

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № s1 / 2023, Vol. 15, Iss. s1 <https://esj.today/issue-s1-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/78FAVN123.pdf>

Ссылка для цитирования этой статьи:

Лаптев, М. Г. Современные особенности развития инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области / М. Г. Лаптев // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № s1. — URL: <https://esj.today/PDF/78FAVN123.pdf>

For citation:

Laptev M.G. Modern features of the development of the investment mechanism for regulating the sectoral structure of transport in the Moscow region. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(s1): 78FAVN123. Available at: <https://esj.today/PDF/78FAVN123.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338

Лаптев Максим Германович

НОЧУ ВО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва, Россия
«Экономический» факультет
Аспирант
E-mail: maxim_10@bk.ru

Научный руководитель: **Калинин Александр Ростиславович**

НОЧУ ВО «Московский финансово-промышленный университет «Синергия», Москва, Россия
Профессор кафедры «Оценочной деятельности и корпоративных финансов»
Доктор экономических наук
E-mail: kalinal@yandex.ru

Современные особенности развития инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области

Аннотация. В данной публикации автор рассматривает одну из самых важных тем в сфере развития экономики Московской области — инвестиционный механизм регулирования отраслевой структуры транспорта. Как подчеркивает автор, транспортная отрасль является ключевой для успешного развития региона в целом и ее процветание имеет большое значение для экономики Московской области. В этой связи использование инвестиционных механизмов регулирования становится необходимым, чтобы эффективно управлять инвестициями и планировать развитие транспортной инфраструктуры Московской области. В работе автор рассматривает множество проблем, связанных с развитием транспортной отрасли Московской области. Автор отмечает, что недостаточность инфраструктуры, неравномерное развитие различных видов транспорта, высокая стоимость проектов и другие проблемы являются серьезными вызовами, которые могут замедлить развитие транспортной отрасли региона. В данной публикации автор предлагает новые подходы к регулированию инвестиций в транспортную отрасль Московской области. Кроме того, автором рассматривается механизм управления инвестициями в отрасль транспорта, а также планирование и развитие транспортной инфраструктуры Московской области. Кроме того, освещается вопрос об использовании инновационных технологий для улучшения качества услуг в данной сфере. Важно отметить, что эти механизмы позволяют более эффективно распределять инвестиции и ресурсы, что в свою очередь способствует развитию транспортной инфраструктуры и повышению ее качества. Таким образом, как уточняет автор, управление инвестициями и внедрение инновационных технологий играют важную роль в развитии транспортной отрасли,

и их рациональное использование является необходимым условием для достижения высоких результатов.

Ключевые слова: транспортная отрасль; инвестиции; государственное регулирование; региональная экономика; отраслевая структура; экономическая система; отраслевое развитие

Введение

Развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области является актуальной темой, требующей постоянного развития и совершенствования. В современных условиях, когда все больше людей переходят на общественный транспорт, а объем перевозимых грузов растет, важно обеспечить безопасность и комфорт пассажиров, а также оптимальное использование ресурсов. В этом контексте развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области направлено на достижение этих целей.

Одним из ключевых элементов развития инвестиционного механизма является создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в транспортную отрасль. Это могут быть как государственные программы, так и частные инвестиции. Однако, для привлечения инвесторов необходимо обеспечить прозрачность и стабильность правовой и экономической среды, а также гарантировать надежность и эффективность инвестиционного механизма.

Кроме того, развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области также направлено на повышение качества транспортных услуг и оптимизацию транспортной инфраструктуры. Для этого важно проводить регулярный мониторинг ситуации на рынке транспортных услуг и анализировать потребности и ожидания пассажиров и грузовладельцев. Также необходимо развивать современные технологии для улучшения управления и контроля транспортной инфраструктуры.

Цель научной статьи — рассмотреть особенности развития инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области.

Задачи исследования:

1. Изучить ключевые подходы к определению инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры.
2. определить основные векторы развития развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области.
3. Сформировать предложения по развитию инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области.

Объект научной работы — система инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта.

Предмет исследования — процесс развития государственно — частного партнерства в социальной сфере в условиях санкций.

1. Материалы и методы

Среди методов исследования, используемых для достижения научных целей данной публикации, можно выделить следующие методы: анализ, синтез, классификация, сравнительный анализ. Использование вышеприведенных методов позволяют достичь точных результатов и более глубокого понимания объекта и предмета исследования.

Вопросы развития инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области являются важными и требуют более глубокого изучения. Ведь транспортная отрасль занимает важное место в экономике региона и влияет на жизнь многих людей. Отечественные авторы-исследователи рассматривают эту проблему в своих работах, их исследования позволяют выявить основные проблемы и недостатки механизма регулирования отрасли. Так, автором научной публикации были рассмотрены научные труды следующих авторов: Подсорин В.А. [1], Михель Е. А. [2], Ершов Д.Н. [3], Яковлева С.И. [4], Петрина О.А. [5], Прошутинский Е.П. [6], Климов Е.Г. [7].

