

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 двory-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. Малиновской¹, В.М. Пугановой², 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-

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

² 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 ² : 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.³ 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,

³ 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 результатов⁴.

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»;

⁴ 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-

Таблица 2

Структура административных (институциональных) факторов, воздействующих на инвестиционную привлекательность региона

Фактор	Содержание (значение) фактора	Региональная характеристика состояния фактора
Инвестиционная открытость	Наличие региональной маркетинговой программы и информации о ней, устанавливающей четкие принципы сотрудничества с инвесторами и обеспечивающей стабильность, необходимую для успешного осуществления долгосрочных инвестиций	<p>В регионе осуществлена разработка маркетингового плана, содержащего мероприятия, направленные:</p> <ul style="list-style-type: none"> – на выявление факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность; – на принятие инвестиционной декларации; – на формирование реестра потенциальных инвесторов и порядка работы с потенциальными инвесторами; – на создание программы по использованию возможностей российских представительств в других странах для привлечения потенциальных инвесторов; – на разработку единых стандартов информационных материалов отраслевого характера по инвестиционному продвижению (на различных языках) и организации доступа к этой информации по различным каналам (включая электронные); – на издание и распространение информационных материалов по единому стандарту; – на подготовку паспортов производственных зон. <p>Средствами повышения инвестиционной открытости в регионе являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие методов электронного продвижения инвестиционной деятельности в Санкт-Петербурге; – проведение информационной кампании в зарубежных средствах массовой информации; – развитие региональной геоинформационной системы; – разработка программы развития производственных территорий и территорий размещения объектов инновационной инфраструктуры
Консолидированный универсальный подход к инвесторам	Действует принцип «одного окна». В современных условиях инвесторы оценивают административный процесс как сложный и достаточно непрозрачный, поскольку он предполагает взаимодействие с многочисленными государственными организациями, не имеющими непосредственной заинтересованности в привлечении инвестиций и реализации инвестиционных проектов	<p>Принято решение о создании в Санкт-Петербурге системы «одного окна» по работе с инвесторами на базе СПбГБУ «Агентство стратегических инвестиций».</p> <p>Разработана концепция создания в Санкт-Петербурге координационной структуры (штаба) по снижению административных барьеров, под реализацию которой создана дорожная карта.</p> <p>Цели функционирования штаба:</p> <ul style="list-style-type: none"> – создание благоприятных условий для ведения бизнеса; – снижение административных барьеров; – координация работы всех исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга по улучшению предпринимательского климата. <p>На базе Комитета по инвестициям администрации Санкт-Петербурга создано Агентство по привлечению инвестиций</p>
Законодательство	Формируется система создания благоприятных условий для привлечения инвестиций, а инвесторы по развитию ее уровня оценивают стабильность и преємственность в региональной политике	<p>Проводится работа по совершенствованию законодательства Санкт-Петербурга об инвестиционной деятельности, включающая:</p> <ul style="list-style-type: none"> – разработку закона «О поддержке инвестиционной деятельности в Санкт-Петербурге», проект которого создан; – разработку мер финансовой поддержки и налогового стимулирования инвестиционной деятельности; – разработку мер, направленных на эффективную защиту прав инвесторов и минимизацию рисков

