

РЕГИОНЫ СЕВЕРА И АРКТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Российская Академия Наук

КОЛЬСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ ИМ. Г.П.ЛУЗИНА

**РЕГИОНЫ СЕВЕРА И АРКТИКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:
СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Апатиты
2017

УДК 332.1
ББК 65.9 (2)
Р 32

Рецензенты: д.э.н. М.В. Иванова, к.э.н., доц. И.А. Гущина

Р 32 Регионы Севера и Арктики Российской Федерации: современные тенденции и перспективы развития: монография / Под науч. редакцией д.э.н., проф. Т.П.Скуфьиной, к.э.н. Н.А. Серовой. – Апатиты: КНЦ РАН, 2017. - 171 с.

ISBN 978-5-91137-363-4

В монографии представлены теоретические основы и практические аспекты экономического развития регионов Севера и Арктики. Значительное внимание уделено выделению тенденций и перспектив развития российского Севера и Арктики с позиций реализации государственной политики и управления территориального развития. Рассмотрены вопросы моделирования производственных процессов в регионах Севера и Арктики во взаимосвязи с задачами формирования опорных зон развития в Арктической зоне Российской Федерации. Анализируются основные тенденции и результаты государственной инвестиционной политики с позиций перспектив развития российской Арктики. Выделены современные тенденции развития транспортной системы арктических регионов, а также перспективные направления ее развития с учетом стратегических планов освоения Арктики. Рассматриваются важнейшие аспекты топливно-энергетического и материально-технического снабжения арктических и приарктических регионов России.

Книга предназначена для специалистов в области экономики и управления, студентов и преподавателей гуманитарных вузов. Может применяться как учебное пособие для аспирантов и студентов специальностей экономического направления.

В монографии представлены результаты научных исследований, выполненных при поддержке гранта РФФИ № 17-12-51003 и Правительства Мурманской области «Разработка эконометрических моделей производства валового регионального продукта Арктических субъектов для прогнозирования и управления экономикой Арктической зоны Российской Федерации» (глава 1, глава 2), а также госзадания № 0234-2014-0005 (глава 3, глава 4).

Авторский коллектив: Баранов С.В. (главы 1, 2), Биев А.А. (раздел 4.2), Емельянова Е.Е. (разделы 3.2, 3.3), Серова В.А. (раздел 4.1), Серова Н.А. (глава 3; раздел 4.1), Скуфья Т.П. (главы 1, 2), Шаталова Т.А. (раздел 2.3, 2.4).

УДК 332.1

Научное издание
Технический редактор В. Ю. Жиганов
Подписано в печать 04.09.2017. Формат 70x108 1/16.
Усл. печ. л. 14,96. Тираж 500 экз. Заказ № 31.
ФГБУН КНЦ РАН
184209, Апатиты, Мурманская область, ул. Ферсмана, 14

ISBN 978-5-91137-363-4

© Коллектив авторов, 2017
© ФБГУН Кольский научный центр РАН, 2017
© ФБГУН Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина
Кольского научного центра РАН, 2017

ВВЕДЕНИЕ

Настоящая монография является результатом работы ФГБУН Института экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН над проблематикой социально-экономического развития и управления Севером и его арктической составляющей. Монография вбирает в себя результаты исследований, выполненных в исследовании, поддержанном грантом РФФИ № 17-12-51003 и Правительства Мурманской области «Разработка эконометрических моделей производства валового регионального продукта Арктических субъектов для прогнозирования и управления экономикой Арктической зоны Российской Федерации» (главы 1, 2), а также работ отдела в рамках госзадания №0234-2014-0005 (главы 3, 4). Рассмотрен значительный комплекс теоретических и прикладных вопросов по региональной экономике на территориях Севера и Арктической зоны РФ.

В первой главе «Север и Арктика с позиций реализации государственной политики и управления регионального развития Российской Федерации» рассматриваются два аспекта. Первый аспект - сущность государственной политики регионального развития России с позиций современного Североведения. Значимость этого рассмотрения определяется спецификой формирования российского законодательства, касающегося вопросов региональной политики. Эта специфика заключается в том, что базисные документы очерчивают основные положения региональной политики; более детальная информация по реализации политики применительно к социальным и экономическим сегментам регионов, включая субъекты Севера и Арктики, отображается в специализированных программах. Именно за общий характер базисных документов на них часто обрушивается критика. Вместе с тем, авторы критики нередко забывают соединить все элементы системы стратегического и бюджетного планирования, которые призваны в Программах объединяться в единый механизм, согласованный, в том числе, с пространственным развитием Российской Федерации. Второй аспект - законодательное обеспечение и перспективное научное сопровождение развития Арктической зоны РФ. Актуальность этого аспекта определяется тем, что изучение специфики воздействия регионального управления на типы регионов, выделяемых по основаниям общности каких-либо социально-экономических проблем и условий хозяйственной деятельности, является одной из главных задач региональной экономики. А выделение Арктической зоны РФ в новый специфический объект управления усиливает актуальность рассмотрения законодательства и научного сопровождения процессов реализации задач региональной политики по отношению к этой макроразоне.

Во второй главе «Разработка эконометрических моделей производства ВРП для прогнозирования и управления экономикой Арктической зоны Российской Федерации» определяется научная и практическая актуальность решения фундаментальной задачи определения точными методами оптимального территориального сочетания экономических ресурсов. Устанавливается продуктивный инструмент изучения специфики производства ВРП субъектов Севера и Арктики, определяемого взаимодействием ограниченного набора факторов регионального производства –

производственные функции. Научная новизна и значимость проявляется в рассмотрении методических особенностей, специфики использования, практических особенностях построения модели производства ВРП регионов Севера и Арктики в трех вариантах: 1) мультипликативная производственная функция; 2) частный случай мультипликативной производственной функции – функция типа Кобба-Дугласа; 3) производственная функция CES (Constant Elasticity Substitution), характеризуемой постоянной эластичностью замещения. Для практического аспекта важно следующее. Наш опыт эконометрического моделирования на основе реальных данных статистики свидетельствует, что разнообразие экономик регионов Севера и Арктики требует использования серии эконометрических моделей с целью выбора модели, наилучшим образом описывающей экономические процессы, соотношение основных факторов производства в конкретном регионе. При моделировании производства ВРП использовались показатели в виде индексов физического объема, что позволило нивелировать влияние инфляции и конъюнктуры цен на мировых рынках. Это особенно важно при исследовании производственных процессов субъектов Севера и Арктики, экономика которых основана на добыче и переработке природных ресурсов.

В третьей главе «Инвестиционная политика северных и арктических территорий России» рассматриваются основные тенденции и результаты государственной инвестиционной политики, направленной на создание благоприятного инвестиционного климата и улучшение условий ведения бизнеса. На основе предложенных качественных и количественных показателей проводится оценка эффективности политики по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата регионов Севера и Арктики России. Проводится анализ бюджетной обеспеченности и инвестиционной активности муниципальных образований Севера, классифицированных по структуре их экономики. На примере муниципальных образований Мурманской области проводится оценка эффективности деятельности региональных и муниципальных органов власти по внедрению мер, направленных на улучшение инвестиционной среды. Рассмотрены перспективные направления инвестиционного развития регионов и муниципальных образований Севера и Арктики России.

В четвертой главе «Транспортная и топливно-энергетическая система арктических регионов России» исследуются современные тенденции развития транспортной системы арктических регионов, а также перспективные направления ее развития с учетом стратегических планов освоения Арктики. Рассматриваются важнейшие аспекты топливно-энергетического и материально-технического снабжения арктических и приарктических регионов России. Значительное внимание уделяется оценке современного состояния и перспективам дальнейшего формирования региональных подсистем нефтепродуктообеспечения, их транспортно-логистической инфраструктуре.

1. СЕВЕР И АРКТИКА С ПОЗИЦИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

1.1 Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации с позиций Североведения

В данном разделе предлагается рассмотреть сущность государственной политики регионального развития Российской Федерации с позиций современного Североведения. Значимость этого рассмотрения определяется спецификой формирования российского законодательства, касающегося вопросов региональной политики. Эта специфика заключается в том, что базисные документы очерчивают основные положения региональной политики; более детальная информация по реализации политики применительно к социальным и экономическим сегментам регионов, включая субъекты Севера и Арктики, отображается в специализированных программах. Именно за общий характер базисных документов на них часто обрушивается критика¹. Вместе с тем, критики нередко забывают соединить все элементы системы стратегического и бюджетного планирования, которые призваны в Программах объединяться в единый механизм, согласованный, в том числе, с пространственным развитием Российской Федерации².

¹ Подробнее см.: Гранберг А.Г. Экономическое пространство России: вечные проблемы, трансформационные процессы, поиск стратегий // Экономическое возрождение России: периодическое научное издание, 2004. - №1. - С.17; Савон Д.Ю. Методологические подходы к решению проблем устойчивого развития региона // Экологический вестник России, 2014. - № 1. - С. 36-40; Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Координация процессов стратегического развития инфраструктуры территорий Севера и Арктики России // Вопросы управления, 2016. - №2 (20). - С. 101-110; Самарина В.П. Современные проблемы развития и кризиса в социально-экономических системах // Регион: системы, экономика, управление, 2015. - №1(28). - С. 38-41; Баранов С.В., Самарина В.П., Шаталова Т.А. Территориальная политика Российской Федерации и неравномерность пространственного развития // Современные проблемы науки и образования, 2015. - №2. - С. 280; Скуфьина Т.П. Аналитический обзор проблематики исследований Севера и Арктики (на материалах докладов всероссийской научно-практической конференции «Развитие Севера и Арктики: проблемы и перспективы») // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - № 1 (38). - С. 3-10.

² Подробнее см.: Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Арктический мегапроект в системе государственных интересов и государственного управления // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право, 2014. - Т. 7. - №6 (38). - С. 6-24; Баранов С.В. Этапы регулирования регионального развития в России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2011. - №6(18). - С.34-45; Самарина В.П. Анализ проблем регионального развития применительно к типам регионов // Региональная экономика: теория и практика, 2010. - № 42. - С. 13-20; Баранов С.В. Базовые проблемы прогнозирования социально-экономического развития регионов // Экономические стратегии, 2010. - №7-8. - С.142-145; Скуфьина Т.П. Теоретические и методические основы анализа и регулирования развития региональных систем (на примере зоны Севера). - Воронеж: ВГУ, 2005. - 215 с.; Скуфьина Т.П.

О политике регионального развития Российской Федерации.

Очевидно, что социальное и экономическое развитие территорий Севера и Арктики должно рассматриваться, прежде всего, с позиций пространственного развития³. В Российской Федерации сейчас формируется уникальный документ – Стратегия пространственного развития Российской Федерации. Федеральным законом от 28 июня 2014 г. №172 «О стратегическом планировании в Российской Федерации»⁴ определены функции, содержание, специфика этого документа. В информации, представленной на сайте Минэкономразвития России, отмечается, что этот документ является документом нового типа, сочетающего подходы стратегического и территориального планирования. Там же отмечается, что Стратегия пространственного развития Российской Федерации призвана «стать «проекцией» социально-экономических приоритетов развития на территорию, оценить сложившуюся систему расселения в Российской Федерации, дать предложения по ее гармонизации»⁵.

Таким образом, помимо очевидных составляющих (приоритеты, цели, задачи регионального развития, конкретные меры решения поставленных задач) эта Стратегия отражает планы по совершенствованию системы расселения на территории России, а также планы размещения производительных сил.

Отметим, что в соответствии с частью 6 статьи 20 ФЗ №172 (ред. от 03.07.2016) «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Стратегия пространственного развития Российской Федерации разрабатывается в соответствии с основами государственной политики регионального развития Российской Федерации в целях реализации основных положений стратегии социально-экономического развития Российской Федерации и стратегии национальной безопасности Российской Федерации, определяет приоритеты,

Методологические положения выбора целевого сценария развития Севера России // Экономические стратегии, 2010. - №7-8. - С.152-157; Зерщикова Н.И. Направления государственной политики Российской Федерации в освоении Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2011. - № 2 (28). - С. 21-23.

³ Подробнее см.: Минакир П.А. Экономика и пространство (тезисы размышлений) // Пространственная экономика, 2005. - № 1. - С. 4-26; Скуфьина Т.П. Социально-экономическая дифференциация пространства: противоречия теории и практики регулирования // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2013. - №6 (30). - С. 60-68; Ускова Т.В. Пространственное развитие территорий: состояние, тенденции, пути снижения рисков // Проблемы развития территории, 2015. - №1 (75). - С. 7-15; Черникова А.А., Самарина В.П., Полева Н.А. Некоторые особенности влияния экономического кризиса на регионы России // Региональная экономика: теория и практика, 2010. - №25. - С. 8-18; Терешина М.В., Самарина В.П. Анализ проблем развития зоны Севера в контексте типологизации регионов // Современная экономика: проблемы и решения, 2013. - №11. – С. 79-90; Черепанов В. Федеративная реформа в России // Федерализм, 2005. - №2. – С.95-114.

⁴ Федеральный закон от 28.06.2014 №172 (ред. от 03.07.2016) «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

⁵ Стратегия пространственного развития России [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития России. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/planning/sd/indexdocs> (дата обращения 25.05.2017).

цели и задачи регионального развития Российской Федерации и меры по их достижению и решению⁶.

Пока Стратегия пространственного развития не разработана. Однако есть основания ожидать появления этого документа в самое ближайшее время. Основания эти базируются на том, что указанные нормативно-правовые основы, на который должна опираться Стратегия пространственного развития, полностью сформирован. Так, долгосрочные приоритеты пространственного развития определены в Концепции долгосрочного развития Российской Федерации⁷ и детализированы в нормативных документах стратегического планирования, принятых в соответствующих субъектах РФ, а также отраслевых стратегиях развития, включая стратегии развития крупных корпораций.

В разделе VII Концепции долгосрочного развития Российской Федерации, посвященном именно региональному развитию, отмечено следующее: «Государственная региональная политика направлена на обеспечение сбалансированного социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, сокращение уровня межрегиональной дифференциации в социально-экономическом состоянии регионов и качестве жизни». Представлены основные принципы государственной политики регионального развития, отдельно рассмотрена инновационная и социальная ориентация регионального развития.

Следует отметить, что помимо ориентации на дальнейшее развитие уже сформировавшихся зон опережающего экономического роста (крупнейшие агломерации; крупные города - центры регионов; территории сосредоточения добычи полезных ископаемых и их переработки; порты европейской части России и т.д.), внимание уделено и социально-экономическому развитию северных территорий. Так, отмечается, что «существенный вклад в региональное развитие после 2012 г. будут вносить перспективные центры опережающего экономического роста», к которым относят, в том числе, новые центры освоения и переработки природных ресурсов на Европейском Севере, в Восточной Сибири, на Дальнем Востоке и т.д. Определенное внимание уделяется и перспективам развития Северного морского пути. И, конечно, традиционно отмечается, что одним из основных долгосрочных социальных приоритетов развития является «сохранение культурного многообразия,

⁶ Отметим, что этот документ также часто подвергается критике: Ускова Т.В., Чекавинский А.Н. Закон о стратегическом планировании в Российской Федерации: достоинства и нерешенные вопросы // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2014. - №4 (34). - С. 63-67; Важенин С.Г., Важенина И.С. Территории в контексте социально-экономического конструирования // Журнал экономической теории, 2014. - №1. - С.167-176; Samarina Vera P., Skufina Tatiana P., Samarin Aleksandr V., Baranov Sergey V. Some Problems of Anti-recessionary Public Management in Russia at Present // Management of Systems of Socio-Economic and Legal Relations in Modern Conditions of Development of Education and Society, 2016, Vol. 6, No 6 (S6), P.38-44.

⁷ Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 №1662-р (ред. от 10.02.2017) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года».

традиционного уклада жизни и занятости коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока».

Более системно и комплексно региональная политика представлена в новом документе 2017 г., утвержденном Указом Президента РФ от 16.01.2017 №13 «Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года»⁸.

Для северных регионов особенно важными сформулированными принципами (помимо основополагающих), являются:

- соблюдение баланса между наращиванием экономического потенциала регионов и сохранением комфортной среды жизнедеятельности населения;

- дифференцированный подход к реализации мер государственной поддержки регионов и муниципальных образований в зависимости от их социально-экономических и географических особенностей;

- обеспечение устойчивого экономического роста и научно-технологического развития регионов, повышение уровня конкурентоспособности их экономики на международных рынках.

Ожидается, что «результатами реализации государственной политики регионального развития должны стать»⁹:

- а) сокращение различий в уровне и качестве жизни граждан России, проживающих в различных регионах, а также в городах и сельской местности;

- б) сокращение различий в уровне социально-экономического развития регионов;

- в) достижение необходимого уровня инфраструктурной обеспеченности всех населенных территорий России;

- г) дальнейшее развитие процесса урбанизации, в частности развитие крупных городских агломераций, как необходимое условие обеспечения экономического роста, технологического развития и повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности российской экономики на мировых рынках;

- д) повышение уровня удовлетворенности населения деятельностью органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления».

Рассмотрим, насколько предполагаемые результаты соответствуют решению проблем регионов Севера и его арктической составляющей, отраженных в современной системе знаний о Севере - Североведении.

Позиции Североведения. Зарубежной наукой традиционно много внимания уделяется задачам развития, соответственно исследований, Севера и Арктики. Наши обобщения показывают, что значительное внимание уделяется не только развитию экономики, но также социальной сфере, инфраструктурному обустройству¹⁰. В последние годы значительное внимание стало уделяться

⁸ Указ Президента РФ от 16.01.2017 №13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года».

⁹ Там же.

¹⁰ Скуфьина Т.П. Комплексные фундаментальные исследования Севера и Арктики: некоторые результаты и перспективы развития при поддержке грантов // Современные

проблеме развития информационно-коммуникационных технологий¹¹. Следует отметить, что далеко не все взаимосвязи социального, экономического, инновационного развития, выявленные зарубежными исследователями на базе исследований зарубежных региональных процессов, подтверждаются результатами наших изысканий на базе исследования отечественных регионов¹². Это обусловлено разными институциональными и экономическими условиями функционирования регионов. Тем не менее, изучение зарубежного опыта полезно для развития теории и практики территориального развития. Поэтому кратко остановимся на некоторых базовых характеристиках.

Актуальность зарубежных исследований связывается с тремя факторами: во-первых, зона Севера и его арктической составляющей – зона политики наиболее развитых стран мира и России¹³; во-вторых, Арктика - кладовая энергетических ресурсов, значение которых неоспоримо возрастает¹⁴; в-третьих, Север и Арктика – зона возрастающих социальных интересов и проблем¹⁵.

Третий фактор обусловлен не только и не сколько проблемами достаточно малочисленных коренных народов, сколько первыми факторами. Заселение и закрепление населения на северных территориях считается одной из

проблемы науки и образования, 2013. - №1. - С.268; Скуфьина Т.П. Российская Арктика: фундаментальные проблемы социально-экономического развития и позиции исследований // Фундаментальные исследования, 2012. - №11-3. - С.790-793; Особенности и сценарии социально-экономического развития современного Севера России / Под науч. ред. Т.П. Скуфьиной. – М.: Экономика, 2010. – 238 с.; Баранов С.В., Самарина В.П. Системная динамика информационно-коммуникационного пространства и социально-экономическое развитие Северо-Арктических территорий: отображение проблемы в научных исследованиях // Современные проблемы науки и образования, 2015. - № 2. DOI: 10.17513/spno.122-21083.

¹¹ Скуфьина Т.П. Развитие северных территорий: процессы информатизации // Экономика. Предпринимательство. Окружающая среда, 2010. - Т. 2. - С. 26-31; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Анализ информатизации Мурманской области и оценка издержек легализации типового программного обеспечения // Вопросы статистики, 2006. - №3. - С.84-87.

¹² Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Информационно-коммуникационные технологии и экономическое развитие регионов России: поиск зависимостей и перспективных направлений регулирования // Вопросы статистики, 2014. - №5. - С.41-53; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Программное обеспечение в России: ситуация, проблемы, оценка издержек легализации, способы их минимизации // Проблемы прогнозирования, 2004. - №4. - С.70-81; Skufina T.P., Baranov S.V., Samarina V.P. Dependency between economic development of the Russian regions and their level of informatization // Actual Problems of Economics, 2016, No 7(181), P. 485-493.

¹³ Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Переосвоение российской Арктики // Российский экономический журнал, 2015. - №2. - С.84-104; Истомин А.В. Основные направления и приоритеты устойчивого развития Арктической зоны России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2009. - Т.1. - № 22. - С. 3-7.

¹⁴ Васильев В.В., Истомин А.В., Селин В.С., Жуков М.А. Борьба за природные ресурсы Арктики // ЭКО, 2007. - № 1. - С. 41-56.

¹⁵ Корчак Е.А. К вопросу о социальном лицензировании горнодобывающей деятельности // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - № 4. - С.41; Корчак Е.А. Коренные народы Севера в государственных арктических стратегиях // Современные проблемы науки и образования, 2013. - №5. - С. 390.

основных задач территориальной политики зарубежных стран, имеющих в своем составе северные территории. Задача заселения многократно научно обоснована с позиций национальной безопасности. Поэтому в исследованиях США, Канады, Норвегии, Финляндии в качестве методологического основания принимается тезис - обезлюженные территории или процессы обезлюдивания – это «плохая новость» для управления. Предполагается, что эти процессы являются источником потенциальных проблем для национальной безопасности. В связи с этим закономерно, что базовые принципы – протекционизма и компенсационности в экономике и социальной сфере – получили научное обоснование и полномасштабно реализуются в политике и практике регулирования северными территориями.

Также третий фактор связан с объективной проблемой взаимодействия интересов добывающих компаний и населения, чаще всего традиционно выходящей на проблематику экологии¹⁶. Отметим, что в последние годы внимание к экологии привело к принципиально новому подходу к обеспечению долговременного социально-экономического развития, важнейшей характеристикой которого является минимизация воздействия на окружающую среду¹⁷. Подтверждением выполнения этого условия является декаплинг, характеризующий, в частности, феномен разделения трендов экономического регионального развития и загрязнения природной среды. В исследованиях специфики развития добывающих регионов Севера России подтверждается проявление эффекта декаплинга¹⁸.

Учитывая относительную устойчивость концептуальных положений развития, непосредственно учитываемых в практике регулирования социально-экономических процессов на Севере и Арктике, большинство современных

¹⁶ Прокопенко О.В., Самарина В.П., Терешина М.В. и др. Устойчивое развитие предприятия, региона, общества: инновационные подходы к обеспечению / Под ред. О.В.Прокопенко. - Польша: Drukarnia i Studio Graficzne Omnidium, 2014.- 474 с.; Рисин И.Е., Трещевский Ю.И. Теория и практика государственного регулирования современной экономики. - Москва, 2000. – С.112-129; Самарина В.П. «Зеленая экономика» России: некоторые вопросы теории и методологии // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2015. - № 2 (287). - С.2-9; Самарина В.П. Проблемы сочетаемости экономического роста и эффективного природопользования в старопромышленных регионах (на примере Белгородской области) // Региональная экономика: теория и практика, 2012. - № 12. - С. 34-42.

¹⁷ Самарина В.П. Теоретические аспекты исследования эколого-экономических систем // Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация, 2006. - №18. - С.12-18; Субботина Е.В., Самарина В.П. Совершенствование механизмов управления качеством окружающей среды на предприятиях горнометаллургических комплексов // Современные проблемы науки и образования, 2012. - №4. - С.170; Субботина Е.В., Самарина В.П. Формирование нового взгляда на проблемы рационального природопользования и охраны окружающей среды // Фундаментальные исследования, 2013. - № 1-1. - С. 238-241.

¹⁸ Самарина В.П. Эффект декаплинга в экономическом развитии Мурманской области // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - Т. 2. - №39. - С. 24-30.; Скуфьина Т.П., Самарина В. П. Проявление эффекта декаплинга в промышленно развитом регионе (на примере Мурманской области) // Горные науки и технологии, 2013. - № 12. - С. 205-211.

исследований зарубежной науки касаются частных, скорее, прикладных задач. Как правило, решаются задачи в рамках следующих основных направлений: обеспечение равного доступа к товарам и услугам населения Севера и Арктики по сравнению с жителями несевежных территорий; экологизация функционирования экономики и социальной сферы; адаптация социальной и экономической жизни народов Севера к современным тенденциям и нормативно-правовым требованиям, рассмотрение Севера и Арктики – как плацдарма науки.

Современные российские исследования в области североведения, в частности в сфере решения проблемы формирования модели устойчивого развития Севера и Арктики, обеспечения эффективного использования ресурсного потенциала, инновационного обновления хозяйства, социальной сферы и т.д., отличаются от общемировых¹⁹. Это объясняется объективными и субъективными факторами.

Объективные факторы во многом обусловлены принципиально иным значением Северо-Арктических территорий для национальной экономики. Если в развитых странах мира арктические территории – это, как правило, высокодотационные территории, то в России это основа национального дохода. Другой объективный фактор – уровень социально-экономического развития и темпы освоения Арктики в советский период превышали практику зарубежных стран. Однако сейчас зарубежный Север – это постоянный процесс развития экономики и социальной сферы, человеческого капитала, по ряду параметров опередивший позиции СССР. В России же специфика современности – преимущественно эксплуатация результатов инфраструктурного обустройства периода СССР и сокращение социально-экономической активности по целому спектру позиций. Третий объективный фактор – если у развитых зарубежных стран имеются ресурсы для дальнейшего планомерного развития северных территорий, то у России в случае дальнейших потерь инфраструктуры, человеческого капитала и т.п. ресурсов на инфраструктурное восстановление Севера и Арктики не будет, даже в долгосрочной перспективе развития.

Многочисленные субъективные факторы непосредственно связаны с единой базовой причиной. В отличие от развитых стран, в России заселение и закрепление населения в Арктике не считается одной из основных задач территориальной политики. Отметим, что на площадь Севера, составляющую около 70% территории РФ приходится всего 7,4% населения РФ. Наши исследования показывают, что ориентация последних нескольких лет на развитие Арктики не решает проблем социально-экономического развития Севера. Арктика – лишь незначительная, наименее экономически и социально развитая часть Севера.

¹⁹ См., напр.: Башмакова Е.П. Концептуальные подходы к формированию модели развития российского Севера и Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2012. - Т.1. - №29. - С.88-92; Скуфьина Т.П., Торопушина Е.Е., Баранов С.В. Социально-экономическое развитие Мурманской области: динамика, закономерности, регулирование. – Апатиты, КНЦ РАН, 2017. – С.95-102.; Павлов К.В. Особенности стратегии социально-экономического развития в регионах Севера России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - № 4. - С. 41-48.

Наблюдается два типа работ по проблематике развития Севера и Арктики. Во-первых, с сожалением следует отметить возникновение небольшой группы работ, с лейтмотивом о «дороговизне» Севера и Арктики для страны, о целесообразности «вахтового» освоения и т.п. Эта позиция противоречит научно обоснованным теоретико-методологическим основаниям политики зарубежных стран, успешному отечественному опыту освоения и «обживания» Севера и Арктики. Почему мы называем их «прозападными» - потому что нарастают факты «интернационализации» Российской Арктики и возможности дальнейшего международного передела. Исторический опыт указывает – единственный способ представления Арктики как зоны инновационных международных и межрегиональных инициатив – это баланс геополитических сил в этом регионе. Смещение баланса, избыточное усиление позиций какой-либо страны – неизбежный военный конфликт. Другого сценария история не знает.

Очевидная опасность для экономики и национальной безопасности такой политики продуцирует второй тип работ в области отечественного североведения. В этих исследованиях акцентируется внимание на теоретико-методологических основаниях развития Севера и Арктики, аргументирующих недостаточность современной политики и предлагающих возможные варианты устойчивого развития северных территорий. Анализ этих работ позволил нам обосновать, что сущность научной проблемы обеспечения сбалансированного развития Севера и Арктики Российской Федерации заключается в четырех базовых противоречиях присутствия, развития, управления, общественного сознания²⁰.

I противоречие - между усилением геополитического значения зоны Севера и Арктики в условиях современной однополярности мира, мирового обострения борьбы за ресурсы, в том числе, за ресурсы Арктики, и одновременной недостаточностью протекционизма и компенсационности в управлении процессами освоения и «обживания» этих территорий.

II противоречие - между ростом значения ресурсов Севера и Арктики для национальной экономики (как безальтернативного средства достижения инновационных целей развития, создания конкурентных преимуществ при производстве продукции и т.д.) и одновременным развитием ряда деструктивных процессов в экономике и социальной сфере на этих территориях.

III противоречие - между зонами возникновения предполагаемых российских инноваций и добывающими отраслями, составляющими основу национальной экономики в настоящее время и в обозримой перспективе развития.

IV противоречие - между насущной необходимостью обеспечения социально-экономического восстановления и развития Российской Арктики на основе долговременных, стратегически определенных приоритетов, целей, задач и отсутствием единства взглядов управленцев, ученых, населения РФ на перспективы развития и специфику позиционирования этого региона.

²⁰ Северные территории в общероссийском, региональном, муниципальном пространстве / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2012. – 121 с. - С.6-19.

В период СССР Север и его арктическая составляющая определяли развитие страны, обеспечивали рост ее экономики, генерировали спрос на инновации, требовали научного присутствия, создавали условия устойчивого развития коренных народов Севера как неразрывной части увеличивающегося социума этих территорий. Исследования показывают, что сейчас Север и Арктика – это взаимодействие фундаментальных противоречий, обозначенных выше. Насущная необходимость разрешения этих противоречий диктует несомненную значимость исследований социального и экономического развития Арктики, которые должны выходить на формирование научно обоснованных стратегических приоритетов. Именно стратегирование, наряду с эффективным бюджетным федерализмом, являются основой обеспечения сбалансированного развития регионов²¹. В этой связи представляет интерес рассмотрение перспективных задач научных исследований, связанных с вопросами стратегического развития Севера и Арктики.

Наши исследования показывают актуальность решения пяти задач²².

Первая задача - развитие теоретико-методологических оснований, позволяющих установить опосредованные связи и зависимости развития российской Арктики с глобальными процессами, объяснять динамику процессов периодическими колебаниями мирохозяйственной и макроэкономической систем, выяснять динамику и направленность процессов посредством экономико-математических моделей. В этой части важны авторские разработки в сфере циклически-волновых представлений о динамике региональных движений, согласовании циклов и ритмов развития регионов РФ и ее северных территорий с глобальными тенденциями²³. Значимыми для формирования стратегических приоритетов являются выводы о сопряженности мирохозяйственных социально-экономических процессов и социально-экономического движения регионов России²⁴ и ее северных территорий²⁵. А

²¹ Вертакова Ю.В. Стратегическое планирование устойчивого развития региона // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Экономика и управление, 2005. - № 1.- С.48-53; Валентей С. Российские реформы и российский федерализм // Проблемы прогнозирования, 1996. - №1. - С.23-36; Бухвальд Е.М. Перспективы российского федерализма // Проблемы прогнозирования, 1998. - №4. – С.70-77.

²² Скуфьина Т.П. Междисциплинарные региональные исследования // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - №2. - С.4-12; Скуфьина Т.П. Нормативно-правовое регулирование развития российского Севера и Арктики // Фундаментальные исследования, 2016. - № 9-2. - С. 424-428. DOI 10.17513/ft.40761

²³ Скуфьина Т., Баранов С. Региональное развитие России в свете циклически-волновых представлений // Федерализм, 2007. - №1 (45). - С.29-48; Скуфьина Т.П. Циклоподобные колебания экономического развития в период СССР: поиск причин // Современные проблемы науки и образования, 2013. - № 5. - С. 410.

²⁴ Субботина Е.В., Самарина В.П. Формирование нового взгляда на проблемы рационального природопользования и охраны окружающей среды // Фундаментальные исследования, 2013. - №1-1. - С.238-241; Самарина В.П., Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Трансфер технологий в качестве антикризисной меры для экономики России и ее регионов // Современные проблемы науки и образования, 2015. - №2. - С.286; Черникова А.А., Самарина В.П., Полева Н.А. Эффективность деятельности российских предприятий черной металлургии на мировом рынке // Фундаментальные исследования,

также об опасности «выпадения» из тенденций активной среды мир-экономики (по Броделю). То есть, регионы российского Севера и Арктики должны развиваться в одной тенденции, как между собой, так и с зарубежными северными территориями.

Вторая задача - идентификация социальных, экономических, ресурсно-инфраструктурных проблем развития Севера и Арктики, как через призму концептуального моделирования, так и систему количественной оценки параметров математических моделей, применения методов агрегирования статистической информации. В этой части особенно ценны разработки в сфере выявления тенденций, закономерностей, специфики регионов Севера и Арктики статистическими и эконометрическими методами²⁶. Важными являются выводы о слабой согласуемости экономических и социальных результатов функционирования северных и арктических регионов²⁷. В ряде наших исследований показано, что управленческие процессы искажают естественное протекание социальных и экономических процессов, нарушают известные закономерности социально-экономического развития и экономические соотношения²⁸.

Третья задача – совершенствование инструментария региональных измерений с учетом возможностей статистической базы. Эта задача тесно связана с каждой из обозначенных задач. Проблема заключается в том, что до сих пор наблюдается недостаточность методического обеспечения научных исследований как по регионоведению в целом²⁹, так и в сфере выявления

2015. - №6-3. - С.643-647; Шабунова А.А. Социальные факторы устойчивого развития территории // Проблемы стратегии и тактики регионального развития, 2011. - Т.3. - С. 8-19.

²⁵ Skufina T.P., Samarina V.P., Krachunov H., & Savon D. Yu. Problems of Russia's Arctic Development in the Context of Optimization of the Mineral Raw Materials Complex Use // Eurasian Mining, 2015, No 2, P.18-21; Skufina T., Baranov S. Complex estimation of socio-economic development of municipalities of Murmansk Region // Baltic Rim Economies, 2011, No 4, P.15.

²⁶ Баранов С.В. Комплексные оценки регионов Севера по уровню социально-экономического развития // Современные проблемы науки и образования, 2012. - №6. - С.429; Баранов С.В. Статистическая оценка асимметричности экономического развития Севера и несевойной части РФ // Вопросы статистики, 2010. - №4. - С.44-49; Илларионова Е.А., Самарина В.П. Теоретические и методологические аспекты экономического потенциала региона - Старый Оскол: Квадрат, 2015. - 110 с.; Омелай А.Ю. Оценка продовольственной безопасности Мурманской области // Современные проблемы науки и образования, 2014. - № 6.

²⁷ Baranov S, Skufina T, Samarina V., Shatalova T. Dynamics of interregional differentiation in Russian regions based on the level of development of information and communication technologies // Mediterranean Journal of Social Sciences, 2015, Vol. 6, No 6, P.384-389. DOI: 10.5901/mjss.2015.v6n6s2p384 ; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Моделирование региональных систем. – Апатиты: КНЦ РАН, 2014. – С.43-58.

²⁸ Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Математико-статистическое моделирование динамики производства ВРП регионов Севера и Арктики: в поисках лучшей модели // Вопросы статистики, 2007. - №7.

²⁹ Баранов С.В. Технологии оценки неоднородности социально-экономического развития регионов Российской Федерации: проблемы и решения // Экономическая наука

специфики развития и управления Северо-Арктических территорий³⁰. Отметим, подробнее эта задача раскрыта в следующем параграфе.

Четвертая задача - формирование стратегических приоритетов развития российской Арктики, отличительной чертой которых является системная проработка влияния глобальных и макроэкономических процессов, вариантов геоэкономического позиционирования. По этому направлению важное значение имеют построенные вероятные альтернативы социально-экономического развития арктических территорий России, учитывающие выявленные закономерности экономического развития, институциональные условия и приоритеты государственного регулирования³¹.

Пятая задача - рассмотрение влияния кризисных процессов на регионы России, в частности, на регионы Севера и Арктики³². Здесь специфика проявляется в поиске ответа на вопрос – как оптимальнее совместить необходимость планомерного развития этих территорий, повышенные издержки функционирования экономики и социальной сферы, ограниченность ресурсов и возможностей управления в условиях кризиса. Причем в основе этих исследований должен лежать тезис о необходимости проведения особой региональной политики по отношению к этим территориям.

современной России, 2009. - № 3. - С. 48-55; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Новые методики и результаты исследования межрегиональной дифференциации на основе метода главных компонент // Вестник Мурманского государственного технического университета, 2008. - Т.11. - №2. - С.201- 210; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. О методах исследования межрегиональной дифференциации // Фундаментальные исследования, 2013. - №10-7. - С.1495-1499; Самарина В.П. Основные методологические подходы к оценке неравномерности регионального социально-экономического развития и выявлению проблемных регионов России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2009. - № 12. - С. 65-72; Самарина В.П. Особенности оценки неравномерности социально-экономического развития регионов // Проблемы современной экономики, 2008. - № 1. - С. 300-303.

³⁰ Баранов С.В. Анализ и моделирование развития региональных систем (на примере зоны Севера). - Воронеж: ВГУ, 2005. - 147 с.; Скуфьина Т.П. Расчет транзакционных издержек потребительского рынка (по результатам обследования потребительского рынка Мурманской области) // Проблемы прогнозирования, 2003. - №4. - С.138-143.

³¹ Надаенко А.Ю., Самарина В.П. Импортозамещение, как направление стратегического развития экономики и бизнеса в РФ на современных этапах // Современные тенденции развития науки и производства: сборник материалов III Международной научно-практической конференции. Западно-Сибирский научный центр; Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2016. – С. 309-312; Скуфьина Т.П., Баранов С.В., Самарина В.П. Эконометрическая оценка развития межрегиональной дифференциации в России и прогноз влияния ВТО на динамику процесса. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 150 с.

³² Черникова А.А., Самарина В.П., Полева Н.А. Некоторые особенности влияния экономического кризиса на регионы России // Региональная экономика: теория и практика, 2010. - №25. - С.8-18; Samarina V., Skufina T., Samarin A., Baranov S. Some System Problems of Russian Mining Enterprises of Ferrous Metallurgy // International Review of Management and Marketing. Special Issue for «Socio-Economic and Humanity-Philosophical Problems of Modern Sciences», 2016, No 6(S1), P.90-94; Samarina V.P., Skufina T.P., Baranov S.V. Comparative estimation of power efficiency of countries and world regions // Actual Problems of Economics, 2015, No 11 (173), P.127-136.

Подводя итоги, можно определить, что для регионов Севера и Арктики, традиционно характеризующихся относительно низким качеством жизни населения, недостаточным инфраструктурным обустройством, представленные в нормативно-правовых документах цели региональной политики чрезвычайно актуальны в плане разрешения системных проблем Севера и Арктики³³. Кроме того, поставленные цели и ожидаемые результаты полностью соответствуют концептуальным установкам Североведения по перспективам развития северных территорий, основанных на обеспечении устойчивого развития.

Но все эти цели носят общий характер. Важно рассмотреть не только концептуальные цели региональной политики, но и те специфические цели, задачи, приоритеты, механизмы, которые характерны именно для специфического класса проблемных территорий – Арктики. Этому посвящен следующий параграф настоящей работы.

Обратим внимание читателя, что речь в следующем параграфе пойдет только о части Севера - об Арктической зоне российской Федерации. Инертность по отношению к Северу объясняется тем, что сейчас Север не является особым объектом государственного управления. Следовательно, фактически отсутствует и законодательное обеспечение стратегического развития Севера³⁴. Отметим, в наших исследованиях мы неоднократно отмечали, что раньше в программных документах применялась практика прописывания проблем, задач, перспектив развития регионов зоны Севера отдельными разделами, положениями, показателями-индикаторами. Обосновывали рекомендации о необходимости возврата к этой практике для обеспечения эффективной реализации государственных программ для регионов Севера. Подобные рекомендации разрабатываются и другими исследователями-

³³ Подробнее о системных проблемах с позиций управления пространственным развитием, см.: Зерщикова Н.И. Север и Арктика: проблемы и решения // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - Т.50. - №3. - С.96-105; Самарина В.П. Социально-экономические факторы размещения населения зоны Севера // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2007. - Т.2. - №18. - С.150-160; Корчак А.Д., Корчак Е.А. Основные характеристики рынка труда северных регионов РФ // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2013. - №6 (37). - С.36-41; Торопушина Е.Е. Тенденции развития социальной инфраструктуры в регионах Арктики России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №4 (41). - С.78-84; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Статистический анализ дифференциации регионов зоны Севера в общероссийском контексте // Вопросы статистики, 2005. - №11. - С.35-45; Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Сравнительная динамика экономического роста и межрегиональная дифференциация территории российского Севера // Вопросы статистики, 2015. - №11. - С.69-77.

³⁴ Акулов В.Б. Может ли быть эффективной сырьевая экономика Севера? // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №3 (40). - С.11-13; Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Анализ и регулирование развития региональных социально-экономических систем (на примере Севера России). – Апатиты: КНЦ РАН, 2007. – С.32-62; Скуфьина Т.П. Региональная политика сбалансированного развития и северные территории России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №5 (№ 42). - С. 83-84.

североведами, определяющими необходимость комплексного развития и управления Севером как единой макрозоной³⁵.