2. Результаты и обсуждение

В настоящее время развитие транспортной отрасли Московской области является одним из приоритетных направлений экономического развития региона. Для обеспечения эффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли важно уделять внимание не только созданию новых объектов, но и совершенствованию существующих. Один из возможных путей улучшения транспортной отрасли — это сокращение времени на ремонт и обслуживание существующих транспортных объектов. Для этого необходимо разработать новые технологии и методы ремонта, а также обеспечить их широкое внедрение в практику. Важным фактором эффективности транспортной отрасли является также развитие системы логистики, которая позволит оптимизировать перевозки и сократить время доставки грузов и пассажиров. Для этого необходимо создать новые транспортные узлы и оптимизировать существующие, а также совершенствовать системы управления транспортными потоками [7].

Кроме того, одним из важных направлений развития транспортной отрасли является модернизация транспортных средств. Развитие новых технологий позволит уменьшить вредное влияние транспорта на окружающую среду и обеспечить более высокую безопасность на дорогах. Важно также продолжать работу над улучшением качества топлива и созданием новых видов энергоносителей, которые будут более экологичными и эффективными.

Для обеспечения эффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли важно развивать инвестиционный механизм регулирования отраслевой структуры транспорта, привлекать частные инвестиции и создавать благоприятные условия для бизнеса [8]. Необходимо также уделять особое внимание подготовке кадров и повышению квалификации работников транспортной отрасли, что позволит обеспечить высокий уровень профессионализма и эффективности работы.

Одним из важных факторов, способствующих развитию транспортной отрасли, является также развитие новых технологий в области транспортных систем. В настоящее время существует множество перспективных технологий, которые могут применяться в транспортной отрасли, например, автономные транспортные средства, электромобили, дроны и т. д. Внедрение таких технологий может значительно повысить эффективность и безопасность транспортной отрасли, снизить нагрузку на окружающую среду и решить множество других проблем.

Также важным направлением развития транспортной отрасли является усовершенствование системы пассажирских перевозок. В этом направлении можно работать над улучшением качества общественного транспорта, развитием новых видов транспорта, например, скоростных троллейбусов или монорельсов, и улучшением маршрутной сети. Также следует обратить внимание на создание более комфортных условий для пассажиров, например, в виде бесплатного доступа к Wi-Fi и другим сервисам.

Развитие транспортной отрасли Московской области является сложным и многогранной задачей, которая требует комплексного подхода и совместных усилий государства, бизнеса и населения. Однако при правильном подходе и эффективной организации работы транспортная отрасль может стать одним из ключевых факторов успешного развития экономики региона.

Один из важных аспектов развития инвестиционного механизма — это развитие инфраструктуры транспорта. Для этого необходимо строить новые дороги, расширять существующие трассы, развивать грузовой и пассажирский транспорт, а также создавать новые транспортные узлы. Важно также учитывать мнение населения и экологические аспекты при разработке инвестиционных проектов в транспортной отрасли. Необходимо обеспечить максимальную доступность транспортных услуг для населения, а также минимизировать негативное воздействие на окружающую среду.

Одним из важных направлений развития инвестиционного механизма является создание новых привлекательных условий для инвесторов. Возможности для инвестирования в транспортную отрасль должны стать более доступными и привлекательными, включая налоговые льготы, субсидии и другие формы государственной поддержки [9].

Важным фактором развития инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области является усиление взаимодействия государства и частных инвесторов. Государство может выступать в качестве инвестора, а также регулятора, который обеспечивает правовую защиту инвесторов и стабильность экономического климата. В свою очередь, частные инвесторы могут внести свой вклад в развитие транспортной отрасли, получить прибыль и содействовать росту экономики региона.

Одним из примеров успешной реализации инвестиционного проекта в транспортной отрасли Московской области является строительство МЦД (Московские центральные диаметры). Этот проект стал одним из самых масштабных инфраструктурных проектов в истории региона и значительно сократил время в пути для многих жителей Московской области. Проект был реализован при поддержке государства и частных инвесторов, которые вложили в строительство более 200 миллиардов рублей [10].

Совершенно очевидно, что значение инвестирования собственного или иностранного капитала в экономику страны трудно переоценить. Поэтому необходимо понимать откуда можно привлечь такие вложения. С макроэкономической точки зрения уровень сбережений страны состоит из сбережений ее населения, компаний и правительства. Как люди откладывают средства «в копилку» и фирмы реинвестируют часть нераспределенной прибыли, так и правительство может «копить» средства в случае положительного сальдо бюджета. Важно понимать, что от величины сбережений в целом по стране зависит не только потребление, но и инвестиции, так как они осуществляются именно из «отложенных средств». Далее представлено несколько внутренних источников инвестиций:

1. Прибыль — один из самых очевидных источников инвестиций. Когда у компании остается «излишек» прибыли, она реинвестирует его для расширения производства или развития бизнеса. Это позволяет фирмам расти и выдерживать конкуренцию с другими игроками рынка. Иногда недостаток прибыли компании пытаются компенсировать, повышая цены, но нельзя забывать, что в рыночных условиях увеличение цен может спровоцировать значительное снижение спроса на продукцию, что приведет, скорее, к еще большему сокращению прибыли.