Продолжение табл. 2

Фактор	Содержание (значение) фактора	Региональная характеристика состояния фактора
Наличие инвестиционных проектов	Разработка и подготовка проектно-сметной документации и экономического обоснования приоритетных инвестиционных проектов по единому стандарту и отслеживание их реализации (мониторинг эффективности)	<p>Осуществляются выявление и развитие перспективных инвестиционных проектов на транспорте путем:</p> <ul style="list-style-type: none"> – разработки перечня перспективных отраслевых инвестиционных проектов с проработкой параметров их реализации. Перечень разработан и содержит девять крупных инвестиционных проектов, важнейшими из которых являются многополосная автомобильная трасса (срок действия проекта составляет 27 лет), строительство путепровода через железнодорожные пути (срок действия проекта – 18 лет) и линии легкорельсового трамвая (срок действия первой очереди – 25 лет, второй очереди – 20 лет). Реализация проектов осуществляется в форме концессий; – выявления инвесторов и привлечения их для формирования основ кластеров; – создания кластеров с акцентом на сотрудничество компаний Санкт-Петербурга с инвесторами; – утверждения единых стандартов формирования перспективных инвестиционных проектов; – стимулирования повторных инвестиций. <p>Разработана концепция создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения на основе механизмов государственно-частного партнерства.</p> <p>Одним из ключевых механизмов поддержки инвестиционной деятельности в Санкт-Петербурге является присвоение наиболее значимым для города проектам статуса «Стратегический инвестиционный проект Санкт-Петербурга», который должен обеспечивать совокупный объем инвестирования в развитие промышленности, транспортно-логистического комплекса не менее 3 млрд руб., а в иные инвестиционные проекты – не менее 15 млрд руб.</p>
Эффективное взаимодействие органов государственной власти в сфере инвестиционной политики	Осуществляется согласование действий органов государственной власти с провозглашенной политикой и принципами региональной инвестиционной политики	<p>Разработан и реализуется в Санкт-Петербурге стандарт деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по созданию благоприятного инвестиционного климата. Под реализацию стандарта создана дорожная карта, утвержденная Советом по инвестициям.</p> <p>Схема взаимодействия органов власти включает:</p> <ul style="list-style-type: none"> – стратегические агентства, созданные на базе существующих государственных учреждений, которые занимаются подготовкой и структурированием перспективных инвестиционных проектов; – совет по инвестициям, который рассматривает подготовленные проекты и выносит по результатам рассмотрения одобрение или отказ. Проект утверждается Советом. <p>Агентства проводят адресную работу с потенциальными инвесторами в целях их привлечения для реализации проектов. Итогом этой работы служат инвестиционные декларации, которые определяют основные параметры проектов, а также участников и ожидаемый результат от реализации.</p> <p>Совет утверждает инвестиционные декларации и вводит ежегодный контроль за ключевыми показателями, позволяющий проводить оптимизацию распределения ресурсов и эффективно использовать новые возможности. Контроль осуществляется в форме мониторинга эффективности, содержательный потенциал которого отражен в статье «Методологические положения мониторинга региональных ГЧП-проектов на транспорте»</p>

Фактор	Содержание (значение) фактора	Региональная характеристика состояния фактора
Налоговое стимулирование и финансовая поддержка	Наличие различных видов финансового стимулирования положительно воспринимается инвесторами, но привлекательность налоговых льгот может снижаться за счет связанных с ними дополнительных административных процедур и требований к предоставлению отчетности	<p>Осуществлена разработка программы налогового стимулирования и упрощения таможенных процедур, к которым относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> – модернизация производств и внедрение высоких технологий; – стимулирование внедрения результатов инновационной и научно-исследовательской деятельности на транспорте; – финансовая поддержка ГЧП-проектов на транспорте на основе прямого и косвенного софинансирования; – работа с органами государственной власти Российской Федерации по оптимизации таможенного оформления и снижению ввозных таможенных пошлин. <p>Санкт-Петербург предоставляет инвесторам финансовую поддержку в виде:</p> <ul style="list-style-type: none"> – налоговых льгот; – субсидий из бюджета Санкт-Петербурга в соответствии с действующим законодательством; – льготных ставок арендной платы за пользование имуществом, находящимся в собственности Санкт-Петербурга; – инвестиционных налоговых кредитов; – иных форм, предусмотренных действующим законодательством. <p>Санкт-Петербург – один из лидеров среди субъектов Российской Федерации как по объему и срокам предоставления налоговых льгот, так и по простоте их получения. Применение льгот в Санкт-Петербурге не требует от инвестора заключения инвестиционного договора с регионом и прохождения иных разрешительных и согласовательных процедур</p>

Источник: авторская разработка.