1.2 Законодательное обеспечение и перспективное научное сопровождение развития Арктической зоны РФ

Несмотря на видимое многообразие целей регионального управления, в конечном итоге, все они направлены на укрепление единства страны, недопущение таких диспропорций территориального развития, которые способны инициировать общественные противоречия, влекущие социальную напряженность и конфликты. Разная экономическая специализация и неравномерность социально-экономического развития субъектов РФ порождают особую значимость рассмотрения специфики нормативно-правового сопровождения социально-экономического развития различных территорий. Объясняется тем, что даже взвешенная и последовательная политика и конкретные меры управления оказывают разное воздействие на экономику регионов, зависящее от отраслевой специализации, места субъекта в территориальном разделении труда, исходного потенциала социально-экономического развития. Учитывая вышесказанное, изучение специфики воздействия региональной политики на типы регионов, выделяемых по основаниям общности каких-либо социально-экономических проблем и условий хозяйственной деятельности, является одной из главных задач региональной экономики.

В настоящем параграфе предлагается рассмотреть законодательное обеспечение и перспективное научное сопровождение социально-экономического развития особой макрозоны Российской Федерации – Арктической зоны РФ.

В наших исследованиях установлено, что как особый объект государственной территориальной политики Арктическая зона РФ появилась 18 сентября 2008 г. В этот день Президентом РФ были утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу».

Отметим, что недостатки этого документа крайне значительны. Во-первых, в стратегии неоднократно подчеркивается ориентация практически исключительно на эксплуатацию природных ресурсов Арктики с одновременным «сокращением сфер деятельности непрофильных отраслей и производств». Во-вторых, в стратегии чрезвычайно мало внимания уделяется человеческому фактору, социальной инфраструктуре, необходимости сохранения и развития человеческого капитала.

³⁵ Харитонов В.Н., Вижина И.А. Трансформация государственной социально-экономической политики на Севере // Регион, 2004. - №2. - С.165-176; Селин В.С., Зайцева Е.И., Истомин А.В. О приоритетах государственной политики в северных регионах // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2012. - № 2 (20). - С. 38-49; Истомин А.В. Программно-целевой подход в прогнозировании экономического развития северных регионов России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2009. - № 3 (24). - С. 68-70.

Однако подчеркнем - *при всех недостатках этого документа, именно здесь определен не только особый объект политики, но и особая предметная область, которая впервые обозначила необходимость комплексного социально-экономического развития АЗРФ*³⁶. Уточним, в период СССР также ставились масштабные задачи освоения северных территорий РФ и, действительно, уровень и комплексность социально-экономического развития территорий Крайнего Севера и приравненных к ним областей (далее – Север), были до недавнего времени несопоставимо выше лучших зарубежных аналогов. Но эти задачи освоения Севера периода СССР касались несопоставимо более широкого класса территорий, объектов, задач. Сейчас сужен и перечень задач, и территория, сжавшаяся до узкой полоски АЗРФ, которая ранее не выделялась в специфическом законодательном обеспечении и практике управления Севером.

Впоследствии перечень нормативно-правовых документов по АЗРФ постепенно пополнялся. Так, в 2014 г. для создания системы координации деятельности органов государственной власти при реализации государственной политики в АЗРФ принято Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 №366 (ред. от 17.12.2014) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

Этот документ также подвергся справедливой критике. В частности, Счетной палатой РФ в 2014 г. была проведена проверка Программы на предмет оценки сбалансированности целей, задач, индикаторов, мероприятий, финансовых ресурсов, а также ее соответствие долгосрочным целям социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. Результат проверки обозначился в виде относительно длинного документа, в котором фиксируются многочисленные нарушения и недостатки этой Программы³⁷.

В частности в П1. отмечена формальность положений документов стратегического планирования. Определено, что «структура и содержание Программы не соответствуют законодательству Российской Федерации, регулирующему вопросы разработки государственных программ», более того, «Программа не является механизмом, с помощью которого увязываются стратегическое и бюджетное планирование социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации».

В П.2, отвечающем за соответствие Программы документам стратегического планирования, определено: «Цель и задачи Программы не соответствуют главной цели и основным задачам Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу.

Программа:

- не включает основные меры по реализации государственной политики в сфере социально-экономического развития Арктической зоны РФ,

³⁶ Скуфьина Т.П., Торопушина Е.Е., Баранов С.В. Социально-экономическое развитие Мурманской области: динамика, закономерности, регулирование. – Апатиты, КНЦ РАН, 2017. – С.97.

³⁷ Решение Коллегии Счетной палаты РФ (протокол от 15 августа 2014 г. №39К (985)).

определенные Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу;

- не включает основные мероприятия по комплексному социально-экономическому развитию Арктической зоны РФ, определенные Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года;

- не включает мероприятия, направленные на комплексное социально-экономическое развитие, предусмотренные Планом мероприятий по реализации Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года;

- не определяет достижение результатов третьего этапа (2016 - 2020 годы) Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу;

- не определяет достижение результатов второго этапа (до 2020 года) Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года;

- не предусматривает реализацию приоритетов, достижение целей и решение задач государственной политики по развитию субъектов Российской Федерации, территории которых полностью или частично входят в состав Арктической зоны РФ, с учетом стратегий социально-экономического развития федеральных округов (макрорегионов);

- не включает основные характеристики социально-экономического развития Арктической зоны РФ, определенные Стратегией развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года;

- не включает индикативные макроэкономические показатели Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, характеризующие уровень социально-экономического развития Арктической зоны РФ».

В П.3. Счетная палата отмечает, что Программа не предусматривает выполнение поручений Президента РФ, в частности отсутствуют показатели Указов Президента РФ от 7 мая 2012 г. №596 - 601, 606, характеризующие целевые параметры социально-экономического развития Арктической зоны РФ.

В П.4 отмечаются существенные недостатки планирования Программы.

В наш Институт экономических проблем Кольского научного центра РАН направлялась на рассмотрение эта Программа и авторы настоящей монографии также отмечали ряд существенных недостатков. Приведем два основных недостатка концептуального характера, отмеченных нами. Во-первых, в стратегии неоднократно подчеркивается ориентация практически исключительно на эксплуатацию природных ресурсов Арктики с одновременным «сокращением сфер деятельности непрофильных отраслей и производств». Во-вторых, в стратегии чрезвычайно мало внимания уделяется человеческому фактору, социальной инфраструктуре, необходимости сохранения и развития человеческого капитала.

Такой подход противоречит существующим установкам инновационно-ориентированного развития как национальной экономики в целом, так и регионов, территории которых полностью или частично отнесены к зоне Арктики. Проведение подобной политики противоречит и богатому

международному опыту управления Арктическими территориями. Опыт многих десятилетий зарубежных стран по развитию таких территорий свидетельствует о существенных усилиях по обеспечению максимально возможной диверсификации экономики, исходя не только из экономических, но и внеэкономических факторов. При этом базовой задачей регулирования является не только привлечение населения на эти территории с помощью различного рода льгот, государственных гарантий, но и обеспечение именно долгосрочного, «многопоколенного» закрепления населения с помощью создания благоприятной социально-экономической среды именно «обживания» территорий Арктики. Именно об этом мы рассказали в предшествующем параграфе.

Многочисленные исследования, в том числе и авторские, указывают, что проведение иной политики, находящейся в противофазе общемировой по отношению к экономике и социальной сферы Арктики, несет повышенные риски для национальной безопасности - обезлюженные территории, потеря инфраструктуры, созданной еще во времена СССР, и очевидное отсутствие ресурсов на ее восстановление в будущем и т.д.³⁸

Поясним, почему мы так подробно останавливаемся на этом документе. На наш взгляд, указанные недоработки это следствие противоречивого отношения в Арктической зоне РФ: с одной стороны очевидна необходимость ее развития, с другой - обеспечение этого развития очень дорого, кроме того, жителей в этой зоне мало, следовательно, повышенные издержки распространятся на малое число населения России, что удваивает проблему эффективности вложенных средств.

Наверное, именно это противоречие привело к тому, что Программа в доработанной действующей версии³⁹ (редакция от 17.12.2014) сохранила указанные недостатки, включая отсутствие полноценного финансирования Программы, достаточного для решения задач, стоящих в сфере социально-экономического развития Арктической зоны РФ.

В своих исследованиях мы отмечали, что *Арктическая зона Российской Федерации выделилась 02.05.2014 г. уже не только как объект политики, но и управления, когда в Указе Президента РФ №296 четко обозначились*

³⁸ Особенности и сценарии социально-экономического развития современного Севера России / Под науч. ред. Т.П. Скуфьиной. – М.: Экономика, 2010. – 238 с.; Павлов К.В. Особенности стратегии социально-экономического развития в регионах Севера России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - №4. - С.41-48; Самарина В.П. Социально-экономические факторы размещения населения зоны Севера // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2007. - Т.2. - №18. - С.150-160; Зерщикова Н.И. Север и Арктика: проблемы и решения // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - Т.50. - №3. - С. 96-105.

³⁹ Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 №366 (ред. от 17.12.2014) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

сухопутные территории АЗРФ⁴⁰: Мурманская область; Ненецкий, Чукотский, Ямало-Ненецкий автономные округа; городской округ «Воркута» (Республика Коми); ряд улусов Республики Саха (Якутия); территории городского округа города Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, Туруханского района (Красноярский край); территории муниципальных образований «Город Архангельск», «Мезенский муниципальный район», «Новая Земля», «Город Новодвинск», «Онежский муниципальный район», «Приморский муниципальный район», «Северодвинск» (Архангельская область), а так же земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, указанные в Постановлении Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» и других актах СССР. Отдельно отметим, что этот перечень был дополнен - в 2017 г. Указом Президента РФ, включены территории муниципальных образований «Беломорский муниципальный район», «Лоухский муниципальный район» и «Кемский муниципальный район» (Республика Карелия).⁴¹

Новизна объекта управления и задач управления привела к формированию нового законодательного обеспечения функционирования Арктической зоны РФ. В ближайшее время ожидается принятие федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации». Предполагается, что именно в этом нормативном документе будет четко прописан принципиально новый механизм развития и управления Арктической зоной РФ через систему опорных зон развития⁴².

Принципиально новые задачи управления Арктической зоной РФ требует нового научного сопровождения управленческих процессов. ***Среди множества возможных направлений научных исследований, считаем особенно важным разработку методологии, методов и инструментария пространственных социально-экономических исследований Арктики.*** Именно поэтому в каждой из наших монографий особенное место уделяется развитию методологии и методикам измерений. В частности, и в этой монографии в главе 2 приводятся результаты обобщения опыта экономико-математического моделирования производства ВРП, а также авторские методические предложения.

Научная и практическая значимость обозначенного направления исследований, а также несомненная фундаментальная новизна обозначает целесообразность рассмотрения существующего задела и перспектив развития этой темы авторами в отделе регионального и муниципального управления на

⁴⁰ Скуфьина Т.П., Торопушина Е.Е., Баранов С.В. Социально-экономическое развитие Мурманской области: динамика, закономерности, регулирование. – Апатиты, КНЦ РАН, 2017. – С.98.

⁴¹ Указ Президента РФ от 27.06.2017 №287 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. №296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»

⁴² Скуфьина Т.П. Нормативно-правовое регулирование развития российского Севера и Арктики // Фундаментальные исследования, 2016. - № 9-2. - С. 424-428.

Севере РФ ФГБУН Института экономических проблем Кольского НЦ РАН (ИЭП КНЦ РАН) – ведущей организации, исторически занимающейся вопросами научного сопровождения процессов социально-экономического развития Севера и Арктической зоной Российской Федерации.

В отделе регионального и муниципального управления на Севере РФ ФГБУН Института экономических проблем Кольского НЦ РАН имеются значительные наработки по пяти направлениям:

– адаптация существующих методов и построение эконометрических моделей производства ВРП субъектов Севера, позволяющих учесть специфику «северной» экономики и достоверно прогнозировать соотношение основных параметров экономики регионов Севера (грант Минобрнауки по ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» № 2012-1.2.1-12-000-3002-007 «Формирование стратегических приоритетов развития российской Арктики», 2012-2013. Руководитель: Скуфьина Т.П.; РГНФ №14-12-51005 а «Выявление условий увеличения валового регионального продукта регионов Севера России», 2014. Руководитель: Баранов С.В.),

- адаптация существующих и разработка новых методик комплексных оценок (РГНФ №15-02-00127 «Системная динамика информационно-коммуникационного пространства и социально-экономическое развитие Северо-Арктических территорий России», 2015-2017. Руководитель: Баранов С.В.; РФФИ №13-06-00030 «Эконометрическая оценка развития межрегиональной дифференциации России и прогноз влияния ВТО на динамику процесса», 2013-2015. Руководитель: Скуфьина Т.П.)

- выявление статистических зависимостей и закономерностей типовыми эконометрическими методами и авторскими моделями и приемами обработки информации (РФФИ №11-0502/06 а «Информационно-коммуникационные технологии в региональном пространстве и их влияние на социальное и экономическое развитие субъектов РФ», 2011-2012. Руководитель: Скуфьина Т.П.);

- учет возможностей и ограничений статистической базы, описывающей специфический объект – социально-экономическое пространство Северо-Арктических территорий (грант Президента РФ №МД-1681.2009.6 «Сценарии социально-экономического развития регионов Севера России» , 2009-2010. Руководитель: Скуфьина Т.П.; РГНФ № 111251005 а/С «Формирование методологии анализа и оценка асимметричности социально-экономического развития городов и районов Мурманской области», 2011. Руководитель: Скуфьина Т.П.; РГНФ а/С №12-12-51002 «Экономика и социальная сфера Мурманской области: потери и достижения советского и постсоветского периода (на основе статистических оценок)», 2012. Руководитель: Скуфьина Т.П.; РГНФ №14-02-00128 «Трансформация социально-экономического пространства Севера России и альтернативы развития», 2014-2016. Руководитель: Скуфьина Т.П.),

- разработка общих принципов и практических средств синтезированной методологии межотраслевых исследований (РФФИ №16-06-0056а «Оценка воздействий прогнозируемых изменений геологической среды на локальные и глобальные мирохозяйственные процессы», 2016-2018. Руководитель: Скуфьина Т.П.).

Направления дальнейших исследований видится нами в достижении следующей цели и взаимосвязанных задач.

Цель - разработать методологию, методы и инструментарий пространственных социально-экономических исследований Арктики.

Задачи: 1) сформировать базу теоретических, нормативно-правовых представлений о развитии арктических территорий и методологии исследования социально-экономических процессов как комплексного инструментария сравнительной оценки и диагностики разноуровневых систем АЗРФ; 2) рассмотреть соответствие методических средств сравнительной оценки и диагностики социально-экономического развития регионов, муниципальных образований, первичных звеньев экономики (отраслей, предприятий, комплексов, кластеров) народнохозяйственной системы АЗРФ потребностям практики; 3) сформировать междисциплинарную методологию исследования экономического пространства АЗРФ.

Этапы решения задач следующие.

1 этап – соотношение теоретических, нормативно-правовых представлений о развитии арктических территорий и методологии исследования социально-экономических процессов как комплексного инструментария сравнительной оценки и диагностики разноуровневых систем АЗРФ.

2 этап – обобщение, критический анализ типовых и новых методических средств сравнительной оценки и диагностики социально-экономического развития регионов АЗРФ.

3 этап – обобщение, критический анализ типовых и новых методических средств сравнительной оценки и диагностики социально-экономического развития муниципальных образований АЗРФ.

4 этап - обобщение, критический анализ типовых и новых методических средств сравнительной оценки и диагностики первичных звеньев экономики (отраслей, предприятий, комплексов, кластеров) народнохозяйственной системы АЗРФ.

5 этап - конструирование междисциплинарной методологии исследования экономического пространства АЗРФ, включающей учет специфики объекта, определение предметной области, увязанной с теорией и нормативно-правовыми установками, подходы, методы и основные методики, классифицированные по критериям, проблемам и задачам развития АЗРФ.

Исследования по указанной теме будет способствовать решению целей и задач, поставленных в правительственной программе комплексного развития Арктики. В частности, в соответствии с «Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» стратегическим приоритетом государственной политики России в Арктике, к которому относятся полученные результаты, является: «совершенствование системы государственного управления социально-экономическим развитием Арктической зоны Российской Федерации, в том числе за счет расширения фундаментальных и прикладных научных исследований в Арктике».

Согласно «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» приоритетными направлениями развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности, к которым относятся полученные результаты,

являются: «комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации; развитие науки и технологий».

Предполагаемые к получению результаты напрямую связаны с решением основных задач Государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации: 1) «совершенствование системы государственного управления социально-экономическим развитием Арктической зоны Российской Федерации» и 2) «задачи организации мониторинга социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации».

Это обозначает не только научную, фундаментальную значимость разработки предложенной темы, но и безусловный практический смысл. Потенциальные заказчики – органы власти и управления как федерального, так и регионального уровня, органы местного самоуправления, крупный бизнес.

Подводя итоги настоящей главы, можно сделать ряд выводов. Значимость социально-экономического развития Севера России находится в противоречии с постепенным сокращением принципа протекционизма в территориальной политике и соответствующим нормативно-правовом обеспечении жизнедеятельности этих территорий. Нормативно-правовое сопровождение жизнедеятельности на Севере как комплекса взаимосвязанных целей и задач социально-экономического развития сузилось до его наименее развитой части – Арктической зоны РФ. Нормативно-правовое регулирование территориального развития позволяет утверждать - впервые в мировой практике развитие территории Арктической зоны РФ будет представлять собой единый проект планирования через взаимоувязку сети опорных зон развития в Арктических регионах. Это ставит новые задачи перед научным сопровождением процессов управления территориальным развитием Российской Федерации. Для повышения эффективности научного сопровождения социально-экономических процессов Арктической зоны РФ требуется развитие методологии, методов и инструментария пространственных социально-экономических исследований Арктики. В целом подход развития Арктической зоны РФ как единым макрорегионом через систему опорных зон является важным и обоснованным. Однако следует вернуться к практике признания всей зоны Севера особым объектом государственного управления. Учет северной специфики позволит оптимизировать систему социально-экономического развития и систему государственного регулирования этой остропроблемной зоны.

2. ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИЕ МОДЕЛИ ПРОИЗВОДСТВА ВРП ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКОЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РФ

2.1 Постановка задачи разработки инструментария для обоснования перспективных управленческих решений для Арктической зоны РФ и основные направления научных исследований

Как определено в предшествующей главе, важнейшим современным направлением территориального управления в России является концентрация усилий на развитии Арктической зоны РФ. Предполагается, что Арктическая зона будет управляться и развиваться единым макрообъектом как сеть опорных зон развития (5-7 зон), формируемых в Арктических регионах. То есть, *впервые в мировой практике управления арктическими территориями развитие территории Арктической зоны РФ будет представлять собой, по сути, единый проект планирования через взаимоувязку всех региональных, отраслевых мероприятий, включая проекты федерального значения, направленных на социально-экономическое развитие российской Арктики, на этапах планирования, целеполагания, финансирования и реализации в целях оптимизации расходов всей системы бюджетов Российской Федерации.*

Постановка таких задач требует от каждого Арктического региона разработки предложений по созданию и развитию опорных зон. Такая разработка требует количественного обоснования ресурсов и отдачи инвестиционных проектов в регионах. В этой связи является важным создать понятный, простой и действенный инструмент для управления Арктической зоны РФ.

При этом важно, что этот инструмент должен быть настолько прост в обращении, что не потребует специальных знаний для их использования в практике управления территориальным развитием Арктических регионов. Для Мурманской области приоритеты простоты и адекватности моделей важны, поскольку уже формируемая Кольская опорная зона является (в силу потенциала региона) самой диверсифицированной среди других зон, предполагаемых к разработке другими арктическими регионами. Это требует одновременно простого, но реального работающего инструментария для обоснования перспективных управленческих решений по формированию и развитию, в том числе, Кольской опорной зоны.

Продуктивным инструментом рассмотрения проблемы является использование классических подходов эконометрического моделирования. Рассмотрим основные направления научных изысканий, которые важны для продуктивного использования эконометрики.

Основные направления научных изысканий. Исследования, касающиеся производства ВРП регионов Арктики, сводятся к двум основным направлениям.

Первое из них связано с вопросами управления социально-экономическим развитием. Исследования посвящены разработке основных направлений совершенствования воспроизводственных процессов в отношении к северным территориям и повышения эффективности управления с учетом

объективных ограничений и возможностей экономического роста. Считается, что особенные достижения характерны для зарубежных исследований, что закономерно воплощается в устойчивом социально-экономическом развитии северо-арктических территорий⁴³. Вместе с тем, углубленные исследования показывают не только ограниченность использования зарубежных методов планирования, прогнозирования и управления воспроизводственными процессами экономики Арктики, но и зачастую неуместность аналогий⁴⁴. Соответственно, целевые задачи анализа, прогнозирования и планирования воспроизводственных процессов, включая производство ВРП, регионов российской Арктики касаются значительно более широкого класса явлений и проблем.

В рамках именно «управленческого» аспекта исследований производства ВРП отмечается явный приоритет экспертных методов. Во многом это объясняется недостаточной готовностью экономико-математических моделей производства ВРП к практическому применению. Недостаточность моделей к использованию в практике объясняется несколькими причинами.

Первая причина - в широком охвате проблем Арктики, принципиально новым стратегическим ориентирам, подтвержденных формируемым «арктическим» законодательством⁴⁵. Соответственно, упрощенные экономико-математические модели не охватывают все проблемное поле и новизну задач стратегического развития Арктики. Сложные же модели, как правило, не соответствуют реальным данным региональной статистики⁴⁶.

Вторая причина - законодательные акты и методические рекомендации органам государственной власти субъектов Российской Федерации по среднесрочному и долгосрочному прогнозированию и планированию также определяют приоритет экспертных методов в прогнозировании и планировании производства ВРП. Это объясняется тем, что практическое значение

⁴³ Башмакова Е.П. Концептуальные подходы к формированию модели развития российского Севера и Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2012. - Т.1. - №29. - С. 88-92; Корчак Е.А. Коренные народы Севера в государственных арктических стратегиях // Современные проблемы науки и образования, 2013. - № 5. - С. 390.

⁴⁴ Скуфьина Т.П. Об инновационных задачах и фундаментальном характере проблем социально-экономического развития российской Арктики // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования, 2016. - №7 (17). - С.340-346; Баранов С.В. Динамика производственных характеристики экономического развития регионов Севера России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2010. - № 1 (25). - С. 3-9; Селин В.С. Северные регионы России: экономическая динамика и проблемы развития // Регион: Экономика и Социология, 2011. - № 4. - С. 3-18.

⁴⁵ Серова Н.А. Особенности инвестиционной политики регионов Арктической зоны // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - Т.50. - №3. - С.13-20; Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Переосвоение российской Арктики // Российский экономический журнал, 2015. - №2. - С.84-104; Скуфьина Т.П. Новая региональная политика в контексте сбалансированного развития северных территорий России // Региональная экономика: теория и практика, 2015. - №29 (404). - С. 25-34.

⁴⁶ Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Моделирование региональных систем. – Апатиты: КНЦ РАН, 2014. – С.6-24, 61-69.

бюджетного прогноза гораздо шире и сложнее непосредственно научного прогнозирования, затрагивает иные аспекты, в том числе связанные с определением предельных объемов финансового обеспечения государственных (муниципальных) программ, ресурсных ограничений для иных документов стратегического планирования, включает как обязательные составляющие элементы целеполагания, планирования, программирования.

Третья причина - в современных условиях неопределенности внешнеэкономической среды и геополитических рисков, определяющих производство ВРП каждого региона России, объективно ограничены к практическому использованию методы, исходящие из учета имманентно присутствующих региональным системам свойств, связей, отношений⁴⁷.

Четвертая причина - в последние годы отмечается тенденция снижения знаний экономико-математического моделирования в сфере научного сопровождения управления народным хозяйством.

Таким образом, наиболее характерной особенностью исследований производства ВРП, ориентированных именно на практику государственного управления экономическим развитием регионов, является опора на экспертные методы прогнозирования и планирования. Значимость такого подхода несомненна, особенно при формировании индивидуальной экономической политики каждого региона или экономического района. Однако, для системной оценки территориального развития необходимо «единым взглядом» обозреть специфику производства и возможности увеличения ВРП в регионах Российской Федерации с одновременным фиксированием и индивидуальных особенностей каждого субъекта.

Эта задача решается в рамках второго направления исследований, целью которых является формирование системных представлений об экономике с помощью математических моделей как макро- и микроэкономики, так и производственной и финансово-кредитной подсистем экономики.

Развитие прикладных исследований региональной экономики с использованием и поиском устойчивых количественных закономерностей в экономике, совершенствованием методов и моделей экономических процессов составляет важнейшую часть современных зарубежных и российских исследований. Одним из наиболее значимых направлений в области экономико-математического моделирования регионального производства являются производственные функции (ПФ). Опыт использования ПФ при анализе экономических процессов в различных отраслях экономики в период СССР доказал эффективность их использования как консультирующего средства при принятии управленческих решений. В настоящее время ПФ используются и в практике прогнозирования развитых стран и регионов мира. Например, прогноз МВФ «World Economic Outlook», ООН «World Economic Situation and Prospects», прогноз экономики Японии, США и т.д.

⁴⁷ Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Математико-статистическое моделирование динамики производства ВРП регионов Севера и Арктики: в поисках лучшей модели // Вопросы статистики, 2017. - №7; Баранов С.В. Свойства методов определения положения регионов по уровню социально-экономического развития // Вестник Челябинского государственного университета, 2009.- №19. - С. 81-88.

Вместе с тем, для отечественных исследований в области региональной экономики использование в классическом виде этого метода не характерно. Это обусловлено рядом особенностей региональной статистики, а также коротким временным рядом наблюдений параметров моделей⁴⁸. Поэтому значительные усилия исследователей направлены на адаптацию моделей производственных функций к реальным данным региональной статистики⁴⁹.

Очевидно, что оба направления исследований должны составлять неразрывное целое, однако отмечается их практически автономное существование. Это обозначает научную значимость постановки задачи разработки эконометрических моделей производства ВРП пригодных в качестве консультирующего средства для управления региональными процессами.

Выбор объекта исследования – зона Арктики и приарктические регионы (регионы Севера)⁵⁰ - диктуется новыми задачами развития этой макрзоны. Исследования показывают, что регионы Севера и Арктики крайне разнообразны по специфике производственных процессов⁵¹. Следовательно, для разных регионов Севера и Арктики характерны разные эконометрические модели производственных процессов. *Это конкретизирует задачу - разработать серию эконометрических моделей производства ВРП регионов Севера и Арктики и выбрать модель, наилучшим образом описывающей реальные производственные процессы для каждого субъекта.*

2.2 Методики исследования региональных процессов с помощью производственных функций

Рассмотрим возможности применения ПФ к региональным процессам. Напомним, классический подход к моделированию производственных процессов с помощью ПФ состоит в использовании динамических рядов исследуемой экономической системы, характеризующих выпуск продукции в виде объемов

⁴⁸ Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Моделирование региональных систем. – Апатиты: КНЦ РАН, 2014. – С.66-69; Skufina T., Baranov S, Samarina V., Shatalova T. Production functions in identifying the specifics of producing gross regional product of Russian Federation // Mediterranean Journal of Social Sciences, 2015, Vol. 6, No 5, Supplement 3, September 2015, P. 265-270. DOI: 10.5901/mjss.2015.v6n5s3p265

⁴⁹ Кириллюк И. Л. Модели производственных функций для российской экономики // Компьютерные исследования и моделирование, 2013. - Т. 5. - №2. - С. 293–312; Горидько Н. П., Нижегородцев Р. М. Построение лаговых регрессионных моделей типа Кобба-Дугласа на долгосрочных временных горизонтах // Проблемы управления, 2012. - № 3. - С. 55–63.

⁵⁰ Учитывая, что развитие опорных зон зависит и от приарктических (северных) регионов, целесообразно рассмотреть и специфику субъектов Севера.

⁵¹ Северные территории в общероссийском, региональном, муниципальном пространстве / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2012. – 121 с.; Селин В.С., Зайцева Е.И., Истомин А.В. О приоритетах государственной политики в северных регионах // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2012. - №2 (20). - С. 38-49; Селин В.С. Северные регионы России: экономическая динамика и проблемы развития // Регион: Экономика и Социология, 2011. - № 4. - С. 3-18.

производства за определенные промежутки времени и используемые для этого ресурсы (труд и капитал), для оценивания параметров ПФ. Сама ПФ выражает зависимость результата производства от затрат ресурсов (факторов производства):

$$Y(t) = F(K(t), L(t)), \quad (2.1)$$

где $Y(t)$ – выпуск продукции за год t ; $K(t)$ – капитал за год t , который использовался для выпуска продукции; $L(t)$ – труд (количество занятых в исследуемой системе) за год t .

ПФ (2.1) удовлетворяет следующим свойствам: 1) не убывает (первые производные по труду и капиталу неотрицательные) – с ростом ресурсов выпуск растет; 2) функция является вогнутой (вторые производные по труду и капиталу отрицательные) – с увеличением ресурсов скорость роста выпуска замедляется; 3) имеет бесконечные пределы при стремлении труда или капитала к бесконечности – при неограниченном увеличении одного из ресурсов выпуск также растет неограниченно.

При исследовании региональных систем за выпуск Y принимают ВРП, за капитал K – стоимость основных фондов с учетом амортизации, за труд L – численность занятых в экономике региона. При этом ВРП и стоимость основных фондов должны быть выражены в сопоставимых ценах. Также возможно использовать значения ВРП и капитала в индексах физического объема, приведенных к базисному году. В этом случае численность занятых также следует привести к индексному виду, разделив на базисное значение: $L(t)/L_0$, где L_0 – численность занятых за базисный год.

Наибольшее практическое распространение получила мультипликативная ПФ (МПФ), которая имеет вид:

$$\begin{aligned} Y(t) &= A \cdot K(t)^p L(t)^q, \\ A &> 0, \\ 0 &< p, q < 1. \end{aligned} \quad (2.2)$$

Здесь $Y(t)$ – ВРП за год t ; $K(t)$ – капитал, значение основных фондов региона за год t ; $L(t)$ – труд, количество занятых в экономике региона за год t . Остальные переменные (A , p и q) являются оцениваемыми параметрами и при логарифмировании соотношения (2.2) могут быть определены линейным методом наименьших квадратов (МНК).

При ограничениях на параметры A , p и q в (2.2) МПФ удовлетворяет условиям 1) – 3). При этом p – эластичность по капиталу, q – эластичность по труду, A – коэффициент нейтрального технического прогресса (при постоянных p и q выпуск в точке (K, L) тем больше, чем больше A). Напомним, экономический смысл эластичности заключается в том, что при увеличении (уменьшении) соответствующего фактора на 1%, результат увеличится (уменьшится) на количество процентов, равных значению эластичности.

Эластичности p и q позволяют судить о характере производства ВРП и типе экономики региона:

- $p > q$ – рост производства ВРП является трудосберегающим (интенсивным);
- $p < q$ – рост производства ВРП является фондосберегающим (экстенсивным);
- $p + q > 1$ – ВРП растет быстрее, чем в среднем растут капитал и труд, т.е. производственная функция описывает растущую экономику, в противном случае – стагнирующую; значение этой суммы является количественной характеристикой экономического роста.

МПФ является однородной степени $p + q$, то есть, при увеличении труда и капитала в k раз выпуск изменится в k^{p+q} раз.

Частным случаем МПФ (2) является ПФ Кобба-Дугласа (КД)⁵² при условии, что сумма эластичностей по труду и капиталу равна единице: $p + q = 1$. В силу этого ограничения ПФ КД имеет 2 параметра, а не 3, как у МПФ (2.2). Ограничение на суму эластичностей позволяет определить вклад труда и капитала в производство ВРП. Эластичность масштаба ПФ КД равна 1.

Эластичность замещения труда и капитала МПФ равна 1. Эластичность замещения показывает на сколько процентов необходимо изменить отношение труда и капитала при изменении их предельной нормы замещения на 1%, чтобы объём выпуска не изменился. При этом предельная норма замещения равна количеству единиц, на которые можно уменьшить один из факторов при увеличении другого фактора на единицу, чтобы выпуск не менялся⁵³.

Фактически МПФ постулирует, что во всех экономических системах эластичность замещения факторов производства равна 1. На самом деле это не так.

ПФ CES (Constant Elasticity Substitution) имеет вид⁵⁴:

$$Y = \gamma[\delta K^{-\rho} + (1 - \delta)L^{-\rho}]^{-\nu/\rho},$$
$$\gamma \geq 0,$$
$$0 \leq \delta \leq 1,$$
$$\nu \geq 0, \rho \geq -1. \tag{2.3}$$

где Y – ВРП за год t , K – капитал, значение основных фондов региона за год t ; L – труд, количество занятых в экономике региона за год t .

⁵² Cobb C.W., Douglas P.H. A Theory of Production - American Economic Review 18 (Supplement), 1928, P.139–165.

⁵³ Blaug M Economic Theory in Retrospect. 5th edition. Cambridge - Cambridge University Press, 1997, P.544-546.

⁵⁴ Arrow K.J., Chenery B.H., Minhas B.S., Solow R.M. Capital-labor Substitution and Economic Efficiency // The Review of Economics and Statistics, 1961, No 43(3), P.225–250; Kmenta J. On Estimation of the CES Production Function // International Economic Review, 1967, No 8, P.180–189.

Параметр γ в (2.3) определяет продуктивность; δ – оптимальное распределение факторов производства; параметр ρ связан с эластичностью замещения следующим образом: $s = 1/(1 + \rho)$; ν – эластичность масштаба, т.е., при увеличении труда и капитала в k раз ВРП вырастет в k^ν раз. Изначально в CES функции $\nu = 1$ ⁵⁵.

При стремлении ρ к 0, $s = 1$ и CES функция (2.3) стремится к функции КД. При стремлении ρ к бесконечности, $s \rightarrow 0$ и CES функция стремится к функции Леонтьева. Если же $\rho = -1$, то $s \rightarrow \infty$ и при $\nu = 1$ (2.4) преобразуется в линейной функции.

Считается, что большие значения эластичности замещения факторов производства (s) приводят к увеличению вероятности устойчивого роста экономики⁵⁶. Вместе с тем, с теоретической точки зрения данный вопрос недостаточно изучен и модель, связывающая темпы роста со значениями эластичности замещения, отсутствует.

Таким образом, CES функция (2.3) может использоваться при моделировании производства ВРП с различными эластичностями замещения труда и капитала. По аналогии с функцией КД, если $\nu > 0$ (< 0), то CES функция описывает растущую (сторнирующую) экономику.

Подчеркнем, что при практическом использовании ПФ в качестве исходных данных необходимо использовать не стоимостные показатели, а индексы физического объема в постоянных ценах. Это диктуется тем, что последние свободны от колебаний стоимости выпуска, которые обусловлены внешними факторами, когда, стоимость одного и того же объема продукции в разные годы может быть разной⁵⁷. Например, стоимость тонны нефти в 2012 и 2015 гг. отличается более чем в 2 раза. В нашем исследовании мы будем использовать показатели, выраженные в индексах физического объема, приведенные к 2000 г.

2.3 Оценивание параметров, сравнение моделей производственных функций

Оценивание параметров мультипликативных ПФ выполняется с помощью линейного метода наименьших квадратов (МНК) после логарифмирования выражения (2.2).

CES функция (2.3) не допускает линеаризации с помощью простой замены переменных, потому оценка ее параметров значительно сложнее, чем ПФ (2.2). Существует два подхода к оцениванию параметров CES функции.

⁵⁵ Arrow K.J., Chenery B.H., Minhas B.S., Solow R.M. Capital-labor Substitution and Economic Efficiency // The Review of Economics and Statistics, 1961, No 43(3), P.225–250.

⁵⁶ Klump R., Preissler H. CES Production Functions and Economic Growth // Scandinavian Journal of Economics, 2000, Vpl. 102, No 1, P. 41–56.

⁵⁷ Skufina T., Baranov S., Samarina V., Shatalova T. Production functions in identifying the specifics of producing gross regional product of Russian Federation // Mediterranean Journal of Social Sciences, 2015, Vol. 6, No 5, Supplement 3, September 2015, P. 265-270.

Первый подход состоит в приближении выражения (2.3) рядом Тейлора в точке $\rho = 0$ до члена 2-го порядка, последующей линеаризации и оценивании параметром с помощью МНК⁵⁸. Второй подход заключается в применении нелинейного МНК непосредственно к выражению (2.3). Мы будем оценивать параметры CES функции с помощью второго подхода.

Подчеркнем, что при оценивании моделей ПФ, КД и CES важно учитывать ограничения на область изменения параметров, в противном случае, оценки будут лишены экономического смысла.

Для выбора лучшей модели мы не можем воспользоваться коэффициентом детерминации, т.к. рассмотренные ПФ не являются линейными. Понять какая ПФ лучше описывает тот или иной регион можно с помощью скорректированного для малых выборок критерия Акайке⁵⁹:

$$AICc = n \ln(MSE) + n \frac{1 + m/n}{1 - (m+2)/n}. \quad (2.4)$$

Здесь n – количество исходных данных; m – число параметров модели; MSE – среднеквадратичная ошибка модели:

$$MSE = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y}_i)^2, \quad (2.5)$$

где y_i – фактические данные; \hat{y}_i – значения, полученные по модели.

Второе слагаемое в (2.4) является штрафом за использование дополнительных параметров в модели с учетом количества исходных данных. Чем лучше модель, тем меньше значение критерия АICс.

Критерий (2.4) не позволяет сделать вывод насколько хорошо модель соответствует исходным данным. Для нелинейной регрессии отсутствует критерий типа R^2 (коэффициент детерминации) для измерения степени соответствия модели исходным данным. Несмотря на то, что использование R^2 в случае нелинейной модели, строго говоря, не является правильным, мы будем использовать это критерий лишь для грубой оценки степени соответствия модели исходным данным. Делать вывод о том какая модель лучше, а какая хуже мы будем с помощью критерия АICс (2.4), который подходит для нелинейной регрессии, параметры которой оценивались по малому количеству данных. Критерий R^2 имеет вид:

$$R^2 = 1 - n \cdot MSE / \sum_{i=1}^n (y - E[y])^2, \quad (2.6)$$

⁵⁸ Kmenta J. On Estimation of the CES Production Function // International Economic Review, 1967, No 8, P.180–189; Klump R., Preissler H. CES Production Functions and Economic Growth // Scandinavian Journal of Economics, 2000, Vol. 102, No 1, P. 41–56.

⁵⁹ Hurvich C.M., Tsai C.L. Regression and Time Series Model Selection in Small Samples // Biometrika, 1989, Vol. 76, No. 2, P.297-307.

где MSE – среднеквадратичная ошибка (2.5); $E[y]$ – среднее значение, рассчитанное по фактическим данным. Чем ближе значение R^2 к 1, тем лучше модель соответствует исходным данным.

Значение R^2 , в случае нелинейной регрессии примерно характеризует процент вариации исходных данных объясненный моделью. Будем считать, что степень соответствия модели исходным данным приемлемое, если R^2 не менее 0.7.

2.4 Результаты моделирования производства ВРП

Объектом исследования являлась группа из четырнадцати регионов России, территории которых включены в зону Севера: Мурманская область, Республика Карелия, Архангельская область, Ненецкий автономный округ, Чукотский автономный округ, Камчатский край, Сахалинская область, Магаданская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Республика Коми, Республика Саха (Якутия), Республика Тыва. Из этих регионов полностью включены в зону Арктики 4 субъекта Российской Федерации - Мурманская область, Ненецкий, Чукотский, Ямало-Ненецкий автономные округа⁶⁰.

Для сопоставления результатов по регионам зоны Севера и Арктики с общероссийскими в исследование были включены данные по России в целом.

Отметим проблему, которая уже обсуждалась авторами. В России ВРП считается только с 1994 г., а по автономным округам – с 2000 г. Задержка в опубликовании данных по ВРП Федеральной службой государственной статистики составляет 2 года. То есть, в начале 2017 г. в распоряжении исследователя имеются данные о ВРП субъектов Российской Федерации (без выделения автономных округов) за 21 год. А при исследовании регионов Зоны Севера и Арктики, включающих автономные округа, – за 15 лет. Таким образом, исследователь имеет дело с малыми выборками. Именно по этой причине при оценивании параметров моделей мы использовали скорректированный для малых выборок критерий Акайке (2.5).

Для моделирования производства ВРП регионов Зоны Севера и Арктики использовались следующие показатели:

- 1) индекс физического объема ВРП в постоянных ценах в % к 2000 г.;
- 2) индекс среднегодовой численности занятых в % к 2000 г.;
- 3) индекс стоимости основных фондов с учетом степени износа в постоянных ценах в % к 2000 г.

Рассматриваемый период с 2000 по 2014 гг.

Показатель 1) публикуется Росстатом в постоянных ценах в процентах к предыдущему году. Для приведения их значений к 2000 г. использовался цепной

⁶⁰ Постановление Совмина СССР от 03.01.1983 №12 (ред. от 03.03.2012) «О внесении изменений и дополнений в Перечень районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера»; Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации».

метод. Показатель 2) был рассчитан из среднегодовой численности занятых, публикуемой Росстатом. Показатель 3) был рассчитан на основе показателей: стоимость основных фондов на конец года по полной учетной стоимости, степени износа основных фондов на начало года в % и индекса-дефлятора ВВП (в % к предыдущему году). Сначала был учтен износ основных фондов, затем выполнено дефлирование для приведения к ценам 2000 г, после чего рассчитан % стоимости основных фондов относительно 2000 г.

Далее приведены результаты моделирования производства ВРП в регионах зоны Севера, Арктики и всей Российской Федерации с помощью МПФ (2.2), ПФ КД и ПФ CES (2.3).