2. Банковский кредит — один из наиболее распространенных источников инвестиций, особенно в развитых странах. Для предприятий важен доступ к долгосрочному кредитованию, которое позволяет развить компанию и помочь ей вырасти, не обременяя заемщика необходимостью выплаты крупной суммы в ближайшее время. Но, как уже было

сказано, данный источник более популярен в развитых странах, поскольку в условиях более или менее стабильной экономики банки более охотно выдают кредиты, особенно на длительный срок.

3. Эмиссия ценных бумаг является распространенным источником финансирования в развитых странах, в России же она стала набирать популярность сравнительно недавно. В случае использования этого источника компания производит выпуск акций или облигаций. Деньги, вырученные за эти ценные бумаги, и будут инвестициями данной фирмы.

4. Бюджетное финансирование возможно при наличии профицита государственного бюджета. Из этих средств можно финансировать различные проекты как для получения прибыли, так и для осуществления стратегически и социально важных проектов. Например, государство может инвестировать в инфраструктуру, реализацию региональных программ, развитие промышленного комплекса и т. д.

Это только несколько основных крупных источников инвестиций, которые можно обнаружить внутри каждого государства. Но известно, что собственных средств не всегда хватает для эффективного решения народнохозяйственных задач, особенно если речь идет о странах с развивающейся или переходной экономикой. Как мы уже говорили, эта проблема решается за счет привлечения инвестиций из внешних источников, к которым относятся:

- Прямые иностранные инвестиции, о которых уже упоминалось ранее.
- Портфельные иностранные инвестиции обычно связаны с покупкой акций и облигаций крупнейших российских предприятий, среди которых, безусловно, занимают почетное место нефтегазовые гиганты, такие как Газпром, Лукойл, Роснефть и пр. Иностранные инвестиции в мелкий и средний бизнес в России — довольно редкое явление, поскольку сопровождается высокими рисками.
- Международные кредиты обычно выдаются такими организациями, как Международный валютный фонд, а также крупными банками (например, Европейский Банк реконструкции и развития). Такое кредитование чаще всего является средне- или долгосрочным, предоставляется промышленным и финансовым компаниям, банкам, государствам. В последнее время набирает обороты проектное финансирование, суть которого заключается в предоставлении крупных ссуд на длительный период под конкретные проекты компаний. В некотором смысле, такая форма кредитования довольно близка к прямым инвестициям.

Все более очевидными становятся причины востребованности иностранного капитала в России. Помимо решения проблемы недостаточности финансирования из внутренних источников, инвестиции из-за рубежа привносят новые высокоразвитые технологии и современные управленческие практики в устаревшие российские предприятия. Например, создание (через прямые инвестиции) филиалов иностранных компаний или совместных предприятий на территории России позволяет не только предлагать больше рабочих мест, но и повышать уровень квалификации сотрудников за счет внедрения передовых зарубежных практик.

Одним из основных методов привлечения иностранного капитала в инфраструктурные проекты Российской Федерации является государственно-частное партнерство (далее — ГЧП). Целью данного партнерства является привлечение инвестиций в экономику России, что закреплено Федеральным законом от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Закон).

Положениями данного Закона ГЧП определяется как «юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве».

Вместе с тем в соответствии с пунктом 4 статьи 3 Закона частным партнером соглашения о ГЧП может выступать российское юридическое лицо, что противоречит вышеобозначенной позиции касательно метода привлечения иностранного капитала путем заключения соглашений о ГЧП. Однако, реальные соглашения о ГЧП свидетельствуют об успешном участии иностранного капитала в реализации инфраструктурных проектов путем членства в консорциуме с российским юридическим лицом. Например, в 2022 году в Московской области было построено 27.9 км новых дорог, что значительно улучшит транспортную инфраструктуру региона. Новые объекты транспортной инфраструктуры включают в себя следующие объекты:

1. Транспортные развязки на пересечении М-10 «Россия» и ул. Репина в г. Химки и М-10 «Россия» — «Ложки-Поварово-Пятница» в городском округе Солнечногорск. Эти объекты были построены, чтобы улучшить транспортную инфраструктуру и сократить время путешествия для многих жителей региона. Транспортная развязка на пересечении М-10 «Россия» и ул. Репина была построена в 2019 году, а в 2020 году была завершена строительством развязки на М-10 «Россия» — «Ложки-Поварово-Пятница» в городском округе Солнечногорск. Эти две развязки являются важными объектами для транспортировки грузов и пассажиров, а также уменьшения дорожной нагрузки на городские улицы.