разрешительной документации и по необходимым согласовательным процедурам;

- в сопровождении инвестиционных проектов «под ключ».

В результате взаимодействия с Агентством инвестор получает:

- комплексную информационно-справочную поддержку;
- своевременное оформление необходимой документации;
- правовое и финансовое сопровождение;
- оперативное решение возникающих вопросов;
- гарантии качества.

Совет по инвестициям (далее – Совет), созданный при губернаторе Санкт-Петербурга, функционирует на основе положения о Совете. Он призван обеспечивать взаимодействие и координацию органов власти в сфере инвестиционной политики. Совет является постоянно действующим коллегиальным совещательным и консультативным органом, осуществляет свою деятельность на общественных началах и в соответствии с принципами добровольности и гласности в работе. Цель деятельности Совета – организация эффективной работы,

достижение координированного взаимодействия исполнительных органов государственной власти и обеспечение комплексного подхода к решению вопросов, связанных с реализацией государственной политики Санкт-Петербурга в сфере инвестиций, а также повышение инвестиционной привлекательности города.

Основными задачами Совета являются:

- определение приоритетных направлений по привлечению инвестиций в экономику Санкт-Петербурга исходя из положений, закрепленных Концепцией социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2020 года, утвержденной постановлением правительства Санкт-Петербурга от 28.03.2012 № 275 и Генеральным планом Санкт-Петербурга, утвержденным законом Санкт-Петербурга от 21.12.2005 № 728-99;
- рассмотрение и одобрение перспективных инвестиционных проектов, предполагаемых к реализации или реализуемых в Санкт-Петербурге;
- рассмотрение и оценка предложений по заключению соглашений (меморандумов) с участием Санкт-Петербурга;

– осуществление ежегодного контроля за достижением ключевых показателей повышения инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга в соответствии с Программой улучшения инвестиционного климата в Санкт-Петербурге на 2011–2015 годы.

Одним из важнейших факторов, влияющих на инвестиционный климат любой страны (территории), является существующая система законодательства, которая определяет национальный (региональный) правовой режим инвестиционной деятельности и регламентирует принципы и механизм взаимоотношений инвесторов с государс-

твенными органами, а также с иными участниками инвестиционного процесса и иными субъектами хозяйствования. Общеправовую основу регулирования инвестиционной деятельности в Российской Федерации и регионе составляет система действующих законодательных и подзаконных актов, регламентирующих эту сферу (табл. 3, 4).

Представленная в табл. 3 и 4 законодательная нормативная база развития инвестиционной деятельности свидетельствует о том, что инвесторам гарантированы прозрачные правила ведения бизнеса, равный доступ к земельным участкам, к инфраструктурным объектам и энергоресурсам.

Таблица 3

Федеральное законодательство в сфере инвестиционной деятельности

Нормативный законодательный акт	Предмет регулирования
Федеральный закон от 25.02.1999 № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений»	Определяет правовые и экономические основы инвестиционной деятельности на территории Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений. В нем содержатся гарантии равной защиты прав, интересов и имущества субъектов инвестиционной деятельности и обозначены способы и методы государственной поддержки инвестиционной деятельности
Земельный кодекс Российской Федерации, утвержденный Федеральным законом от 25.10.2001 № 136-ФЗ	Устанавливает основные способы предоставления земельных участков, находящихся в государственной собственности, для строительства и реконструкции объектов инвестирования
Федеральный закон от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»	Регулирует отношения, возникающие в связи с подготовкой, заключением, исполнением и прекращением концессионных соглашений, устанавливает гарантии прав и законных интересов сторон концессионного соглашения в целях создания (реконструкции) объектов недвижимости, принадлежащих публично субъекту, последующей эксплуатации и получения дохода
Постановление Правительства Российской Федерации от 14.12.2010 № 1016 «Об утверждении Правил отбора инвестиционных проектов и принципалов для предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым на осуществление инвестиционных проектов»	Утверждает правила отбора инвестиционных проектов и принципалов для предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым для осуществления инвестиционных проектов
Проект федерального закона «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации»	Определяет основы государственного регулирования государственно-частного партнерства, полномочия Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при реализации соглашений о государственно-частном партнерстве

Источник: авторская разработка.