В таблице 2.1 приведены результаты оценивания параметров МПФ для пяти объектов (Архангельская и Сахалинская области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО и Российская Федерация в целом), для которых значение R^2 не меньше 0,7 (модель объясняет не менее 70% разброса исходных данных). Для остальных регионов МПФ не соответствует исходным данным. Следовательно, значения параметров не могут быть использованы для анализа.

Для всей Российской Федерации, Ненецкого и Ямало-Ненецкого АО, Сахалинской области сумма эластичностей по капиталу (p) и труду (q) больше 1 (табл. 2.1), это значит, что экономика этих субъектов является растущей. Для Архангельской области $p + q = 1$ – экономика балансирует на грани роста-стагнации.

Для Архангельской обл. $p > q$ – имеет место трудосберегающий характер производства. Для Ненецкого, Ямало-Ненецкого автономных округов и Сахалинской области ($p < q$) – рост фондосберегающий. Для всей Российской Федерации $p = q$ – характер роста ВРП определить нельзя.

Таблица 2.1

Параметры МПФ (2) оцененные для всей Российской Федерации и регионов Зоны Севера, за 2000-2014 гг., а также значения критериев R^2 (6) и $AICc$ (4)

Регион	A	p	q	p + q	R^2	$AICc$
Российская Федерация	0.01	1.00	1.00	2.00	0.76	106.52
Архангельская область	1.29	1.00	0.00	1.00	0.72	115.81
Ненецкий АО	0.37	0.26	1.00	1.26	0.78	132.20
Ямало-Ненецкий АО	0.27	0.28	1.00	1.28	0.85	88.19
Сахалинская область	0.09	0.61	1.00	1.61	0.82	131.47

Источник: составлено автором.

Оценим вклад труда и капитала в производство ВРП с помощью ПФ КД. Лишь для четырех регионов ПФ КД соответствует исходным данным ($R^2 \geq 0.7$) – Архангельская и Сахалинская области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО (табл. 2.2). Для остальных регионов Севера и всей Российской Федерации ПФ КД не соответствует исходным данным и, следовательно, значения параметров не могут быть использованы для анализа. Для Архангельской области и Ненецкого АО ПФ КД является предпочтительнее, чем МПФ, несмотря на одинаковые значения R^2 , значения критерия $AICc$ для ПФ КД меньше, чем значений $AICc$ для

МПФ (2.2) по причине того, что ПФ КД имеет меньше количество оцениваемых параметров, чем МПФ.

Для Архангельской области по обеим моделям МПФ и КД эластичность по капиталу, $p = 1$, а по труду – $q = 0$. Это означает, что количество занятых в экономике региона не влияет на объем ВРП. Действительно, с 2000 по 2007 гг. вариации количества занятых не превышали 5%, а с 2007 значение этого показателя постоянно уменьшалось при постоянно растущем ВРП.

Для Ненецкого и Ямало-Ненецкого АО выпуск на 30% обеспечивается капиталом и на 70% трудом. Для Сахалинской области доли капитала и труда в ВРП соответственно 62% и 38%. (табл. 2.2). Большой вклад капитала в ВРП этих регионов также следует из значений эластичностей (табл. 2.1), полученных по модели (2.2). В то же самое время для всей Российской Федерации вклады капитала и труда в ВРП одинаковы (табл. 2.2).

Таблица 2.2

Параметры ПФ Кобба-Дугласа оцененные для всей Российской Федерации и регионов Зоны Севера, за 2000-2014 гг., а также значения критериев R^2 (2.6) и $AICc$ (2.4)

Регион	α	p	q	R^2	$AICc$
Архангельская область	1.29	1.00	0.00	0.72	111.99
Ненецкий АО	1.31	0.29	0.71	0.77	129.54
Ямало-Ненецкий АО	0.98	0.30	0.70	0.80	88.65
Сахалинская область	1.52	0.62	0.38	0.80	128.85

Источник: составлено автором.

В таблице 2.3 приведены результаты оценивания параметров ПФ CES (2.3) для пяти регионов (Архангельская и Сахалинская области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия)) и всей Российской Федерации – значение R^2 не меньше 0.7 (модель объясняет не менее 70% разброса исходных данных). Для остальных регионов эта ПФ не соответствует исходным данным. Следовательно, значения параметров не могут быть использованы для анализа. В целом для этих пяти регионов значения критерия $AICc$ для ПФ CES меньше соответствующих значений для МПФ и ПФ КД, следовательно, CES функция лучше соответствует исходным данным, чем мультипликативная ПФ. Исключение составляет лишь Архангельская область. Кроме того, CES функция может применяться и к Республике Саха (Якутия), данные по которой не соответствовали МПФ и ПФ КД.

Для обсуждаемых пяти регионов и всей Российской Федерации значения эластичности масштаба (параметр ν) больше 1, следовательно, эти экономики являются растущими. Напомним, что эластичность масштаба характеризует на сколько процентов изменится объем ВРП при увеличении факторов производства (труда и капитала) на 1%.

Так, для всей Российской Федерации $\nu = 5.72$, что больше суммы эластичностей $p + q = 2$ для ПФ (2.2), приведённых в таблице 2.1. Однако противоречия здесь нет, поскольку 2 – это максимальное значение для эластичности масштаба (с учётом ограничений на параметры). То есть, ПФ (2.2) может понизить эластичность масштаба. Кроме того, CES функция лучше

соответствует исходным данным по всей Российской Федерации, чем МПФ, так как имеет меньшее значение критерия $AICc$ (табл. 2.1, 2.3). Отметим, что для Архангельской области близки значения эластичности масштаба, оцененные по ПФ КД и функции CES. Для всех регионов, для которых рассмотренные модели соответствуют исходным данным, за исключением Архангельской области, эластичность масштаба по ПФ CES существенно больше 1 (табл. 2.3). *Этот факт опровергает для северных регионов и всей Российской Федерации основное положение ПФ КД о равенстве эластичности масштаба 1.*

Эластичности замещения труда и капитала, параметр s в табл. 2.3, оцененные с помощью ПФ CES, значительно отличаются от 1 (мультипликативная ПФ). Для всей Российской Федерации $s = 1.31$. Для Архангельской области и Ненецкого АО s близко к 0 (ПФ Леонтьева). Для Ямало-Ненецкого АО можно считать $s = \infty$ (линейная ПФ). Для Республики Саха (Якутия) $s = 7.59$, а для Сахалинской области $s = 0.41$. Таким образом, для всех регионов, для которых рассмотренные модели соответствуют исходным данным, эластичность замещения труда и капитала не равна 1 (табл. 2.3). *Это факт опровергает гипотезу о равенстве эластичности замещения факторов производства 1, положенную в основу МПФ и ПФ КД.*

Таблица 2.3

Параметры ПФ CES (2.3) оцененные для всей Российской Федерации и регионов зоны Севера за 2000-2014 гг., значения эластичности замещения труда и капитала, а также критериев R^2 (2.6) и $AICc$ (2.4)

Регион	γ	δ	ρ	ν	s	R^2	$AICc$
Российская Федерация	0.001	0.15	-0.24	5.72	1.31	0.93	92.52
Архангельская область	0.59	1.00	91.68	1.17	0.01	0.76	118.38
Ненецкий АО	0.17	1.00	100.00	1.44	0.01	0.89	126.11
Ямало-Ненецкий АО	0.01	0.05	-1.00	2.10	2.28E+07	0.92	83.95
Республика Саха (Якутия)	0.00	0.08	-0.87	5.77	7.59	0.72	102.58
Сахалинская область	0.00	0.15	1.45	5.16	0.41	0.90	126.82

Источник: составлено автором.

Обсуждение результатов моделирования и перспективы дальнейших исследований. Результаты моделирования производства ВРП в регионах зоны Севера и всей Российской Федерации (табл. 2.1 – 2.3) показывают, что рассмотренные модели соответствуют четырем регионам (Архангельская и Сахалинская области, Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия)) из тринадцати, а также Российской Федерации в целом (рис. 2.1).

Возникает вопрос - почему для остальных восьми субъектов эти модели не работают? С учетом ограничений на параметры используемых ПФ для соответствия моделей исходным данным необходимо, чтобы рост факторов производства сопровождался ростом ВРП и наоборот. Именно это условие нарушается для восьми субъектов зоны Севера. Например, для Республик Карелия и Коми с 2007 по 2011 гг. наблюдался рост физического объема ВРП на фоне снижения численности занятых и стоимости основных фондов.

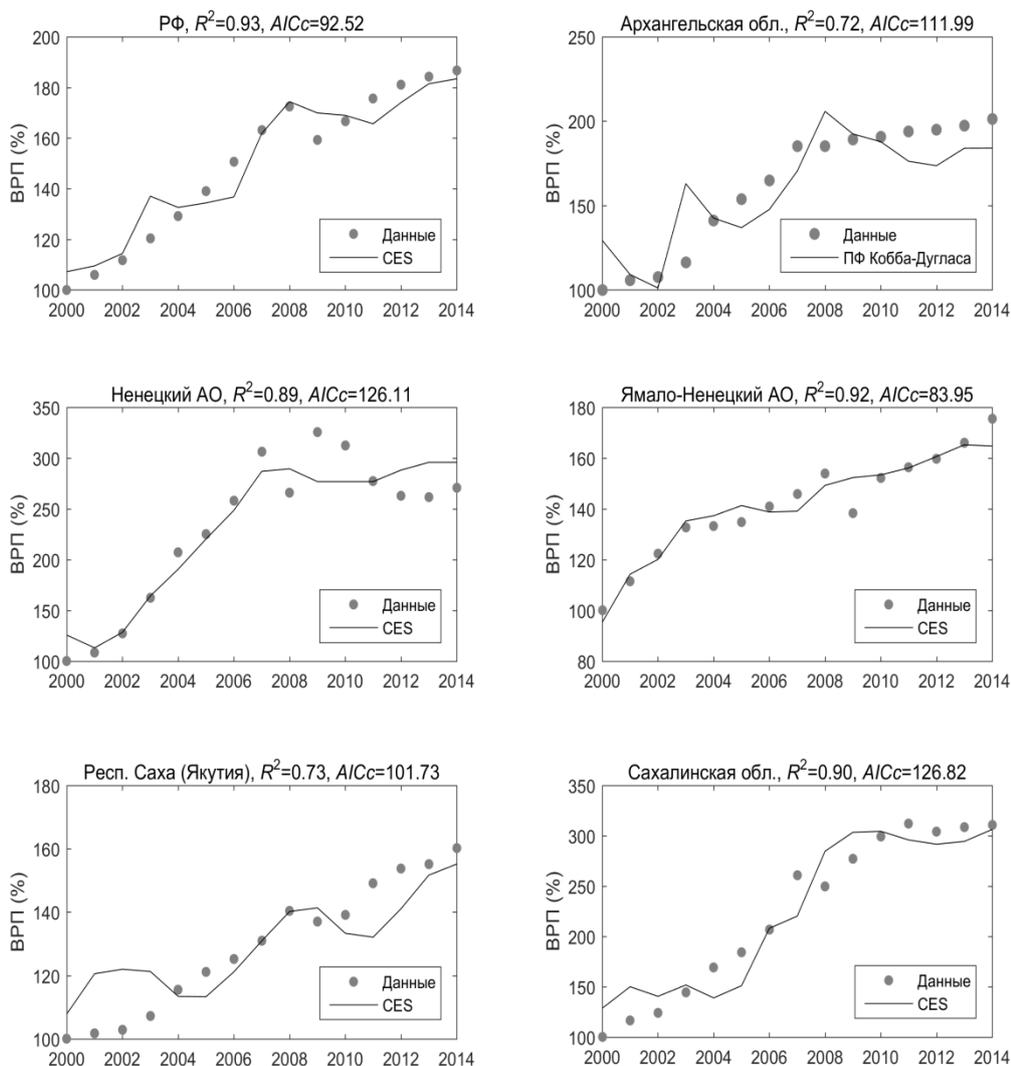


Рис. 2.1 Фактические данные и модельные значения (по лучшей модели) индекса физического объема ВРП (в % к 2000 г.) за 2000-2014 гг., а также значения критериев R^2 (2.6) и $AICc$ (2.4)

Согласно определению, невозможно построить такую ПФ, которая описывает снижение выпуска при росте факторов производства. На первый взгляд для разрешения данного противоречия достаточно определить функцию, в которой отсутствуют ограничения на не убывание (первые производные не отрицательны) и вогнутость (вторые производные отрицательны). Проблема в том, что оценки параметров для такой функции потеряют экономический смысл. Действительно, ситуация, при которой уменьшение капитала, используемого в производстве, и численности занятых приводит к росту ВРП, абсурдна.

Для преодоления данной проблемы предлагаем в качестве капитала вместо основных фондов использовать инвестиции. В этом случае уменьшение

инвестиций и численности занятых вполне могут привести к росту ВРП. Действительно, в регионе по окончании крупного инвестиционного проекта, инвестиции в основной капитал и численность занятых сокращаются, а объем ВРП вполне может увеличиться, так как основные фонды, созданные инвестициями, начинают участвовать в выпуске продукции. Именно это направление исследований представляется актуальным.

Поясним. Накопление аналитической информации результатов моделирования дает возможность подбора наилучших моделей для каждого региона Севера и Арктики, которые возможно использовать в сложившейся практике государственного управления. Например, при обсуждении целесообразности реализации инвестиционного проекта. Поясним. Предположим, в каком-то регионе зоны Севера или Арктики планируется реализовать крупный проект, сопровождающийся увеличением инвестиций и/или созданием новых рабочих мест. Оценить рост ВРП региона можно с помощью результатов наших расчетов, сведенных в табличную форму.

Последовательность итераций:

1) выбрать лучшую модель, в зависимости от которой рассчитать индекс физического объема инвестиций или стоимости основных фондов в постоянных ценах в процентах к предыдущему году и пересчитать это значение цепным методом к базисному году (2000 г.);

2) рассчитать численность занятых в процентах к 2000 г.;

3) для анализируемого региона с помощью лучшей модели и ее параметров рассчитать физический объем ВРП в постоянных ценах в процентах к 2000 г.

Актуальность такого исследования возрастает в связи с постановкой новой задачи управления, направленной на формирование опорных зон Арктики. Наличие обозначенного инструментария позволяет иметь количественно определенные ориентиры для принятия обоснованного управленческого решения по набору инвестиционных проектов в каждом субъекте Арктической зоны Российской Федерации.

Итоги исследования. Проведено моделирование производства ВРП в регионах Севера и Арктики за период с 2000 по 2014 гг. В качестве моделей использовались МФ, ПФ КД, и функция CES. Установлено, что для пяти регионов Севера и Арктики (Архангельская область, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия), Сахалинская область), а также для Российской Федерации в целом, применима, как минимум, одна из рассмотренных ПФ (модель описывает не менее 70% разброса исходных данных). То есть, производство ВРП этих субъектов Российской Федерации соответствует общим свойствам ПФ. Производство ВРП остальных регионов не соответствует условиям применимости ПФ.

Для этих пяти регионов и Российской Федерации в целом определены значения параметров ПФ, эластичности замещения труда и капитала как основных факторов производства ВРП, а также с помощью информационного критерия определена лучшая модель. Для Ненецкого АО, Ямало-Ненецкого АО, Сахалинской области и Российской Федерации в целом лучшей моделью является функция CES. Для Архангельской области лучшая модель – ПФ КД. Оцененные значения параметров ПФ позволяют решать практические задачи

государственного регулирования экономических процессов, в том числе в рамках формирования опорных зон развития Арктики.

На основе анализа параметров моделей для этих регионов установлено, что эластичность масштаба (ν в функции CES) больше 1, следовательно, факторы производства используются возрастающей отдачей. Это определяет растущий характер экономики этих регионов.

Эластичности замещения факторов производства, оцененные с помощью функции CES, показывают, значительный разброс значений для различных регионов. Этот факт свидетельствует о существенных различиях в структуре региональных экономик, что необходимо учитывать Федеральным центром при принятии решений. Следовательно, является целесообразным новый подход к управлению Арктической зоной Российской Федерации, основанный на формировании взаимосвязанных инвестиционных проектов в рамках нескольких опорных зон развития.

3. ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ

В условиях экономических трансформаций одной из важнейших задач социально-экономического развития России является выработка эффективного механизма государственного воздействия на инвестиционную деятельность с целью формирования благоприятной инвестиционной среды, улучшения предпринимательского климата в регионах и выявления точек взаимодействия всех участников инвестиционного процесса. В этой связи огромное значение приобретает изучение основных тенденций проводимой на всех уровнях власти политики по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата и оценка ее влияния на инвестиционную деятельность регионов и муниципальных образований.

3.1 Основные тенденции государственной политики по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата

Переход России к рыночной экономике характеризовался отсутствием системности в проведении реформ и ограниченными возможностями внутренних накоплений (ростом недоверия иностранных и отечественных инвесторов к проводившейся экономической политике; дефолтом внутреннего и внешнего долга; увеличением темпов инфляции и др.), что привело к небывалому спаду инвестиций в 1990-х годах (рис.3.1)⁶¹.

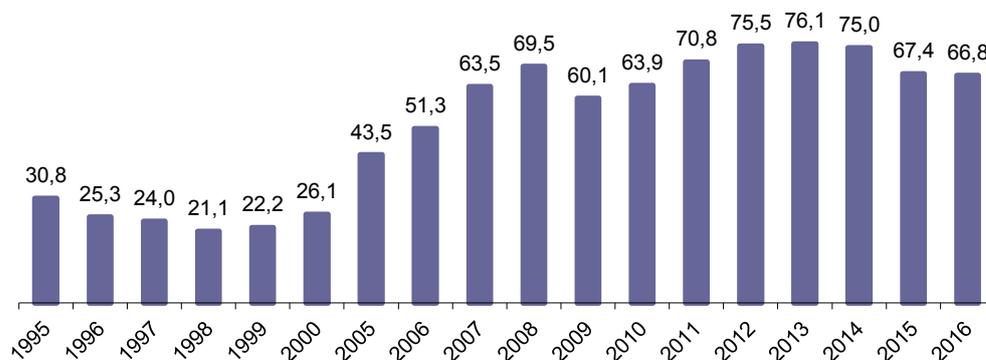


Рис. 3.1 Динамика инвестиций в основной капитал, в сопоставимых ценах, в % к 1990 г.

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

⁶¹ Серова Н.А., Залкинд Л.О. Инвестиционные процессы и дифференциация северных регионов России // Проблемы современной экономики, 2008. - № 4(28). - С.375-379; Дидык В.В., Серова Н.А. Региональная инвестиционная политика на Севере России // Пространственная экономика, 2005. - №4. - С.90-102.

Начиная с 2000 г. экономическое развитие страны стабилизировалось, возросло обеспечение инвестиционными ресурсами в сферах агропромышленного комплекса, связи и транспорта, наблюдалась положительная динамика иностранных инвестиций в российскую экономику. Однако мировой финансовый кризис 2008-2009 гг. вновь привел к значительному сокращению инвестиционной активности в стране и замораживанию большинства планировавшихся проектов в строительной отрасли (снижение объема работ составило 16%)⁶². Снижению инвестиционной активности способствовали дефицит финансовых ресурсов на мировых рынках из-за глобального кризиса ликвидности, сокращение кредитования финансового сектора и др.⁶³.

В 2010-2012 гг. российская экономика прошла стадию посткризисного восстановления и вступила на новый этап своего развития. Так, к концу 2011 г. уровень ВВП России составил 4,3% к предыдущему году, на 2,6% увеличилось промышленное производство, а рост объемов инвестиций в основной капитал составил 6,7%. Уровень инфляции снизился с 8,78% в 2010 г. до 6,1% в 2011 г., а уровень безработицы - с 7,8% до 6,1% соответственно⁶⁴.

Однако при этом активность иностранных инвестиций в стране являлась достаточно низкой, а объем иностранных инвестиций на душу населения был в несколько раз ниже, чем развитых западных государствах. Усилилась тенденция оттока капитала из страны - в 2011 г. он составил более 85 млрд. долл. США⁶⁵. Это положение дел сильно отражалось на результатах межстрановых рейтингов конкурентоспособности и инвестиционного климата. Например, в рейтинге глобальной конкурентоспособности стран Всемирного экономического форума (The Global Competitiveness Index)⁶⁶ в 2012 г. Россия занимала 66-е место из 142 стран; в рейтинге глобальной конкурентоспособности стран швейцарского Института менеджмента Лозанны (The IMD World Competitiveness)⁶⁷ в 2011 г. -

⁶² Мониторинг «Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2009 году» [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития России, 2010. URL: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/monitoring/doc20100203_01 (дата обращения 27.04.2017).

⁶³ Подробнее см.: Беляков С. А. Основные тенденции государственной инвестиционной политики в промышленности // Транспортное дело России, 2010. - №8. - С.168-170; Терентьева Н. С. Россия в мировом финансовом кризисе // Вестник ТГЭУ, 2009. - №1. - С.3-9; Ендовицкий Д.А. Антикризисная программа Правительства РФ: факторы кризиса и реальная эффективность // Финансовая аналитика: проблемы и решения, 2009. - №4. - С.8-14.

⁶⁴ Александрова А.И. Проблемы теории и практики предпринимательства // Проблемы современной экономики, 2013. - №3(47). - С.216-221.

⁶⁵ О состоянии делового климата в России в 2014 году. - М.: Российский союз промышленников и предпринимателей, 2015. - 185 с. - С.15.

⁶⁶ Исследование Всемирного экономического форума The Global Competitiveness Index («Индекс глобальной конкурентоспособности») проводится с 2005 г., включает практически все страны мира и строится на анализе более 250 основных показателей, включающих как статистические данные, так и результаты опроса представителей бизнеса, политических кругов и государственного менеджмента.

⁶⁷ Исследование швейцарского Института менеджмента Лозанны The IMD World Competitiveness («Глобальная конкурентоспособность стран») проводится с 1989 г. и

49-е место из 61 страны; в рейтинге Всемирного банка по условиям ведения бизнеса (Doing Business)⁶⁸ - 120-е место из 183 стран. Согласно этим исследованиям низкая оценка инвестиционного климата России, в первую очередь, обусловлена отсутствием институтов поддержки инвестиционной деятельности и привлечения инвестиций, недостаточным уровнем развития финансового рынка и рынка товаров и услуг, неконкурентоспособными условиями для осуществления внешнеэкономической деятельности⁶⁹. Кроме того, к наиболее острым проблемам отнят также слабую диверсификацию экономики и сложность ведения бизнеса из-за постоянного усиления роли государства в экономике. Для иностранных инвесторов капиталовложения в России зачастую представляются очень рискованными и с неясной рентабельностью, поэтому многие иностранные инвесторы не готовы финансировать долгосрочные реальные проекты в экономике России⁷⁰.

Обозначенные проблемы обусловили необходимость реализации комплексных мер государственной политики по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса, как на федеральном, так и на региональном уровне. В 2012 г. в соответствии с Указом Президента РФ от 07.05.2012 №596 «О долгосрочной государственной экономической политике» Правительству РФ было поручено разработать комплекс мер, направленных на улучшение инвестиционного и предпринимательского климата, а также внедрить систему оценки эффективности деятельности федеральных и региональных органов исполнительной власти на основе качественных и количественных показателей улучшения инвестиционного климата.

За период 2012-2016 гг. был реализован целый ряд правительственных мер, направленных на улучшение инвестиционного климата и условий ведения бизнеса, объединенных общим понятием «Национальная предпринимательская инициатива» (НПИ)⁷¹. Ключевым элементом НПИ является разработка дорожных карт, включающих предложенные предпринимателями проекты по

включает только страны, активно проводящие социально-экономические реформы направленные на повышение конкурентоспособности национальной экономики.

⁶⁸ Исследование Всемирного банка Doing Business («Ведение бизнеса») проводится с 2003 г. и характеризует ключевые условия ведения бизнеса и качество инвестиционного климата.

⁶⁹ Серова Н.А. Конкурентоспособность России в мировой экономике (результаты международных рейтингов) // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2015. - №45. – С.34-44.

⁷⁰ Барановская Е.А. Создание конкурентоспособного инвестиционного климата в России как основа модернизации: некоторые правовые аспекты // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта, 2013. - Вып. 3. - С. 143-151.

⁷¹ Подробнее см.: Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инвестиционный климат северных территорий: региональный и муниципальный уровни: монография / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 164 с.; Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инструменты государственной политики по улучшению инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2015. - №1(44). - С.109-115; Котов А.В. Дорожные карты и целевые программы: общее и особенности // Проблемы экономики и менеджмента, 2013. - №9 (25). - С.35-39.

сферам государственного регулирования, направленным на упрощение, удешевление и ускорение процедур по ведению бизнеса:

- дорожная карта «Совершенствование таможенного администрирования» (Распоряжение Правительства от 29.05.2012 №1125-п) - упрощение таможенных процедур.

- дорожная карта «Поддержка доступа на рыки зарубежных стран и поддержка экспорта» (Распоряжение Правительства от 29.05.2012 №1128-п) - формирование широкого слоя конкурентоспособных экспортеров, в т.ч. из среды малых и средних предприятий.

- дорожная карта «Повышение доступности энергетической инфраструктуры» (Распоряжение Правительства от 30.06.2012 №1144-п) - сокращение сроков, количества процедур и затрат на технологическое присоединение к электрическим сетям.

- дорожная карта «Оптимизация процедур регистрации собственности» (Распоряжение Правительства от 01.12.2012 №2236-п) - сокращение сроков и уменьшение количества процедур регистрации собственности.

- дорожная карта «Развитие конкуренции» (Распоряжение Правительства от 01.12.2012 №2236-п) - снижение доли госсектора в экономике, развитие конкуренции в отдельных отраслях экономики.

- дорожная карта «Оптимизация процедур регистрации предприятий» (Распоряжение Правительства от 07.03.2013 №317-п) - сокращение сроков и уменьшение количества процедур регистрации предприятий.

- дорожная карта «Расширение доступа к закупкам госкомпаний и компаний с госучастием» (Распоряжение Правительства от 29.05.2013 №867-п) - снижение административных барьеров для субъектов малого и среднего предпринимательства.

- дорожная карта «Повышение качества регуляторной среды для бизнеса» (Распоряжение Правительства от 11.06.2013 №953-п) - повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности.

- дорожная карта «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности» (Распоряжение Правительства от 29.06.2013 №1336-п) - сокращение сроков, количества процедур и затрат при реализации строительных объектов.

- дорожная карта «Совершенствование оценочной деятельности» (Распоряжение Правительства от 26.09.2013 №1744-п) - повышение ответственности оценщиков и качества предоставляемых ими услуг.

- дорожная карта «Совершенствование налогового администрирования» (Распоряжение Правительства от 10.02.2014 №162-п) - оптимизация взаимодействия налогоплательщиков и налоговых органов.

- дорожная карта «Совершенствование корпоративного управления» (Распоряжение Правительства от 25.06.2016 №1315-п) - обеспечение защиты прав и законных интересов миноритарных акционеров.

В качестве основного ориентира эффективности реализации дорожных карт используется место России в рейтинге Doing Business («Ведение бизнеса»), а именно вхождение страны в топ-20 рейтинга в 2018 г. Кроме того, в качестве

критериев эффективности реализации дорожной карты «Развитие конкуренции» используются система индикаторов конкурентной среды Product Market Regulation⁷² и индекс предпринимательской активности New Business Density⁷³.

Непосредственное участие в реализации правительственной системы мер принимает более 40 российских министерств и ведомств, а оператором реализации является автономная некоммерческая организация «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» (далее - Агентство). За более чем 4 года из 934 мероприятий дорожных карт признаны выполненными 718 мероприятий (76,9%), не исполнены – 70 (7,5%) и 146 мероприятий (15,6%) имеют более поздний срок реализации⁷⁴.

Следствием реализации дорожных карт НПИ стало существенное упрощение условий технологического присоединения к энергетическим сетям, оптимизация процедур регистрации юридических лиц, ускорение регистрации собственности, совершенствование таможенного и налогового администрирования упрощению процедур в строительной сфере и др.⁷⁵ (подробнее см. в приложении 3.1). Эти результаты позволили России повысить свои позиции в рейтингах, используемых в качестве критериев эффективности реализации дорожных карт. Так, в рейтинге предпринимательской активности New Business Density, используемом в качестве одного из контрольных параметров реализации дорожной карты «Развитие конкуренции», в 2014 г. Россия заняла 37-е место (из 136 стран) с индексом 4,2 нового предприятия на 1000 человек (рис.3.2)⁷⁶. Необходимо отметить, что целевым показателем реализации дорожной карты являлось значение индекса предпринимательской активности к 2018 г. - 5,2. Однако, исследование было завершено в 2014 г.

В рейтинге индексов конкурентной среды Product Market Regulation, проводимом каждые пять лет и также используемом в качестве одного из контрольных параметров реализации дорожной карты «Развитие конкуренции»,

⁷² Система индексов конкурентной среды Product Market Regulation Организации экономического сотрудничества и развития («Регулирование рынка товаров») используется для сравнения стран ОЭСР по степени развития конкуренции и степени ограничения конкуренции со стороны регулирующих органов. Исследование проводится с 1998 г. каждые пять лет (1998 г., 2003 г., 2008 г., 2013 г.).

⁷³ Индекс предпринимательской активности New Business Density Всемирного банка («Создание нового бизнеса») характеризует предпринимательскую активность в разных странах мира и желание вести бизнес в существующем предпринимательском климате. Исследование проводилось в 2004-2014 гг.

⁷⁴ О мерах по повышению инвестиционной привлекательности в субъектах РФ - 2016: доклад Государственного совета РФ. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <https://asi.ru/investclimate/models/docs/Doklad.pdf> (дата обращения 05.05.2017).

⁷⁵ Результаты реализации дорожных карт Национальной предпринимательской инициативы 2012-2015 гг. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. – С.14-19. URL: https://asi.ru/upload/iblock/flf/NPI_res_2012-15.pdf (дата обращения 03.05.2017)

⁷⁶ World Development Indicators 2017. [Электронный ресурс]. World Bank, 2017. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26447> (дата обращения 04.05.2017).

в 2013 г. Россия заняла 41-е место из 47 стран с индексом 2,22 (табл.3.1)⁷⁷. Целевым показателем реализации дорожной карты является 22-е место в рейтинге PMR в 2018 г. с значением индекса развития конкурентной среды на рынках товаров и услуг - 2,0.

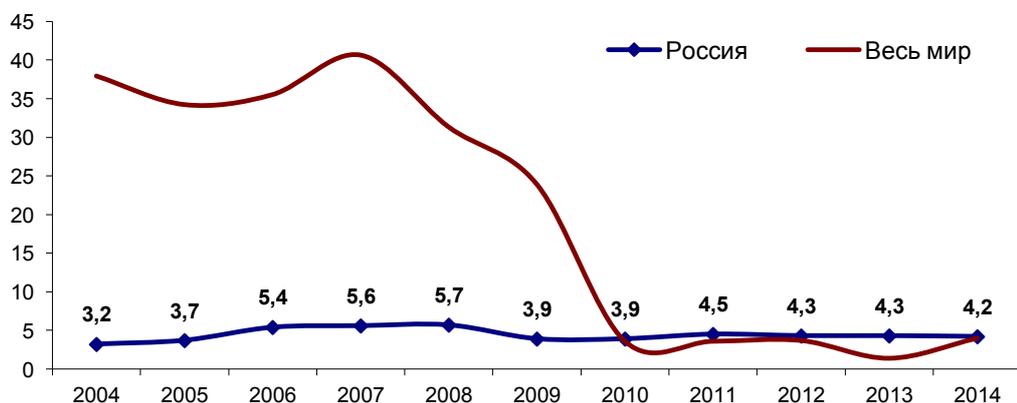


Рис.3.2 Динамика мест России по индексу предпринимательской активности New Business Density

Источник: составлено по данным World Bank. URL: www.openknowledge.worldbank.org

Таблица 3.1

Рейтинг России в системе индикаторов конкурентной среды Product Market Regulation

Место	Страны	1998	2003	2008	2013
1	Нидерланды	1,816	1,487	0,962	0,915
2	Великобритания	1,319	1,098	1,208	1,084
3	Австрия	2,123	1,608	1,373	1,192
4	Дания	1,662	1,478	1,351	1,225
5	Новая Зеландия	1,448	1,286	1,228	1,260
6	Италия	2,359	1,804	1,488	1,263
7	Словацкая Республика	..	2,175	1,620	1,288
8	Австралия	1,721	1,338	1,463	1,290
9	Эстония	..	..	1,370	1,292
10	Финляндия	1,935	1,494	1,343	1,293
...					
40	Южная Африка	..	..	2,652	2,209
41	Россия	..	..	2,686	2,220
42	Турция	3,282	2,823	2,651	2,460

Источник: составлено по данным Organization for Economic Cooperation and Development. URL: www.oecd.org

77 Indicators of Product Market Regulation. [Электронный ресурс]. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), 2014. URL: <http://www.oecd.org/economy/growth/indicatorsofproductmarketregulationhomepage.htm> (дата обращения 04.05.2017).

Кроме того, результатом реализации большинства дорожных карт НПИ стали позитивные изменения позиций России в рейтинге Doing Business по всем индикаторам⁷⁸. Так, за период 2012-2017 гг. по индикатору «Регистрация предприятия» Россия продвинулась в рейтинге на 85 пунктов, чему способствовало упрощение процедуры регистрации предприятий путем отмены требования о предварительной оплате уставного капитала (ранее по закону предпринимателям необходимо было оплачивать не менее 50% уставного капитала до подачи документов на государственную регистрацию) и сокращение сроков прохождения обязательных процедур при государственной регистрации юридического лица с 30 до 7 дней.

По индикатору «Регистрация собственности» Россия продвинулась в рейтинге на 36 пунктов. В рамках этой инициативы законодательно была установлена возможность обращения в электронном виде с заявлением о государственной регистрации прав на недвижимость и обеспечено предоставление государственных услуг по принципу «одного окна». Также была создана информационная система, обеспечивающая хранение сведений о доверенностях и других документах, предоставляемых в органы по государственной регистрации прав. Количество процедур, необходимых для регистрации права собственности было сокращено с 5 до 3, а сроки государственной регистрации прав и кадастрового учета недвижимости сокращены с 43 до 10 рабочих дней.

По индикатору «Разрешение на строительство» Россия продвинулась на 63 пункта. В рамках этой инициативы был утвержден единый перечень процедур в сфере жилищного строительства, а также установлена обязанность органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Кроме того, с 51 до 19 сокращено количество обязательных процедур и с 423 до 263 дней сокращены сроки прохождения обязательных процедур в сфере жилищного строительства.

Самый значительный рост в рейтинге произошел по индикатору «Подключение к электросетям». По нему за период 2012-2017 гг. Россия поднялась в рейтинге на 153 пункта, благодаря значительному сокращению сроков, количества процедур и затрат на технологическое присоединение к электрическим сетям. Так, в 2 раза был сокращён срок технологического присоединения в случае, когда не требуется сооружение сетевой инфраструктуры. В 8 раз снижена стоимость технологического присоединения для потребителя, введена возможность оформления онлайн-заявок на технологическое присоединение через официальный сайт сетевой организации и утверждены единые стандарты обслуживания потребителей сетевых организаций при технологическом присоединении.

⁷⁸ См. подробно: Серова Н.А. Конкурентоспособность России в мировой экономике (результаты международных рейтингов) // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2015. - №45. – С.34-44; Серова Н.А. Место России в рейтингах конкурентоспособности // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2015. - №3(46). - С.53-61.

В целом, с 2012 г. Россия поднялась в рейтинге Doing Business на 80 позиций, улучшив условия ведения бизнеса по всем индикаторам (табл.3.2)⁷⁹.

Таблица 3.2

Динамика мест России по индикаторам рейтинга Doing Business

Индикаторы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Изменение 2017 к 2012
Общий рейтинг России	120	112	92	62	51	40	+80
Регистрация предприятия	111	101	58	34	41	26	+85
Разрешение на строительство	178	178	172	156	119	115	+63
Подключение к электросетям	183	184	141	143	29	30	+153
Регистрация собственности	45	46	17	12	8	9	+36
Кредитование	98	104	55	61	42	44	+54
Защита инвесторов	111	117	97	100	66	53	+58
Налогообложение	105	64	48	49	47	45	+60
Международная торговля	160	162	154	155	170	140	+20
Исполнение контрактов	13	11	14	14	5	12	+1
Закрытие предприятия	60	53	62	65	51	51	+9
<i>Количество стран в рейтинге</i>	<i>183</i>	<i>185</i>	<i>185</i>	<i>185</i>	<i>189</i>	<i>189</i>	-

Источник: составлено по данным World Bank. URL: www.openknowledge.worldbank.org

Необходимо отметить, что для ускорения регионального развития в дальнейшем планируется разработка и внедрение индивидуальных дорожных карт по повышению инвестиционной привлекательности для каждого субъекта РФ, базирующихся на 12 целевых моделях упрощения ведения бизнеса (аналогичных дорожным картам НПИ), утвержденных Правительством РФ в 2017г. На сегодняшний день уже определены конкретные показатели, которые регионам необходимо будет достичь. Так, до 1 января 2021 г. постановка на кадастровый учет должна сократиться с 80 дней до 38, регистрация прав собственности - с 15 до 7 дней, а сроки получения разрешения на строительство - с 210 дней до 80⁸⁰.

Некоторые регионы уже присоединились к инициативе Правительства разработку по разработке индивидуальных дорожных карт. Например, в Мурманской области распоряжением Правительства региона в 2017 г. были

⁷⁹ Doing Business 2017: Equal Opportunity for All. [Электронный ресурс]. World Bank Group, 2016. URL: <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/russia> (дата обращения 16.03.2017).

⁸⁰ Панов П. Двенадцать вариантов развития страны [Электронный ресурс] // Газета «Известия», 6 февраля 2017. URL: <http://izvestia.ru/news/662783> (дата обращения 10.05.2017); О мерах по повышению инвестиционной привлекательности в субъектах РФ - 2016: доклад Государственного совета РФ. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <https://asi.ru/investclimate/models/docs/Doklad.pdf> (дата обращения 05.05.2017).

утверждено 8 целевых моделей упрощения процедур ведения бизнеса и повышения инвестиционной привлекательности:

- регистрация права собственности на земельные участки и объекты недвижимого имущества;
- постановка на кадастровый учет земельных участков и объектов недвижимого имущества;
- технологическое присоединение к электрическим сетям;
- подключение к системам теплоснабжения, подключение (технологическое присоединение) к централизованным системам водоснабжения и водоотведения;
- получение разрешения на строительство и территориальное планирование;
- поддержка малого и среднего предпринимательства;
- совершенствование и внедрение положения регионального инвестиционного стандарта;
- осуществление контрольно-надзорной деятельности в Мурманской области.

Указанные управленческие инструменты по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата реализуются на федеральном уровне. В свою очередь, на региональном уровне ключевым проектом, направленным на повышение инвестиционной привлекательности региона и создание благоприятных условий для ведения бизнеса является «Стандарт деятельности органов исполнительной власти субъекта РФ по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в регионе» (далее - Региональный инвестиционный стандарт)⁸¹. Стандарт включает единые правила поддержки бизнеса базирующиеся на основе 15 лучших инвестиционных практик, используемых экономически успешными регионами (рис.3.3).

Апробация Регионального инвестиционного стандарта прошла в 2012 г. в 11 пилотных регионах⁸². В ходе заседания Государственного совета РФ в декабре 2012 г. опыт пилотного внедрения Регионального инвестиционного стандарта был признан успешным, поэтому с 2013 г. в соответствии с Перечнем поручений Президента РФ от 31.01.2013 №Пр-144ГС его внедрение обязательно во всех субъектах РФ, а сам стандарт используется для оценки эффективности деятельности региональных органов исполнительной власти.

⁸¹ Подробнее см.: Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инвестиционный климат северных территорий: региональный и муниципальный уровни: монография / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 164 с.; Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инструменты государственной политики по улучшению инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2015. - №1(44). - С.109-115.

⁸² Свердловская область, Калужская область, Челябинская область, Липецкая область, Ульяновская область, Астраханская область, Белгородская область, Ярославская область, Пермский край, Республика Татарстан, Республика Башкортостан.