2. Участок автодороги Каширское ш. — Киселиха в г. Домодедово. Эта дорога является одной из важных артерий, которые связывают г. Домодедово и Московскую область. Этот участок дороги был построен, чтобы облегчить движение транспорта в городе Домодедово и соседних районах. В частности, это улучшит доступ к аэропорту Домодедово и повысит качество транспортных услуг для пассажиров. Благодаря этому участку дороги общественный транспорт сможет быстрее и комфортнее доставлять пассажиров до места назначения, а люди, путешествующие на личном транспорте, смогут быстрее добраться до аэропорта.

3. Обход с. Кривандино в городском округе Шатура. Этот обход был построен, чтобы снизить нагрузку на дороги в этом районе и улучшить безопасность дорожного движения. Проект включает в себя строительство участков новой дороги, мостов и подъездных путей. Эти новые объекты помогут сократить время в пути и уменьшить количество аварий на дорогах. Обход села Кривандино также обеспечит безопасность пешеходов, поскольку на новой дороге будет создана специальная зона для пешеходов.

4. Путепровод, соединяющий ул. Фрунзе с М-8 «Холмогоры». Этот путепровод был построен, чтобы облегчить движение транспорта на пересечении улицы Фрунзе и М-8 «Холмогоры». Этот объект является важным элементом транспортной инфраструктуры, который поможет снизить загруженность дорог и улучшить безопасность дорожного движения. Этот путепровод является одним из значимых проектов, который поможет снизить время в пути для автомобилистов и облегчит доступ к транспортной инфраструктуре города.

5. Реконструкция участка дороги на трассе М-4 «Дон» в г. Новомосковск. Реконструкция дороги включала в себя замену асфальтового покрытия, установку новых ограждений и обновление вертикальной дорожной разметки. Эти работы были выполнены, чтобы улучшить безопасность дорожного движения на этом участке трассы М-4 «Дон». Новое асфальтовое покрытие и ограждения обеспечат лучшее сцепление шин с дорогой и защитят водителей и пешеходов от возможных аварий. Обновленная вертикальная разметка поможет водителям лучше ориентироваться на дороге и уменьшит количество аварий в этом районе.

Вышеприведенные объекты транспортной инфраструктуры значительно улучшат транспортную инфраструктуру Московской области и обеспечат более быстрое и безопасное передвижение для многих жителей и гостей региона. Более того, они помогут развивать экономику региона, облегчая транспортировку грузов и пассажиров, и улучшат качество жизни жителей региона. Эти новые дороги и транспортные развязки имеют огромный потенциал для дальнейшего развития Московской области, и мы надеемся, что в будущем будут построены еще больше таких объектов.

Такого рода инфраструктурные проекты с участием иностранного капитала в форме ГЧП благотворно влияют на экономику принимающей страны, в том числе:

- увеличиваются объемы долгосрочных капиталовложений;
- улучшается инвестиционный климат;
- происходит трансфер технологий из-за рубежа;
- повышается конкуренция, стимулирующая производительность;
- увеличивается предпринимательская активность;
- повышается квалификация местных сотрудников.

Помимо ГЧП, безусловно, в инфраструктурные проекты вкладывается частный капитал в виде прямых иностранных инвестиций.

Улучшение инвестиционного климата ведет к увеличенному притоку иностранного капитала, что в следствие влияет на экономический рост страны. Таким образом, при выборе страны и проекта для вложения своих средств зарубежный инвестор опирается на показатели инвестиционного климата.

Инвестиционный климат — это неотъемлемый аспект экономической системы страны или региона, который оценивает, насколько благоприятным является инвестиционная среда для потенциальных инвесторов. Этот показатель может охватывать множество факторов, таких как политическая стабильность, наличие инфраструктуры, экономические показатели, уровень безопасности, налоговую систему и т. д. Благоприятный инвестиционный климат может привлечь новые инвестиции, способствовать развитию бизнеса, увеличению рабочих мест и экономическому росту, в то время как неблагоприятный инвестиционный климат может отпугнуть потенциальных инвесторов и привести к экономическому спаду.

Инвестиционный климат является комплексным понятием, которое включает в себя множество факторов, влияющих на привлекательность региона для инвесторов. К ним относятся, например, налоговый режим, доступность инфраструктуры, квалификация трудовых ресурсов, уровень коррупции и многие другие.

Оценка инвестиционного климата может быть проведена через различные методы, такие как социологические опросы, сравнительный анализ с другими регионами и международными стандартами, а также анализ экономических показателей.

Важно отметить, что инвестиционный климат может быть улучшен за счет изменения законодательства, улучшения транспортной и коммунальной инфраструктуры, создания бизнес-среды и т. д. Также существует множество программ и инструментов, направленных на поддержку инвесторов и развитие инвестиционного климата в регионе.

Однако, следует отметить, что улучшение инвестиционного климата может быть долгосрочным процессом, который потребует усилий со стороны всех участников экономической жизни региона. Поэтому необходимо создать условия, которые позволят учесть

интересы всех заинтересованных сторон и сформировать единую стратегию по развитию инвестиционного климата в регионе.

В целом, инвестиционный климат является важным фактором, который может стимулировать экономический рост и приток капитала в регион. Развитие инвестиционного климата должно стать приоритетной задачей для государственных и муниципальных органов власти, а также для всех участников бизнес-сообщества (рис. 1).