Таблица 4

Законодательная база инвестиционной деятельности в сфере транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга

Нормативный законодательный акт	Предмет регулирования
Закон Санкт-Петербурга от 30.07.1998 № 185-36 «О государственной поддержке инвестиционной деятельности на территории Санкт-Петербурга»	Направлен на повышение инвестиционной активности в Санкт-Петербурге и создание благоприятных условий для обеспечения защиты прав, интересов и имущества участников инвестиционной деятельности, формирования здоровой конкурентной среды, развития городской инфраструктуры, формирования новых источников налоговых платежей, образования новых рабочих мест, поддержания благоприятной экологической обстановки в Санкт-Петербурге

Нормативный законодательный акт	Предмет регулирования
Закон Санкт-Петербурга от 17.06.2004 № 282-43 «О порядке предоставления объектов недвижимости, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, для строительства и реконструкции»	Устанавливает порядок и условия предоставления объектов недвижимости, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, для целей осуществления инвестиционной деятельности, если результатом такой деятельности является вновь созданное недвижимое имущество (новая вещь), включая определение полномочий и органов, порядок установления инвестиционных условий
Закон Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100 «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»	Устанавливает порядок и условия участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах, закрепляя цели, принципы, формы и условия участия, в том числе финансовые, полномочия органов государственной власти, в целях заключения и исполнения от имени Санкт-Петербурга соглашений, в том числе концессионных
Закон Санкт-Петербурга от 03.12.2008 № 742-136 «О стратегических инвестиционных проектах, стратегических инвесторах и стратегических партнерах Санкт-Петербурга»	Содержит нормы, касающиеся определения статуса стратегического инвестиционного проекта, стратегического инвестора, стратегического партнера Санкт-Петербурга, включая порядок присвоения соответствующего статуса
Постановление правительства Санкт-Петербурга от 30.12.2010 № 1813 «Об утверждении Положения о порядке взаимодействия исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга при подготовке и принятии решений о предоставлении объектов недвижимости для строительства, реконструкции, приспособления для современного использования»	Разработано в целях реализации Земельного кодекса Российской Федерации и закона Санкт-Петербурга от 17.06.2004 № 282-43. Определяет порядок и сроки взаимодействия, а также полномочия органов государственной власти и инвесторов
Постановления правительства Санкт-Петербурга от 31.03.2009 № 346 и 347 «О мерах по развитию государственно-частных партнерств в Санкт-Петербурге» и «О мерах по реализации Закона Санкт-Петербурга «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах»	Разработаны в целях реализации закона Санкт-Петербурга от 25.12.2006 № 627-100, которые определяют порядок взаимодействия исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга при подготовке и рассмотрении документов, необходимых для осуществления отбора проектов в целях их реализации путем участия Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах, а также проведение конкурса на право заключения соответствующего соглашения
Проект закона Санкт-Петербурга «О государственном регулировании инвестиционной деятельности, осуществляемой в форме капитальных вложений, в Санкт-Петербурге»	Направлен на повышение инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и установление государственного регулирования в сфере инвестиций на уровне субъекта Российской Федерации – Санкт-Петербурга, а также в целях разграничения полномочий правительства Санкт-Петербурга и Законодательного Собрания Санкт-Петербурга в данной области. Он предусматривает основные принципы, направления и формы государственной поддержки инвестиционной деятельности в Санкт-Петербурге
Проект закона Санкт-Петербурга «Об инвестиционном фонде Санкт-Петербурга»	Определяет порядок создания Инвестиционного фонда Санкт-Петербурга в целях реализации инвестиционных проектов, осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства, направленных на достижение следующих целей социально-экономического развития Санкт-Петербурга, касающихся: <ul style="list-style-type: none"> – эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспорта; – системы коммунального хозяйства, энергоснабжения, подвижной и стационарной связи и телекоммуникаций; – объектов, используемых для осуществления медицинской, лечебно-профилактической и иной деятельности в системе здравоохранения; – объектов образования, воспитания, культуры и социального обслуживания; – объектов, используемых для осуществления туризма, рекреации и спорта, а также предоставления товаров, работ или услуг потребителям с использованием указанных ранее объектов)

Источник: авторская разработка.