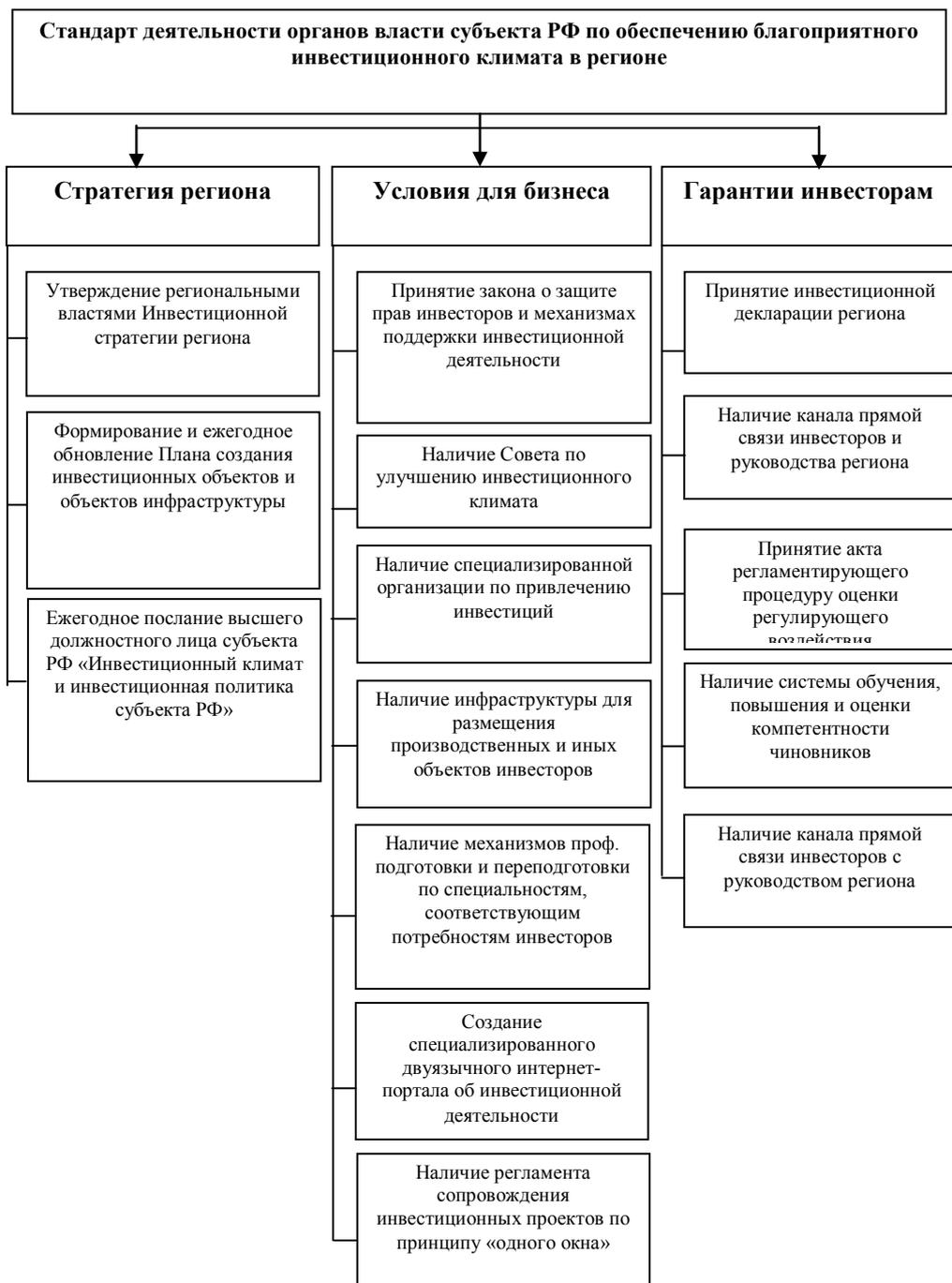


Рис. 3.3 Основные положения Регионального инвестиционного стандарта
 Источник: составлено по данным Агентства стратегических инициатив. URL: www.asi.ru

К концу 2013 г. данные инвестиционной активности в пилотных регионах показали положительную динамику роста по всем основным показателям⁸³:

- общий объем инвестиций по фактически реализуемым инвестиционным проектам, в рамках заключенных соглашений региональными властями и специализированными организациями с инвесторами составил 658,4 млрд. руб.

- общее количество проектов реализуемых в регионах возросло до 2346 шт.

- количество вновь созданных рабочих мест по инвестиционным проектам, реализуемым в рамках заключенных соглашений региональными властями и специализированными организациями с инвесторами – 25,3 тыс. рабочих мест.

- количество предпринимателей, вовлеченных в формирование инвестиционной политики – 384 человека.

Кроме того, создаваемая при внедрении регионального инвестиционного стандарта инфраструктура привлечения и сопровождения инвестиций в регионах дала положительные результаты и в виде конкретных проектов. Например, в Ульяновской области на базе созданной инвестиционной инфраструктуры «Промышленная зона «Заволжье»» в 2013 г. началась реализация проекта строительства завода по производству токарных и фрезерных станков (объем инвестиций составляет около 150 млн. руб.). Основным инвестором выступила немецкая компания Gildemeister, непосредственную роль в привлечении которой сыграла Корпорация развития Ульяновской области.

В целом, реализация дорожных карт НПИ и внедрение Регионального инвестиционного стандарта, сыграли важнейшую роль в улучшении инвестиционного и предпринимательского климата в стране, т.к. до 2011 г. в России не существовало специального государственного органа ответственного за улучшение инвестиционного климата и условий ведения бизнеса все предпринимаемые меры носили несистемный характер.

В процессе внедрения Регионального инвестиционного стандарта, обозначилась необходимость выявления успешных практик в области работы с инвесторами и на муниципальном уровне. С этой целью в 2013 г. Агентством был разработан, аналогичный региональному, проект «Стандарта деятельности органов местного самоуправления по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в муниципальном образовании» (Муниципальный инвестиционный стандарт), содержащий ряд требований, сформированных исходя из возможностей органов местного самоуправления по привлечению инвесторов.

⁸³ Отчет о внедрении в субъектах РФ Стандарта деятельности органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в регионе. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2013. – С.10-11. URL: https://asi.ru/investclimate/standard/docs/otchet_prezidentu_o_vnedrenii_2013.pdf (дата обращения 26.04.2017).

Для корректировки уже разработанных Муниципальных инвестиционных стандартов в 2014 г. Агентством совместно с общественными организациями «Опора России» и «Деловая Россия» был подготовлен «Атлас муниципальных практик» (далее – Атлас), представляющий собой сборник успешных практик муниципального управления в области развития институциональной среды и взаимодействия с институтами развития, а также оптимизации административных процедур⁸⁴. С учетом новых данных по результатам апробации лучших управленческих практик в 24 муниципальных образованиях, в 2015 г. была подготовлена новая редакция Атласа, в котором успешные управленческие практики были разделены на пять категорий (нормативное, информационное, кадровое и организационное обеспечение, практическое сопровождение). Кроме того, в новом варианте Атласа представлен перечень базовых и дополнительных практик, рекомендованных к внедрению с учетом специфики, свойственной для конкретной группы муниципальных образований (приложение 3.2).

Апробация Атласа завершилась в 2015 г. и показала рост показателей развития предпринимательства во всех пилотных муниципалитетах. Также в некоторых муниципалитетах были сокращены сроки выдачи разрешительной документации на строительство и прохождения разрешительных процедур в сфере земельных отношений. Например, в Челябинске сроки выдачи разрешительной документации на строительство сокращены с десяти до пяти рабочих дней, а сроки прохождения разрешительных процедур в сфере земельных отношений – с 30-ти до 20-ти рабочих дней. Кроме того, в муниципалитетах были упрощены процедуры подключения объектов капитального строительства к системам инженерной инфраструктуры, благодаря чему сократились сроки подключения к газораспределительным сетям. Например, в Шебекинском районе Белгородской области более чем в 4 раза - с 440 до 107 дней⁸⁵.

Подводя итоги, можно констатировать, что основные тенденции государственной инвестиционной политики характеризуются масштабной систематизацией комплекса мер по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса, от федерального до регионального и муниципального уровней (рис.3.4).

⁸⁴ Атлас муниципальных практик. Том 1. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2015.– С. 101-109. URL: <https://asi.ru/reports/41363/> (дата обращения 03.05.2017).

⁸⁵ Итоги внедрения лучших муниципальных практик поддержки предпринимательства в 2015 г. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <http://asi.ru/news/43817> (дата обращения 27.04.2017).

■ - Второе издание Атласа;
 - Введение практик, включенных в Атлас
 - Корректировка внедренных Стандартов 2.0 с учетом требований Атласа

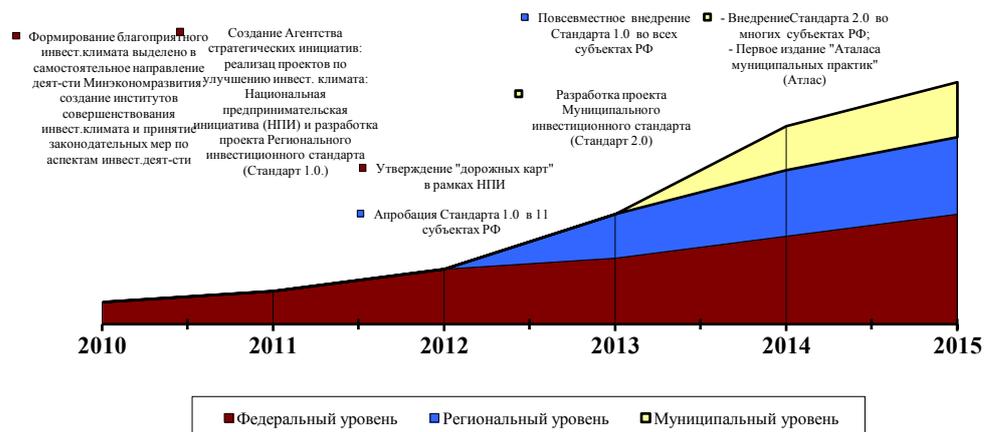


Рис.3.4 Основные тенденции государственной политики по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса
 Источник: составлено автором.

3.2 Оценка эффективности политики по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса на российском Севере

3.2.1 Оценка эффективности региональной инвестиционной политики

В современной научной литературе существует значительное количество работ, посвященных вопросам оценки эффективности региональной инвестиционной политики. Однако, по мнению многих исследователей, уровень проработанности методологии подобных оценок и возможности их применения на практике на сегодняшний день довольно низкий⁸⁶.

⁸⁶ Подробнее см.: Мельников Р.М. Оценка эффективности региональной инвестиционной политики методом анализа издержек и выгод // Регион: экономика и социология, 2007. - №3. - С.176-193; Баранов С.В., Самарина В.П., Шаталова Т.А. Территориальная политика Российской Федерации и неравномерность пространственного развития // Современные проблемы науки и образования, 2015. – №2. – С.280-287; Закирова А.М. Региональная инвестиционная политика: содержание, принципы разработки и реализации // Вестник ТИСБИ, 2011. - № 4. - С. 27-35; Назаров А.Г. Методика оценки инвестиционной политики региона // Экономика и предпринимательство, 2014. - №12. – С.261-263; Байлютов С.А. Критерии оценки уровня управления региональной инвестиционной политикой // Вестник ОГУ, 2006. - №4. – С.61-66; Новокшенова Е.Н. Оценка эффективности региональной инвестиционной политики // Региональная экономика: теория и практика, 2014. - №11. - С.49-60; Дидык В.В., Серова Н.А. Региональная инвестиционная политика на Севере России // Пространственная экономика, 2005. - №4. – С.90-102; Залкинд Л.О., Серова Н.А. Инвестиционный рейтинг регионов Севера – итоги прошедших лет // Эко, 2008. - №11. –

Согласно утвержденной Указом Президента РФ в 2012 г. «Оценке эффективности деятельности руководителей федеральных органов исполнительной власти и глав субъектов РФ по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности» общими критериями эффективности деятельности региональных властей выступают достижение в регионе устойчивой динамики объемов валового регионального продукта и инвестиций в основной капитал на душу населения, увеличение количества малых предприятий, прирост оборота малых предприятий, увеличение доходов регионального бюджета. Кроме того, в оценку входят и качественные показатели, такие как уровень развития государственно-частного партнерства и количество внедренных элементов Регионального инвестиционного стандарта.

На наш взгляд, для комплексной оценки региональной инвестиционной политики, наряду с указными показателями эффективности деятельности региональных властей по созданию благоприятных условий ведения бизнеса, необходимо также использовать показатели доли инвестиций в валовом региональном продукте и объема иностранных инвестиций на душу населения. К качественным показателям эффективности региональной инвестиционной политики можно отнести наличие в регионе финансовых мер поддержки инвесторов и предпринимателей, от чего, по мнению многих экономистов, напрямую зависит инвестиционный климат территории⁸⁷.

Далее авторами проведен анализ эффективности инвестиционной политики регионов российского Севера на основе общих критериев эффективности деятельности региональных властей, а также предложенных нами качественных и количественных показателей.

Как ранее отмечалось, внедрение Регионального инвестиционного стандарта является обязательным во всех субъектах РФ, а сам стандарт используется для оценки эффективности деятельности региональных органов исполнительной власти. Наше исследование показало, что основные направления улучшения инвестиционного климата отраженные в Региональном инвестиционном стандарте на сегодняшний день внедрены в большинстве северных регионов. При этом в пяти из них (в Мурманской и Магаданской областях, Республике Коми, Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском АО) внедрение всех направлений стандарта было полностью завершено уже к концу 2014 г.⁸⁸. В остальных регионах внедрение стандарта завершилось только в

С.61-67; Залкинд Л.О., Серова Н.А. Инвестиционные процессы и дифференциация северных регионов России // Проблемы современной экономики, 2008. - № 4(28). – С.375-379.

⁸⁷ Воеводина О.В. Влияние делового климата на инвестиционный климат субъектов Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика, 2015. - №34 (409). - С.41-52; Султанов Г.С. Формы улучшения инвестиционного климата как базиса формирования эффективной инвестиционной политики // Экономика и предпринимательство, 2014. - № 12-2. - С. 278–280.

⁸⁸ Подробнее см.: Север и Арктика в новой парадигме мирового развития: актуальные проблемы, тенденции, перспективы: Научно-аналитический доклад / под науч. ред. д.э.н., проф. В.С. Селина, д.э.н., проф. Т.П. Скуфьиной, к.э.н., доц. Е.П. Башмаковой, к.э.н., доц. Е.Е. Торопушиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2016. – 420 с. – С.115-120; Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инвестиционный климат северных территорий: региональный и

2015-2016 гг., а в Сахалинской области продолжается до сих пор (из 15 разделов стандарта внедрено 13).

Во всех регионах Севера действует законодательство о защите прав инвесторов и поддержке инвестиционной деятельности, разработаны и приняты инвестиционные стратегии, созданы координирующие органы по улучшению инвестиционного климата и региональные инвестиционные фонды. Например, при поддержке Инвестиционного фонда Республики Коми реализуется проект создания и реконструкции автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск - Нарьян-Мар» общей стоимостью 9747 млн. рублей. В Республике Карелия с помощью специализированной организации по привлечению инвестиций ОАО «Корпорация развития Республики Карелия» реализованы проекты модернизации системы теплоснабжения г.Костомукша с общим объемом инвестиций около 1 млрд. долларов и создания единой теплоснабжающей организации «КарелЭнергоРесурс». Региональным центром инвестиций (РЦИ) Ханты-Мансийского АО проводятся крупные деловые мероприятия на инвестиционную тематику. Также РЦИ проводит экономическую экспертизу инвестиционных проектов, претендующих на государственную поддержку (например, проектов по переработке попутного нефтяного газа на Приразломном месторождении и строительству регионального логистического торгово-развлекательного центра). Кроме того, в РЦИ функционирует отдел по развитию проектов государственно-частного партнёрства, разработана нормативно-правовая база, проводятся курсы повышения квалификации по программе «Государственно-частное партнерство: теория и практика».

В части создания доступной инфраструктуры для размещения производственных и иных объектов инвесторов (промышленных парков, технологических парков) во всех регионах планируется или проводится проектирование объектов индустриальных парков и технопарков, особых экономических зон регионального уровня. Например, в Республике Саха (Якутия) для размещения экспортной территории опережающего развития (ЭТОР) создан индустриальный парк «Южная Якутия» включающий локализацию перерабатывающих производств: металлургического комбината, предприятий газонефтехимического и химического комплекса. В Ханты-Мансийском АО имеется 10 проектов по созданию индустриальных парков на территории региона, 3 из которых находятся на стадии реализации: Югорский лесопромышленный парк распределенного типа, площадка №1 и площадка №2 (специализация - лесопереработка) и индустриальный парк в г.Нижневартовск (специализация – нефтесервис). Предполагается создание еще двух лесопромышленных парков, одного агроиндустриального, индустриального парка по газопереработке на Приразломном месторождении, индустриального парка по сбору и переработке дикоросов, двух индустриальных парков в сфере транспортно-логистических услуг. Кроме того, в Ханты-Мансийском АО

муниципальный уровень: монография / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 164 с.; Серова Н.А. Институты формирования благоприятного инвестиционного климата в России (на примере регионов Севера РФ) // Вопросы территориального развития, 2015. - №5 (25). - С.1-13.

функционирует «Технопарк высоких технологий», основной целью которого является содействие развитию малого и среднего предпринимательства в области инновационной деятельности.

Финансовые механизмы улучшения инвестиционного климата и условий ведения бизнеса в регионах Севера представлены в виде налоговых льгот, государственных гарантий, рассрочки налоговых платежей, прямого финансирования за счет региональных инвестиционных и венчурных фондов. Например, в ряде регионов (в Архангельской и Магаданской областях, Республиках Коми и Карелия, Ханты-Мансийском АО) для организаций, реализующих инвестиционные проекты, которым присвоен статус особо значимых, ставка налога на имущество составляет 0%. В Республике Саха (Якутия), Магаданской области и на Чукотке участники региональных инвестиционных проектов освобождены от налога на прибыль в течение пяти налоговых периодов (приложение 3.3).

Во всех регионах также предусмотрены меры поддержки развития малого и среднего бизнеса: разработаны программы развития субъектов малого и среднего предпринимательства; созданы гарантийные, лизинговые, венчурные фонды, бизнес-инкубаторы. Например, в Ханты-Мансийском АО создан Фонд микрофинансирования Югры, основным направлением деятельности которого является участие в финансировании деятельности субъектов малого и среднего предпринимательства посредством предоставления микрозаймов (максимальная сумма займа – 1 млн. рублей, процентная ставка до 10% годовых).

Таким образом, можно сделать вывод, что рассмотренные механизмы способствуют формированию в регионах институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства и развития предпринимательства, системы привлечения инвестиций с помощью информационного обеспечения потенциальных инвесторов о ресурсах региона, законодательства о защите прав инвесторов и поддержке инвестиционной деятельности, инфраструктуре для размещения производственных объектов и т.д.

Однако, несмотря на предпринимаемые властями меры, в малом бизнесе и инвестиционной деятельности северных регионов имеют место разнонаправленные и противоречивые тенденции. Например, в Мурманской области в 2016 г. общее количество малых предприятий по сравнению с 2012 г. увеличилось почти в 2 раза, а прирост оборота составил 54,7% (приложение 3.4). Однако численность занятых на малых предприятиях области сократилась более чем на 7 тыс.чел., что в большей мере связано, с выведением ряда структурных подразделений из состава крупных предприятий региона, а не с проводимой региональными властями политикой по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса. Похожая ситуация характерна и для Республик Карелия и Коми, Сахалинской области, Камчатки, Ханты-Мансийского АО. При этом темпы прироста оборота малых предприятий указанных регионов показывают отрицательную динамику в среднем за 2012-2016 гг. По мнению Акулова А.О. увеличение количества малых предприятий, должно свидетельствовать об активном развитии малого бизнеса⁸⁹, однако, очевидно,

⁸⁹ Акулов А.О. Роль малого бизнеса в модернизации экономики региона // Региональная экономика: теория и практика, 2013. - №44. - С.34-43.

что сложившаяся ситуация не соответствует данному тезису. В остальных регионах Севера количество малых предприятий по сравнению с 2012 г. уменьшилось, но при этом возросли как оборот (в Чукотском АО почти на 200%), так и численность занятых в малом бизнесе (в Ямало-Ненецком АО на 3,8 тыс. чел.).

Стоит отметить и факты формального отношения региональных властей к конкретным мероприятиям в рамках внедрения Регионального инвестиционного стандарта. И хотя нами отмечается, что основные направления улучшения инвестиционного климата отраженные в стандарте внедрены практически во всех северных регионах, на самом деле в некоторых случаях дорожные карты по внедрению находятся на завершающей стадии, т.е. не выполнены полностью. Например, в ряде регионов отсутствуют доклады, отражающие основные направления инвестиционной политики региона, на Чукотке до сих пор отсутствует специализированный инвестиционный портал, а вся информация об инвестиционной деятельности региона размещена на сайте Правительства. Во многих регионах также недостаточно активно ведется стимулирование деятельности органов местного самоуправления в сфере привлечения инвестиций и развития предпринимательства, которые находятся в высокой финансовой и организационно-управленческой зависимости от федерального и регионального уровней⁹⁰.

В целом, согласно результатам рейтинга инвестиционного климата, оценивающего эффективность усилий региональных органов власти по реализации дорожных карт НПИ и внедрению основных элементов Регионального инвестиционного стандарта⁹¹, лидерами среди северных регионов являются Ханты-Мансийский (9-е место в 2016 г.) и Ямало-Ненецкий АО (18-е место в 2016 г.), вошедшие в группу регионов с комфортными условиями ведения бизнеса (табл.3.3).

⁹⁰ Подробнее см.: Серова Н.А. Местное самоуправление в регионах Севера и Арктики РФ // Современные проблемы науки и образования, 2015. – № 1. – С.91-101; Никитин А.С. Инвестиционный Рейтинг как инструмент стимулирования эффективности управления развитием регионов России // Экономическая политика, 2016. - №6. - С.192-221; Серова Н.А. Институциональные ограничения формирования и реализации социально-экономической политики в городах Севера России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - №32 (89) – С.20-24.

⁹¹ Подробнее см.: Национальный рейтинг состояния инвестиционного климата в субъектах РФ. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <https://asi.ru/investclimate/rating/> (дата обращения 11.05.2017); Вилков И.Н. К вопросу о рейтингах инвестиционной привлекательности регионов // Вестник ПГУ. Серия: Экономика, 2016. - №1(28). - С.90-97; Крючков В.Г., Черкасова Т.П. Национальный рейтинг инвестиционного климата в субъектах РФ: методический аспект // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС, 2014. - №3. - С.9-15.

Таблица 3.3

Регионы Севера в рейтинге состояния инвестиционного климата (Агентство стратегических инициатив), 2015г.*

Группы	Регионы Севера
Группа I. Регионы с благоприятными условиями ведения бизнеса	-
Группа II. Регионы с комфортными условиями ведения бизнеса	Ханты-Мансийский АО (12-е место) Ямало-Ненецкий АО (16-е место)
Группа III. Регионы с приемлемыми условиями ведения бизнеса	Камчатский край (32-е место) Мурманская область (33-е место) Республика Саха (Якутия) (41-е место) Республика Коми (42-е место) Республика Карелия (44-е место)
Группа IV. Регионы с недостаточно благоприятными условиями ведения бизнеса	Сахалинская область (54-е место) Архангельская область (55-е место) Магаданская область (66-е место)
Группа V. Регионы с негативными условиями ведения бизнеса	-

Источник: составлено по данным Агентства стратегических инициатив. URL: www.asi.ru

Примечание: * В исследование не вошли Ненецкий и Чукотский АО.

Практически аналогичная картина расстановки регионов наблюдалась в 2015 г. и в рейтинге развития государственно-частного партнерства (ГЧП)⁹² (табл.3.4).

Согласно результатам обоих рейтингов лидерами являются «нефтегазовые» Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий АО, характеризующиеся высокой инвестиционной привлекательностью и наличием обширной практики реализации проектов ГЧП. Большинство остальных регионов входит в группы с приемлемыми условиями ведения бизнеса и средним и низким уровнем развития ГЧП (отсутствует опыт реализации проектов ГЧП или региональный опыт представлен несколькими небольшими проектами), что позволяет сделать вывод о достаточно эффективной работе региональных властей по улучшению инвестиционного климата и созданию благоприятных условий ведения бизнеса. Абсолютным аутсайдером является Магаданская область, в которой институциональная среда в сфере ГЧП практически не развита, а условия ведения бизнеса остаются на неудовлетворительном уровне.

⁹² Подробнее см.: Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнерства 2014-2015. [Электронный ресурс]. / Ассоциация «Центр развития ГЧП». – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2015. – 31 с. URL: http://pppcenter.ru/assets/files/raytingREG-Block_26-03-2015_new_edition.pdf (дата обращения 18.05.2017); Мирзабалаева Ф.И., Тунаева З.А. Государственно-частное партнерство как инструмент регионального развития // *Фундаментальные исследования*, 2015. – №9-1. – С.160-164; Савченко И.И., Сидорова Н.Г., Кочева Е.В., Матев Н.А. Государственно-частное партнерство в России: современное состояние и проблемы развития // *Вестник ТГЭУ*, 2015. - №1 (73). - С.99-112; Петюкова О.Н. Правовое значение рейтинга регионов по уровню развития государственно-частного партнерства // *Бизнес в законе*, 2014. - №4. - С.76-78.

Таблица 3.4

Регионы Севера в рейтинге регионов по уровню развития государственно-частного партнерства (Центр развития ГЧП), 2015г.

Группы	Регионы Севера
Группа I. Регионы – лидеры по уровню развития ГЧП	-
Группа II. Регионы с высоким уровнем развития ГЧП	Ямало-Ненецкий АО (19-е место) Ханты-Мансийский АО (20-е место) Республика Коми (23-е место)
Группа III. Регионы со средним уровнем развития ГЧП	Республика Саха (Якутия) (25-е место) Сахалинская область (34-е место) Мурманская область (38-е место)
Группа IV. Регионы с низким уровнем развития ГЧП	Архангельская область (50-е место) Камчатский край (58-е место) Республика Карелия (63-е место)
Группа V. Регионы с очень низким уровнем развития ГЧП	Ненецкий АО (67-е место) Магаданская область (79-е место) Чукотский АО (83-место)

Источник: составлено по материалам Центра развития ГЧП. URL: www.pppcenter.ru

Необходимо отметить, что в 2016 г. все регионы Севера ухудшили свои позиции в рейтинге развития ГЧП. При этом наибольшее снижение характерно для регионов с высоким (Республика Коми, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий АО) и средним (Сахалинская и Мурманская области) уровнем развития ГЧП. По мнению специалистов Центра развития ГЧП в значительной мере это связано с падением темпов роста российской экономики, и как следствие, снижением интереса инвесторов к долгосрочным инвестициям в инфраструктуру на региональном и муниципальном уровнях⁹³.

Далее оценим эффективность инвестиционной политики северных регионов проводимой с 2012 г. с использованием предложенных (см. выше) количественных показателей.

Регионы Севера значительно различаются между собой по территории, численности населения, развитости производственной и социальной инфраструктуры, бюджетной обеспеченности и многим другим факторам. Тем не менее, практически все они (за исключением Архангельской области и Республики Карелия) занимают лидирующие позиции в стране по уровню производства ВРП и инвестициям в основной капитал на душу населения (табл. 3.5-3.6). Абсолютными лидерами являются Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Ханты-Мансийский АО и Сахалинская область, что главным образом связано с концентрацией на территориях данных регионов нефтегазодобывающих предприятий.

⁹³ Развитие государственно-частного партнерства в России в 2015–2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП. [Электронный ресурс]. / Ассоциация «Центр развития ГЧП», Министерство экономического развития Российской Федерации. – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. – 36 с. URL: http://pppcenter.ru/assets/docs/raytingREG2016_B5_Block_04-04-2016.pdf (дата обращения 18.05.2017).

Таблица 3.5

ВРП на душу населения, в сопоставимых ценах 2012 г., тыс. руб.

Регионы Севера	2012	2013	2014	2015	Место среди субъектов РФ, 2015
Республика Карелия	252,0	254,8	255,8	257,8	38
Республика Коми	541,2	528,7	510,7	506,6	10
Архангельская область	391,1	399,0	410,1	426,5	33
Ненецкий АО	3685,9	3638,0	3743,5	4054,2	1
Мурманская область	362,0	368,8	377,0	383,7	14
Ханты-Мансийский АО	1719,1	1700,2	1662,8	1617,9	4
Ямало-Ненецкий АО	2209,8	2289,4	2424,4	2390,5	2
Республика Саха (Якутия)	566,4	572,1	589,8	598,0	8
Камчатский край	397,7	395,7	401,3	411,3	13
Магаданская область	511,1	538,7	563,0	582,7	7
Сахалинская область	1298,4	1321,8	1337,7	1384,5	3
Чукотский АО	896,8	904,0	1040,5	1053,0	5
В среднем по Северу	1069,3	1080,3	1110,9	1131,3	-
<i>Справочно: РФ</i>	<i>348,6</i>	<i>352,5</i>	<i>353,9</i>	<i>356,7</i>	-

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

Таблица 3.6

Инвестиции в основной капитал на душу населения, в сопоставимых ценах 2012 г.,

Регионы Севера	2012	2013	2014	2015	2016	Место среди субъектов РФ, 2015
Республика Карелия	53,2	49,7	46,2	41,9	45,8	63
Республика Коми	262,3	210,1	204,7	157,4	177,5	7
Архангельская область	134,5	121,4	116,9	108,1	103,9	69
Ненецкий АО	1385,1	1441,9	1762,0	2225,4	1824,8	1
Мурманская область	92,4	85,7	103,7	106,3	96,9	12
Ханты-Мансийский АО	426,7	432,3	413,3	457,1	468,9	3
Ямало-Ненецкий АО	1077,8	1070,2	1268,2	1104,6	1353,2	2
Республика Саха (Якутия)	214,7	193,7	177,8	178,3	229,7	6
Камчатский край	112,8	101,8	70,6	64,5	85,7	31
Магаданская область	179,7	215,1	215,1	271,0	165,9	5
Сахалинская область	331,8	337,4	383,7	382,9	310,9	4
Чукотский АО	339,7	225,2	144,4	130,1	82,2	8
В среднем по Северу	384,2	361,6	356,5	354,7	349,9	-
<i>Справочно: РФ</i>	<i>87,9</i>	<i>88,6</i>	<i>87,3</i>	<i>78,5</i>	<i>77,7</i>	-

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

По налоговым поступлениям в федеральный бюджет северные регионы (за исключением Мурманской и Архангельской областей, Республики Карелия и Камчатского края) также занимают достаточно высокие позиции (табл. 3.7). Лидерами являются нефтегазовые «регионы-доноры» Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский АО, которые отличаются одними из самых высоких уровней кредитоспособности и расходов бюджета в расчете на одного жителя среди всех субъектов РФ⁹⁴. Остальные регионы, несмотря на высокие места по уровню поступлений в федеральный бюджет, являются дотационными, а их бюджеты - дефицитными. Это обусловлено тем, что бюджеты северных регионов несут повышенные расходы на обеспечение жизнедеятельности населения.

Таблица 3.7

Дефицит (профицит) региональных бюджетов,, млн.руб.

Регионы Севера	2012	2013	2014	2015	Место среди субъектов РФ, 2015
Республика Карелия	265,9	-2244,2	-5886,0	-3716,8	53
Республика Коми	837,1	-1934,9	-	-	7
			12428,1	10914,6	
Архангельская область	72,8	-5119,1	-5758,6	-7358,1	34
Ненецкий АО	-20,4	828,9	-699,2	-646,8	2
Мурманская область	562,4	-5907,1	-6883,2	-9791,6	24
Ханты-Мансийский АО	-1830,5	-8836,8	-	-	3
			36697,2	7594,2	
Ямало-Ненецкий АО	1567,8	-	-	-	1
		24382,5	19869,7	2040,1	
Республика Саха (Якутия)	5943,9	-3595,7	-	-	8
			10242,6	-5034,5	
Камчатский край	3664,6	-419,3	106,3	-1127,4	22
Магаданская область	973,4	-309,7	-2615,7	-4357,9	16
Сахалинская область	162,8	1131,6	-2079,9	23106,3	4
Чукотский АО	329,16	-	-	-	5
		5076,11	-9582,1	-949,2	
В среднем по Северу	397,9	33,3	-296,5	-798,0	-

Источник: данные Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

В 2014 г. из-за сложной геополитической обстановки, ситуация в России ознаменовалась серьезным ухудшением основных макроэкономических показателей, нестабильностью на внутреннем рынке, неопределенностью валютного курса, а также ускоренными темпами оттока капитала из страны⁹⁵.

⁹⁴ Смиреникова Е.В., Воронина Л.В, Уханова А.В. Оценка уровня социально-экономического развития регионов Арктической зоны Российской Федерации как основы для реализации крупномасштабных проектов // Инновационное развитие экономики, 2016. - №4(34). – С.95-108.

⁹⁵ Подробнее см.: Мау В.А. Антикризисные меры или структурные реформы: экономическая политика России в 2015 г. // Вопросы экономики, 2016. - №2. - С. 5-33; Дашиева Э.А. О причинах кризиса и новых инструментах увеличения объемов

Экономические санкции в отношении России существенно ограничили доступ крупного бизнеса к дешевым зарубежным кредитам, а внешний нефтяной шок в 2014-2016 гг. и спад в российской экономике вызвали в свою очередь резкое падение объемов инвестиций⁹⁶. При этом больше всего пострадали регионы, экономика которых опирается на сырьевые экспорториентированные отрасли, т.к. в результате кризиса практически на все товары российского сырьевого экспорта снизились не только цены, но и спрос.

Однако, несмотря на кризисные явления экономическая ситуация в целом по Северу хотя и оставалась сложной и имела тенденцию к ухудшению, но в сравнении со среднероссийской была менее негативна. Так темпы роста инвестиций к уровню 2012 г. в целом по северным регионам в 2015 г. составили 92,3%, а в 2016 г. – 91,1% (в среднем по России темпы роста инвестиций к уровню 2012 г. составили 89,3% и 88,5% соответственно). Такое превышение среднероссийских показателей обусловлено значительными темпами роста инвестиций лишь в нескольких северных регионах (в Мурманской, Магаданской, Сахалинской областях, Ненецком и Ямало-Ненецком АО), превышающими темпы роста валового регионального продукта, что свидетельствует об оживлении инвестиционной активности в экономике данных регионов.

Наиболее высокие темпы роста инвестиций в основной капитал за период 2012-2016 гг., превышающие 50%, были характерны для Ненецкого АО и Магаданской области. Так, в Ненецком АО инвестиции в основной капитал в 2015 г. выросли по сравнению с предыдущим годом на 26,3% (или 60,7% по сравнению с 2012 г.) и составили 114503,4 млн.руб., что связано в основном с началом строительства автодороги Нарьян-Мар – Усинск (в среднем за период темпы прироста инвестиций в округ составили 44,7% к уровню 2012 г.). В Магаданской области объем инвестиций в 2015 г. вырос на 26% по сравнению с предыдущим годом (или на 50,8% по сравнению с 2012 г.) и составил 60666,3 млн.руб. (в среднем за период темпы прироста инвестиций в регион составили 36,5% к уровню 2012 г.). Рост инвестиций в Магадане связан со строительством крупного горнодобывающего предприятия на Наталкинском золоторудном месторождении (ввод в эксплуатацию запланирован на 2017 г.). В 2015 г. проект освоения месторождения «Наталка» получил одобрение на государственную

инвестиций в экономику России // Российское предпринимательство, 2015. - Том 16. - №12. - с. 1729-1742; Бердникова Л. Ф., Фаткуллина Э. Р. Финансовый кризис 2014-2015 гг. и его влияние на Россию // Молодой ученый, 2015. - №11.3. - С. 10-13; Динамика инвестиционной активности в условиях спада экономики России [Электронный ресурс] // Бюллетень социально-экономического кризиса в России, 2015. - №5. – М.: Аналитический центр при Правительстве РФ, 2015. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/6394.pdf> (дата обращения 22.05.2017); Блинов С. Текущий кризис, его причины и необходимые меры. [Электронный ресурс] // Эксперт (online), 6 февраля 2015. URL: <http://expert.ru/2015/02/6/tekuschij-krizis-ego-prichiny-i-neobhodimyie-meryi/> (дата обращения 22.05.2017).

⁹⁶ Инвестиции в основной капитал и источники их финансирования: // Бюллетень социально-экономического кризиса в России, 2016. - №17. – М.: Аналитический центр при Правительстве РФ, 2016. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/10337.pdf> (дата обращения 24.05.2017).

поддержку, в части финансирования строительства объектов электросетевой инфраструктуры «Двухцепной ВЛ 220 кВ «Усть-Омчуг — Омчак-Новая» с ПС 220 кВ «Омчак-Новая». Кроме того, в 2015 г. в рамках инвестиционной программы «РусГидро» продолжалось строительство Усть-Среднеканской ГЭС⁹⁷.

В 2016 г. объемы инвестиций, в том числе и иностранных, в обоих регионах существенно снизились. Аналогичная ситуация сложилась и в Сахалинской области, характеризующейся на протяжении последних лет положительной динамикой основных макроэкономических показателей инвестиционной деятельности. Тем не менее, за счет значительного прироста инвестиций в 2014-2015 гг. средние темпы прироста инвестиций в регионе за период 2012-2016 гг. составили - 36,5% к уровню 2012 г.

В Мурманской области наибольший приток инвестиций в основной капитал также пришелся на 2014-2015 гг. (темпы роста инвестиций к уровню 2012 г. составили 12,3% и 15,1% соответственно). Основным фактором роста объема инвестиций стало начало практической реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» за счет средств федерального бюджета, а именно строительства универсальных атомных ледоколов, автодорожного путепровода, объездной автомобильной дороги, опор железнодорожных мостовых переходов, а также реконструкции автомобильных дорог. Кроме того, крупными предприятиями региона реализуется несколько стратегических инвестиционных проектов: строительство горно-обогатительного комбината на базе месторождения апатит-нефелиновых руд «Олений ручей» с общим объемом инвестиций свыше 30 млрд.руб. (ЗАО «Северо-западная фосфорная компания»); развитие рудно-сырьевой базы АО «Апатит» с объемом инвестиций 12 млрд.руб. (в 2015 г. досрочно введен в промышленную эксплуатацию главный ствол №2 Кировского рудника (ГС-2)); модернизация производственных мощностей АО «Ковдорский горно-обогатительный комбинат» с объемом инвестиций более 4 млрд.руб.; создание промышленного производства электролитного кобальта высших марок с объемом инвестиций около 2 млрд.руб. (ПАО «ГМК «Норильский никель»)⁹⁸.

Для остальных регионов Севера за рассматриваемый период был характерен более значительный, по сравнению со среднероссийскими тенденциями, спад реальных объемов инвестиций. Наибольшее снижение произошло в Чукотском АО (темпы роста в 2016 г. составили всего 24,2% к уровню 2012 г). Стоит отметить, что, несмотря на снижение объемов инвестиций в основной капитал, Чукотка, тем не менее, является абсолютным лидером среди всех северных регионов по росту валового регионального продукта. Средние темпы прироста физического объема ВРП региона за 2012-2015 гг. составили 8,3%. Высокие темпы прироста ВРП в среднем за период

⁹⁷ Отчет о деятельности Правительства Магаданской области за 2015 г. [Электронный ресурс]. Правительство Магаданской области. URL: https://www.49gov.ru/activities/plans_and_reports/reports (дата обращения 24.05.2017).

⁹⁸ Михайлов А. Север дает добро // Российская газета, 1 октября 2015 г. Спецвыпуск №6791 (220). URL: www.rg.ru/2015/10/01/murmansk.html (дата обращения 24.05.2017).

характерны также и для Ямало-Ненецкого АО (5,6%), Магаданской области (5,3%) и Ненецкого АО (4,0%).

Доля инвестиций в валовом региональном продукте в большинстве регионов Севера превышает оптимальный уровень накопления (21-23% от ВРП) и пороговый индекс индикатора экономической безопасности (25%). Всего по Северу удельный вес инвестиций в ВРП составляет 30,2% (в среднем по России – 19,6%), а наибольшая доля приходится на Ненецкий АО (52,6% в 2015 г.), Ямало-Ненецкий (43,0%) АО и Магаданскую область (48,7%). Наименьшие показатели у Камчатского края (13,3%) и Республики Карелия (15,5). В целом за период 2012-2015 гг. доля инвестиций в ВРП увеличилась только в Мурманской, Магаданской, Сахалинской областях и Ненецком АО.

Как отмечалось, инвестиционный спад наиболее заметно проявился в 2016г. Например, в Магаданской области объем иностранных инвестиций на душу населения снизился по сравнению с 2015 г. в 150 раз, в Сахалинской области – в 43 раза, в Ненецком АО – почти в 30 раз, в Якутии – в 16 раз, в Ямало-Ненецком АО - в 6,6 раза (табл. 3.8). В целом по Северу объемы иностранных инвестиций в 2016 г. снизились почти в 5 раз (в среднем по России - в 1,3 раза).

Таблица 3.8

Прямые иностранные инвестиции на душу населения долл.США

Регионы Севера	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Карелия	58,48	30,87	338,98	281,25	309,37
Республика Коми	513,37	472,23	366,10	572,94	343,31
Архангельская область	356,27	702,03	143,64	77,11	398,03
Ненецкий АО	1338,23	2714,53	1074,19	676,91	22,76
Мурманская область	35,85	17,22	213,44	544,01	487,05
Ханты-Мансийский АО	207,66	257,77	289,45	184,21	160,38
Ямало-Ненецкий АО	2517,93	3364,03	4474,64	12765,53	1923,33
Республика Саха (Якутия)	1447,38	396,97	237,82	1004,04	59,20
Камчатский край	53,47	38,61	147,99	21,03	25,42
Магаданская область	174,81	5075,85	0,28	5158,85	34,35
Сахалинская область	9436,94	9003,88	11936,92	14759,00	340,62
Чукотский АО	1573,24	817,34	5009,81	4070,66	2549,07
Всего по Северу	1160,30	1213,48	1335,00	2298,59	392,49
<i>Справочно: РФ</i>	<i>1124,07</i>	<i>1348,15</i>	<i>1000,71</i>	<i>915,28</i>	<i>716,79</i>

Источник: рассчитано по данным Центрального банка РФ. URL: www.cbr.ru

Объемы иностранных инвестиций в 2016 г. существенно выросли только в Архангельской области (в 5 раз по сравнению с предыдущим годом), что связано со строительством в регионе глубоководного морского порта и железнодорожной магистрали Белкомур, а также с развитием нефтегазовой и алмазодобывающей промышленности.