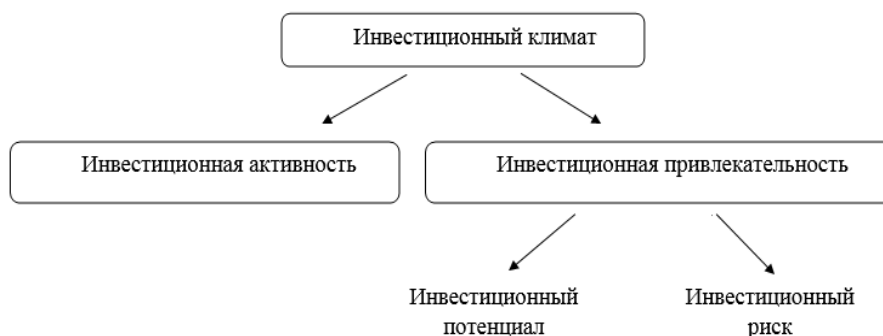


Рисунок 1. Составляющие части инвестиционного климата [11]

Помимо уровня развития экономики и политической стабильности, при оценке инвестиционной привлекательности страны следует учитывать еще несколько факторов. Один из них — это наличие благоприятного инвестиционного климата. К такому климату относятся свободный рынок, открытость для иностранных инвестиций, наличие законодательной базы, которая защищает права инвесторов.

Также важную роль играет качество инфраструктуры, наличие современных технологий, развитость транспортной сети. Ведь от этого зависит, насколько быстро и эффективно вы сможете осуществлять свои инвестиционные проекты.

Кроме того, при выборе страны для инвестирования необходимо учитывать и демографические факторы, такие как население, уровень образования, трудовые ресурсы. Ведь от качества трудовых ресурсов зависит, насколько эффективно будут реализованы ваши инвестиционные проекты.

Инвестиционная привлекательность также включает в себя инвестиционный потенциал и инвестиционный риск. Инвестиционный потенциал представляется в виде возможностей страны достигать максимальных результатов в конкретных макроэкономических характеристиках, таких как насыщенность территории факторами производства, платежеспособный спрос населения и другие. Таким образом, чем выше инвестиционный потенциал, тем больше вероятность получения высоких доходов.

Однако, не стоит забывать и об инвестиционном риске. Это вероятность того, что доходы от инвестиций будут ниже ожиданий инвестора, а также возможность обесценивания капитальных вложений вследствие действий властей или ошибок управления. Поэтому при выборе страны для инвестирования необходимо проанализировать именно этот фактор и оценить вероятность возникновения рискованных ситуаций.

Важной составляющей инвестиционного климата является также наличие конкурентоспособной экономики. Экономическая конкурентоспособность означает, что экономика страны способна конкурировать с другими странами на мировом рынке. Это может быть достигнуто путем создания благоприятных условий для бизнеса, таких как налоговые льготы, доступность кредитования, инфраструктура и др. Наличие конкурентоспособной экономики может привлечь инвесторов, которые заинтересованы в создании новых бизнесовых возможностей.

Другим важным фактором, который может влиять на инвестиционный климат, является наличие квалифицированных кадров. Наличие квалифицированных специалистов позволяет создавать условия для развития высокотехнологических отраслей, которые могут быть привлекательными для инвесторов. В свою очередь, инвесторы могут создавать новые рабочие места и повышать уровень жизни в стране.

Также необходимо учитывать, что инвестиционный климат может изменяться со временем. Некоторые страны могут переживать экономические кризисы или политические потрясения, которые могут отрицательно сказаться на инвестиционной привлекательности. Однако, в то же время, некоторые страны могут реализовывать реформы, которые могут улучшить инвестиционный климат.

Инвестиционный климат является важным показателем, который может помочь в привлечении инвестиций в экономику страны. Однако, для достижения этой цели необходимо учитывать множество факторов, которые могут влиять на инвестиционную привлекательность. Развитие конкурентоспособной экономики, создание благоприятных условий для бизнеса, наличие квалифицированных кадров, экономическая и политическая стабильность — все это является важными факторами, которые могут помочь в создании привлекательного инвестиционного климата (рис. 2).