Рассмотренные институциональные факторы позволяют сделать вывод о том, что Санкт-Петербург – один из наиболее привлекательных российских регионов для инвесторов с точки зрения инвестиций в несырьевые секторы экономики, в том числе в транспортные проекты государственно-частного партнерства. По данным рейтингового агентства «Эксперт РА», в инвестиционном рейтинге регионов Российской Федерации Санкт-Петербург занимает 4-е место по инвестиционному риску и 2-е – по инвестиционному потенциалу.

Таким образом, можно констатировать, что процесс развития институциональных факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность в регионе, находится в зоне постоянного совершенствования и поддержки со стороны правительственных структур региона. Совершенствование этого процесса сопряжено с повышением качества инвестиционного процесса, основанного на прямых инвестициях консервативных институциональных инвесторов, для которых институциональные факторы инвестиционной привлекательности первичны. Кроме того, именно законодательная база обуславливает формирование инновационных инструментов финансирования проектов государственно-частного партнерства на транспорте. Другими словами, надежность институциональных факторов способствует развитию рыночных факторов.

Список литературы

1. Амадаев А.А. Методические аспекты формирования механизма управления инвестициями на региональном уровне // Экономика и предпринимательство. 2014. № 11-2. С. 254–261.
2. Беломестнов В.Г., Цыбикдоржиева О.М. Формирование и реализация государственной политики привлечения инвестиций в регионах // Проблемы современной экономики. 2013. № 1. С. 132–134.
3. Бондарь Н.Н. Оценка ожидаемого транспортного потока в обосновании инвестиционных проектов дорожного строительства на условиях концессии // Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 19. С. 19–24.
4. Губанов Р.С. Особенности государственно-частного партнерства в условиях развития финансового сектора в Рязанской области // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2014. № 33. С. 32–38.
5. Емельянов Ю., Леонова Ю. Привлекательность России для зарубежных инвестиций // Про-

блемы теории и практики управления. 2014. № 6. С. 8–16.

6. Иванова И.А. Интегральная оценка и прогнозирование инновационного потенциала регионов Приволжского федерального округа // Экономический анализ: теория и практика. 2014. № 36. С. 20–29.

7. Киселева О.В. Политика привлечения инвестиций в регион // Регионология. 2013. № 1. С. 21–27.

8. Кочемасова А.В. Прямые иностранные инвестиции как фактор инновационного роста российской экономики: приоритеты и новые возможности // Экономический анализ: теория и практика. 2013. № 21. С. 19–31.

9. Малиновская О.В., Бровкина А.В. Инфраструктурные облигации – инновационный инструмент финансирования проектов государственно-частного партнерства на транспорте // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2013. № 11. С. 17–26.

10. Малютина Т.Д. Проблемы и пути развития транспортной отрасли России // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2014. № 19. С. 7–12.

11. Названова К.В. Инвестиционная деятельность и инновационное развитие: основные проблемы и ограничения (на примере Владимирской области) // Экономический анализ: теория и практика. 2015. № 6. С. 57–66.

12. Прохоров А.Ю. Стратегия привлечения инвестиций в регион // Российское предпринимательство. 2012. № 19. С. 131–134.

13. Савина Т.Н. Роль институциональной среды в условиях инновационного развития экономики России // Финансы и кредит. 2012. № 35. С. 59–69.

14. Смешко О. Управление инвестициями на уровне региона: методы // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2014. № 3. С. 114–118.

15. Стародубцева Е.Б. Иностранные инвестиции в РФ в современных условиях // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2014. № 47. С. 15–23.