Наибольшие темпы роста иностранных инвестиций в 2015 г. по сравнению с 2012 г. продемонстрировали Магаданская (объем инвестиций увеличился почти в 30 раз) и Мурманская (объем инвестиций увеличился в 15 раз) области. В Магаданской области практически все иностранные инвестиции вкладываются в добычу полезных ископаемых. Например, совместно с китайскими партнерами реализуется инвестиционный проект по добыче

полезных ископаемых месторождений золота и серебра (месторождения «Сенон» и «Серебряное»), сурьмы и серебра (месторождение «Утро»), а также коренного золота на Бурхалинском рудном поле. Еще одно китайское предприятие ООО «Тянь Хэ» осваивает месторождения полиметаллических руд (серебро, медь, цинк, свинец, железо, кадмий, германий) Кунаревской перспективной площади⁹⁹. В Мурманскую область рост объемов иностранных инвестиций произошел за счет реализации совместно с зарубежными партнерами инвестиционных проектов по переработке твердых радиоактивных отходов в Сайда Губе и строительству комплекса по обращению с ядерным топливом в губе Андреева.

В целом наиболее высокие темпы роста инвестиций в основной капитал за 2012-2016 гг. были характерны для Ненецкого АО и Магаданской области (в среднем за период 124,7% и 116,5% соответственно). Объемы инвестиций также выросли в Ямало-Ненецком АО (109% в среднем за период), Сахалинской области (105,3%), Мурманской области (105%) и Ханты-Мансийском АО (103,%). Самый большой спад инвестиций продемонстрировали Чукотский АО (в среднем за период 54,3%), Республика Коми и Камчатский край (по 77,2%). Лидерами по темпам роста иностранных инвестиций явились Магаданская (в среднем за период темпы роста составили 1354,9%) и Мурманская (темпы роста составили 453,6%) области. Наибольший спад иностранных инвестиций был в Якутии (53,4% в среднем за рассматриваемый период). В приложении приведены 3.5 показатели эффективности инвестиционной политики регионов Севера в среднем за период 2012-2016 гг.

Подводя итог, можно отметить, что основной тенденцией инвестиционной активности в регионах Севера является увеличение межрегиональной дифференциации. Например, по инвестициям в основной капитал в 2015 г.: от более чем двукратного падения на Чукотке, до прироста на 60% в Ненецком АО; по иностранным инвестициям – от обнуления притока прямых иностранных инвестиций в Магаданской области в 2014 г., до десятикратного роста в Архангельской области. Связано это с крайней неоднородностью социально-экономического пространства северных регионов и концентрацией капитала в высокоразвитых промышленных центрах (в основном в местах добычи и переработки полезных ископаемых), что приводит к неравномерному распределению инвестиций и только усиливает социально-экономические диспропорции на Севере.

Проведенный анализ также позволил определить основные особенности лидирующих и отстающих регионов. Так, наиболее привлекательными для инвесторов, особенно зарубежных, являются регионы сырьевой направленности (Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Ханты-Мансийский АО, Сахалинская область, Республика Коми). Несмотря на кризисные явления, приток инвестиций, в том числе иностранных, в данные регионы остается высоким на

⁹⁹ Магаданская область: инвестиционный потенциал Региональный аналитический обзор 2015. [Электронный ресурс]. Национальное рейтинговое агентство, 2015. URL: http://www.ra-national.ru/sites/default/files/other/magadan_obl_invest_fev_2014.pdf (дата обращения 24.05.2017)

протяжении многих лет, а сами они по своему развитию существенно превосходят большинство субъектов РФ.

Подъем инвестиционной активности в некоторых дальневосточных регионах (Магаданская область и Республика Саха (Якутия)) также связан с реализацией «сырьевых» проектов с использованием нового механизма государственной поддержки инвестиционных проектов на Дальнем Востоке. Господдержка предусматривает предоставление инвесторам льгот по налогам на прибыль и добычу полезных ископаемых в объеме инвестиций в объекты транспортной, энергетической и иной инфраструктуры, необходимых для реализации инвестиционных проектов¹⁰⁰. Кроме того, в новом механизме господдержки предусмотрено субсидирование инвесторов за счет средств федерального бюджета для создания объектов транспортной, энергетической и иной инфраструктуры, необходимых для реализации таких проектов. Несмотря на предпринимаемые государством шаги, остальные дальневосточные регионы (Камчатский край и Чукотский АО) из-за значительной удаленности от основных экономических центров и неразвитой транспортной инфраструктуры, остаются малопривлекательными для инвесторов, поэтому объемы инвестиций здесь крайне непостоянны и связаны с развитием единичных промышленных проектов.

Темпы роста инвестиций в старопромышленных регионах (Мурманская и Архангельская области, Республика Карелия) имеют неустойчивую тенденцию и напрямую связаны с реализацией крупномасштабных инвестиционных проектов (например, проекты комплексного развития Мурманского транспортного узла, строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» и глубоководного морского порта в Архангельске), что в перспективе создает риски существенного инвестиционного спада при завершении данных проектов. В целом, по условиям инвестирования старопромышленные регионы находятся в худшем положении по сравнению с остальными регионами Севера. Сложившиеся диспропорции объясняются государственной политикой направленной на развитие нефтегазовых регионов центральной части страны и Дальнего Востока, институциональными мерами прямого и косвенного экономического стимулирования, таможенно-тарифной и налоговой политикой и другими механизмами, утвержденными на федеральном уровне. Среди старопромышленных регионов заметно выделяется Мурманская область, являющаяся форпостом развития российской Арктики. Однако геополитическое значение региона в обеспечении национальной безопасности, ограничивают приток инвестиций (в том числе иностранных) и тормозит развитие некоторых видов экономической деятельности региона (например, из-за недоиспользования резервов транспортного комплекса не в полной мере используется транзитный потенциал региона). Все это закономерно отображается в экономических

¹⁰⁰ Подробнее см.: Прокапало О.М., Исаев А.Г., Мазитова М.Г. Экономическая конъюнктура в дальневосточном федеральном округе в 2015 г. // *Пространственная Экономика*, 2016. - №2. - С.123-157; Туровский Р. Подъем на фоне спада // *Российская газета*, 29 декабря 2015 г. Спецвыпуск №6866 (295). URL: <https://rg.ru/2015/12/29/podyem.html> (дата обращения 24.05.2017).

показателях и предопределяет невысокие позиции Мурманской области в различных инвестиционных рейтингах, которые не соответствуют реальности.

Таким образом, можно сделать вывод, что предпринимаемые региональными властями меры не являются непосредственной причиной инвестиционной активности в регионах и гарантированным залогом привлечения инвестиций, а только способствуют созданию институциональных условий для формирования благоприятного инвестиционного климата и улучшения условий ведения бизнеса. А подъем инвестиционной активности в 2012-2016 гг. в некоторых регионах Севера связан лишь с реализацией крупномасштабных инвестиционных проектов по развитию нефтегазового сектора и транспортной инфраструктуры.

3.2.2 Оценка эффективности муниципальной инвестиционной политики

В процессе разработки и внедрения Регионального инвестиционного стандарта, обозначилась необходимость выявления успешных управленческих практик, направленных на улучшение инвестиционного климата и поддержку малого и среднего предпринимательства и на муниципальном уровне. С этой целью в 2013 г. Агентством стратегических инициатив был разработан проект Муниципального инвестиционного стандарта, который в инициативном порядке начал внедряться во многих регионах страны¹⁰¹..

Среди северных регионов к внедрению муниципального инвестиционного стандарта в 2014 г. присоединились только Республика Коми (внедрение началось в 14 муниципальных образованиях) и Мурманская область (внедрение началось в 12 муниципальных образованиях, из них в четырех пилотных - Мурманск, Мончегорск, Печенгский и Кольский районы)¹⁰² (приложение 3.6).

Необходимо отметить, что во всех пилотных муниципалитетах Мурманской области реализация основных положений Муниципального инвестиционного стандарта фактически осуществлялась с 2010 г. Например, в рамках разработки «Стратегического плана социально-экономического развития города Мурманска до 2020 года» уже в 2012 г. была разработана

¹⁰¹ Подробнее см.: Емельянова Е.Е. Влияние региональных особенностей Севера на цели, задачи и возможности реализации муниципальной инвестиционной политики // Наука и бизнес: пути развития, 2014. - №5 (35). - С.79 – 83; Емельянова Е.Е. Инвестиционная политика муниципальных органов власти в регионах Севера: возможности и направления реализации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2013. - № 5. - С. 22 – 29.

¹⁰² Подробнее о внедрении Муниципального инвестиционного стандарта в Мурманской области см.: Методология анализа и управления трансформацией социально-экономического пространства Севера России в региональном, муниципальном, инфраструктурном измерении: Отчет о НИР (пром.) / ИЭП КНЦ РАН; Рук. Т.П.Скуфьина, В.В.Дидык; исполн.: Е.Е.Емельянова, Н.А.Серова [и др.]. – Апатиты, 2015. – 78с. – С.39-44; Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инвестиционный климат северных территорий: региональный и муниципальный уровни / Под науч. ред. д.э.н. Т.П.Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 164 с.

Инвестиционная стратегия Мурманска. Кроме того, в целях улучшения инвестиционной и имиджевой привлекательности города в 2013 г. были разработаны Концепция и Программа продвижения бренда Мурманска, а также утвержден План мероприятий по снижению административных барьеров и улучшению предпринимательского климата. На основе государственно-частного (муниципально-частного) партнерства в 2013-2014 гг. в Мурманске было реализовано несколько крупных инвестиционных проектов: реконструкция гостинично-делового центра «Арктика» в Мурманске (общий объем инвестиций составил более 1,8 млрд. руб.), реконструкция кинотеатра «Мурманск (объем инвестиций - 128,4 млн. руб.), строительство круглогодичного парка аттракционов (общий объем инвестиций составил более 100 млн.руб.). В 2015 г. был сформирован План создания инвестиционных объектов и объектов инфраструктуры, в который вошли 37 инвестиционных проектов, в частности: комплексное развитие Мурманского транспортного узла, «Арктическая гавань», обновление подвижного состава троллейбусного парка ОАО «Электротранспорт», проекты реконструкции объектов в порту, строительство многофункционального комплекса и т.д.

В других муниципальных образованиях Мурманской области на протяжении последних лет также ведется активная политика по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата. Например, в Печенгском районе для сопровождения инвестиционных проектов в 2013 г. была создана муниципальная корпорация «Печенгская компания», реализующая проекты по развитию туризма (общая сумма инвестиций, необходимых для строительства кемпинга и развития транспортной инфраструктуры составляет 15,5 млн.руб.) и оленеводческого хозяйства (общая сумма инвестиций, необходимых для реализации проекта – 6,6 млн.руб.) на полуостровах Рыбачий и Средний.

Администрацией Кировска совместно с ОАО «Апатит» для поддержки предпринимателей в 2015 г. создана автономная некоммерческая организация «Хибинский центр развития бизнеса», оказывающая информационно-консультационные услуги; содействие в разработке бизнес-планов и инвестиционных проектов; поиск стратегических инвесторов и партнеров; проведение симпозиумов, конференций, круглых столов, а также обучающих семинаров и лекций для повышения профессионального уровня предпринимателей и др. Кроме того, «Хибинский центр развития бизнеса» проводит конкурсы бизнес-планов и инвестиционных проектов на получение предпринимателями финансовой поддержки в виде грантов.

Таким образом, среди всех регионов Севера и Арктики наиболее активно политика по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса, проводится в Мурманской области, как на региональном, так и на муниципальном уровнях.

Для оценки эффективности проводимой местными органами власти политики по улучшению инвестиционного климата нами был проведен анализ бюджетной обеспеченности и инвестиционной деятельности муниципальных образований Севера и Арктики РФ за 2012-2016 гг. Следует отметить, что реализация мер по улучшению инвестиционного климата в муниципалитетах проводилась в период кризисных явлений в экономике страны, что оказало влияние на эффективность инвестиционной политики.

Согласно последнему изданию Атласа (см. п.3.1), муниципальные образования подразделяются на группы в соответствии со свойственной им спецификой: административные центры, промышленные центры, моногорода и остальные. В нашем исследовании мы частично использовали данную классификацию для изучения северных муниципалитетов с численностью населения до 100 тыс.чел. Так как численность населения, проживающего в административных и промышленных центрах, в подавляющем большинстве, превышает 100 тыс.чел., а на Севере муниципальные образования представлены преимущественно горнодобывающими центрами в районах разработки полезных ископаемых, нами была выделена еще одна группа муниципалитетов с «нефтегазовой» направленностью экономической деятельности и в результате использована следующая классификация:

- *I группа* - моногорода, экономика которых связана с деятельностью градообразующего предприятия и, которые, как правило, более подвержены негативным кризисным явлениям, чем остальные муниципалитеты. В настоящее время все рассматриваемые моногорода Севера и Арктики либо уже находятся в тяжелой социально-экономической ситуации либо имеют риски ее ухудшения.

- *II группа* - муниципалитеты, экономическая активность которых связана с добычей и переработкой углеводородного сырья. Из-за новых критериев отнесения муниципальных образований к монопрофильным, из перечня моногородов были исключены города, с градообразующими предприятиями по добыче нефти и газа Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского АО, до актуализации перечня имеющие статус моногорода¹⁰³.

- *III группа* - муниципалитеты, имеющие разнонаправленную структуру экономики.

Ухудшение бюджетной обеспеченности по всем муниципалитетам северных регионов за последние годы, связано, в первую очередь, с неблагоприятной экономической ситуацией в стране в целом, введенными санкциями и падением цен на энергоресурсы. Анализ муниципальных бюджетов по регионам Севера и Арктики (табл. 3.9) показал, что в 2012 г. средний уровень дефицитов бюджетов муниципалитетов в регионах Севера составлял -1,1% от доходов бюджетов, что в 4 раза ниже, чем по Российской Федерации в целом. Начиная с 2013 г. дефицит местных бюджетов постепенно увеличивался (наибольший средний показатель в 2014 г. по регионам Севера -4,7%, что в 1,4 раза превысило среднероссийский уровень) и к 2016 г.сравнялся со средними значениями по стране. При этом наибольший дефицит муниципальных бюджетов наблюдается именно в «нефтегазовых» регионах. Единственным регионом, который имеет профицит бюджетов муниципальных образований, является Чукотский АО, все остальные регионы, начиная с 2014 г., имели отрицательные бюджеты.

¹⁰³ Приказ Министерства регионального развития РФ от 23.12.2011 №597 «Об актуализации перечня моногородов».

Таблица 3.9

Характеристика бюджетов муниципальных образований Севера и Арктики, в %
к доходу

Регионы Севера	Дефицит/профицит местных бюджетов				
	2012	2013	2014	2015	2016
Республика Карелия	-7,5	-2,9	-6,1	-5,3	-5,7
Республика Коми	-5,3	-6,7	-5,6	-3,7	-2,5
Архангельская область	-0,1	-5,1	-7,7	-5,9	-4,9
Ненецкий АО	+15,7	-3,3	-13,8	-10,5	-11,1
Мурманская область	+0,5	-9,3	-9,0	-6,1	-5,6
Ханты-Мансийский АО	-5,5	-12,4	-7,7	-5,1	-4,2
Ямало-Ненецкий АО	0	0	-2,7	-3,2	-2,6
Республика Саха (Якутия)	-0,1	-1,5	-0,2	-1,7	-1,0
Камчатский край	-2,0	-3,1	+0,2	-1,3	-1,4
Магаданская область	-1,5	-3,7	-4,4	-5,0	-1,2
Сахалинская область	-6,7	-2,3	-2,0	-0,2	-6,2
Чукотский АО	-0,6	+1,3	+2,7	+3,3	+4,4
<i>В среднем по Северу</i>	<i>-1,1</i>	<i>-4,1</i>	<i>-4,7</i>	<i>-3,7</i>	<i>-3,5</i>
<i>В среднем по РФ</i>	<i>-4,0</i>	<i>-4,5</i>	<i>-3,4</i>	<i>-3,7</i>	<i>-3,8</i>

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Бюджетная обеспеченность муниципальных образований Севера и Арктики, согласно представленной классификации и вошедших в область исследования, за 2012-2016 гг. демонстрирует относительно стабильный рост в муниципалитетах второй и третьей групп до 2015 года (рис. 3.5). К 2016 году произошло некоторое снижение данного показателя, но, не смотря на это, обе группы городов имеют сбалансированный бюджет по доходам и расходам. В муниципалитетах первой группы ситуация иная. Так, в 2015 г. средняя бюджетная обеспеченность моногородов упала до -6,4 % от доходов бюджета. При этом в докризисный период бюджетная обеспеченность моногородов была несколько лучше в сравнении с городскими округами Крайнего Севера, не имеющими статуса моногорода (3,9% в моногородах против -0,4% в среднем по городским округам Севера)¹⁰⁴. Следует особо отметить ситуацию в моногородах – на представленном графике она несколько искажена, за счет того, что в Оленегорске дефицит муниципального бюджета составил около 30% от доходов, что в среднем по группе дало -4,7%. По всем остальным моногородам ситуация с бюджетной обеспеченностью резко выправилась и к 2016 году составила -1,1%, что также указывает на определенную стабилизацию их бюджетов в части расходов.

¹⁰⁴ Емельянова Е.Е. Финансовая обеспеченность инвестиционной деятельности и развитие стратегических методов управления в моногородах Севера // Актуальные проблемы экономики и управления: сб. статей Второй заочной всероссийской научно-практической конференции (г.Екатеринбург, 17-18 ноября 2014 г.) отв. ред. проф. М. Н. Игнатъева и доц. Л. А. Мочалова; Урал. гос. горный ун-т. – Екатеринбург: УГГУ, 2014. – 93 с. – С.22-28.



Рис. 3.5 Профицит (дефицит) бюджетов муниципальных образований Севера и Арктики, в % к доходу
 Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Доля собственных доходов в общем объеме доходов бюджетов в монопрофильных и «нефтегазовых» муниципалитетах в 2014-2015 гг. резко сократилась по сравнению с докризисным периодом в 1,3 раза (рис.3.6) и составила: в моногородах – 58,3%, в «нефтегазовых» – 62,3%, однако в 2016 году отмечается определенный рост данного показателя (61,4% и 67,9% соответственно). Муниципалитеты III группы не демонстрировали столь резкого снижения и за исследуемый период у них отмечается стабильно высокий показатель собственных доходов бюджета (около 80%).

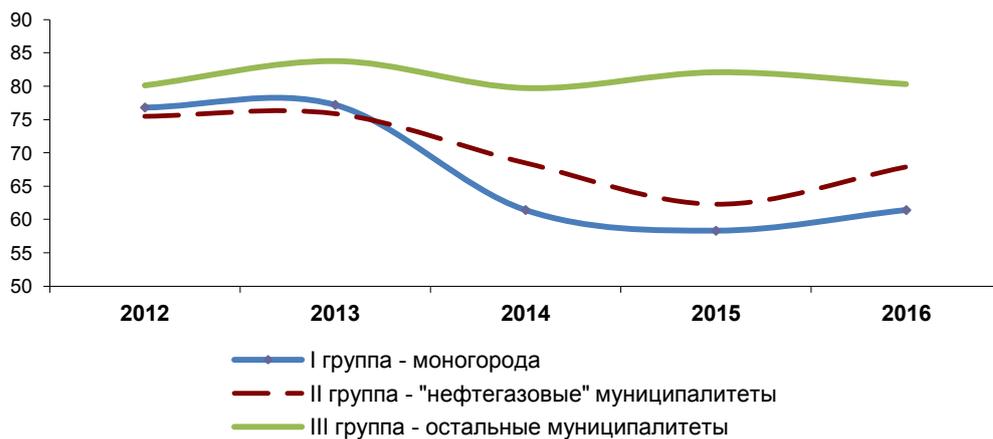


Рис. 3.6 Доля собственных доходов в общих доходах бюджета муниципальных образований Севера и Арктики, %
 Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

В структуре доходов за исследуемый период произошло перераспределение доли налоговых и безвозмездных поступлений в бюджеты

всех групп муниципальных образований (приложение 3.7). Во всех группах муниципалитетов увеличился объем безвозмездных поступлений на фоне сокращения налоговых доходов, что указывает на растущую зависимость местных бюджетов от вышестоящих уровней бюджетной системы.

Наиболее значительно доля налоговых доходов сократилась в монопрофильных муниципалитетах, однако, в данной группе городов отмечается самая высокая доля налоговых поступлений в общем объеме доходов бюджета. При более детальном рассмотрении источников доходов бюджетов, можно констатировать, что уменьшение налоговых доходов произошло в основном за счет сокращения самого доходного налога для муниципальных образований – налога на доходы физических лиц.

Например, по моногородам (табл. 3.10) сокращение налога на доходы физических лиц в 2016 по сравнению с 2012 г. составило в среднем 8%. Это связано, в первую очередь, с массовыми сокращениями работников градообразующих предприятий в связи с падением спроса и ростом задолженности предприятий – рост безработицы в моногородах в 2016 г. превысил среднероссийский показатель в 2 и более раза от численности экономически активного населения¹⁰⁵. Менее значительное перераспределение доли налоговых поступлений произошло в муниципалитетах второй и третьей групп.

Таблица 3.10

Динамика доли налога на доходы физических лиц в доходах бюджетов моногородов Севера и Арктики, %

Моногорода	2012	2013	2014	2015	2016	2016 к 2012, в %
Воркута	37,0	35,8	26,1	26,2	18,2	-18,7
Инта	42,2	32,8	17,6	25,2	30,4	-11,9
Кировск	40,7	41,3	30,6	28,9	28,8	-11,9
Ковдор	25,9	26,3	20,3	20,7	20,9	-4,9
Коряжма	34,3	28,6	29,3	29,1	29,7	-4,6
Костомукша	26,0	34,5	23,1	22,7	н/д	-3,3*
Мончегорск	30,8	27,7	23,5	26,7	26,2	-4,6
Новодвинск	31,5	24,7	21,4	22,3	24,5	-7,1
Оленегорск	36,0	36,1	28,0	30,4	30,1	-5,9
В среднем:	33,8	31,9	24,4	25,8	26,1	-7,7

Примечание: * данные за 2015 г.

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Кроме того, в моногородах произошло резкое сокращение доли субсидий в общем объеме безвозмездных поступлений почти в 3,5 раза (с 32,2% в 2012 г. до 9,3% в 2016 г.), в то время как доля субвенций возросла с 48,8 до 72,5% соответственно (приложение 3.8). В «нефтегазовых» муниципалитетах это перераспределение не так значительно, а в городах третьей группы распределение дотаций, субсидий и субвенций зависит от того, к какому

¹⁰⁵ О мониторинге социально-экономического положения моногородов [Электронный ресурс]. Правительство РФ, 2016. URL: <http://government.ru/orders/22920> (дата обращения 17.05.2016).

региону относится городской округ. К примеру, в городах Сахалинской области (Долинский, Корсаков, Поранайский, Холмск) доля субвенций не превышает 7%, а так же произошло значительное перераспределение субсидий в пользу дотаций. Из муниципалитетов данной группы городов особенно выделяются Апатиты (Мурманская область) – за рассматриваемый период времени произошло резкое перераспределение поступлений в пользу субвенций (86,5%). Это самый высокий показатель из всех городских округов Севера и Арктики. Стоит отметить, что во всех городах Мурманской области наблюдается очень низкий уровень дотаций и субсидий в связи с их резким сокращением и перераспределением в пользу субвенций. ***Это означает, что в муниципалитетах сокращается объем финансовых средств, которыми они могут распоряжаться самостоятельно (дотации) и увеличивается доля субвенций, которые выделяются на конкретный срок и цели, определенные государственными органами власти.***

Бюджетная обеспеченность городских округов Севера и Арктики оказывает непосредственное влияние и на возможности формирования и реализации инвестиционной политики муниципалитетами. Анализ инвестиционной деятельности муниципальных образований Севера за 2012-2015 гг. выявил негативные тенденции и значительные диспропорции между группами исследуемых муниципалитетов.

Так, из-за падения цен на нефть на 60% снизился объем инвестиций в основной капитал на душу населения в «нефтегазовых» муниципальных образованиях (рис. 3.7). В моногородах это падение составило менее 7%. Тем не менее, инвестиции на душу населения в первой и во второй группах муниципалитетов составляют от 200 до 300 тыс.руб. на человека, что в разы больше, чем в третьей группе городов, где даже до кризисного периода в 2013 г. инвестиции не превышали 80 тыс. руб. на человека, а к 2015 г. сократились на 18,5% и составили 47,6 тыс.руб./чел. Следует отметить, что даже данный уровень инвестиций достигнут, в основном, за счет городского округа Долинский (Сахалинской области), чья экономика связана с добычей угля, производством железобетонной продукции, промышленной заготовкой леса, добычей и переработкой рыбной продукции, у которого уровень инвестиций на душу населения на порядок выше, чем у остальных городов данной категории. За исключением Долинского средний уровень инвестиций на человека по остальным городам, не отнесенным к монопрофильным и «нефтегазовым», составляет около 30 тыс.руб./чел., что почти в 10 раз меньше, чем в двух других категориях городов.

Таким образом, инвестиционные возможности в моногородах и городах, экономика которых связана с добычей и переработкой углеводородного сырья, гораздо выше, чем в остальных муниципалитетах, не смотря на снижение уровня инвестиций.

Детальное рассмотрение инвестиций в основной капитал по источникам инвестирования (табл. 3.11) показало, что по сравнению с 2012 г. практически во всех исследуемых городах произошло существенное сокращение инвестиций в основной капитал за счет средств местного бюджета. Наиболее заметен спад в городских округах I и II групп. Однако доля данного вида инвестиций в общем объеме для этих категорий городов остается незначительной, а наибольший удельный вес занимают инвестиции организаций, находящихся на территории муниципального образования.

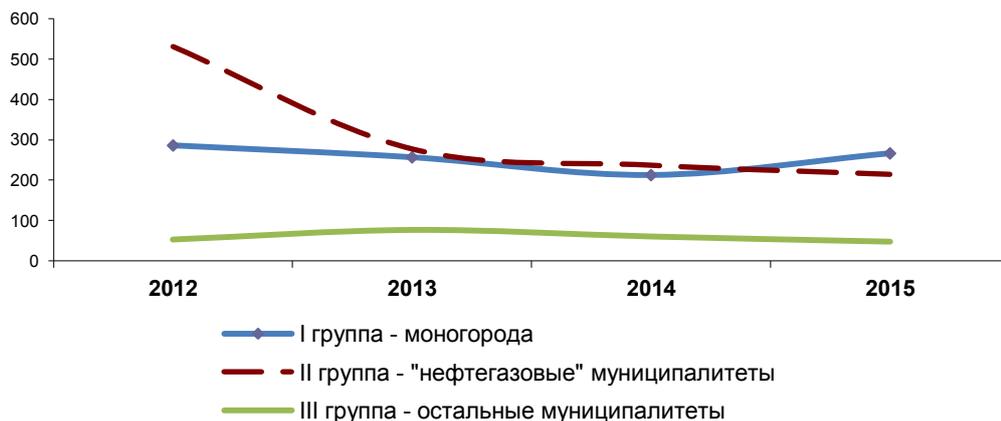


Рис.3.7 Инвестиции в основной капитал на душу населения в муниципальных образованиях Севера и Арктики, тыс.руб.

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Таблица 3.11

Доля инвестиций в основной капитал по источникам инвестирования, %

Инвестиции	I группа - моногорода		II группа – «нефтегазовые»		III группа – остальные	
	2012	2015	2012	2015	2012	2015
За счет муниципального бюджета	0,7	0,9	3,7	0,2	5,6	7,4
За счет организаций, находящихся на территории муниципального образования	97,0	97,6	86,3	90,7	68,7	61,7
За счет организаций муниципальной формы собственности	2,3	1,5	10,0	9,1	25,7	30,9

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Начиная с 2012 г. объем инвестиций организаций, находящихся на территории моногородов сократился в среднем на 15%, а «нефтегазовых» муниципалитетов - на 41%. Однако их уровень на порядок превышает инвестиции организаций, находящихся на территории муниципалитетов третьей группы за счет значительной роли участия градообразующих предприятий в формировании инвестиционной политики в этих муниципальных образованиях. Например, в моногородах Мурманской области (Кировск, Мончегорск, Оленегорск и Ковдор) инвестиции на душу населения составляют в среднем 226 тыс.руб./чел., а в Апатитах, не имеющих статуса моногорода, – 4,5 тыс. руб. на человека или в 50 раз меньше. Кроме того, объем инвестиций организаций Кировска в 2 раза превышает объемы инвестиций организаций Ковдора, более чем в 3 раза организаций Мончегорска и в 7 раз организаций Оленегорска.

Демонстрация лучшей инвестиционной активности моногородов по сравнению с другими муниципалитетами связана с антикризисной поддержкой

государства. Так, во время экономического кризиса 2009 г. Правительством РФ был разработан комплекс мер по поддержке монопрофильных городов на основе комплексных инвестиционных планов (КИПов). На данный момент реализуется новая модель господдержки развития моногородов, которая ориентирована на наиболее проблемные монопрофильные поселения. Например, Фондом развития моногородов (далее - ФРМ) в 2015 г. были отобраны восемь проектов из 94 наиболее проблемных монопрофильных поселений, которые будут софинансированы на 4,7 млрд.руб.¹⁰⁶. По состоянию на 1 января 2017 г. в моногородах, получивших поддержку Фонда развития моногородов, уже создано более 2,5 тыс. рабочих мест, а объем привлеченных инвестиций составляет 17 млрд. руб. К концу 2018 г. в моногородах планируется создать 230 тыс. новых рабочих мест.

Однако, новая схема распределения бюджетных средств для поддержки моногородов в соотношении 95:5 (95% - средства ФРМ, 5% - средства местного бюджета) весьма проблематична для муниципалитетов, если учитывать что средний показатель доли инвестиций за счет муниципального бюджета по моногородам составил в 2015 г. всего 0,9% от общего объема инвестиций. К тому же, с марта 2017 г. по рекомендации Счетной палаты РФ, ФРМ еще более ужесточил условия по выделению средств на развитие моногородов – во-первых, наличие кредитных и финансовых ресурсов по участию инвесторов в проекте, а во-вторых, финансирование будет выделяться только после выполнения и принятия работ на соответствующем уровне¹⁰⁷.

Таким образом, анализ бюджетной обеспеченности и инвестиционных возможностей муниципалитетов Севера и Арктики выявил негативные тенденции в связи со сложными экономическими процессами, происходящими в целом в стране, которые частично нивелировали усилия государственных и муниципальных органов власти, направленные на улучшение инвестиционного климата.

Однако, начиная с 2016 г., отмечается улучшение ситуации ввиду адаптации экономики к кризисным процессам и некоторой стабилизации на нефтяном рынке. К тому же Правительством, как уже отмечалось (см. п.3.1), был принят ряд мер, направленных на улучшение инвестиционного климата на региональном и муниципальном уровнях. Для оценки эффективности внедрения и влияния данных мер на инвестиционный климат в муниципалитетах нами был изучен опыт Мурманской области, т.к. среди всех регионов Севера и Арктики в Мурманском регионе органы власти ведут наиболее активную политику по улучшению инвестиционной среды и созданию благоприятных условий для развития бизнеса.

Особенностью формирования поселений в Мурманской области является тот факт, что они развивались как горнодобывающие центры в местах

¹⁰⁶ Моногорода: некоторые важные результаты и показатели 2015 года [Электронный ресурс]. Правительство РФ, 2016. URL: <http://government.ru/info/22707/> (дата обращения 17.05.2016).

¹⁰⁷ Парламентские слушания об актуальных задачах развития моногородов [Электронный ресурс]. Совет федерации Федерального собрания РФ, 2017. URL: <http://www.council.gov.ru/events/news/78505/> (дата обращения 25.03.2017)

разработки полезных ископаемых, поэтому значительная часть городов, расположенных в регионе, имеют статус монопрофильных. Из рассматриваемых муниципалитетов, имеющих статус городского округа с численностью населения от 20 до 100 тыс.чел., в Мурманской области расположены четыре моногорода (Кировск, Ковдор, Мончегорск и Оленегорск) и Апатиты, которые не относятся к монопрофильным.

Для поддержки экономик моногородов и развития в них инвестиционных возможностей Правительством РФ принимаются достаточно исчерпывающие меры. Так Минэкономразвития РФ разработан «Единый перечень мер поддержки монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов)», включающий 95 конкретных направлений, ориентированных на поддержку моногородов по линиям различных ведомств (Минэкономразвития, Минпромторга, Минтруда, Минсельхоза, Минвостокразвития, Минкавказа, Минкультуры (Ростуризм), Минспорта, ГК Внешэкономбанк, некоммерческой организации «Фонд развития моногородов», ГК-Фонд содействия реформированию ЖКХ, АО «Корпорация «МСП», АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», АО «Российский Банк поддержки малого и среднего предпринимательства» (МСП Банк), АО «ЭКСПАР», АО «РОСЭКСИМБАНК», а также поддержка в части промышленных парков и промышленных технопарков (Минпромторг России) и в части технопарков в сфере высоких технологий (Минкомсвязь России))¹⁰⁸.

Кроме федеральной поддержки в регионе активно ведется работа по развитию инвестиционной среды за счет предоставления широкого спектра господдержки на всех этапах реализации проектов: равный доступ к ресурсам и рынкам, финансовая поддержка, благоприятный налоговый режим, отсутствие административных барьеров и т.д.¹⁰⁹

Основными субъектами, влияющими на величину и динамику инвестиций в основной капитал, в муниципалитетах Мурманской области выступают крупные горнодобывающие предприятия. Так, например, в Кировске объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования в 2015 г. составил 14,0 млрд. рублей, что на 9,5 % выше уровня 2014 г., из которых 99% составляют инвестиции организаций, расположенных на территории муниципалитета. Муниципальными органами власти прогнозируется дальнейшее увеличение объемов капитальных вложений организациями горнодобывающего сектора в связи с реализацией крупных инвестиционных проектов. Согласно плану модернизации города Кировска, к

¹⁰⁸ Единый перечень мер поддержки монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов) от 01.04.2016 №9154-СН/Д14и [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/econReg/monitoringmonocity/20160415> (дата обращения: 05.05.2017).

¹⁰⁹ Государственная поддержка инвестиционной деятельности [Электронный ресурс]. Инвестиционный портал Мурманской области. URL: http://invest.government.ru/plowadki/podderzhka_invest_deyatelnosti/ (дата обращение: 05.05.2017).

2020 г. объем привлеченных инвестиций составит 3,3 млрд.руб., из которых 2,6 млрд. руб. за счет частных инвесторов¹¹⁰.

Реализуемые в течение 2016-2018 гг. краткосрочные и среднесрочные инвестиционные проекты позволят создать 114 дополнительных рабочих мест, а также благоприятные условия для развития малого и среднего бизнеса. Если до 2015 г. отмечалась тенденция снижения численности индивидуальных предпринимателей, то, начиная с 2015 г., наблюдается их рост, связанный с развитием туризма и увеличением финансовых потоков на территорию города. Так в 2017-2018 гг. прогнозируется рост числа индивидуальных предпринимателей до 555-560 человек в 2017 г. и 560-573 человек в 2018 г. Положительные тенденции отмечаются и в количестве малых и средних предприятий, а также в росте численности работников, занятых на малых предприятиях города. Если в 2014 г. количество малых предприятий составляло 192 единицы, то в 2016 г. – 198 единиц, а в прогнозном периоде к 2018 г. численность предприятий возрастет до 202-205 единиц. Среднесписочная численность работающих на малых предприятиях также возрастет с 3,65 тыс. человек в 2015 г. до 4,1-4,2 тысяч к 2018 г. Так же, в связи с реализацией ряда инвестиционных проектов, направленных на развитие туризма, в 2016-2018 гг. ожидается рост количества средних предприятий до 4 единиц (против 2 в 2015 г.) со среднесписочной численностью работающих до 600-630 человек¹¹¹.

Для формирования благоприятной инвестиционной среды муниципальными органами власти принят необходимый пакет нормативных документов, регламентирующих деятельность и создающих благоприятные условия для привлечения инвесторов¹¹².

Помимо реализации инвестиционных проектов, для развития малого и среднего бизнеса на территории Кировска муниципальными органами власти проводится политика всесторонней поддержки малого предпринимательства за счет оказания услуг по сопровождению бизнеса (бухгалтерские, тендерные, рекламные), субсидирования и льготного кредитования как начинающих

¹¹⁰ Постановление администрации города Кировск от 31.05.2016 №741 «Комплексный инвестиционный план модернизации моногорода Кировск Мурманской области». [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Кировск. URL: http://kirovsk.ru/files/npa/adm/2016/0741/post_741_2016_p.pdf (дата обращения: 05.05.2017).

¹¹¹ Постановление администрации города Кировск от 25.11.2015 №1743 «Прогноз социально-экономического развития муниципального образования город Кировск с подведомственной территорией на 2016 год и плановый период до 2018 года». [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Кировск. URL: http://kirovsk.ru/files/npa/adm/2015/1743/prognoz_2016.pdf (дата обращения: 05.05.2017).

¹¹² См.: Решение Совета депутатов города Кировск от 25.02.2016 №9 «Об отдельных вопросах регулирования инвестиционной деятельности в городе Кировске, осуществляемой в форме капитальных вложений»; Постановление администрации города Кировск от 01.04.2016 №491 «О создании Инвестиционного совета муниципального образования город Кировск с подведомственной территорией»; Постановление администрации города Кировск от 29.12.2015 №1973 «Об утверждении Порядка сопровождения инвестиционных проектов, планируемых к реализации и реализуемых на территории города Кировска».

предпринимателей¹¹³, так и предприятий, реализующих проекты в области туризма и сопутствующих услуг.

Благодаря государственным мерам поддержки на территории Кировска в 2017 г. была создана территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР), позволяющая дополнительно стимулировать инвестиционную деятельность в муниципалитете и значительно снизить инвестору уровень налоговой нагрузки, что создаст более благоприятные условия для реализации инвестиционных проектов. В качестве основных направлений развития Кировска: реализация туристических проектов в рамках туристско-рекреационного кластера «Хибины» и создание площадок для сервисных производств, направленных на обеспечение деятельности горно-химических предприятий Мурманской области. В результате реализации данных направлений планируется создать более 500 рабочих мест с предполагаемым объемом инвестиций около 300 млн.руб.¹¹⁴.

Еще в одном моногороде Мурманской области – Ковдоре – для повышения инвестиционной привлекательности и привлечения к его развитию малого и среднего бизнеса планируется создание ТОСЭР с совместным участием местных властей, областного правительства и градообразующего предприятия АО «Ковдорский ГОК», при инвестиционной поддержке которого реализуется ряд инфраструктурных проектов в городском округе¹¹⁵. С предприятием заключено «Соглашение о социально-экономическом партнерстве между Правительством Мурманской области, АО «Минерально-химическая компания «ЕвроХим» и администрацией Ковдорского района», в рамках которого в 2014-2016 гг. общий объем инвестиций в улучшение облика города составил порядка 200 млн.руб. В процессе реализуемых мер региональной поддержки инвестиционных проектов по льготному налогообложению «Ковдорский ГОК» в 2017 г. сэкономит на налогах порядка 52 млн.руб.¹¹⁶.

Деятельность муниципальных органов власти Ковдора также направлена и на развитие малого и среднего бизнеса, что является одним из основных приоритетов в работе администрации Ковдорского района. Реализация ряда мер по поддержке и созданию благоприятных условий для развития малого и

¹¹³ Постановление Правительства Мурманской области от 31.07.2012 №392-ПП «О государственной поддержке начинающих предпринимателей и малых инновационных компаний» [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Кировск. URL: http://kirovsk.ru/business/biznesu/nachinayuwemu_predprinatellyu/ (дата обращения: 11.05.2017).

¹¹⁴ Территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Кировск. URL: <http://kirovsk.ru/business/investoru/toser/> (дата обращения: 05.05.2017).

¹¹⁵ Решение Совета депутатов Ковдорского района от 28.04.2016 №45 «Отчёт главы Ковдорского района о работе администрации Ковдорского района за 2015 год». [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Ковдорский район. – URL: <http://www.kovadm.ru/Content/Default.aspx?CategoryId=2&ParentId=1949> (дата обращения: 11.05.2017).