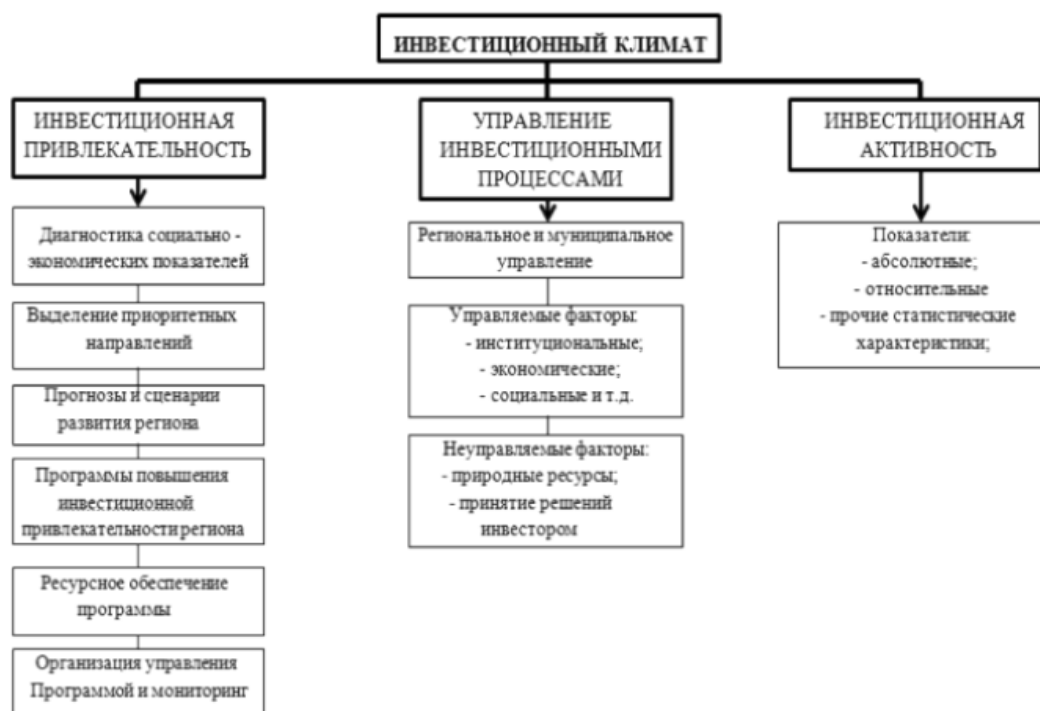


Рисунок 2. Структурная модель улучшения инвестиционного климата [11]

Несмотря на неоднозначность определений инвестиционного климата, основной формулировкой является — совокупность экономических, политических, социальных и финансовых факторов страны, определяющих привлекательность рынка для инвестирования [12].

Оценка инвестиционного климата предполагает детальный анализ факторов, определяющих его. На сегодняшний день деятельность по оценке инвестиционного климата в нашей стране никак не регламентируется. Вследствие этого с каждым годом появляется все больше новых методик, а также адаптируются и расширяются уже существующие. В современной методологии оценки инвестиционного климата принято выделять три наиболее распространенных подхода: суженный, расширенный (его еще называют факторным или

многофакторным) и рисковый. Некоторые исследователи в отдельную категорию выводят четвертый подход — временной (расширенный рисковый).

Итак, первый подход включает в себя анализ основных макроэкономических и других характеристик, из которых выделяется один определяющий фактор. Именно он будет иметь решающее значение при оценке инвестиционного климата. Этот подход достаточно прост в применении и универсален, что, возможно, и стало причиной его распространения.

У данного подхода немало сторонников, таких как, например, А.И. Садыков [13], Н.В. Капустина [14] и другие. Они выделяли различные определяющие факторы: Н.В. Капустина придает особую важность рыночной реакции регионов; Е.А. Мышинский основополагающим фактором считает институты общества [15]; А.Р. Калинин подчеркивает важность формирования положительного мнения о потенциальных объектах инвестирования [16].

Помимо указанных выше, в данном подходе могут анализироваться и другие значимые факторы, среди которых:

- динамика важнейших макроэкономических показателей, таких как ВВП, ВНД, объемы производства промышленной продукции.

Второй подход, в отличие от первого, за основу берет анализ множества факторов в совокупности (отсюда и название — многофакторный), причем все они считаются равноценными. Это целый ряд различных факторов, каждый из которых включает свой специфический набор показателей, например [17]:

- экономический потенциал (обеспеченность ресурсами — трудовыми, энергетическими и пр., научно-техническое развитие и наличие инфраструктуры);
- условия хозяйствования (экологическая безопасность, развитие отраслей материального производства, объемы незавершенного строительства, степень изношенности фондов, развитие строительной базы);
- зрелость рыночной среды (развитость рыночной инфраструктуры и конкурентной среды, безопасность инвестиционной деятельности, влияние на нее инфляции, экспортный потенциал, возможности для привлечения инвестиций из-за рубежа);
- политические факторы (степень доверия населения к власти, благоприятные отношения с другими странами);
- социально-культурные факторы (уровень жизни населения, уровень преступности, величина реальной заработной платы, условия работы и проживания);
- организационно-правовые факторы (уровень развития законодательства в инвестиционной сфере, доступность, достоверность и равномерность распределения информации);
- финансовые факторы (доходы бюджета и доступность бюджетного финансирования, уровень развития банковской системы, доля неэффективных предприятий и др.).

Сторонники этого подхода — А. Привалов, М. Кныш, Б. Перекатов, Ю. Тютиков и др. Он имеет более широкий охват, так как не концентрируется лишь на одном важном факторе.

Такой подход активно используется, например, для составления рейтинга стран мира.