16. Ульянова О.Ю., Никуфорова М.Е. Развитие государственно-частного партнерства как формы финансирования инновационных инфраструктурных проектов // Российское предпринимательство. 2007. № 9-1. С. 60–64.

17. Федотова Г.В. Роль институтов развития в реализации государственной инвестиционной политики // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2014. № 5. С. 43–47.

18. Швецов А.Н. Интеграционные механизмы ускорения территориального развития // Труды Института системного анализа РАН. 2006. Т. 22. С. 160–180.

19. Шураева К.В. Особенности формирования механизма инфраструктурного обеспечения развития инвестиционной деятельности в регионе // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2010. № 4. URL: <http://www.uecs.ru/logistika/item/262-2011-03-24-13-19-17>.

20. Эльканов Р.Х. Влияние инвестиционной политики на экономику и реализация инфраструктурных проектов в Северо-Кавказском федеральном округе // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2015. № 1. С. 21–29.

Regional Economics: Theory and Practice
ISSN 2311-8733 (Online)
ISSN 2073-1477 (Print)

Innovation and Investment

**THE INSTITUTIONAL MECHANISM OF INVESTMENT
IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN ST. PETERSBURG**

**Ol'ga V. MALINOVSKAYA,
Aleksandra V. BROVKINA**

Abstract

Importance The article identifies the key problems of development of the investment activities at the regional level in the area of transport infrastructure.

Objectives The paper's purpose is to substantiate and classify institutional factors affecting the investment climate in the region.

Methods For research, we use logical, cause-effect, comparison, system analyses, as well as the method of ordering.

Results We reviewed and analyzed the research works on problems of development of investment activities at the regional level. On the basis of macroeconomic analysis of regional and federal investment programs, we described the development policy of investment projects that require the formation and development of institutional factors. In modern times, they are the basis of State investment policy and strategy in the transport sector in the region.

Conclusions We conclude that the arrival of conservative institutional investors is largely based on the competitiveness potential of the region formed by a favorable investment climate dependent on institutional factors.

Keywords: transport complex, region, regional investment attraction, investment potential, administrative, institutional, factors, investment openness, public-private partnership

References

1. Amadaev A.A. Metodicheskie aspekty formirovaniya mekhanizma upravleniya investitsiyami na regional'nom urovne [Methodological aspects of forma-

tion of a mechanism of investment management at the regional level]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economy and Entrepreneurship*, 2014, no. 11-2, pp. 254–261.

2. Belomestnov V.G., Tsybikdorzhieva O.M. Formirovanie i realizatsiya gosudarstvennoi politiki privlecheniya investitsii v regionakh [The formation and implementation of the State policy of attracting investment in the regions]. *Problemy sovremennoi ekonomiki = Problems of Modern Economics*, 2013, no. 1, pp. 132–134.

3. Bondar' N.N. Otsenka ozhidaemogo transportnogo potoka v obosnovanii investitsionnykh proektov dorozhnogo stroitel'stva na usloviyakh kontsessii [An estimate of the expected traffic flow in support of investment projects on road construction under concession]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2014, no. 19, pp. 19–24.

4. Gubanov R.S. Osobennosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v usloviyakh razvitiya finansovogo sektora v Ryazanskoj oblasti [Features of public-private partnerships in the context of the development of the financial sector in the Ryazan region]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, no. 33, pp. 32–38.

5. Emel'yanov Yu., Leonova Yu. Privlekatel'nost' Rossii dlya zarubezhnykh investitsii [Russia's attractiveness for foreign investment]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya = Problems of Theory and Practice of Management*, 2014, no. 6, pp. 8–16.

6. Ivanova I.A. Integral'naya otsenka i prognozirovaniye innovatsionnogo potentsiala regionov Privolzhskogo federal'nogo okruga [Comprehensive evaluation

and prediction of the innovative potential of the regions of the Volga Federal District]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2014, no. 19, pp. 20–29.