¹¹⁶ В реализацию мастер-плана развития Ковдора будут максимально вовлечены жители города. [Электронный ресурс]. Правительство Мурманской области. URL: <https://gov-murmman.ru/info/news/213102/> (дата обращения: 17.05.2017)

среднего предпринимательства позволила за 2011-2013 гг. увеличить численность предпринимательских структур на 8,5%, а среднесписочную численность работников на 15% с дальнейшим прогнозируемым увеличением их количества к 2017 г.¹¹⁷

Проводимая в Мончегорске инвестиционная политика муниципальных органов власти и внедрение Стандарта 2.0 также позволила сформировать систему поддержки и развития предпринимательства. На территории Мончегорска осуществляются все доступные формы государственной и муниципальной поддержки малого и среднего бизнеса и начинающих предпринимателей: финансовая, имущественная и консультационно-информационная. Наиболее эффективным инструментом для осуществления экономической политики администрации города Мончегорска по отношению к малому бизнесу стала реализация муниципальной программы «Развитие экономического потенциала и формирование благоприятного предпринимательского климата в городе Мончегорске», также на территории муниципального образования действует представительство «Государственного фонда развития малого и среднего предпринимательства Мурманской области», которое осуществляет льготное микрофинансирование малого и среднего предпринимательства. Кроме этого действуют такие меры поддержки как:

- заключение договоров аренды (субаренды) без проведения конкурсов или аукционов;

- формирование перечня муниципального имущества, в том числе земельных участков, предназначенных для передачи во владение и (или) пользование;

- предоставление в аренду на льготных условиях нежилых помещений по ставке арендной платы с понижающим коэффициентом для развития приоритетных и инновационных видов деятельности, местных производителей и мини-производств;

- оказание всесторонней поддержки, включая бесплатные консультации специалистов по вопросам ведения бизнеса и получения иной муниципальной и государственной поддержки предпринимательства.

В результате реализации указанных мер в 2016 г. отмечается рост количества малых и средних предприятий и индивидуальных предпринимателей по сравнению с 2014-2015 гг. с дальнейшим прогнозируемым увеличением их количества к 2019 г. на 5-9%.

Кроме развития предпринимательской деятельности, целью внедрения Стандарта 2.0 являлось и обеспечение благоприятного инвестиционного климата на территории Мончегорска. Внедряемые Стандартом 2.0 меры были направлены на формирование системы поддержки инвесторов, а также на регламентацию порядка взаимодействия органов местного самоуправления, органов государственной власти Мурманской области и инвесторов в вопросах привлечения инвестиций. Реализация данных мер была призвана увеличить инвестиционную активность и обеспечить положительную динамику роста по

¹¹⁷ Постановление администрации Ковдорского района от 20.01.2015 №15 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Ковдорском районе» на 2015-2017 годы».

таким основным показателям как: общий объем инвестиций по фактически реализуемым инвестиционным проектам; общее количество проектов, реализуемых на территории города Мончегорска; количество вновь созданных рабочих мест по инвестиционным проектам; количество предпринимателей, вовлеченных в формирование инвестиционной политики.

Однако, не смотря на то, что регион и муниципалитеты активно включились в процесс стандартизации деятельности органов власти по созданию благоприятного инвестиционного климата, пример Кировска является скорее исключением ввиду активной позиции как муниципальных органов власти, так и градообразующего предприятия. В ряде других муниципалитетов рост инвестиционной активности не наблюдается. Так в Мончегорске в 2016 г. объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования снизился и составил 6516,6 млн.руб. против 6804,5 млн.руб. в 2015 г. Согласно «Прогнозу социально-экономического развития муниципального образования город Мончегорск...»¹¹⁸ в 2017 г. ожидается значительное снижение инвестиционной активности по сравнению с 2016 г. на 70% (по прогнозным данным объем инвестиции в 2017 г. составят 2103,6 млн.руб.) с дальнейшим сокращением в последующие годы (в 2018 г. - 2155,6 млн.руб., в 2019 г. - 1638,7 млн.руб. или всего 24% от уровня 2015 г.). Такое резкое снижение связано, в первую очередь, с завершением ряда крупных инвестиционных проектов градообразующим предприятием АО «Кольская ГМК», на собственные средства которого приходится основной объем инвестиций в основной капитал.

Из всех моногородов Мурманской области наибольшее сокращение инвестиционной активности произошло в Оленегорске (табл. 3.12).

Таблица 3.12

Объем инвестиций в основной капитал, тыс.руб./чел.

Моногорода	2012	2013	2014	2015	2015г к 2014 г., %	2015г. к 2012 г., %
Кировск	790,2	577,5	428,7	476,3	11,1	-39,7
Ковдор	197,1	252,3	221,4	431,5	94,9	118,9
Мончегорск	43,2	40,7	66,9	150,4	124,8	248,1
Оленегорск	101,2	67,1	72,0	1,0	-98,6	-99,0
Апатиты	24,2	47,8	10,5	7,2	-31,4	-70,2

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Вследствие снижения цены на железорудный концентрат, градообразующим предприятием АО «Олкон», расположенном в Оленегорске, был получен отрицательный финансовый результат по итогам 2015 г., что негативно отразилось и на инвестициях в основной капитал, размер которых снизился в 2015 г. по сравнению с 2014 г. на 35,9%, так как основной объем инвестиций приходится на долю АО «Олкон» и направлен на развитие и модернизацию мощностей по производству железорудного концентрата.

¹¹⁸ Постановление администрации города Мончегорск от 14.10.2016 №1054 «О прогнозе социально-экономического развития муниципального образования город Мончегорск с подведомственной территорией на 2017 год и на период 2018 и 2019 годов».

Согласно динамике социально-экономических показателей за 2000-2016 гг. инвестиции в основной капитал за счет крупных и средних организаций, расположенных на территории Оленегорска, начиная с 2012 г., сократился более чем в 2,5 раза¹¹⁹. К тому же за исследуемый период отмечается снижение количества индивидуальных предпринимателей, при незначительном росте малых и средних предприятий. Возможной причиной данной тенденции является несовершенство законодательства и политики налогообложения, а также возрастающая конкуренция со стороны крупных сетевых компаний.

Тем не менее, дальнейшая реализация краткосрочных и долгосрочных инвестиционных проектов за счет всех источников финансирования в 2016-2020 гг. на территории Оленегорска, согласно инвестиционному паспорту¹²⁰, позволит создать в городе около 280 дополнительных рабочих мест и привлечь 1,9 млрд.руб.¹²¹

Апатиты, являясь единственным не монопрофильным городом в Мурманской области из рассматриваемой категории муниципалитетов, не смотря на полностью реализованные положения Стандарта 2.0 на территории муниципального образования, значительно отстают в инвестиционной активности от моногородов. В рамках Инвестиционной стратегии¹²² были приняты и достигнуты все плановые показатели по следующим направлениям:

- формирование благоприятного инвестиционного климата и повышение инвестиционной привлекательности;
- совершенствование механизма муниципального управления и регулирования экономики, направленного на стимулирование инвестиционного процесса;
- создание оптимальных условий реализации инвестиционных проектов, обеспечивающих эффективное взаимодействие всех субъектов инвестиционной деятельности;

¹¹⁹ Итоги социально-экономического развития муниципального образования город Оленегорск с подведомственной территорией за 2015 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Оленегорск. URL: http://olenegorsk.gov-murman.ru/upload/iblock/959/itogi_ser_2015i.pdf (дата обращения 11.05.2017).

¹²⁰ Инвестиционный паспорт муниципального образования Оленегорск. [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Оленегорск. URL: http://olenegorsk.gov-murman.ru/ekonomika/invest-deyatelnost/investpasport_2016i.pdf (дата обращения 11.05.2017).

¹²¹ Постановление Администрации города Оленегорск от 01.04.2015 №148 «Комплексный инвестиционный план муниципального образования город Оленегорск с подведомственной территорией». [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Оленегорск. URL: http://olenegorsk.gov-murman.ru/ekonomika/invest-deyatelnost/kip_2016.pdf (дата обращения 11.05.2017).

¹²² Постановление Администрации города Апатиты от 10.03.2016 №239 «Инвестиционная стратегия города Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области до 2020 года (1 этап)». [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Апатиты. URL: <http://apatity.gov-murman.ru/invest/239.pdf> (дата обращения 15.05.2017).

- развитие городской инфраструктуры и обеспечение информационной открытости, формирование положительного имиджа муниципального образования.

Однако уровень инвестиций в основной капитал неизменно падает к объемам финансирования предыдущего года и, по прогнозам, продолжит снижаться в 2017-2018 гг. за счет всех источников финансирования¹²³.

Стоит отметить, что в Апатитах более активными участниками инвестиционной деятельности, в отличие от монопрофильных муниципалитетов, выступают субъекты малого предпринимательства. Например за 2014 г. ими осуществлены 29 инвестиционных проектов на сумму около 200,0 млн.руб., в то время как объем инвестиций в основной капитал по крупным и средним организациям в 2015 г. по сравнению с соответствующим периодом 2014 г. уменьшился на 38,2% в действующих ценах и составил 90,0 млн.руб. На бюджетные источники приходится около 37% всех инвестиций¹²⁴.

Одновременно с падением уровня инвестиций в основной капитал, сокращается и количество малых предприятий как в отчетном, так и в прогнозном периодах. В 2016 г. количество малых предприятий на территории города сократилось на 10% к уровню 2012 г. при росте числа индивидуальных предпринимателей на 6%. Однако, численность работников, занятых у индивидуальных предпринимателей, сократилась на 27%. В целом, доля работающего населения на территории города Апатиты, занятого в сфере малого предпринимательства в 2015 г. составляла около 35%. Численность работников средних предприятий за исследуемый период сократилась на 30% при неизменном количестве числа предприятий.¹²⁵

Следует еще раз отметить, что процесс стандартизации по улучшению инвестиционной среды совпал с кризисными явлениями, происходящими в экономике страны, что оказало значительное влияние на развитие предпринимательской среды и инвестиционной деятельности и, как следствие, на эффективность проводимой политики по улучшению инвестиционного климата.

Подводя итог можно утверждать, что анализ бюджетной обеспеченности муниципалитетов показал ухудшение бюджетной обеспеченности по всем муниципалитетам северных регионов за последние годы, что связано, в первую очередь, с неблагоприятной экономической ситуацией в стране в целом, введенными санкциями и падением цен на энергоресурсы, вследствие чего произошло резкое сокращение доли собственных доходов бюджетов. Однако,

¹²³ Отчет о результатах реализации Инвестиционной стратегии города Апатиты за 2016 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Апатиты. URL: <http://apatity.gov-murman.ru/invest/otchet-o-rezultatakh-realizatsii-investitsionnoy-strategii-za-2016-god.pdf> (дата обращения 15.05.2017).

¹²⁴ Постановление Администрации города Апатиты Мурманской области от 19.11.2015 №1465 «Прогноз социально-экономического развития муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области на 2016 год и на период до 2018 годов». [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Апатиты. URL: http://apatity.gov-murman.ru/administration/struktura/oer/profile/soc_ecom/ (дата обращения 15.05.2017).

¹²⁵ Там же.

начиная с 2016 г. ситуация с дефицитами бюджетов стала выправляться, в основном благодаря оптимизации бюджетных расходов и увеличению финансовой помощи из вышестоящих бюджетов бюджетной системы РФ. Во всех группах муниципалитетов увеличился объем безвозмездных поступлений на фоне сокращения налоговых доходов. Высокий уровень дотационности указывает на растущую зависимость местных бюджетов от вышестоящих уровней бюджетной системы, что снижает самостоятельность муниципальных органов власти в проведении собственной экономической политики.

Кризисные явления в бюджетной сфере оказали непосредственное влияние и на возможности формирования и реализации инвестиционной политики муниципалитетами Севера и Арктики. Анализ инвестиционной деятельности муниципальных образований Севера за 2012-2015 гг. выявил негативные тенденции и значительные диспропорции между группами исследуемых муниципалитетов. Из-за падения цен на нефть резко снизился объем инвестиций в основной капитал на душу населения в «нефтегазовых» муниципальных образованиях. В моногородах снижение объема инвестиций связано с падением спроса и ростом задолженности предприятий в условиях кризиса. Однако, не смотря на это, и «нефтегазовые», и моногорода за счет участия в экономике городов градообразующих предприятий по уровню инвестиций на душу населения намного превосходят городские округа, не относящиеся к ним по своей структуре экономики.

В кризисных условиях значительные усилия региональных органов власти направлены на улучшение инвестиционного климата и создание благоприятной инвестиционной среды, в том числе, и посредством внедрения стандартов деятельности органов власти по улучшению инвестиционного климата.

На примере Мурманской области, которая наиболее активно включилась в процесс стандартизации по улучшению инвестиционного климата, можно сделать вывод, что внедрение и реализация Стандарта 2.0 само по себе не обеспечивает рост инвестиций и активизацию инвестиционной деятельности на территории муниципалитета, а только создает условия для привлечения инвестиций. Инвестиционная активность же в муниципальных образованиях, главным образом, зависит от позиций региональных и федеральных властей к развитию определенной территории (бюджетные инвестиции), а также от предприятий, расположенных на территории муниципалитета и играющих значительную роль в экономике города (градообразующие предприятия). При этом значительный объем инвестиций идет, в основном, за счет градообразующих предприятий, основной поток которых направлен на модернизацию и развитие инфраструктуры самих предприятий. Так в Апатитах, полностью реализовавших все основные направления Стандарт 2.0, объем инвестиций неизменно сокращается.

Как показало исследование, в муниципалитетах Мурманской области отмечается рост количества малых и средних предприятий, а также индивидуальных предпринимателей. Однако, на наш взгляд, он связан не столько с действующими региональными и муниципальными программами и проводимой политикой по улучшению предпринимательского климата, сколько с высвобождением работников градообразующих предприятий и выведением ряда структурных подразделений из состава головных организаций. Поэтому, в

условиях сильной зависимости уровня занятости населения городов Мурманской области от численности работников градообразующих предприятий, при их сокращении наблюдается рост числа индивидуальных предпринимателей и малых предприятий.

Подводя итоги, можно сделать следующие выводы:

- на эффективность проводимой инвестиционной политики по улучшению инвестиционного климата на муниципальном уровне повлияли сложные экономические процессы, происходящие в целом в стране, которые частично нивелировали усилия государственных и муниципальных органов власти по созданию благоприятных условий, ослабили бюджетную обеспеченность и инвестиционную деятельность в муниципалитетах Севера и Арктики;

- монопрофильные и «нефтегазовые» муниципалитеты, несмотря на значительное сокращение объемов инвестиций, снижение доходов местных бюджетов и финансовой самостоятельности, по уровню инвестиций на душу населения намного превосходят городские округа, не относящиеся к ним по своей структуре экономики, и находятся в более благоприятном финансовом положении, обладают большими инвестиционными возможностями для реализации собственной инвестиционной политики из-за участия в инвестиционной деятельности градообразующих предприятий, расположенных на их территории;

- инвестиционная активность муниципальных образований в значительной степени зависит от позиций региональных и федеральных властей к развитию определенной территории, а также от предприятий, расположенных на территории муниципалитета и играющих значительную роль в экономике города;

- количество малых и средних предприятий, а также индивидуальных предпринимателей в регионах Севера и Арктики находится в сильной зависимости от уровня занятости населения на градообразующих предприятиях.

3.3 Перспективные направления инвестиционного развития регионов Севера и Арктики

Наиболее интенсивно и целенаправленно освоение и «обживание» российского Севера проводилось в советский период (например, была разработана система гарантий и компенсаций для населения северных территорий, а на базе открытых месторождений полезных ископаемых были созданы крупнейшие территориально-производственные комплексы), это позволило обустроить и заселить обширные территории Севера за достаточно короткий срок¹²⁶.

¹²⁶ Подробнее см.: Селин В. С., Васильев В. В., Широкова Л. Н. Российская Арктика: география, экономика, районирование: монография. - Апатиты: КНЦ РАН, 2011. – 203 с.; Тимошенко А.И. Российский опыт изучения и освоения Арктических пространств // Гуманитарные науки в Сибири, 2012. - № 1. - С.3-6; Тимошенко А.И. Советский опыт освоения Арктики и Северного морского пути: формирование мобилизационной экономики // Историко-экономические исследования, 2013. - Т.14. - № 1–2. – С.73-95.

Однако рыночные преобразования в начале 90-х гг. прошлого века привели к резкому ухудшению социально-экономической ситуации в стране. В этих условиях государство считало поддержку северных территорий нецелесообразной и финансово обременительной, в результате чего были урезаны северные льготы и гарантии проживающих и работающих на Севере граждан, начали закрываться северные программы, сократились средства на отдельные отрасли экономики (угольная промышленность, рыболовство)¹²⁷.

Вместе с тем, в отношении арктической части российского Севера реализация государственной политики была продолжена и ознаменовалась созданием в 1992 г. Государственной комиссии РСФСР по делам Арктики и Антарктики¹²⁸, призванной осуществлять координацию научной, социально-экономической, хозяйственной и природоохранной деятельности в Арктике (включая архипелаг Шпицберген) и Антарктике. В 1998 г. для обеспечения геополитических интересов России в Арктике, устойчивого развития и сохранения уникальной природы Арктической зоны был разработан законопроект «Об Арктической зоне Российской Федерации», который, однако, так и не был принят¹²⁹. В 2000 г. были разработаны «Основы государственной политики России в Арктике», но утверждены они были лишь в 2008 г.¹³⁰ В целом, попытка реализации государственной политики по развитию российской Арктики не увенчалась успехом из-за отсутствия политической воли, должного государственного финансирования и разобщенности политической элиты¹³¹.

Конкуренция, развернувшаяся в последние годы между индустриально развитыми странами за освоение уникальных запасов природных ресурсов Арктики, положила начало нового этапа российской государственной политики по освоению и развитию Арктики, характеризующейся комплексным подходом, включающим правовую, международную, научную, экономическую, военную и другие составляющие.

Положения принципиально новой государственной политики в отношении российской Арктики, предусматривающей ее устойчивое развитие, были сконцентрированы в ряде концептуальных документов:

- Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности (утв. Указом Президента РФ от 08.02.2013 г. №Пр-232).

- Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года» (утв. Постановлением Правительства РФ от 21.04.2014 г. №366).

¹²⁷ Пономарев И.А. Север России: пути его социально-экономического развития // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2009. - №5. - С.78-81.

¹²⁸ Постановление Правительства РСФСР от 26.12.1991 г. №75 «О Государственной комиссии РСФСР по делам Арктики и Антарктики».

¹²⁹ Постановление Совета Федерации Федерального собрания РФ «О проекте Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» от 10.07.1998 г. №323-СФ.

¹³⁰ Указ Президента РФ от 18.09.2008 г. №Пр-1969 «Об утверждении «Основ государственной политики России в Арктике».

¹³¹ Тамицкий А.М. Государственная политика современной России в Арктике: этапы, приоритеты и некоторые итоги // Арктика и Север, 2012. - № 6. – С. 1-8.

Немалое значение имело и законодательное закрепление сухопутных границ Арктической зоны РФ, согласно которым в нее полностью вошли территории Мурманской области и Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского АО, а также арктические территории Архангельской области, Республики Саха (Якутия), Республики Коми и Красноярского края.

В задачи программы развития Арктической зоны РФ входит развитие транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры, формирование нормативной и научно-технической базы, а также реализация масштабных инвестиционных проектов (мега-проектов). В целом программа предусматривает вложения в экономику Арктической зоны РФ более 1,5 трлн. рублей.

На сегодняшний день в российской Арктике реализуется около 150 приоритетных инвестиционных проектов с общим объемом финансирования почти 5 трлн. руб. (89,1 млрд. долларов США), из них более 90% приходится на следующие направления:

- развитие энергетики (около 40 проектов). В рамках данного направления уже начато строительство плавучей атомной теплоэлектростанции «Академик Ломоносов» (ввод в эксплуатацию планируется в 2019 г.). Предполагается строительство и реконструкция воздушных линий электропередач на Чукотке, в Якутии и Мурманской области, строительство трёх новых центров электрического питания в Ямало-Ненецком АО.

- развитие нефтегазового и горнопромышленного секторов (около 15 проектов). Крупнейшим реализуемым нефтегазовым проектом в российской Арктике является «Ямал СПГ» (Ямало-Ненецкий АО). В рамках данного проекта ведется строительство завода по сжижению природного газа в районе поселка Саббета, в 2013-2015 гг. введены в эксплуатацию одноименные морской порт и аэропорт (общий объем инвестиций в проект оценивается в триллион рублей).. Кроме того, рассматривается вариант реализации аналогичного проекта «Печора СПГ», предполагающего строительство завода по сжижению природного газа и морского терминала в районе поселка Индига (Ненецкий АО).

- развитие транспортной инфраструктуры и судостроения (более 50 проектов). В рамках данного направления предусматривается модернизация и развитие арктической транспортной системы, а именно развитие Северного морского пути и всего комплекса транспортных средств, морских и речных судоходных линий, авиационных маршрутов, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, ледокольного флота, береговой инфраструктуры (портов, средств навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи и др.). Так, в соответствии со «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» в целях общей модернизации Северного морского пути предусматривается реконструкция действующих арктических портов в Мурманске, Архангельске, Кандалакше, Витино, Варандее (в остальных портах арктического бассейна реализация крупных инвестиционных проектов не предусмотрена¹³²), а также создание

¹³² Согласно официальному реестру морских портов России к Арктическому бассейну из 67 морских портов относятся 18: Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Витино, Онега, Мезень, Варандей, Нарьян-Мар, Саббета, Дудинка, Диксон, Хатанга, Тикси, Анадырь,

морских глубоководных многофункциональных портов в Индиге (Ненецкий АО) и Харасавее (Ямало-Ненецкий АО). Кроме того, предполагается строительство новых рейдовых отгрузочных (Варандей, Приразломное, Игарка) и контейнерных терминалов (Мурманск, Тикси, Эгвекинот, Провидения), реконструкция аэропортовой сети, развитие комплекса арктического сервиса (кардинальное обновление ледокольного флота, развитие систем обеспечения безопасности мореплавания, средств навигации, гидрографии, гидрометеорологии, радиосвязи)¹³³. Перспективы роста перевозок в результате освоения нефтегазовых месторождений на Ямале и в Баренцевом море, обуславливают и строительство новых транспортных коридоров: проект «Северный широтный ход» и проект «Белкомур» (подробнее см. в п.4.1).

Большинство проектов реализуется на территориях западной и центральной частей российской Арктики: 23 проекта в Ямало-Ненецком АО (общий объем финансирования более 40%); 72 проекта в Мурманской области (около 39%); 7 проектов в Красноярском крае (около 10%); 38 проектов в Архангельской области (около 7%). Наибольший объем государственной поддержки на сегодняшний день приходится на Мурманскую область, где расположено федеральное государственное предприятие «Атомфлот», являющееся заказчиком строительства новых атомных ледоколов, а также на Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО, где ведется строительство заводов по сжижению природного газа.

Отдельно стоит сказать о дальневосточных регионах, где на сегодняшний день государством поддержано 10 проектов с общим объемом частных инвестиций 274 млрд.руб. и бюджетных субсидий – 32 млрд.руб., в частности¹³⁴:

- проект разработки Наталкинского золоторудного месторождения Магаданской области (частные инвестиции – 88,56 млрд.руб., бюджетные субсидии – 9,947 млрд.руб.),

- проект строительства горно-обогачительного комплекса «Инаглинский» и алмазодобывающего предприятия на месторождении Верхне-Мунского поля в Якутии (общий объем частных инвестиций – 77,324 млрд.руб., бюджетных субсидий – 9,086 млрд.руб.),

- проекты развития свиноводства, строительства пивоваренного завода и горно-металлургического комбината по добыче и переработке руды в Камчатском крае (общий объем частных инвестиций – 15,15 млрд. руб., бюджетных субсидий – 987 млн. руб.).

Певек, Провидения, Эгвекинот, Беринговский. Еще два арктических порта не входят в реестр, но являются филиалами пароходств: Амдерма (морской терминал морского порта Нарьян-Мар) и Игарка (филиал Енисейского пароходства).

¹³³ Серова В.А. Новый этап развития транспортной системы Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №5. - С.69-72.

¹³⁴ Об итогах деятельности Министерства РФ по развитию Дальнего Востока в 2015 г. и задачах на 2016 г.: доклад заседания итоговой коллегии Минвостокразвития России. [Электронный ресурс]. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока, 2016. URL: [https://minvt.ru/upload/iblock/da5/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F%202016%20\(%D0%98%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%B8%2015%20%D0%B3.\).pdf](https://minvt.ru/upload/iblock/da5/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F%202016%20(%D0%98%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%B8%2015%20%D0%B3.).pdf) (дата обращения 24.05.2017).

Таким образом, на протяжении многих лет ключевыми приоритетами государственной арктической политики России являются освоение природных ресурсов и закрепление российского статуса Северного морского пути. Поэтому инвестиционная политика регионов Севера и Арктики направлена главным образом на проекты добычи углеводородных ресурсов, а также на развитие энергетики и транспортной инфраструктуры в целях для дальнейшего освоением природных богатств арктических территорий.

На муниципальном уровне перспективные направления развития инвестиционной деятельности в регионах Севера и Арктики, в первую очередь связаны с развитием моногородов и «нефтегазовых» муниципальных образований.

Все нефтегазовые муниципалитеты, не смотря на некоторое снижение инвестиционной активности в период кризиса, являются наиболее стабильными и перспективными в виду своего высокого конкурентного преимущества, даже принимая во внимание тот факт, что значительный объем инвестиций приходится на развитие нефтегазовой отрасли, а не инфраструктуры города. Однако развитие нефтегазовой промышленности оказывает положительный эффект и на развитие самих городских округов.

В отличие от «нефтегазовых», перспективы монопрофильных муниципалитетов тесно связаны с конкурентоспособностью градообразующих предприятий. Дополнительной возможностью для развития инвестиционной активности в моногородах является поддержка, оказываемая Правительством РФ. Однако, не смотря на это и тот факт, что моногорода по уровню инвестиций значительно превосходят города, не имеющие статус монопрофильных, в последнее время отмечается ухудшение их социально-экономического положения.

При анализе результативности мер, принимаемых органами государственной власти по поддержке моногородов, на Коллегии Счетной палаты Российской Федерации с участием представителей регионов, Минэкономразвития, Внешэкономбанка и Фонда развития моногородов (ФРМ) было отмечено, что за 2014-2016 гг. государственная поддержка является малоэффективной. Общий объем финансовой поддержки моногородов за 2010-2016 гг. (без учета поддержки градообразующих предприятий) составил 115,9 млрд.руб. Однако социально-экономическая ситуация в 2016 г. имела негативную динамику. Так, по сравнению с 2015 г. снизился темп отгрузки продукции с градообразующих предприятий (с 98,6% до 95,8%) и загрузка производственных мощностей (с 64,8% до 60,1%), уменьшилась численность населения (на 50 тыс. чел.) и численность занятых (на 288 тыс.чел. или почти на 5%).

Как показал анализ бюджетной обеспеченности, финансовая самостоятельность моногородов падает, а условия предоставления финансовой помощи ФРМ ужесточены, поэтому инвестиционная активность в моногородах в значительной степени зависит от привлекательности и финансовой самостоятельности самих промышленных предприятий. Так на 1 января 2017 г. ФРМ заключило 18 соглашений с регионами о софинансировании расходов по реализации мероприятий по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры, необходимых для реализации новых инвестиционных проектов, с объемом софинансирования за счет средств ФРМ – 8,7 млрд.руб., однако, в регионы перечислено только 3,7 млрд.руб. или 43%. При этом

строительство инфраструктурных объектов закончено только по 3 из 18 соглашений. В ряде остальных проектов соглашения о софинансировании приостановлены в виду отсутствия инвесторов¹³⁵.

Сложность в получении финансовой помощи из ФРМ заключается в отсутствии у моногородов средств на разработку проектно-сметной документации, а также в проблеме поиска инвесторов для софинансирования инвестиционных проектов. Поэтому актуальным направлением деятельности органов власти по реализации инвестиционных планов развития на муниципальном уровне выступает применение механизмов государственно-частного (ГЧП) и муниципально-частного (МЧП) партнерства. Однако, здесь также существует ряд ограничений как законодательного, так и финансового характера, так как реализация проектов в формате МЧП предполагает обязательное участие муниципалитета, что является достаточно затруднительным ввиду выявленных проблем финансовой обеспеченности муниципальных бюджетов¹³⁶.

Применение данных механизмов муниципальными органами власти также усложняется из-за не удовлетворительного состояния инвестиционных площадок, которые, зачастую, не оборудованы соответствующей инженерной инфраструктурой. К тому же, проведенный ранее анализ основных фондов (ОФ) северных муниципальных образований¹³⁷ выявил их значительное сокращение во многих городских округах. При этом наиболее острой проблемой муниципальной собственности, характерной для городских округов Крайнего Севера, является высокий уровень износа основных фондов, вызванный экстремальными природно-климатическими условиями, который составляет 43-45%.

Как отмечается в документах Администраций городских округов на подготовку и обеспечение инвестиционных площадок, для предоставления их частному сектору, финансовых средств в местных бюджетах нет. К примеру, это обстоятельство отмечается в муниципальной целевой программе городского округа Апатиты «Развитие экономического потенциала», включающая подпрограмму по «Формированию благоприятной инвестиционной среды», которая действовала на территории Апатитов в 2014-2016 гг. Кроме этого в документе указаны такие проблемы, характеризующие низкий уровень привлечения инвестиций на территорию муниципального образования, как:

¹³⁵ Анализ результативности мер, принимаемых органами государственной власти по поддержке моногородов. [Электронный ресурс]. Счетная палата РФ, 2017. URL: http://www.ach.gov.ru/press_center/news/30165 (дата обращения 18.05.2017).

¹³⁶ Емельянова Е.Е. Механизм муниципально-частного партнерства как способ улучшения инвестиционного климата муниципальных образований // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: материалы V Всероссийской морской науч.-практ. конф., 29-30 мая 2014 г. / ред. кол. Козьменко С.Ю., Селин В.С., Савельев А.Н., Щеголькова А.А. – Мурманск: Изд-во МГТУ, 2014. – 232 с. - С.204-206.

¹³⁷ Емельянова Е.Е. Имущественная база местного самоуправления как основа инвестиционной политики городов Севера [Электронный ресурс] // Развитие Севера и Арктики: проблемы и перспективы: тезисы докладов Всероссийской научно-практической конференции (г.Апатиты, 6-8 ноября 2013 г.)– Апатиты, 2013. (CD-ROM).

- отсутствие необходимой инфраструктуры для осуществления инвестиционной деятельности (инвестиционных площадок, промышленных и технологических парков);
- проблемы, связанные с предоставлением в пользование пустующих зданий, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии;
- недостаток профессионализма в вопросах формирования инвестиционной политики на муниципальном уровне.

Для использования объектов недвижимости, находящихся в собственности муниципальных образований, в качестве инвестиционной инфраструктуры, местным органам власти необходима инвентаризация муниципальной собственности, оценка состояния инфраструктуры и т.д. В данных вопросах во многих из исследуемых городских округах отмечается ряд проблем юридического и технического характера из-за неоформленных в надлежащем порядке документов по передаче имущества в муниципальную собственность. Это обстоятельство связано с тем, что большая часть объектов недвижимого имущества, принятых в муниципальную собственность в период до 2000 г., передавалась без технической документации и надлежащего оформления документов по передаче. В настоящее время доля объектов недвижимости в городских округах Севера, по которым технические паспорта, и право собственности на которые зарегистрировано в установленном порядке, остается низкой. Например, в отчете Департамента имущественных и земельных отношений в городском округе Нягань¹³⁸ отмечается, что данный факт является основной причиной того, что доля объектов недвижимости, на которые зарегистрировано право муниципальной собственности, составляет 24,6% от общего количества объектов недвижимости в составе муниципальной собственности. Доля объектов недвижимости, прошедших техническую инвентаризацию составляет 57,8% от общего количества объектов, зарегистрированных в реестре муниципальной собственности. В городском округе Ухта доля зарегистрированных объектов муниципального имущества, переданных муниципальным предприятиям и учреждениям, составляет 50% от общего числа объектов недвижимости, закрепленных за муниципальными организациями¹³⁹.

Механизм ГЧП, в основном, реализуется на уровне регионов. Министерством экономического развития РФ создан рейтинг регионов по развитию ГЧП¹⁴⁰. По итогам расчета рейтинга регионов субъекты Российской Федерации подразделяются на 5 групп по уровню развития ГЧП:

¹³⁸ Отчет о деятельности Департамента имущественных и земельных отношений Администрации города Нягани за 9 месяцев 2012 года. [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Нягань. URL: www.admnyagan.ru/?page=OtchetiRukSP/info.php&razd_id=1 (дата обращения 09.09.2014).

¹³⁹ Отчет о деятельности Комитета по управлению муниципальным имуществом администрации МОГО «Ухта» за 2011 год и задачи на 2012 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Ухта. URL: <http://kumi.mouhta.ru/> (дата обращения 09.09.2014).

¹⁴⁰ Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнерства за 2014–2015 гг. [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ, 2016. URL: <http://mrpp.gov-murman.ru/activities/New%20Folder/rejting-gchp-2015.pdf> (дата обращения 23.05.2017).

- регионы – лидеры по уровню развития ГЧП – 60-75%;
- регионы с высоким уровнем развития ГЧП – 45-60%;
- регионы со средним уровнем развития ГЧП – 35-45%;
- регионы с низким уровнем развития ГЧП – 25-35%;
- регионы с очень низким уровнем развития ГЧП – 0-25%.

Проекты с использованием механизмов ГЧП реализуются в основном в динамически развивающихся регионах с достаточно интенсивным строительством. Показатели уровня выполненных работ по виду деятельности «Строительство» и введения в действие жилых домов для регионов Севера традиционно низкие. Поэтому и уровень развития ГЧП не высокий (табл. 3.13). Из всех регионов Севера только «нефтегазовые» регионы приближается к низшему пороговому уровню, характеризующему высокую степень развития ГЧП. Три региона (Республика Саха, Сахалинская и Мурманская области) отнесены к среднему уровню развития ГЧП. В остальных регионах он «низкий» и «очень низкий».

Таблица 3.13

Положение регионов Севера и Арктики в рейтинге развития государственно-частного партнерства

Регионы Севера	Уровень ГЧП, %	Место в рейтинге
Ямало-Ненецкий АО	46,2	19
Ханты-Мансийский АО	46,2	20
Республика Коми	45,4	23
Республика Саха (Якутия)	44,6	25
Сахалинская область	40,8	34
Мурманская область	36,7	38
Архангельская область	31,2	50
Камчатский край	29,1	58
Республика Карелия	26,6	63
Ненецкий АО	23,6	70
Магаданская область	17,2	79
Чукотский АО	10,6	82

Источник: Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнерства за 2014–2015 гг. [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ, 2016. URL: <http://mrpp.gov-murman.ru/activities/New%20Folder/rejting-gchp-2015.pdf> (дата обращения: 23.05.2017).

Для реализации подобных проектов на муниципальном уровне в рамках МЧП в отечественной практике выступают, главным образом, крупные, развивающиеся города. Область применения подобных проектов для малых и средних городов достаточно ограничена в виду ранее указанных проблем материального, технического и финансового характера. К тому же возникает значительная проблема в поисках инвесторов. Поэтому данный вид проектов может быть перспективен для реализации в основном за счет участия градообразующих предприятий «нефтегазовых» городов и городов, отнесенных к монопрофильным.

Положительным примером применения механизмов ГЧП и МЧП в северных регионах является город Кировск Мурманской области. При участии градообразующего предприятия АО «Апатит» в рамках ГЧП был реализован

проект строительства гондольно-кресельной дороги, который стал первым проектом государственно-частного партнерства в Мурманской области.

Согласно Перечню проектов, перспективных к реализации в Мурманской области на условиях ГЧП¹⁴¹, из 12 проектов определен инвестор и готов полный пакет документов только в одном проекте. Это инвестиционный проект по строительству тепличного комбината по выращиванию овощей в г. Полярные Зори Мурманской области, инвестором по которому выступает ООО «Тепличный комбинат Полярные Зори». В рамках этого проекта ГЧП решается задача импортозамещения и продовольственная безопасность Мурманской области.

По остальным проектам либо идет поиск инвесторов и соинвесторов, либо отсутствует проектная документация и положительные экспертные заключения. Из 12 проектов в формате ГЧП практически половину планируется осуществить в административном центре региона – Мурманске, то есть механизм ГЧП и МЧП в большей степени применим в промышленных и административных центрах. Инвесторы в большей степени заинтересованы в региональных бюджетах и реализации проектов на региональном уровне, нежели на муниципальном (пример – Республика Карелия), или реализации проектов развития городских агломераций, в основе которых лежит объединение усилий администраций крупных городов и городов-спутников (Ивановская область)¹⁴².

В Республике Карелия был создан прецедент, когда на межмуниципальном уровне на принципах ГЧП был реализован проект «Комплексная система водоочистки малых городов Республики Карелия» совместно с 37 муниципалитетами. В рамках проекта осуществлено строительство и реконструкция муниципальных объектов водоснабжения. В настоящее время в Карелии реализуется ряд крупных инвестиционных проектов с использованием механизма ГЧП социально-туристской и промышленной направленности. Проекты реализуются при софинансировании за счет федеральных и республиканских целевых программ, основную часть финансовых вложений составляют инвестиции компаний¹⁴³.

Для муниципалитетов участие в проектах МЧП требует привлечения дополнительных финансовых ресурсов. Как показал анализ бюджетной обеспеченности городских округов, главным фактором, препятствующим осуществлению инвестиционной политики в муниципальных образованиях,

¹⁴¹ Приказ Министерства развития промышленности и предпринимательства Мурманской области от 13.01.2017 №5/1-ОД «Перечень проектов, перспективных к реализации в Мурманской области на условиях государственно-частного партнерства». [Электронный ресурс]. Инвестиционный портал Мурманской области. URL: http://invest.gov-murman.ru/plovadki/gosudarstvennochastnoe_partnerstvo/perechen_proektov_perspektivnyh_dlya_realizacii_v_murmanskoj_oblasti_na_usloviyah_gchp/ (дата обращения 23.05.2017).

¹⁴² Муслимов Ф.А. Развитие муниципально-частного партнерства в управлении муниципальной собственностью // Молодой ученый, 2015. - №23. - С. 621-625.

¹⁴³ Курило А.Е., Немкович Е.Г. Формирование института государственно-частного партнерства в республике Карелия // Региональная экономика: теория и практика, 2012. – № 25. – С 13-20.

является недостаток собственных бюджетных средств и высокая дотационность местных бюджетов. Сокращение доходных источников местных бюджетов особенно сильно сказывается на финансовых возможностях северных муниципальных образований ввиду их повышенных затрат на обеспечение и поддержание жизнедеятельности территорий в экстремальных природно-климатических условиях. Ввиду этого особое значение для финансирования инвестиционных потребностей муниципальных образований приобретают вопросы привлечения заемных средств.

В отечественной практике широко применяются целевые кредиты вышестоящих бюджетов бюджетной системы РФ. Однако данные кредиты даются не более чем на 3 года, в силу чего не могут использоваться в качестве финансирования крупных инвестиционных проектов, рассчитанных на длительный срок. В связи с этим основным источником финансирования инвестиционных проектов на муниципальном уровне, по мнению многих авторов¹⁴⁴ выступают заемные средства (облигации) и кредиты коммерческих организаций.

В мировой практике облигационные займы широко распространены на региональном и местном уровне власти. На международных фондовых рынках муниципальные облигации занимают одно из основных мест. Данная форма заимствования характерна для федеративных государств с высокой степенью экономической самостоятельности регионов¹⁴⁵. Лидерами рынка муниципальных облигаций является США. Европейские страны также занимают значительную долю рынка. В странах Западной Европы роль облигационных займов в качестве источников финансирования является одним из важнейших способов пополнения местного бюджета. Например, во Франции заемные средства составляют 32-35% общего объема бюджета муниципального образования¹⁴⁶.

В России в настоящее время рынок муниципальных облигаций не развит, при этом существует комплекс различных ограничений на возможности выпуска муниципальных ценных бумаг местными органами власти. Такие ограничения закреплены ст.107 Бюджетного Кодекса¹⁴⁷ и ФЗ «Об особенностях эмиссии и обращения государственных и муниципальных ценных бумаг»¹⁴⁸. На данном этапе развития экономики выпуск облигационных займов муниципалитетами

¹⁴⁴ Подробнее см.: Бабун Р.В., Муллагалаева З.З. Вопросы муниципальной экономики - М.: Феникс, 2001. - 143 с. – С. 74-77; Саак А., Колчина О. Оценка инвестиционной привлекательности муниципального образования // Муниципальная власть, 2006. - №4. - С.53-64; Швецов, А.Н. Экономические ресурсы муниципального развития: финансы, имущество, земля / Изд. 3-е, испр. и существ. доп. - М.: Едиториал УРСС. - 2004. - 224 с.

¹⁴⁵ Кирсанов А.А. Осуществление муниципальных заимствований // Финансы и межбюджетные отношения, 2010. - № 8. - С.18-24.

¹⁴⁶ Ситников А.А. Информационная обеспеченность муниципального займа как составляющая его инвестиционной привлекательности // Сборник трудов молодых ученых и студентов Волгоградского государственного университета: в 2 ч. Ч.1 – Волгоград: Издательство ВолГУ, 2000. – 172 с.

¹⁴⁷ Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 №145-ФЗ (ред. от 28.03.2017). [Электронный ресурс]. КонсультантПлюс.

¹⁴⁸ ФЗ от 29.07.1998 №136 «Об особенностях эмиссии и обращения государственных и муниципальных ценных бумаг». [Электронный ресурс]. КонсультантПлюс.