Третий подход к оценке инвестиционного климата также базируется на рассмотрении широкого перечня факторов, но при этом он неразрывно связан с анализом рисков в двух категориях:

1. Инвестиционный потенциал и инвестиционные риски.
2. Инвестиционные риски и социально-экономический потенциал.

Первый пункт используется для оценки перспектив стратегического инвестирования и предполагает исследование макроэкономических показателей, к которым, как указывалось ранее, можно причислить обеспеченность факторами производства, емкость рынка и уровень спроса, уровень развития науки, обеспеченность инфраструктурой и др. Инвестиционные риски оцениваются путем вычисления вероятности потерь или снижения дохода [18].

Вторая категория оценивает инвестиционный климат в соответствии с уровнем развития общественной системы в целом (человеческий потенциал, социально-политические и экономические факторы). Этот подход довольно популярен за рубежом.

Чаще всего для таких исследований в рамках страны применяется метод ранжирования регионов, в результате чего составляется рейтинг (по выбранным характеристикам), а каждый из регионов получает свой порядковый номер (ранг). Такие рейтинги (всупе с абсолютными значениями) используются экспертами для объединения регионов в определенные классы (типы). Ярким примером использования такого подхода является методика, которая используется российским рейтинговым агентством «Эксперт РА».

При оценке инвестиционного климата в стране, существует множество подходов, которые основаны на использовании различных методов и инструментов. Однако, на данный момент, нельзя выделить одну универсальную методику, которая бы позволила проводить объективную и полную оценку инвестиционного климата с помощью математических инструментов.

Известно, что в рассмотренных выше подходах к оценке инвестиционного климата часто используются экспертные оценки. Экспертные оценки могут использоваться для определения весов конкретных факторов на инвестиционный климат, а также для оценки состояния фактора на момент анализа. Однако, следует учитывать, что использование экспертных оценок может снизить объективность получаемых результатов.

Помимо этого, при оценке инвестиционного климата необходимо учитывать множество других факторов, таких как экономическая и политическая стабильность, наличие инфраструктуры и квалифицированной рабочей силы, уровень коррупции, законодательство и прочее. Каждый из этих факторов может оказать значительное влияние на инвестиционный климат и, соответственно, должен быть учтен при оценке.

Таким образом, при оценке инвестиционного климата необходимо учитывать множество факторов, использовать различные методы и инструменты, а также проводить исследования и анализы, чтобы получить максимально объективную и полную картину.

Подводя итоги, можно сделать вывод о том, что иностранные инвестиции в инфраструктурные проекты играют существенную роль в развитии экономики принимающей стороны, при этом приток этих инвестиций прежде всего зависит от инвестиционного климата страны. Для более объективной оценки инвестиционного климата России мы взяли за основу несколько подходов, используемых ведущими мировыми агентствами. Проведенный анализ показал средний уровень инвестиционной привлекательности Российской Федерации, что свидетельствует о необходимости улучшения инвестиционного климата нашей страны. На

сегодняшний день Правительство Российской Федерации признает приоритетность этой задачи, что находит отражение в конкретных мероприятиях.

Заключение

Таким образом, развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области — это важная задача, которая позволит обеспечить эффективность и конкурентоспособность транспортной отрасли, а также улучшить качество жизни населения. Данный механизм позволит привлекать инвестиции в транспортную отрасль, создавая новые рабочие места и способствуя экономическому развитию региона в целом.

Развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области — это одна из важнейших задач, которая стоит перед экономическим сектором региона. Современные технологии и инновации позволяют создавать новые возможности для инвесторов и предпринимателей, которые смогут вложить свои средства в транспортную отрасль Московской области.

Важность развития транспортной отрасли Московской области не ограничивается только улучшением качества жизни граждан, но и поощрением развития экономики региона. Развитие транспортной отрасли приведет к созданию новых рабочих мест, а также к повышению конкурентоспособности транспортной отрасли в целом.

Экономическое развитие Московской области зависит от развития транспортной отрасли, которая в свою очередь, зависит от инвестиционного механизма. Создание данного механизма поможет привлечь инвестиции в транспортную отрасль Московской области, создать новые рабочие места и ускорить экономический рост региона.

Важно отметить, что инвестиционный механизм регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области будет способствовать созданию новых инновационных проектов и реализации новых технологий. Это, в свою очередь, поможет стимулировать инвестиционную активность и ускорить развитие транспортной отрасли региона.

В заключение, можно сказать, что развитие инвестиционного механизма регулирования отраслевой структуры транспорта в Московской области — это неотъемлемая часть экономического развития региона. Данный механизм не только поможет обеспечить эффективность и конкурентоспособность транспортной отрасли, но и будет способствовать созданию новых рабочих мест и ускорению экономического роста Московской области в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Подсорин В.А., Зейналова Г.А. Анализ структуры инвестиций в основной капитал в механизме государственного регулирования инвестиционной деятельности // Транспортное дело России. — 2019. — № 3. — С. 68–71.
2. Михель Е.А., Селентьева Т.Н. Анализ проблем государственного регулирования реального сектора экономики // Неделя науки СПбПУ. — 2019. — С. 92–94.
3. Ершов Д.Н., Сигова М.В., Никитина И.А. Отражение концепции энергоперехода в стратегиях развития отраслей и регионов России // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. — 2023. — Т. 39. — № 1. — С. 73–101.