7. Kiseleva O.V. Politika privlecheniya investitsii v region [The policy of attracting investment to region]. *Regionologiya = Regionology*, 2013, no. 1, pp. 21–27.

8. Kochemasova A.V. Pryamye inostrannye investitsii kak faktor innovatsionnogo rosta rossiiskoi ekonomiki: priority i novye vozmozhnosti [Foreign direct investment as a factor of innovative growth of the Russian economy: priorities and new opportunities]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2013, no. 21, pp. 19–31.

9. Malinovskaya O.V., Brovkina A.V. Infrastrukturnye obligatsii – innovatsionnyi instrument finansirovaniya projektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva na transporte [Infrastructure bonds as an innovative tool for financing public-private partnership projects in transport]. *Finansovaya analitika: problema i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2013, no. 11, pp. 17–26.

10. Maljutina T.D. Problemy i puti razvitiya transportnoi otrasli Rossii [Problems and ways of development of the transport industry in Russia]. *Finansovaya analitika: problema i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, no. 19, pp. 7–12.

11. Nazvanova K.V. Investitsionnaya deyatelnost' i innovatsionnoe razvitie: osnovnye problemy i ogranicheniya (na primere Vladimirskoi oblasti) [Investment and innovation: main challenges and limitations (the Vladimir region case study)]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2015, no. 6, pp. 57–66.

12. Prokhorov A.Yu. Strategiya privlecheniya investitsii v region [A strategy to attract investment to the region]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship*, 2012, no. 19, pp. 131–134.

13. Savina T.N. Rol' institutsional'noi sredy v usloviyakh innovatsionnogo razvitiya ekonomiki Rossii [The role of the institutional environment in terms of innovative development of the economy of Russia]. *Finansy i kredit = Finance and Credit*, 2012, no. 35, pp. 59–69.

14. Smeshko O. Upravlenie investitsiyami na urovne regiona: metody [Investment management in the region: methods]. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsia = RISC: Resources, Informa-*

tion, Supplies, Competition, 2014, no. 3, pp. 114–118.

15. Starodubtseva E.B. Inostrannye investitsii v RF v sovremennykh usloviyakh [Foreign investment in Russia in modern conditions]. *Finansovaya analitika: problema i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, no. 47, pp. 15–23.

16. Ul'yanova O.Yu., Nikiforova M.E. Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva kak formy finansirovaniya innovatsionnykh infrastrukturykh projektov [The development of public-private partnerships as a form of financing the innovative infrastructure projects]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo = Russian Journal of Entrepreneurship*, 2007, no. 9-1, pp. 60–64.

17. Fedotova G.V. Rol' institutov razvitiya v realizatsii gosudarstvennoi investitsionnoi politiki [The role of development institutions in the implementation of public investment policy]. *Finansovaya analitika: problema i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, no. 5, pp. 43–47.

18. Shvetsov A.N. Integratsionnye mekhanizmy uskoreniya territorial'nogo razvitiya [Integration mechanisms to speed up territorial development]. *Trudy Instituta sistemnogo analiza RAN = Proceedings of Institute of System Analysis of RAS*, 2006, vol. 22, pp. 160–180.

19. Shuraeva K.V. [Features of formation of a mechanism of infrastructural development of the investment activity in the region]. *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami: elektronnyi nauchnyi zhurnal*, 2010, no. 4. (In Russ.) Available at: <http://www.uecs.ru/logistika/item/262-2011-03-24-13-19-17>.

20. El'kanov R.Kh. Vliyanie investitsionnoi politiki na ekonomiku i realizatsiya infrastrukturykh projektov v Severo-Kavkazskom federal'nom okruge [The impact of investment policies on the economy and the implementation of infrastructure projects in the North Caucasian Federal District]. *Finansovaya analitika: problema i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2015, no. 2, pp. 21–29.

Ol'ga V. MALINOVSKAYA

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg, Russian Federation
ifinansy@yandex.ru

Aleksandra V. BROVKINA

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg, Russian Federation
brovkinaav@mail.ru