практически не возможен. Даже для ряда субъектов РФ данное направление является не освоенным. Например, только в текущем году Министерство финансов Мурманской области поставило задачу по обеспечению возможности выпуска облигационного займа, для чего региону необходимо обеспечить все условия: подготовить необходимую нормативно-правовую базу, получить оценку национального рейтингового агентства и т.д.¹⁴⁹

Таким образом, в результате оценки эффективности деятельности органов власти в области политики по развитию инвестиционной среды и, исходя из выявленных особенностей бюджетной обеспеченности муниципалитетов Севера и Арктики, их экономической специализации и размещения производственных сил, а также возможностей привлечения дополнительных финансовых ресурсов, основные перспективы развития в северных регионах связаны, в первую очередь, со стабильным функционированием «нефтегазовых» и монопрофильных поселений.

Поэтому, необходимо, во-первых, усиление работы государственных и муниципальных органов власти в направлении дальнейшей поддержки и развития моногородов, предприятия которых в значительной степени влияют на инвестиционный климат городов. Для этого надо разработать и утвердить комплексную долгосрочную программу развития моногородов с указанием конкретных мероприятий и форм финансирования, а также способов поддержки градообразующих предприятий.

Во-вторых, для более эффективного решения проблем монопрофильных поселений, необходимо создать единое ведомство, курирующее мониторинг социально-экономического положения в моногородах и перспективы их развития, что позволит получить объективную и реальную информацию об их положении. Единая, методически проработанная система оценки социально-экономического состояния моногородов до настоящего времени не создана, что снижает возможность принятия эффективных управленческих решений и определения целесообразности выделения бюджетных средств на их развитие. На сегодняшний день проблемами моногородов занимается значительное количество всевозможных ведомств и структур – Минэкономразвития, Внешэкономбанк, Фонд развития моногородов и др., которые в значительной степени дублируют функции по их поддержке. В то же время ни один из федеральных органов исполнительной власти и институтов развития не обладает полной и достоверной информацией об объемах поддержки моногородов и об их эффективности и результативности. В результате представленные в 2016 г. данные Росстата, Минтруда и Минпромторга¹⁵⁰ зачастую не соответствуют показателям, которые предоставляют региональные и муниципальные органы власти.

¹⁴⁹ Новости пресс-центра Министерства финансов Мурманской области [Электронный ресурс]. Министерство финансов Мурманской области, 19 мая 2017. URL: <http://minfin.gov-murman.ru/news/213505/> (дата обращения: 19.05.2017)

¹⁵⁰ Анализ результативности мер, принимаемых органами государственной власти по поддержке моногородов. [Электронный ресурс]. Счетная палата РФ, 2017. URL: http://www.ach.gov.ru/press_center/news/30165 (дата обращения 18.05.2017).

В-третьих, одним из перспективных направлений развития моногородов и деятельности муниципальных органов власти является поиск новых видов экономической деятельности: например, город Кировск получил дополнительные возможности роста за счет развития туристического кластера при сохранении горнодобывающей промышленности. Но это касается только городов, где промышленные предприятия относительно успешно функционируют. Без успешно функционирующего градообразующего предприятия поднять экономику моногорода достаточно проблематично.

Дальнейшее развитие инвестиционной деятельности и предпринимательской активности на территориях муниципалитетов связано с активизацией работы государственных и муниципальных органов власти по развитию различных форм государственно- и муниципально-частного партнерства. Данное направление актуально для всех городских округов Севера и Арктики, а в особенности для «нефтегазовых» и монопрофильных поселений, имеющих на своих территориях крупные предприятия. Для этого требуется дальнейшее развитие нормативно-правовой базы на региональном и муниципальном уровнях, законодательно закрепляющих способы и методы поддержки предпринимательства, информационная доступность о преимуществах инвесторов в рамках участия в проектах ГЧП и МЧП, а также усиление регулирующей и стимулирующей роли региона в привлечении ресурсов.

Перспективы развития сектора предпринимательства связаны, в первую очередь, с уже функционирующими малыми и средними предприятиями, поэтому целесообразно подготовить и реализовать ряд программ, нацеленных именно на развитие и поддержку уже существующего малого бизнеса и местных предпринимателей. На сегодняшний день в большинстве муниципалитетов действуют программы по поддержке в основном начинающих предпринимателей, выделяются субсидии и оказывается методическая помощь вновь создающимся малым и средним предприятиям. На наш взгляд, необходимо проработать и внедрить дополнительные меры поддержки для уже действующих малых предприятий с помощью финансового обеспечения, льготного кредитования, предоставления материально-технической базы, уменьшения административных барьеров и т.д.

Проводимая федеральными, региональными и муниципальными органами власти политика, направленная на формирование благоприятной инвестиционной среды, безусловно, положительно повлияла на создание условия для инвестиционной деятельности, как в регионе, так и в муниципальных образованиях, однако внедрение указанных мер само по себе не обеспечивает рост инвестиций и активизацию инвестиционной деятельности на территории муниципалитета, поэтому эффективность проводимой политики и реализации указанных мер на данном этапе пока не очевидна. На развитие предпринимательской среды и инвестиционной деятельности и, как следствие, на эффективность проводимой политики по улучшению инвестиционного климата в значительной степени повлияли и кризисные процессы, происходящие в стране. Инвестиционная активность же в муниципальных образованиях, главным образом, зависит от позиций региональных и федеральных властей к развитию определенной территории, а также от предприятий, расположенных на территории муниципалитета и играющих значительную роль в экономике города, а не от созданных местными органами власти инвестиционных условий.

4. ТРАНСПОРТНАЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ РОССИИ

4.1 Основные тенденции и перспективы развития транспортной системы российской Арктики

Транспортная система России представляет собой многоуровневую структуру, включающую подсистемы различных видов транспорта и характеризуется неравномерным развитием. Основные транспортные магистрали сосредоточены преимущественно в наиболее обжитых частях страны, а значительная часть экономической деятельности, в том числе и международный транзит, привязаны к южной широтной коммуникации – Транссибирской железнодорожной магистрали¹⁵¹ (рис 4.1).

ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РОССИИ



Рисунок 4.1. Основные транспортные коридоры России

Источник: Общая концепция развития международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. Официальный портал Подпрограммы «Единая система информации об обстановке в Мировом океане» в рамках ФЦП «Мировой океан». URL: <http://www.morinfocenter.ru/smp.asp> (дата обращения 22.05.2017).

Вместе с тем, огромные северные территории страны практически не обустроены в транспортном отношении и практически не имеют полноценных связей с опорной транспортной сетью и налаженных внутрирайонных коммуникаций, что является причиной «глухой» транспортной изоляции большинства северных регионов. Отсутствие сухопутного транспортного сообщения между северо-восточными регионами Арктики и остальной частью

¹⁵¹ Серова В.А. Проблемы транспортной обеспеченности Севера: социальный аспект // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - №32. – С.66-71; Серова В.А. Специфика транспортной инфраструктуры Севера // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2006. - №2(16). – С.130-140.

страны оказывает дестабилизирующее воздействие на социально-экономическое развитие этих территорий¹⁵² Основные характеристики транспортной инфраструктуры регионов Арктической зоны РФ представлены в приложении 4.1.

Железнодорожный и автомобильный транспорт. Дисбаланс между огромным ресурсно-территориальным потенциалом и низким уровнем обеспеченности железнодорожными и автомобильными дорогами является основной характерной чертой транспортной системы российской Арктики. В силу неравномерности ее развития плотность железнодорожных и автомобильных дорог общего пользования в большинстве арктических регионов отстает от среднероссийской в десятки раз (табл.4.1-4.2).

Основные грузопотоки железнодорожного транспорта не охватывает значительную территорию северных регионов, преобладающую долю в перевозках которых составляют среднедоходные (доля сырой нефти в общем объеме вывоза составляет – 91,15%) и низкодоходные грузы (минерально-строительные материалы, каменный уголь, железные руды)¹⁵³.

Таблица 4.1

Плотность железнодорожных дорог в регионах Арктической зоны РФ, 2015 г.

Регионы	плотность, км путей на 10000 км ²	отношение ср.по РФ плотности к рег., раз
Регионы, полностью входящие в Арктическую зону РФ		
Мурманская область	60	0,83
Ямало-Ненецкий АО	6	7,99
Ненецкий АО	н/д	-
Чукотский АО	н/д	-
Регионы, частично входящие в Арктическую зону РФ		
Республика Коми	41	1,23
Архангельская область	30	1,67
Красноярский край	9	
Республика Саха (Якутия)	2	29,39
Справочно: РФ	50	...

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

В старопромышленных арктических регионах (Мурманская и Архангельская области) транспортная инфраструктура характеризуется как развитая, однако ее техническое состояние и логистические возможности значительно отстают от современных требований и экономического потенциала этих территорий. В группе арктических регионов относительно недавнего масштабного промышленного освоения (Ненецкий, Ямало-Ненецкий и

¹⁵² Шпак А.В., Серова В.А.Транспортное освоение Арктической зоны России в современных условиях. // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2011. - №17(110).- С. 32-36.

¹⁵³ Шпак А.В., Серова В.А., Биев А.А.Современные проблемы транспортной инфраструктуры регионов российской Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №6(43). - С.31-36.

Чукотский автономные округа, Республика Саха (Якутия)) со слабо развитыми транспортными коммуникациями застой в развитии очевиден: удручающее состояние арктических морских портов, отрицательная динамика густоты дорог (особенно железных), авиационной инфраструктуры (особенно малой авиации)¹⁵⁴.

Также следует констатировать, что 20 лет реформирования существенно не изменили топологию железнодорожной сети на Севере, не считая незначительного увеличения пропускной способности на некоторых участках. Несмотря на то, что реальное состояние по отдельным группам основных средств железнодорожной инфраструктуры и железным дорогам в частности – различно, заметного улучшения их состояния за указанный период также не произошло

На железнодорожном транспорте северных территорий к числу наиболее серьезных угроз для ее устойчивого и надежного функционирования относится фактор устаревания основных фондов, износ которого по некоторым транспортным средствам достигает 90 % и более. Наблюдается высокий уровень износа по парку дизель-поездов, грузовых электровозов и, особенно, тепловозов. Так, доля износа магистральных грузовых тепловозов, предназначенных для вождения грузовых поездов в районах с температурным режимом окружающей среды от +40°С до –50°С, превышает 93%, а средний возраст - 25 лет¹⁵⁵.

В целях развития транспортной инфраструктуры разработаны и планируются к реализации значительное количество проектов и инициатив как федерального, так и регионального уровней (приложение 4.2), в частности:

- проект «Северный широтный ход», включает строительство железной дороги Обская – Салехард - Надым – Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево, общей протяженностью 707 км, которая объединит Северную и Свердловскую железные дороги и, в перспективе, через полуостров Ямал обеспечит вывод транспортной системы России к Северному морскому пути. Общая стоимость проекта составляет 270,8 млрд.руб.

- проект «Белкомур» (Белое Море – Коми – Урал), включает строительство и модернизацию железнодорожной магистрали Архангельск – Сыктывкар – Пермь, общей протяженностью 1252 км, которая свяжет промышленные районы Западной Сибири с морским портом в Архангельске, а также позволит на 800 км сократить путь для грузов, поставляемых по железным дорогам из Китая и Казахстана в Европу. Общая стоимость проекта составляет свыше 170 млрд.руб.

Проект «Северного широтного хода», как крупнейшего мирового логистического центра, является одним из основных приоритетных проектов развития всей Арктической зоны, который откроет дорогу к новым промышленным районам Урала и Сибири (рис.4.2). Предполагается, что магистраль повысит эффективность логистики за счёт сокращения маршрута до

¹⁵⁴ Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики: монография / Под науч. ред. д.э.н. Селина В.С. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. – 279 с.

¹⁵⁵ Региональная экономика и вопросы североведения: монография / Под науч. редакцией д.э.н., проф. В.С.Селина, д.э.н. Т.П.Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. - 200 с.

морских портов европейской части России на 700 км, снизит транспортные издержки недропользователям и обеспечит развитие перерабатывающих производств и других отраслей экономики региона. Строительство планируется осуществить за 2018-2022 гг.



Рис. 4.2. Проект «Северный широтный ход»

Источник: О проекте «Северный широтный ход» [Электронный ресурс]. Редкие земли, 27 января 2017. URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20170127/02936.html> (дата обращения 25.05.2017).

Проект «Белкомур» планируется реализовать на основе государственно-частного партнерства с привлечением государственной поддержки (рис.4.3). Однако проект «Белкомур» приобретает значимость для грузоотправителей только в случае синхронной реализации проекта строительства нового глубоководного района Архангельского порта, тем самым будет обеспечена

оптимальная (с кратчайшим железнодорожным плечом, недорогим и высокоэффективным современным портом, обеспечивающим удобный доступ в Северную Атлантику) транспортно-логистическая схема, направленная на развитие связей России с торговыми партнерами на товарных рынках стран ЕС, Северной и Южной Америки, Центральной и Юго-Восточной Азии¹⁵⁶.



Рис. 4.3. Проект «Белкомур»

Источник: О проекте «Белкомур» [Электронный ресурс]. ОАО Межрегиональная компания «Белкомур». URL: <http://www.belkomur.com/map/> (дата обращения 25.05.2017).

Что касается автодорожной транспортной системы Арктики, то сложившееся начертание сети федеральных дорог не вполне соответствует растущим потребностям регионов (табл.4.2). На северо-западе Арктической зоны имеется всего две магистральные автодороги федерального значения М8 «Холмогоры» (Москва - Ярославль - Вологда – Архангельск) и М18 «Кола» (Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск) с выходом к северным регионам,

¹⁵⁶ Подробнее см.: Павлов К.В. Особенности и факторы модернизации старопромышленных регионов // Региональная экономика. Юг России, 2014. - № 2 (4). – С.18-25; Литовский В.В. Проблемы пространственного формирования опорного транспортного каркаса Урала: мегапроект «Белкомур» // Транспорт Урала, 2011. - №3. – С.15-20; Куратова Э.С. Железнодорожная магистраль «Белкомур» - сухопутная альтернатива западному участку Северного морского пути // Транспортное дело России, 2011. - №9. - С.88-89; Тараканов М.А. Транспортные проекты в Арктике: синхронизация, комплексность // Вестник Кольского научного центра РАН, 2014. - №1. – С.80-85.

поэтому транспортно-экономические связи Коми, Мурманской и Архангельской областей с центральными регионами осуществляются с большим перепробегом автотранспорта. У Ненецкого АО вообще отсутствует выход на центральную автодорожную сеть страны. Для решения этой проблемы ведётся строительство трассы Сыктывкар – Нарьян-Мар, одним из участков которой является дорога Усинск – Нарьян-Мар. На востоке Арктической зоны автодорожная сеть представлена в основном дорогами низких категорий и зимниками с ограниченными сроками эксплуатации¹⁵⁷.

Таблица 4.2

Плотность автомобильных дорог в регионах Севера, 2015 г.

Регионы Севера	плотность, км путей на 10000 км ²	уд. вес дорог с твердым покрытием, %	отношение ср. по РФ плотности к рег., раз
Регионы, полностью входящие в Арктическую зону РФ			
Мурманская область	23	94,1	2,67
Ямало-Ненецкий АО	2,9	91,8	21,05
Ненецкий АО	1,2	66,8	49,09
Чукотский АО	0,9	31,4	65,34
Регионы, частично входящие в Арктическую зону РФ			
Архангельская область	21	63,1	2,90
Республика Коми	16	85,2	3,93
Красноярский край	12	85,2	5,1
Республика Саха (Якутия)	3,8	40,6	16,06
<i>Справочно: РФ</i>	61	70,6	...

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

Всего по территории Арктической зоны проходят участки автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 729,5 километра, на который в основном, ведётся планомерная ремонтно-восстановительная работа на отдельных участках. В частности, на автодороге Р-21 «Кола» завершена реконструкция подъезда к Мурманску протяженностью свыше 15 километров. Также завершена реконструкция на участке протяженностью 13 километров на автодороге М-8 «Холмогоры» в Архангельской области. Участок является звеном таких международных трансевропейских маршрутов, как Северный морской путь и международный евроазиатский транспортный коридор «Север – Юг». Кроме того, ведётся строительство автодороги в Магаданской области из Колымы в сторону Чукотки (на Анадырь через Омсукчан и Омолон). С привлечением внебюджетных источников строится участок автомобильной дороги Сургут – Салехард в составе стратегического проекта «Северный широтный ход, с участием регионального бюджета был введён мост через реку Надым в Ямало-Ненецком АО.

¹⁵⁷ Шпак А.В. О развитии транспортно-логической системы в Арктической зоне Российской Федерации и Мурманской области // Север промышленный, 2012. - №1. – С.22-26.

В целом, для автомобильных дорог Арктической зоны РФ характерны более низкие по сравнению с федеральными техническими характеристиками и размеры транспортных потоков, а структура их сети повторяет общие недостатки сети федеральных дорог: связь населенных пунктов часто осуществляется через областные и районные центры, что приводит к существенным перепробегам автомобильного транспорта.

Водный транспорт. Существующая водная транспортная сеть северо-арктической зоны России состоит в основном из речных путей (основные реки – Печора, Обь, Енисей, Лена, Колыма, Индигирка), арктических морей и Северного морского пути, по которым осуществляется основной объем перевозимых здесь грузов. Связь большинства арктических регионов с транспортной системой страны реализуется только в период навигации. В связи с этим главным недостатком водного транспорта является зависимость от естественно-географических и навигационных условий, определяющих продолжительность навигационного периода и сложность ледового режима¹⁵⁸.

За годы экономических реформ эксплуатационные и экономические показатели внутреннего водного транспорта на Севере существенно ухудшились. Так, к настоящему времени лишь около трети общей протяженности внутренних водных путей сохранили значения гарантированных габаритов судового хода на уровне 1991 г. В начале 2000-х гг. обозначились положительные тенденции в динамике объемов перевозок грузов в северных регионах. Однако кризисные явления последних лет вновь привели к уменьшению объемов перевозок водным транспортом (табл.4.3).

Таблица 4.3

Отправление грузов водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов, тыс.

тонн*

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Отправлено грузов всего, в т.ч.	22426,7	24833,0	24399,1	22039,5	21400,5	20383,6
наливных	3423,2	3436,3	3539,2	3604,0	2816,5	2393,8
сухогрузов	17387,8	19657,8	18623,4	16431,5	16605,7	16195,3
лесных грузов в плотках	1615,7	1738,9	2236,5	2004,0	1978,3	1794,5
<i>Морской транспорт</i>	4369,1	4326,8	4257,1	4148,4	3497,5	3334,4
наливных	1446,4	1361,0	1447,3	1602,8	905,6	669,2
сухогрузов	2922,7	2965,8	2809,8	2545,6	2591,9	2665,2
<i>Внутренний водный транспорт</i>	18057,6	20506,2	20142,0	17891,1	17903,0	н/д
сухогрузов	14465,1	16692,0	15813,6	13885,9	14013,8	13530,1
наливных	1976,8	2075,3	2091,9	2001,2	1910,9	1724,6
лесных грузов в плотках	1615,7	1738,9	2236,5	2004,0	1978,3	1794,5

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

¹⁵⁸ Север как объект комплексных региональных исследований / Отв. ред. В.Н.Лаженцев. – Сыктывкар, 2005. – 512 с.

Основой транспортной инфраструктуры российской Арктики является Северный морской путь (далее - СМП)- наиболее эффективный транзитный маршрут, объединяет в общую транспортную сеть европейские и дальневосточные морские и речные порты России¹⁵⁹ (рис. 4.4).



Рис.4.4. Схема грузоперевозок по Северному морскому пути
 Источник: Буянов А., Лихачева М., Штрек А. Морские перевозки [Электронный ресурс]. Морские вести России, 2016. - №9. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=62459> (дата обращения 25.05.2017)

В этой зоне формируются собственные грузовые потоки, связанные с вывозом добываемого углеводородного и рудного сырья, объемы перевозок которого будут неуклонно возрастать в ближайшее время. Вместе с тем, грузы

¹⁵⁹ Подробнее см.: Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики: монография / Под науч. ред. д.э.н. Селина В.С. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. – 279 с.; Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / Под науч. ред. д.э.н., проф. Селин В.С., д.э.н., проф. Козьменко С.Ю. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 336 с.; Морская стратегия России и приоритеты развития российской Арктики: монография. – Апатиты: КНЦ РАН, 2012. – 416 с.; Зальевский Н.П. Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования // Арктика и Север, 2015. - №20. - С.37-57; Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // Вестник МГТУ, 2015. - №3. - С.467-475; Комков Н.И., Селин В.С., Цукерман В.А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие), 2014. - №4 (20). - С.4-11; Николаева А.Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы // Вестник Кольского научного центра РАН, 2011. - №4. - С.108-112; Серова В.А., Шпак А.В. Транспортное освоение Арктической зоны России в современных условиях. // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2011. - №17(110). - С. 32-36.

«северного завоза», материалов и оборудования, необходимых для обеспечения нефтегазовых и горнорудных производств Обской губы, Норильска, Певека, формируются на портовых площадях за пределами исторического маршрута - на западе и востоке СМП. В первую очередь, имеются в виду порты Баренцева и Белого морей – Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Варандей. На востоке – это порты Японского моря и Татарского пролива. Именно эти порты являются логистическими мультимодальными хабами, обеспечивающими доставку грузов железнодорожным, автомобильным, частично морским, транспортом, складирование грузов и формирование партий морских поставок¹⁶⁰.

В 2014 г. объем внутренних перевозок по СМП составил 3,98 млн. тонн, а в 2015 г. уже - 5,47 млн. тонн (рост на 45,4%). В 2016 г. общий объем перевозок грузов вырос почти на 40% и составил около 7,5 млн. тонн.

Объем же транзитных перевозок наоборот упал и составил в 2015 г. 39,6 тыс., что в 6,9 раз ниже уровня 2014 г. (табл.4.4). В направлении Запад – Восток было перевезено всего 19,0 тыс. тонн, а в направлении Восток – Запад перевезено 20,6 тыс. тонн. Этому способствовало, в первую очередь, резкое падение цен на нефть и, соответственно, углеводородные сырье и продукцию.

Таблица 4.4

Объем перевозок по Северному морскому пути (тыс. т)

	2013	2014	2015
Всего перевозок	3914	3982	5471
Транзит	1176	274	39,6
число рейсов	71	25	18

Источник: Жуков М. Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников [Электронный ресурс]. Редкие земли, 1 июня 2016. URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html> (дата обращения 22.05.2017).

К 2030 году импортные, экспортные, транзитные и каботажные перевозки должны достигнуть отметки в 50 млн. тонн в год. Перспективы роста грузопотоков в регионе специалисты связывают с увеличением объемов экспорта, а долю импорта и транзита полагают незначительной и в будущем. Вклад в объем перевозок по СМП будут вносить и каботажные перевозки.

Основным преимуществом СМП является сокращение расстояния и времени по сравнению с использованием пути через Суэцкий канал почти вдвое, а также отсутствие террористической угрозы. Однако о серьезной конкуренции с Суэцким каналом на сегодняшний день речи не идет: по каналу за день проходят сотни судов, по Севморпути – около 70 судов за навигационный сезон (6-8 месяцев в году). Объем транзита через Суэцкий канал в 2014 г. составил 963 млн.тонн, через СМП – 274 тыс. тонн. Но за последние пять лет использование СМП участниками международной торговли расширилось: в 2009 г. из Европы в

¹⁶⁰ Шишкарев С. О создании единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации с целью организации перевозок по трассам Северного морского пути [Электронный ресурс]. Материалы заседания Научно-экспертного и Делового советов Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, 19 апреля 2016 года. URL: <https://www.arctic.gov.ru/News/1cd07c7b-9307-e611-80cc> (дата обращения 22.05.2017).

Азию по коридору совершен только 1 транзитный рейс, в 2010 г. – 4 рейса, а в 2012 г. уже 35 рейсов¹⁶¹.

Огромное влияние на функционирование Северного морского пути, оказывает портовая инфраструктура. Однако до недавнего времени большинство арктических портов долгое время пребывали в удручающем состоянии из-за недостатка финансирования, смены собственников, низкой эффективности арктического судоходства и др. На сегодняшний день основными портами арктического бассейна являются Мурманск (самый северный из незамерзающих портов России и крупнейший в мире порт, расположенный за полярным кругом), Архангельск и Варандей. В 2016 г. грузооборот Мурманского порта увеличился до 26,6 млн. тонн (+47,1%), грузооборот Архангельского порта уменьшился до 2,3 млн. тонн (-2,8%), а в порту Варандей этот показатель составил 6,7 млн. тонн (+22,3%). В целом грузооборот всех арктических портов в 2016 г. составил 40,0 млн. тонн грузов, что на 35,7% больше грузооборота аналогичного периода 2015г.¹⁶².

Пилотные проекты развития портовой инфраструктуры Арктического бассейна связаны с освоением нефтегазовых месторождений Ямала - это проекты по строительству морского порта Сабетта и терминала по перевалке нефти с Новопортовского месторождения, а также с комплексным развитием Мурманского транспортного узла. Эти проекты уже сейчас являются точками роста для арктических регионов.

На сегодняшний день порт Сабетта фактически функционирует в штатном режиме и готов обслуживать перевалку грузов и приём всех судов-газовозов ледового класса. Согласно расчетам, терминал будет, по большей части, экспортным и его грузооборот на первом этапе (2017 г.) будет составлять 5 млн. тонн грузов в год с дальнейшим увеличением до 20-25 млн. тонн в год. Аналогичных проектов сегодня в мире нет, это крупнейший из всех существующих в полярных районах. Инвестиции в порт составили порядка 108 млрд. руб., в том числе более 70 млрд. рублей – из федерального бюджета¹⁶³.

Мурманский транспортный узел - один из крупнейших инфраструктурных проектов не только в Арктической зоне, но и в масштабах всей страны. На базе самого северного морского порта Мурманск будет создан

¹⁶¹ Гольдберг О. Северный путь развития [Электронный ресурс]. Морские вести России, 2015. - № 15. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53391> (дата обращения 25.05.2017).

¹⁶² Чиркова А.М. Состояние и перспективы логистического развития арктического региона // Экономические науки, 2016. - №56-3. - С.259-264.

¹⁶³ Подробнее см.: Дурягин Н.Н. Морской порт Сабетта – основной логистический центр в российской Арктике // Научный альманах, 2015. - №12-1 (14). – С.151-155; Сеницина А. Порт Сабетта – инфраструктурный проект российской Арктики // Логистика, 2017. - №3 (124). – С.20-24; Тараканов М.А. Проблемы, история и перспективы транспортных проектов в Арктике // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №6(43). – С.23-27; Левкин Д.И., Сорокин Д.В. Крупные инфраструктурные проекты как фактор развития страны // Современные тенденции науки и технологий, 2016. - №3-8. – С.9-11; Ефимова Е.Г., Гриценко Д. Перспективы формирования международного транспортного узла в Арктике: порт Сабетта // Международная экономика, 2016. - №10. – С.41-46.

круглогодичный глубоководный порт с огромными логистическими мощностями, который будет интегрирован в международный транспортный коридор «Север – Юг». По расчётам, годовой грузооборот порта Мурманск достигнет к 2020 г. более 80 млн. тонн. Проект развития МТУ реализуется на принципе частно-государственного партнерства. Объем финансирования составляет 144,95 млрд.руб., в т.ч. 55,62 – средства федерального и регионального бюджетов¹⁶⁴.

В проект комплексного развития МТУ входит создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов, развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство ветки Выходной-Лавна, а также реконструкция угольного и строительство контейнерного терминалов на восточном берегу Кольского залива (рис 4.5).

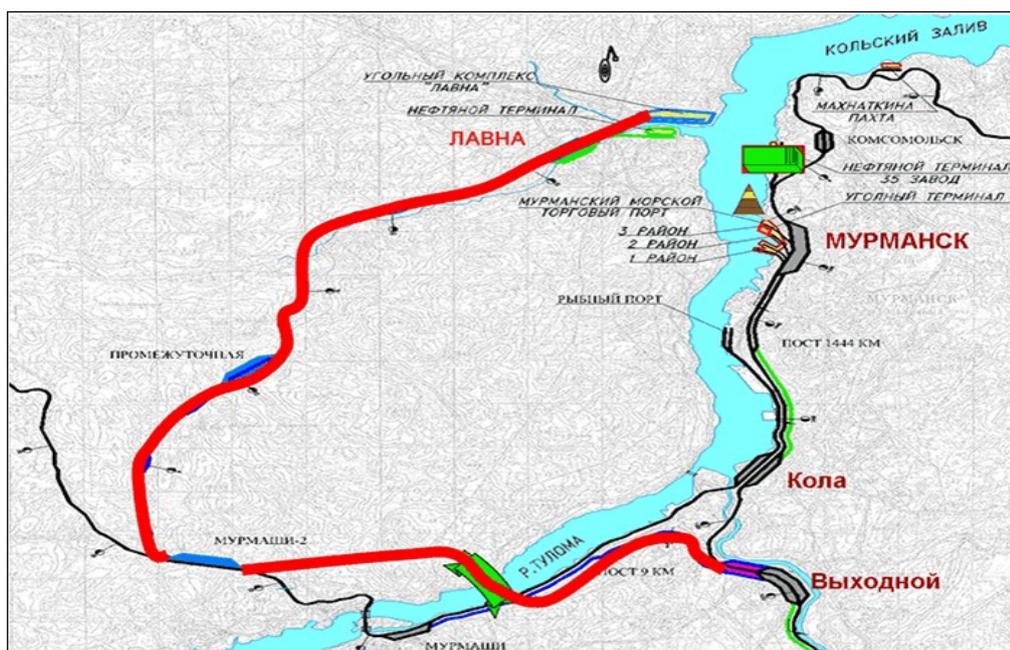


Рис. 4.5. Проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла»

Источник: Проект Мурманского транспортного узла спас кредит Газпромбанка

[Электронный ресурс]. Новости ИА «СеверПост», 13.0.2016.

URL: <http://severpost.ru/read/39373/> (дата обращения 25.05.2017)

¹⁶⁴ Подробнее см.: Большаков Я.А., Петко О.В. Фридкин В.Н. Роль Мурманского транспортного узла в развитии арктического региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал, 2016. - №4(86). – С.14; Соснин Д.А. Мурманский транспортный узел // Транспорт Российской Федерации, 2012. - №2(39). – С.11-12; Соснин Д.А. Роль Мурманской области в реализации арктических проектов и развитии Северного морского пути // Транспорт Российской Федерации, 2015. - №5(60). – С.23-26.

Кроме того, для достижения «транзитных» целей в развитии СМП предлагается реализация проекта строительства железнодорожной магистрали «Белкомур», строительство глубоководного района Архангельского морского порта, модернизация портов на трассе СМП (Тикси, Певек, Анадырь) и др.

Важнейшая задача развития СМП, связанная с системной модернизацией арктического флота, подразумевает кардинальное обновление ледокольного флота, строительство специализированных судов усиленного ледового класса, расширение роли транспортных средств двойного и универсального назначения, которые в условиях современной Арктики наиболее эффективны. В настоящее время на акватории СМП действуют восемь линейных ледоколов, четыре из которых атомные («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») остальные 4 - дизель-электрические («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын») ¹⁶⁵. За последние два года построены два дизель-электрических ледокола «Мурманск» и «Владивосток» мощностью 16 МВт и ледокол «Новороссийск», которые позволят успешно осуществлять проводку судов, преодолевая льды толщиной до 1,5 м. До 2025 г. рассматривается возможность строительства двух универсальных атомных ледоколов проекта 22220 и атомного ледокола-лидера мощностью 110 мВт. Всего же к действующему ледокольному флоту планируется прибавить еще 20 единиц техники.

Воздушный транспорт. Значительная часть арктических территорий России относится к районам, где авиация является единственным средством обеспечения круглогодичной транспортной доступности. Высока значимость авиации для обеспечения транспортной доступности населенных пунктов Арктической зоны, т.к. здесь малой авиацией выполняется более 50% от всех местных авиаперевозок в стране.

Однако неэффективные реформы в гражданской авиации привели к фактическому разрушению системы воздушного сообщения ¹⁶⁶. Особенно это коснулось регионов Севера с их экстремальным климатом и малонаселённостью, где воздушный транспорт обеспечивает 10% перевозок пассажиров в общем объеме внутрироссийских перевозок и является основным, а порой и единственным средством передвижения населения и доставки грузов. Кроме того, низкая плотность населения арктических регионов обуславливает незначительную интенсивность пассажиропотоков и высокую себестоимость авиаперевозок, что в большинстве случаев определяет убыточность авиапредприятий на рынке местных перевозок и приводит к закрытию авиалиний, банкротству авиаперевозчиков, сокращению аэродромной сети и других объектов наземной инфраструктуры.

¹⁶⁵ Куватов В.И., Козьмовский Д.В., Шаталова Н.В. Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития [Электронный ресурс]. Наукoведение, 2014. - №6(25). URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/20TVN614.pdf> (дата обращения 25.05.2017).

¹⁶⁶ Региональная экономика и вопросы североведения: монография / Под науч. редакцией д.э.н., проф. В.С.Селина, д.э.н. Т.П.Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. - 200 с. – С.80.

На сегодняшний день в Арктике насчитывается 88 аэродромов и около 200 посадочных площадок. Это на 17% выше, чем в среднем по России, но в 1,5–3 раза меньше, чем в сходных условиях Канады или Аляски, что не достаточно для обеспечения транспортной доступности населенных пунктов¹⁶⁷. При этом основная масса этих аэродромов в настоящее время не действует. Например, в Мурманской области имеется 41 аэродром, но в рабочем состоянии находятся только 10. В Чукотском автономном округе из 33 аэродромов воздушные суда принимают 15, в Ямало-Ненецком АО – 12 из 19. Ситуацию усугубляет высокая стоимость ГСМ, критическое состояние инфраструктуры, нехватка квалифицированных авиационных специалистов из-за общего оттока населения из арктических регионов.

Тем не менее, в последние годы в большинстве арктических регионов наблюдается положительная динамика по пассажирским и грузовым перевозкам (рис.4.6-4.7), что во многом обусловлено увеличением добычи углеводородов на шельфе Арктики, реализацией транспортных мегапроектов и развитием Северного морского пути¹⁶⁸.

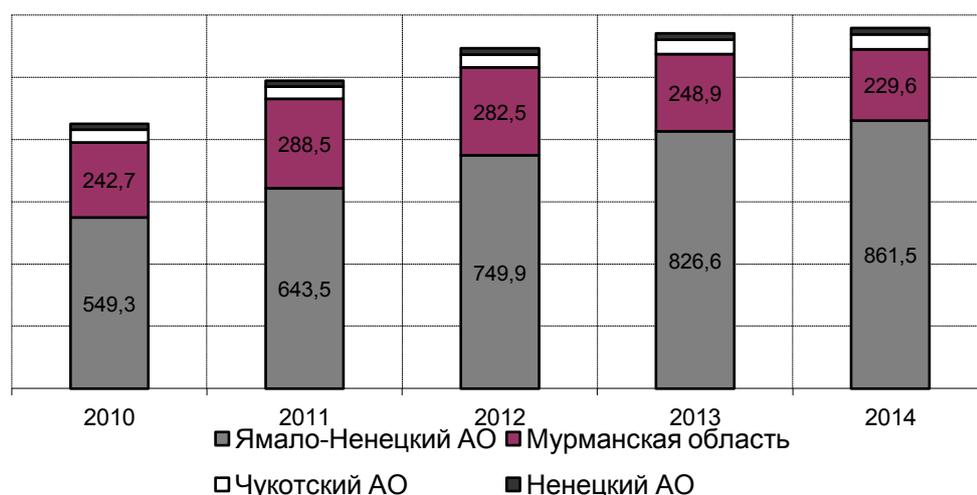


Рис.4.6. Динамика объемов пассажирских перевозок по регионам полностью входящим в Арктическую зону РФ, тыс.чел.

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.

URL: www.gks.ru и официальных сайтов регионов Арктической зоны РФ.

¹⁶⁷ Лесничий И.В., Бородин М.А., Самойлов В.И., Кауркина О.А., Кипчарский Д.А. Применение авиации в Арктической зоне и Антарктике в интересах Российской Федерации // Научный вестник ГосНИИГА, 2012. - №2. - С.53-59.

¹⁶⁸ Серова В.А. Текущее состояние воздушного транспорта в Арктической зоне РФ // Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения – 2016: Материалы VIII международной научно-практической конференции (Апатиты, 14-16 апреля 2016 г.) / Под общ. ред. Е.П. Башмаковой, Е.Е. Торопушиной. – Апатиты: ИЭП КНЦ РАН, 2016. – 690 с. - С.130-133.

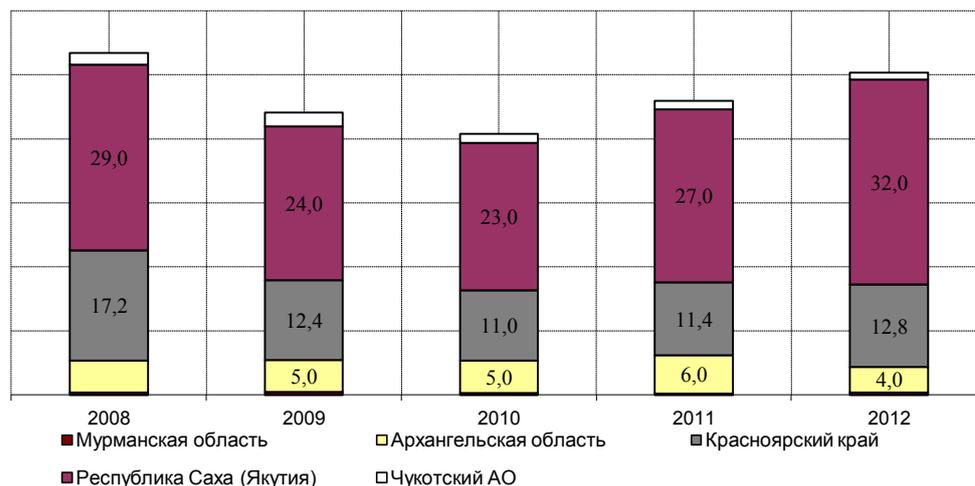


Рис. 4.7. Динамика перевозок грузов по арктическим регионам РФ, тыс.т
 Источник: составлено по данным официальных информационных порталов регионов Арктической зоны РФ и Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru>

Таким образом, находясь в тяжелейшем положении, воздушный транспорт в регионах Арктической зоны РФ поддерживает минимальный уровень транспортной доступности населенных пунктов.

На сегодняшний день реализуется целый ряд федеральных целевых программ, предусматривающих мероприятия по совершенствованию и развитию воздушного транспорта, в том числе и в Арктической зоне, путем субсидирования деятельности северных аэропортов, магистральных перевозок, создания казенных аэропортовых предприятий, частичной компенсации платежей при покупке или лизинге воздушных судов¹⁶⁹.

Указанные государственные программы непосредственно связаны и с Арктической зоной РФ. Например, в соответствии с Программой обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении, на которую в 2014 г. были выделены субсидии в размере 3,372 млрд.руб., выполнялись регулярные рейсы из пяти аэропортов Арктической зоны (Анадырь, Норильск, Певек, Тикси и Нарьян-Мар). Согласно Программе субсидирования региональных воздушных перевозок и формирования региональной маршрутной сети (сумма субсидий составила 3,58 млрд. руб.), выполнялись маршруты из двух аэропортов Арктической зоны РФ (Салехард и Надым). В целом, в 2014-2016 гг. на субсидирование полетов с Дальнего Востока выделялось по 3,3 млрд. руб.

Кроме того, в ряде регионов разработаны и реализуются собственные программы развития и поддержки воздушного транспорта. Например, на Ямале

¹⁶⁹ Серова В.А. Перспективы авиационной деятельности в арктических регионах // Социально-экономические аспекты развития современного государства: материалы IV международной научно-практической конференции (Саратов, 23 октября 2014 г.) в 2-х частях – часть 2 / Отв. ред. А.Н.Плотников – Саратов: Изд-во ЦПМ «Академия бизнеса», 2014. – 103 с. – С. 58-59.

принята окружная долгосрочная целевая программа «Развитие аэропортов на территории Ямало-Ненецкого автономного округа (2012 - 2020 годы)», в рамках реализации которой ведется модернизация поселковых аэропортов (реконструкция аэропортового комплекса и взлетно-посадочной полосы в аэропорту Красноселькуп), обновление и расширению парка отечественных воздушных судов, приобретение специальной техники и специального оборудования для аэропортов округа¹⁷⁰. В рамках проекта «Ямал СПГ» в феврале 2015 г. начал прием воздушных судов международный аэропорт «Сабетта», являющийся одним из первых построенных с нуля российских арктических аэропортов.

В целях сохранения и развития местных и региональных авиaperевозок в северных регионах государство сделало основной упор на объединении местных аэродромов и посадочных площадок в федеральные казенные предприятия (ФКП). Их основное преимущество заключается в искусственном занижении аэропортовых сборов (тем самым сдерживается рост цен на билеты), а также в направлении финансовых потоков в наземную инфраструктуру местных воздушных линий, что позволяет учитывать современные требования к безопасности полетов. Однако темпы консолидации остаются не очень высокими, так как объекты наземной инфраструктуры воздушного транспорта в регионах в настоящее время имеют разные формы собственности¹⁷¹.