4. Яковлева С.И. Устойчивость отраслевой структуры и специализации экономики регионов Центрального федерального округа России // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. — 2019. — № 3(59). — С. 18.
5. Петрина О.А., Пяткин И.Н. Информационные системы в управлении дорожной инфраструктурой Московской области // Муниципальная академия. — 2020. — № 3. — С. 144–149.
6. Прошутинский Е.П., Иванов-Толмачев И.А. Развитие пригородно-городских перевозок с учетом потребностей жителей Москвы и Московской области // Корреляционное взаимодействие науки и практики в новом мире. — 2020. — С. 185–188.
7. Климов Е.Г., Востров А.В., Курочкин Л.М. Построение гибких маршрутов в динамической транспортной сети с учетом времени актуальности заявки // Математические методы в технике и технологиях-ММТТ. — 2019. — Т. 12. — С. 88–90.
8. Долгачёва А.В. Административно-правовые проблемы привлечения инвестиций в транспортную отрасль России // Вестник магистратуры. — 2019. — №. 11-2 (98). — С. 150–152.
9. Квитко К.Б. Сравнительный анализ международных транспортных систем: инфраструктура, рейтинги, транспортные коридоры // Инновационные транспортные системы и технологии. — 2020. — Т. 6. — № 1. — С. 15–29.
10. Павлова А.С. Концессия как одна из наиболее распространенных форм государственно-частного партнерства в транспортном строительстве // Наука и творчество: вклад молодежи. — 2020. — С. 301–304.
11. Политковская И.В., Хвичия Д.Т. Цифровые технологии и финансовые показатели предприятий транспортной отрасли // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). — 2019. — № 1. — С. 126–133.
12. Правкин С.А., Смирнова В.В. Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 2. — С. 112–124.
13. Садыков А.И., Капустина Н.В. Применение количественных моделей сбалансированности регионального развития // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2023. — № 1. — С. 146–151.
14. Капустина Н.В., Кахриманова Д.Г., Хомерики Н.Б. Проектное управление городской транспортно-логистической инфраструктурой как фактор обеспечения экономической безопасности региона // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. — 2019. — № 2. — С. 50–55.
15. Мышинский Е.А., Капустина Н.В., Попова К.О. Подходы к управлению и оценке инвестиционных проектов и рисков развития транспортной инфраструктуры // Экономика и управление: проблемы, решения. — 2019. — Т. 3. — № 10. — С. 78–82.
16. Калинин А.Р. и др. Трансформация региональных рынков труда в период пандемического кризиса // Вестник Самарского государственного экономического университета. — 2022. — № 6. — С. 46–58.

17. Смирнова В.В., Правкин С.А. Государственно-частное партнерство как фактор развития транспортной инфраструктуры // Legal Bulletin. — 2022. — Т. 7. — № 1. — С. 64–71.
18. Тимофеева С.А., Гусарова С.В. Динамика, структура и характер преступности в современной России (на примере Московской области) // Молодежь в научном поиске. — 2020. — С. 18–27.

Laptev Maxim Germanovich

Moscow Financial and Industrial University «Synergy», Moscow, Russia
E-mail: maxim_10@bk.ru

Academic adviser: **Kalinin Aleksandr Rostislavovich**

Moscow Financial and Industrial University «Synergy», Moscow, Russia
E-mail: kalinal@yandex.ru

Modern features of the development of the investment mechanism for regulating the sectoral structure of transport in the Moscow region

Abstract. In this publication, the author considers one of the most important topics in the development of the economy of the Moscow region — the investment mechanism for regulating the sectoral structure of transport. As the author emphasizes, the transport industry is the key to the successful development of the region as a whole, and its prosperity is of great importance for the economy of the Moscow region. In this regard, the use of investment regulatory mechanisms becomes necessary in order to effectively manage investments and plan the development of the transport infrastructure of the Moscow Region. In the work, the author considers many problems associated with the development of the transport industry in the Moscow region. The author notes that the lack of infrastructure, the uneven development of various modes of transport, the high cost of projects and other problems are serious challenges that can slow down the development of the transport industry in the region. In this publication, the author proposes new approaches to the regulation of investments in the transport industry of the Moscow region. In addition, the author considers the mechanism for managing investments in the transport industry, as well as planning and developing the transport infrastructure of the Moscow region. In addition, the issue of using innovative technologies to improve the quality of services in this area is highlighted. It is important to note that these mechanisms make it possible to allocate investments and resources more efficiently, which in turn contributes to the development of transport infrastructure and the improvement of its quality. Thus, as the author clarifies, investment management and the introduction of innovative technologies play an important role in the development of the transport industry, and their rational use is a prerequisite for achieving high results.

Keywords: transport industry; investments; government regulation; regional economy; industry structure; economic system; industry development