На сегодняшний день создано 7 федеральных казенных предприятий, 4 из которых функционируют непосредственно в арктических регионах и включают в себя 27 аэропортов аэропорта и 27 посадочных площадок: ФКП «Аэропорты Севера» (Республика Саха (Якутия)) – 12 аэропортов, ФКП «Аэропорт Амдерма» (Ненецкий АО) – 1 аэропорт, ФКП «Аэропорты Красноярья» (Красноярский край) – 5 аэропортов, ФКП «Аэропорты Чукотки» (Чукотский АО) – 9 аэропортов. Рассматривается вопрос о создании ФКП «Аэропорты Северо-Запада» путём реорганизации ФКП «Аэропорт Амдерма» и объединения региональных аэропортов Северо-Западного федерального округа. Благодаря поддержке государства в 2014 г. ФКП арктической зоны обслужили более 290 тыс. пассажиров. За 2015 г. объем перевозок здесь составил более 3 млн. пассажиров, обработано более 20,5 тыс.т груза и почты¹⁷².

Кроме того, в соответствии со Стратегией развития Арктической зоны РФ в ближайшие годы планируется формирование крупных транспортно-логистических узлов (арктических хабов) для магистральных и международных перевозок на базе аэропортов Мурманск, Архангельск и Анадырь. Проектируется развитие сети малых аэропортов с взлетно-посадочными полосами для грузопассажирских перевозок в районы Арктики.

¹⁷⁰ Постановление Правительства Ямало-Ненецкого АО от 23.12.2011 №985-П «Об утверждении окружной долгосрочной целевой программы «Развитие аэропортов на территории Ямало-Ненецкого АО (2012 - 2020 годы)».

¹⁷¹ Волосов Е.Н. Региональная авиация Дальнего Востока: проблемы и перспективы // Проблемы социально-экономического развития Сибири, 2016. - № 4(26). – С.60-68.

¹⁷² Байбеков Ш. Региональная авиация: время вставать на крыло. [Электронный ресурс]. Все о транспорте. URL: www.transport-book.ru/vozdushnyiy-transport/regionalnaia-aviaciia-ve-miavstavat-na-krylo.html (дата обращения: 25.05.2017).

Актуальной проблемой остается и обновление парка малой авиации, вертолетов и региональных самолетов. Перспективными направлениями развития полярной авиации может стать разработка технических решений по совершенствованию конструкции и увеличению дальности полёта перспективных вертолётов, реализация проектов новейших транспортных средств (экранопланов, аэросаней, дирижаблей, беспилотных летательных аппаратов). Большое значение для труднодоступных регионов Севера будет также иметь и использование воздушных судов безаэродромного базирования и амфибийной авиации, которые могут значительно улучшить транспортное обслуживание при умеренных капиталовложениях.

С технико-экономической точки зрения внедрение экранопланов позволит снизить себестоимость перевозок по сравнению с традиционными самолетами местных воздушных линий (МВЛ) в несколько раз. На сегодняшний день уже существует несколько подобных проектов: комбинированное воздушное судно «Атлант» с грузоподъемностью до 250 тонн и дальностью полета до 5 тыс.км, морской многоцелевой грузопассажирский экраноплан нового поколения «Чайка-2» с грузоподъемностью равной ИЛ-18. Несмотря на то, что последняя разработка существует пока только в качестве проекта, ее уже называют прорывной.

Также важным средством обеспечения российских интересов в АЗРФ является интенсивное развитие военной инфраструктуры в регионе, которая призвана максимально способствовать экономическому освоению Арктики. В последние годы российскими военными начато параллельное восстановление военных баз, аэродромов, заброшенных в начале 1990-х годов после распада СССР. Помимо несения военной службы в составе арктической группировки войск модернизированные и перспективные вертолеты Ми-8АМТШ-ВА и Ми-38 могут эксплуатироваться в гражданских целях, в том числе для шельфовых работ в АЗРФ, а также для обслуживания полярников.

При инновационном сценарии развития экономики спрос на пассажирские перевозки и авиационные работы в Арктике может расти в 1,5–2 раза за десятилетие. При этом выдвигаются новые требования к гражданской авиации не только по качеству авиaperевозок, но и по географии полетов, и видам решаемых задач.

Подводя итоги, отметим, что в последние годы на федеральном уровне проводится целенаправленная работа по развитию арктической транспортной системы, что нашло отражение в стратегических документах развития отрасли. Из 145 проектов, реализуемых или запланированных к реализации на территории Арктической зоны РФ, выделено 17 приоритетных, среди которых - создание «Северного широтного хода», комплексное развитие Мурманского транспортного узла и строительство морского порта в п. Сабетта. Однако, несмотря на наличие большого количества программных документов и инициатив федерального и регионального уровней по транспортному освоению регионов Севера и Арктики, по-прежнему остается открытым вопрос финансирования данных проектов. Кроме того, в процессе создания единой Арктической транспортной системы еще предстоит решить множество различных задач, которые не ограничиваются строительством дорог или портов. Современная Арктика требует квалифицированных кадров, инновационных технологий, совершенствования производственной и ремонтной базы, эффективной системы менеджмента, способной объединить всех участников этого процесса.

4.2 Современное состояние и перспективы формирования региональных подсистем нефтепродуктообеспечения в арктических регионах

Роль региональных энергетических подсистем в Арктике сложно переоценить. Арктические природно-климатические условия, особенности организации и ведения здесь хозяйственной деятельности обуславливают особую значимость решения вопросов надежного обеспечения территориальных потребителей массовыми и дешевыми энергоносителями.

В арктических регионах России накоплен достаточно большой опыт комплексной реализации задач по развертыванию центров добычи и производства топливно-энергетических ресурсов, освоению местных топливно-сырьевых баз, материально-технического снабжения промышленных и коммунальных объектов. Некоторые из этих вначале локальных элементов территориальной инфраструктуры впоследствии стали ресурсной основой крупнейших проектов современного индустриального развития российского Севера и Арктики. Наиболее известными примерами создания изолированных региональных энергетических систем, в частности локальных систем газоснабжения, являются топливно-энергетический комплекс Норильского (Красноярский Край) и Уренгойского (Ямало-Ненецкий АО) промышленных районов, Ненецкого и Чукотского АО (на газе Западно-Озерного газового месторождения в 2006 г. запущена в эксплуатацию Анадырская газомоторная ТЭЦ).

Газификация арктических регионов с целью перевода местных теплоснабжающих предприятий на более стабильное в своем ценообразовании, эффективное и экологически чистое топливо остается одним из приоритетных направлений улучшения условий регионального социально-экономического развития. В то же время большинство территорий, включенных в состав Арктической зоны РФ, например, Мурманской и Архангельской областей, Чукотского АО, отдельных районов Республики Коми (муниципального образования городского округа «Воркута») ограничены в возможностях использования местной топливно-сырьевой базы. Они до сих пор не газифицированы, в качестве базового ресурса при производстве тепловой энергии наиболее массово используют дальнепривозное топливо. В структуре их энергопотребления продолжают доминировать уголь и нефтепродукты.

По данным Аналитического центра при Правительстве РФ, среди всех субъектов РФ наибольшие объемы нефтепродуктов для целей теплоснабжения поставляются предприятиям, расположенным в Мурманской области, Приморском крае и Республике Саха (Якутия). На них приходится примерно 40% национального потребления нефти и продуктов ее переработки в коммунальном секторе ¹⁷³. Использование природного газа, а также альтернативных источников энергии предприятиями тепловой энергетики

¹⁷³ Оценка перспектив и целесообразности перехода субъектов Российской Федерации, использующих нефтепродукты с целью теплоснабжения, на местные и возобновляемые виды топлива. [Электронный ресурс]. Аналитический центр при Правительстве РФ, 2015. URL: <http://ac.gov.ru> (дата обращения 19.05.2017).

позволяет постепенно отказываться от снабжения нефтепродуктами. Подобного рода инвестиционные проекты в течение 2005-2015 гг. были реализованы в Республиках Коми и Саха (Якутия), Архангельской и Мурманской областях¹⁷⁴. Можно утверждать, что в Арктической зоне РФ замещение доли потребления нефтепродуктов, закупаемых с целью производства тепловой энергии организациями топливно-энергетического и коммунального секторов экономики, действительно происходит. И основным видом котельного топлива в ближайшие десятилетия может стать не только уголь, но и природный газ.

В то же время значительно увеличилось потребление моторных топлив. Начиная с 2000 г., выросли показатели отправок наливных грузов (нефть и нефтепродукты) водным транспортом в труднодоступные районы Крайнего Севера, достигнув своего максимума в 2013 г. Существенно увеличились объемы поставок нефтепродуктов, перевозимых железнодорожным транспортом в арктическом направлении до крупнейших нефтеперевалочных баз (Мурманск, Архангельск, Печора, Усть-Кут, Пуровск, Абалаково, Обская, Ванино, Находка и другие). По оценкам Федеральной антимонопольной службы России за последние пять лет в сравнении с общим объемом национального производства важнейших видов нефтепродуктов доля их поставок в северные и арктические регионы всеми видами транспорта возросла почти в два раза, достигнув в 2015 г. уровня 2,4-3,18%¹⁷⁵. Основные тренды факторов, влияющие на изменение данного соотношения, повторяют общероссийские тенденции формирования национальной структуры энергетического потребления. В ней превалирует рост энергетического спроса в транспортном, топливно-энергетическом и промышленном секторах экономики¹⁷⁶.

Изменение динамики указанного выше показателя доли северного и арктического потребления в общем выловом выпуске нефтепродуктов, обеспечиваемом национальным производством, дает основания говорить о сохранении и даже усилении роли региональных подсистем нефтепродуктообеспечения в процессах формирования энергетической безопасности арктических территорий. Считается, что на перспективу следующих пяти лет дальнейший прирост произойдет именно за счет увеличения поставок моторного топлива, которое почти полностью представлено различными видами светлых нефтепродуктов. Их доля в национальном годовом потреблении углеводородов (жидкого и твердого топлива, природного газа и газового конденсата) за период 2005-2015 гг. возросла до 27%, достигнув величины порядка 4,5 млн. тонн в натуральном выражении. По этому показателю характер энергопотребления на территориях

¹⁷⁴ Биев А.А., Шпак А.В. Проблема мазутозависимости северного региона: её особенности и возможные пути разрешения на примере Мурманской области // Проблемы развития территории, 2016. – №1 (81). – С. 65–78.

¹⁷⁵ Анализ услуг по транспортировке нефтепродуктов. [Электронный ресурс]. Федеральная антимонопольная служба России, 2016. URL: <http://fas.gov.ru> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁷⁶ Bashmakov I. Driving industrial energy efficiency in Russia [Electronic resource]. – Moscow: Center of Energy Efficiency (CENEf), 2013. P.55. URL: <http://www.cenef.ru/file/Industry-eng.pdf> (дата обращения 19.05.2017).

Арктической Зоны РФ имеет ряд схожих черт с некоторыми странами Северной Европы. Например, в Финляндии доля нефти и нефтепродуктов в общем потреблении основных видов энергетических ресурсов составляет около 26%¹⁷⁷.

Поставки моторного топлива в арктические регионы нашей страны составляют почти две трети (до 62,7%) от общего завоза туда нефтепродуктов. Сдерживать рост потребления моторного топлива в отечественном транспортном секторе, в отличие от достаточно хорошо зарекомендовавших себя мероприятий в области энергоэффективности и энергосбережения в топливно-энергетическом, коммунальном и промышленном секторах, где они имеют наибольший потенциал, будет гораздо сложнее. Такая точка зрения соответствует некоторым экспертным позициям зарубежных авторов¹⁷⁸. Более того, отдельные авторы склоняются к тому, что показатели потребления моторного топлива на российском нефтяном рынке сложно увязывается с процессами увеличения парка автотранспортных средств, который в настоящее время такими темпами не растет, демонстрируя ежегодное падение объемов продаж. Отсутствие или слабость такой количественной взаимосвязи не раз отмечалась в работах, обосновывающих необходимость размещения объектов территориального энергетического производства не только с привязкой к центрам наивысшего потребления, но и центрам добычи энергетического сырья.

По мнению отечественных исследователей, вопросы нефтепродуктообеспечения арктических территорий России и далее продолжат оставаться высокоактуальными¹⁷⁹. Среди наиболее распространенных точек зрения экспертного сообщества о дальнейших направлениях социально-экономического развития арктических территорий выделяется необходимость разрешения первоочередных вопросов инфраструктурной обеспеченности, которые по целому ряду причин до сих пор пока не вошли в завершающую стадию методологической и практической разработки. По сравнению с США, Канадой и наиболее развитыми странами Западной Европы и Азии, инфраструктурная развитость России характеризуется значительным отставанием по таким показателям нефтепродуктообеспечения территории, как площадь районов, условно или фактически снабжаемых нефтепродуктами с одного нефтехимического предприятия, среднее количество обслуживаемых автомобилей, приходящееся на одну автозаправочную станцию¹⁸⁰.

¹⁷⁷ Oil and gas security: emergency response of IEA countries. [Электронный ресурс]. The International Energy Agency, 2012. URL: <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CountryChapterFinland.pdf> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁷⁸ Millhon J.P. Russia's neglected energy reserves. [Электронный ресурс]. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 2010. P. 27–30. URL: http://carnegieendowment.org/files/russia_energy_reserve.pdf (дата обращения 19.05.2017).

¹⁷⁹ Подробнее см.: Биев А.А., Шпак А.В. Возможности и перспективы появления новых нефтеперерабатывающих предприятий в северных регионах России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2014. – № 1 (31). – С. 82–95; Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / науч. ред. д.э.н., проф. Селин В. С., д.э.н., проф. Козьменко С. Ю. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 335 с.

¹⁸⁰ Подробнее см.: Давыдов Б.Н. Отсутствует прозрачность формирования затрат при производстве нефтепродуктов // Инфо-ТЭК, 2009. – № 8. – С. 10–17; Colucci J.M. Future Automotive Technologies // World Refining Magazine, 2004. P.70–75.

Из крупных отечественных нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) непосредственно в Арктической зоне РФ с выходом на трассу Северного морского пути, имеющей определяющее значение в организации снабжения топливом потребителей этих территорий, пока нет ни одного предприятия, хотя работа в этом направлении ведется достаточно давно¹⁸¹. Ряд экспертов полагает, что основные объемы производства энергоресурсов для нужд арктических территорий могли бы обеспечить имеющиеся местные источники поставок нефтепродуктов¹⁸². В России насчитывается около 80 официально действующих малых предприятий нефтехимии. Локальные предприятия нефтепереработки действуют на севере Красноярского края, в Республиках Коми, Саха (Якутия), Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском АО. Реализация таких возможностей в настоящее время достаточно затруднена. В большинстве своем, эти предприятия ориентированы на покрытие топливных нужд в отдельных видах нефтепродуктов небольших групп промышленных потребителей (расположенных, в основном, в удаленных районах нефтедобычи), не имеют устойчивой связи с магистральной сетью железных и автомобильных дорог. Вследствие этого, значительную долю в общем объеме поставок топлива в АЗРФ они не занимают. Остро назрела необходимость их технологической модернизации, т.к. эксплуатируется, в основном, устаревшее технологическое оборудование, что отражается как на качестве производимой товарной продукции, так и на темпах роста себестоимости производства¹⁸³.

В поисках альтернативы необходимости сезонного завоза угля и нефтепродуктов или развертывания в Арктике новых объектов территориального энергетического производства рассматриваются возможности расширенного использования высокотехнологичных источников энергии, в том числе атомной¹⁸⁴. На основе многолетнего положительного опыта эксплуатации отечественных судовых атомных реакторов и наземных атомных станций, накопленного в Мурманской области (Кольская АЭС) и Чукотском АО (Билибинская АЭС), разрабатываются новые инвестиционные проекты. Пожалуй, наибольшую известность получило строительство ООО «Балтийский завод – Судостроение» (входит в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация») головного проекта серии мобильных транспортабельных энергоблоков малой мощности – плавучей атомной теплоэлектростанции

¹⁸¹ Габышев А.И. Перспективы развития нефтепереработки в Якутии: мини- или микро-НПЗ // Горный информационно-аналитический бюллетень, 2008. – № 12. – С. 306–311.

¹⁸² Сидоров А.Н., Семенов П.Н., Москвитин А.И. Мини-НПЗ как фактор решения проблем северного завоза в республике Саха (Якутия) // Модернизация экономики России в контексте глобализации: труды Международной научно-практической конференции (24–25 ноября 2011г.). В 2 т. Т 1. / под общ. ред. Ю. А. Тюриной. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2011. – 183 с. – С.54–58.

¹⁸³ Мещерин А. Нефтепереработка: так жить нельзя [Электронный ресурс]. Нефтегазовая вертикаль, 2010. – № 5. URL: <http://www.ngv.ru> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁸⁴ Лебедев М.П., Слепцов О.И., Кобылин В.П., Шадрин А.П. Проблемы северного завоза органического топлива и роль использования АСММ в условиях Крайнего Севера / Атомные станции малой мощности: новое направление развития энергетики; под. ред. акад. РАН А.А.Саркисова; Ин-т проблем безопасного развития атомной энергетики РАН. – М.: Наука, 2011. – 375 с.

(ПАТЭС) «Академик Ломоносов». Заказчиком ПАТЭС выступает филиал АО «Концерн Росэнергоатом» – «Дирекция по сооружению и эксплуатации плавучих атомных теплоэлектростанций». Озвучены планы размещения этого объекта и элементов его береговой инфраструктуры в прибрежной зоне города Певек (Чукотский АО) к концу 2019 г.¹⁸⁵. Пока широкое использование этих возможностей уже в ближайшее время выглядит маловероятным – проекты постройки подобных объектов еще не вышли за рамки опытно-конструкторских работ и эксплуатационных испытаний. Учитывая эти обстоятельства, можно утверждать, что основные объемы завоза нефтепродуктов в районы российского Севера и Арктики в ближайшей перспективе продолжат обеспечивать крупнейшие российские нефтеперерабатывающие предприятия.

Территориально наиболее близко расположенными к арктическим территориям являются ООО «ПО «КИНЕФ»» (Ленинградская область), ООО «Лукойл – Ухтанефтепереработка» (Республика Коми), ООО «Енисей» (Усинский район Республики Коми), Сургутский завод по стабилизации конденсата, Антипинский НПЗ (Ханты-Мансийский АО), Пуровский завод по переработке конденсата (Ямало-ненецкий АО). Общее производство товарной продукции указанных предприятий способно полностью обеспечить потребности всех арктических территорий нашей страны в котельно-печном и моторном топливе, во всех видах светлых и темных нефтепродуктов. Факторами, препятствующими росту их доли в общем объеме завозимых энергоресурсов, являются существующие ограничения режимов внутреннего и межрегионального транспортного сообщения, относительно низкий уровень территориального энергетического спроса арктических регионов.

В ряде арктических субъектов наблюдаются признаки фактической монополизации локальных топливно-энергетических рынков, которая существенно затрудняет разработку и практическую реализацию планов развертывания новых предприятий нефтехимической промышленности в арктических и приарктических регионах России¹⁸⁶. В значительной мере, централизованные закупки для обеспечения топливно-энергетических нужд арктических территорий до сих пор осуществляются от удаленных поставщиков, используются транспортные расстояния большой протяженности. Тем самым, с советских времен пока остаются нерешенными проблемы формирования рациональных межрегиональных транспортно-экономических связей, сокращения протяженности транспортных расстояний (транспортного «плеча») поставок топлива, оптимизации структуры межрегиональных транспортных

¹⁸⁵ Росэнергоатом: на первом в мире плавучем энергоблоке начались швартовные испытания. [Электронный ресурс]. АО «Концерн Росэнергоатом». URL: <http://www.rosenergoatom.ru/journalist/keys/71d488804d54ef549f969fb77ae2e909> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁸⁶ Чирихин С.Н. Опыт сибирских регионов по формированию конкурентной среды на рынках жидкого моторного топлива // Региональная экономика: теория и практика, 2013. – № 15 (294). – С. 21–30.

потоков, а также издержек, приходящихся на логистическое обслуживание и организацию поставок нефтепродуктов¹⁸⁷.

Начиная с 2000 г. суммы финансовых трат из бюджетных источников всех уровней, выделяемые на цели топливного обеспечения районов Крайнего Севера с ограниченной транспортной доступностью, устойчиво росли¹⁸⁸. В 2001 г. на весь «северный завоз», включая поставки продовольствия, из федерального бюджета было направлено 6,9 млрд.руб.¹⁸⁹. В 2012 г. объемы финансирования (из всех источников – бюджетных и внебюджетных) только для обеспечения закупок и доставки топлива (всего около 7 млн. тонн нефтепродуктов и 23 млн. тонн угля) оценивались уже в размере более 400 млрд.руб.¹⁹⁰. Суммы бюджетных финансовых средств, приходящиеся непосредственно на арктические субъекты, существенно скромнее. Общая оценка целевых затрат на закупку и обеспечение перевозок всех видов нефтепродуктов в среднем за год (с использованием данных за три последних года) достигает 6 млрд.руб. Большая часть этой суммы (более 4,5 млрд.руб. в 2015 г.) пришлось на поставки в удаленные населенные пункты Ямало-Ненецкого АО. Внебюджетные затраты отдельных групп промышленных потребителей, с привязкой их расположения в АЗРФ и ведению ими в ее пределах активной хозяйственно-экономической деятельности, отследить достаточно трудно. Известны лишь некоторые разрозненные данные о наиболее крупных компаниях, представленные в открытых источниках. Уже при первом приближении оценки совокупных издержек нефтепродуктообеспечения внебюджетных потребителей в разы превышают соответствующие выплаты из всех источников бюджетного финансирования. Так, например, на закупку топливно-энергетических ресурсов предприятиями, входящих в группу компаний «Норильский Никель», территориально расположенных в Норильском промышленном районе, в 2014 г. было направлено 37,3 млрд.руб. (из них почти 10 млрд.руб. направлено на приобретение и завоз нефтепродуктов)¹⁹¹. Примерно сравнимы показатели закупок топлива хозяйствующими субъектами в Республике Саха (Якутия) в 2015 г. – более 31 млрд.руб.¹⁹². Сумма затрат на снабжение нефтепродуктами

¹⁸⁷ Подробнее см.: Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / под ред. В. А. Ламина, В. Ю. Малова. – Новосибирск: Изд-во СО РАН. – 2005. – 386 с.; Региональная экономика и вопросы североведения / под науч. ред. д.э.н., проф. В. С. Селина, д.э.н. Т. П. Скуфьиной: монография. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. – 200 с.

¹⁸⁸ Васильев В.В., Грицевич А.В., Селин В. С. Исторические тенденции и современные организационно-экономические проблемы «северного завоза» – Апатиты: КНЦ РАН, 2009. – 152 с. – С. 53.

¹⁸⁹ Анохин К. Вперед, зиме навстречу! // Газета «Коммерсантъ», 2001. – № 183. – С.2.

¹⁹⁰ Гурдин К. Северные крайности [Электронный ресурс]. Газета «Аргументы Недели», 2012. – № 42 (334). URL: <http://argumenti.ru/economics/n363/211164> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁹¹ Годовой отчет ПАО «ГМК «Норильский Никель» за 2014 год. Раздел «Топливо-энергетическая деятельность» [Электронный ресурс]. ПАО «ГМК «Норильский Никель», 2015. URL: <http://or2014.nornik.ru/38-page.html> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁹² Для «северного завоза» регионам необходима поддержка федерального бюджета. [Электронный ресурс]. ИА «YakutiaMedia», 10 октября 2015 г. URL:

теплоэнергетических предприятий ООО «Воркутинские ТЭЦ» (Филиал «Коми» группы компаний «Т-Плюс»), обеспечивающего тепловой энергией потребителей городского округа «Воркута», в 2011 г. составила 588,4 млн.руб.¹⁹³, что сравнимо с годовым финансированием всего «северного завоза» из бюджетов Мурманской, Архангельской областей и Ненецкого АО, вместе взятых.

Одними из наиболее доступных и удобных для сравнения индикаторов затратности действующей системы топливно-энергетического обеспечения арктических субъектов России могут выступать показатели мелкооптовых и розничных цен реализации завозимых энергоносителей. Они же достаточно часто прямо или косвенно используются для оценки эффективности систем регионального материально-технического снабжения, где стоимость поставки нефтепродуктов и цены на топливно-энергетические ресурсы будут определяющими при формировании цен на социально значимые товары и услуги. При рассмотрении трехлетней динамики соотношения региональных розничных цен со средними по стране показателями определяются субъекты РФ с наиболее высоким уровнем цен на светлые и темные нефтепродукты, реализуемые на локальных рынках топливно-энергетических ресурсов. В число 10 регионов с наибольшим превышением среднероссийского показателя входят 8 регионов относящихся к районам Крайнего Севера и приравненных к ним местностям (табл.4.5). В свою очередь, среди них присутствуют четыре субъекта, территории которых полностью включены в АЗ РФ. Наибольшее превышение сложившейся ценовой конъюнктуры отмечается в Чукотском АО, где средний порог цен на моторное топливо превышен более чем в полтора раза. В административных центрах остальных арктических субъектов, в районах с более развитой территориальной топливно-энергетической инфраструктурой разница составляет от 4 до 17%. В регионах восточной Сибири и Дальнего Востока общий уровень цен на завозимые нефтепродукты превышает аналогичные показатели центральных регионов, в среднем, более чем на треть. В пределах их удаленных районов, не имеющих круглогодичного транспортного сообщения с основными центрами регионального снабжения, превышение может быть более чем двукратным.

<http://yakutiamedia.ru/news/society/10.10.2015/466428/dlya-severnogo-zavoza-regionam-neobhodima-podderzhka-federalnogo-byudzh.html> (дата обращения 19.05.2017).

¹⁹³ Муниципальная программа «Комплексное развитие систем коммунальной инфраструктуры на территории муниципального образования городского округа «Воркута» на 2011-2015 годы и на период до 2020 года» (утв. Решением Совета муниципального образования городского округа «Воркута» от 29.11.2011 №109).

Таблица 4.5

Динамика соотношения розничных цен на нефтепродукты автомобильные бензины в регионах Севера со средними ценами по стране

Регионы Севера	май 2014	апрель 2015	февраль 2016	ноябрь 2016
Чукотский АО	1,61	1,59	1,48	1,46
Республика Саха (Якутия)	1,18	1,34	1,38	1,30
Магаданская область	1,41	1,33	1,37	1,31
Камчатский Край	1,29	1,25	1,27	1,23
Сахалинская область	1,12	1,28	1,21	1,20
Ненецкий АО	1,07	1,17	1,14	1,11
Ямало-Ненецкий АО	1,03	1,16	1,04	1,01
Мурманская область	1,04	1,02	1,04	1,03

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

Достаточно общий вывод о состоянии региональной инфраструктуры нефтепродуктообеспечения в нашей стране, возможностях и перспективах обеспечения важнейшими видами энергоносителей ожидаемых к развертыванию новых крупных промышленных объектов и целых индустриальных парков на территориях российского Севера и Арктики, можно также сделать на основе сравнения оптовых цен в центрах национального энергетического производства и розничных (потребительских) цен в предполагаемых центрах потребления (табл.4.6).

Таблица 4.6

Соотношение потребительских цен на автомобильные бензины в регионах Севера со средними ценами производителей нефтепродуктов (автомобильные бензины) в соответствующих федеральных округах, ноябрь 2016 г.

Регионы Севера	Средние цены производителей нефтепродуктов руб. за литр	Соотношение региональных потребительских цен и оптовых цен производителей
Чукотский АО	25,80	2,05
Республика Саха (Якутия)	25,80	1,83
Магаданская область	25,80	1,84
Камчатский Край	25,80	1,73
Сахалинская область	25,80	1,69
Ненецкий АО	16,20	2,49
Ямало-Ненецкий АО	16,05	2,29
Мурманская область	16,20	2,30
<i>Справочно: в среднем по РФ</i>	16,74	2,17

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики.
URL: www.gks.ru

Более чем двукратное превышение потребительских цен над оптовыми показателями наблюдается во всех четырех арктических регионах. Существующий режим налогообложения, функционирования территориальных логистических (транспортных, складских, распределительных) систем, объектов торговой сети и сбыта приводит к общефедеральному показателю, также превышающему двукратный порог. Одним из основных факторов удорожания завоза нефтепродуктов в Арктической зоне РФ специалистами признается влияние транспортно-логистического аспекта формирования территориальной инфраструктуры.

Транспортные схемы доставки нефтепродуктов в российскую Арктику достаточно разнообразны. Они предусматривают опосредованные каналы, использование многоступенчатой логистики и режимов смешанного транспортного сообщения, различных видов транспортных средств, этапов промежуточного хранения и перевалки. Применяются почти все виды транспортировки. В экстренных ситуациях для доставки топлива в отдаленные районы используется воздушный транспорт. На разных этапах поставок, осуществляемых на регулярной основе, транспортировка происходит по железной дороге, водным транспортом, по сезонным временным автомобильным дорогам (зимникам).

Несмотря на ограничения существующих транспортных связей административных центров большинства арктических регионов с федеральной транспортной сетью, используемые схемы поставок нефтепродуктов предусматривают базовую роль железнодорожного транспорта. Наряду с водной доставкой, режим применения железнодорожного транспорта в системе нефтепродуктообеспечения арктических территорий характеризуется наибольшей протяженностью транспортных расстояний. Как в настоящее время, так и в обозримой перспективе сеть железных дорог будет использоваться как базис магистральных средств доставки нефтепродуктов потребителям в Арктике. Этот вид транспортировки предусматривается почти во всех транспортных схемах доставки топлива в межрегиональном транспортном сообщении. Можно предположить, что по мере развития транспортного потенциала и реализации крупнейших арктических инфраструктурных проектов, таких как, например, строительство высокоширотных участков железнодорожных магистралей «Северный широтный ход» и «Белкомур», роль железнодорожного транспорта в обеспечении перевозок нефти и нефтепродуктов в российской Арктике будет только возрастать.

Основные перевозки нефтепродуктов внутренним водным транспортом в арктическом направлении приходится на Восточную Сибирь, северные районы Красноярского Края (Норильский промышленный район, Туруханский район, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район), Республики Саха (Якутия), Ямало-Ненецкий и Ненецкий АО. В этих районах применяются сезонные транспортные схемы, функционирующие в период летней навигации в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Автомобильная транспортировка используется преимущественно на этапах начально-конечных логистических операций с нефтепродуктами, стадиях доведения и распределения топлива к удаленным потребителям от территориальных транспортных терминалов, пунктов перевалки, накопления и хранения. Использование сезонной автомобильной доставки и схем материально-технического снабжения по временным автодорогам (зимникам) в прямом

транспортном сообщении от нефтегазоперерабатывающих предприятий до основных групп потребителей нефтепродуктов отмечается в трех арктических субъектах: Ненецком АО (зимники Ухта (Республика Коми) – Печора – Нарьян-Мар, Усинск – Нарьян-Мар), Республике Коми (зимник Сосногорск – Воркута), Ямало-Ненецком АО (Пуровск – Ноябрьск, Пуровск – Коротчаево, Пуровск – Пурпе, Салехард – Надым).

Для массовой доставки нефтеналивных грузов в арктическом направлении применяются схемы межрегиональных поставок в прямом смешанном железнодорожном сообщении. Наибольшие объемы отправок нефтепродуктов по железной дороге осуществляются в Мурманскую и Архангельскую области. Эти же транспортные схемы используются как базовые при организации промежуточной перевалки и последующих поставок в арктические порты и портопункты по трассе Северного морского пути. Помимо Мурманской и Архангельской областей, транспортные расстояния большой протяженности применяются при организации доставки нефтепродуктов в Республику Саха (Якутия) и Чукотский, Ямало-Ненецкий и Ненецкий АО (табл. 4.7). Среднее транспортное расстояние (протяженность) поставок нефтепродуктов от основных групп поставщиков в арктическом направлении железнодорожным транспортом, составляет более 1500 км.

Таблица 4.7

Доминирующие источники и транспортные условия железнодорожных поставок нефтепродуктов в Арктической Зоне РФ

Регионы Севера	Основные источники поставок нефтепродуктов, доминирующие на региональном рынке	Среднее расстояние перевозок, км
Чукотский АО	АО «Башнефть» (группа Уфимских НПЗ), АО «ННК – Хабаровский НПЗ», ПАО «НК «Роснефть» (Комсомольский НПЗ)	3065 ¹
Мурманская область	ОАО «Сургутнефтегаз» (ООО «ПО «КИНЕФ»), ПАО «НК «Роснефть», ОАО «Славнефть – ЯНОС»	2435
Ненецкий АО	ПАО «Лукойл» (Ухтинский НПЗ, Пермский НПЗ), АО «Газпром нефть» (Омский НПЗ, Сургутский ЗСК)	1516 ¹
Республика Коми (городской округ Воркута)	ПАО «Лукойл» (Ухтинский НПЗ)	708
Ямало-Ненецкий АО	АО «Газпром нефть» (Омский НПЗ, Сургутский ЗСК), ПАО «Лукойл» (Ухтинский НПЗ)	1049 ¹
Республика Саха (Якутия)	ПАО «НК «Роснефть» (Ачинский НПЗ, Ангарский НПЗ)	1280 ¹
Красноярский край (городской округ Норильск)	АО «Газпром нефть» (Омский НПЗ) ПАО «НК «Роснефть» (Ачинский НПЗ)	183 ¹

Источник: рассчитано по данным ОАО «РЖД». URL: www.rzd.ru

Примечание: ¹ рассчитано от грузовой эстакады поставщика до пункта перевалки топлива с железнодорожного на водные виды транспорта.

Среди доминирующих источников поставок нефтепродуктов для нужд арктических территорий выделяется ряд крупных нефтегазовых компаний, производственные и сбытовые филиалы которых расположены в Центральном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном Федеральных Округах. Основные объемы поставок нефтепродуктов в Арктическую Зону РФ обеспечивают компании ПАО «НК «Роснефть»», «Лукойл», «Газпром нефть». В таблице 4.8 приведена информация о тарифах железнодорожной перевозки нефтепродуктов от производственных филиалов поставщиков в арктическом направлении. Использование этих данных позволяет определить отдельные элементы транспортной составляющей в розничной цене реализации нефтепродуктов в административных центрах, городах и населенных пунктах, расположенных в пределах Арктической Зоны РФ.

Таблица 4.8

Тарифы железнодорожной перевозки нефтепродуктов от производителей до крупнейших перевалочных баз в Арктической Зоне РФ, руб. за тонну, 2016 г.

Предприятие	Станция отправления	Станция назначения (перевалки)				
		Мурманск	Печора	Архангельск	Обская	Абалаково
КИНЕФ	Кириши	2567	3204	2306	3923	6284
Ухтинский	Ветлясья	3575	946	2438	1817	5888
Пермский	Осенцы	4023	2934	2988	3575	4254
Омский	Комбинатская	5624	4435	4490	5095	2696
Антипинский	Туринский	4831	3785	3810	4346	3433
Красноленинский	Нягань	5106	4023	4120	4700	4567

Источник: рассчитано по данным ОАО «РЖД». URL: www.rzd.ru

Доля составляющей железнодорожного тарифа в структуре мелкооптовых и розничных цен реализации моторного топлива на локальных рынках арктических регионов колеблется от 2 до 10,8% (табл. 4.9). Высокая значимость роли инфраструктуры железнодорожного и других видов транспорта в обеспечении перевозочных процессов в Арктике одновременно обуславливает необходимость сокращения доли транспортной составляющей в конечных ценах реализации доставляемой сюда продукции производственного назначения, социально значимых товаров. Критически важными для обеспечения перевозочных процессов в арктическом направлении является деятельность ряда перевалочных, распределительных и накопительных нефтебаз, обеспечивающих логистическое обслуживание нефтеналивных грузов. Общее количество таких объектов гражданского назначения, расположенных на арктических и приарктических территориях, составляет более 70 единиц, большинство из которых находятся в Мурманской области и Ямало-Ненецком АО.

Таблица 4.9

Доля тарифа железнодорожной перевозки в структуре мелкооптовых и розничных цен на локальном рынке нефтепродуктов в регионах Арктической Зоны РФ

Регионы Севера	Доля железнодорожного тарифа ¹ , %
Мурманская область	7,3 – 9,1
Ненецкий АО	2,0 - 7,3
Ямало-Ненецкий АО	6,3 – 7,1
Республика Коми (городской округ Воркута)	3,2 – 4,2
Красноярский край (городской округ Норильск)	5,3 - 6,7
Северные районы республики Саха (Якутия) ²	4,1 - 7,4
Чукотский АО	6,3 - 10,8

Источник: рассчитано по данным ОАО «РЖД». URL: www.rzd.ru

Примечание: ¹) учтен тариф магистральной ж/д перевозки без учета стоимости перевалки и начально-конечных логистических операций; диапазон изменения показателя обусловлен различными вариантами объемов закупок топлива и стоимости его доставки от поставщиков; ²) данные компании АО «Саханефтегазсбыт». URL: <http://www.sngs.ykt.ru/node/386>

На сбытовом уровне, стадиях распределения и доведения топлива до конечных потребителей территориальные системы нефтепродуктообеспечения в российской Арктике представлены сетями автомобильных заправочных станций (АЗС), постоянных и сезонных пунктов реализации моторного топлива. Наиболее сильные корпоративные позиции в данном сегменте имеют компании ПАО «НК «Роснефть»», «Газпром нефть» и «Лукойл», которые оперируют деятельностью более 75% расположенных здесь крупных сетей АЗС. Общее число заправочных станций, функционирующих в составе дочерних структур и сбытовых филиалов вертикально-интегрированных компаний, насчитывает более 160 единиц.

Независимые торговые организации и индивидуальные предприниматели представлены более чем 250 пунктами продаж и распределения нефтепродуктов. Территориальное расположение сетей АЗС, также как и расположение объектов нефтехимического производства, баз хранения нефтепродуктов и их перевалки, характеризуется крайней неравномерностью. Наибольшее количество заправочных пунктов расположено в Мурманской и Архангельской областях (включая Ненецкий АО), где функционируют 302 многотопливные станции. В Ямало-Ненецком АО заправочную деятельность осуществляют 107 пунктов.

Наименее развита сетевая топливозаправочная инфраструктура в Чукотском АО. Всего же, на территориях, отнесенных к АЗРФ, деятельность по заправке моторным топливом автомобильного транспорта, по разным оценкам, ведут от 350 до 420 станций, что составляет менее 1,5% от общего количества АЗС в России.

Среднегодовая величина реализации нефтепродуктов, приходящаяся на одну АЗС в Арктической Зоне РФ, уже достигла уровня 22-25 тонн в сутки, что, в целом, соответствует среднесуточным показателям реализации в областных

центрах и на федеральных трассах центральных регионов России. В дальнейшем, в системе территориального нефтепродуктообеспечения арктических регионов целесообразно ожидать ускоренного расширения, в первую очередь, корпоративных сетей АЗС, развитие которых будет наименее емким инвестиционным решением проблемы роста спроса на поставки моторного топлива.

Полномасштабное исполнение проектов хозяйственного освоения арктических территорий России потребует создания в этих районах мощных опорных зон логистической и индустриальной поддержки, адекватного развития соответствующих видов территориальной инфраструктуры этих районов, в первую очередь, транспортной и транспортно-энергетической. В связи с этим, Правительством РФ выделена необходимость первоочередного разрешения этих вопросов. В наилучшем положении и в наибольшей степени готовности к созданию подобного рода опорных территориальных зон находятся три арктических региона – это Мурманская и Архангельская области, Ямало-Ненецкий АО. В этих регионах будет реализована основная часть комплексных проектов развития АЗ РФ, в том числе топливно-энергетического и транспортного направлений. Пока что сложно сказать, насколько исполнимы эти планы в современных экономических условиях, как они повлияют и какой импульс придадут процессам формирования региональных энергетических подсистем. В ближайшей и средней перспективе можно ожидать сохранения тенденции наращивания объемов перевозок нефтепродуктов в арктическом направлении, разработку проектов увеличения пропускной способности межрегиональных транспортных сетей, реконструкции отдельных участков автомобильных и железных дорог, имеющих важное стратегическое и экономическое значение для арктических регионов, появления новых локальных предприятий нефтехимии (нефтепереработки). Что из этого действительно будет исполнено – покажет время.

В целом, разрешение вопросов нефтепродуктообеспечения арктических территорий России, имеющих ключевое значение для реализации заявленных Правительством широкомасштабных планов хозяйственного освоения арктической сырьевой базы, ускоренного индустриального и социально-экономического развития, обеспечения национальной энергетической безопасности, и далее продолжат оставаться высоко актуальными направлениями пространственного развития. В ближайшее время в Арктической зоне Российской Федерации будет продолжена реализация крупных проектов, направленных на совершенствование энергоэффективности и энергосбережения локальных объектов энергетики, жилищно-коммунального хозяйства, расширению сети региональных транспортно-энергетических коммуникаций. Их исполнение в рамках существующих и разрабатываемых федеральных и региональных целевых программ уже привело к установлению устойчивых тенденций замещения доли потребления нефтепродуктов, используемых организациями топливно-энергетического, коммунального комплексов с целью производства тепловой и электрической энергии, другими видами топливно-энергетических ресурсов. В то же время некоторое снижение объемов потребления нефтепродуктов в тепловой и коммунальной энергетике компенсируется значительным приростом их потребления в качестве моторного топлива. Установлен рост показателей потребления северных и арктических

регионов, которые они занимают в общем объеме национального производства важнейших видов нефтепродуктов. Дальнейший прирост, вероятнее всего, также будет происходить за счет увеличения поставок моторного топлива (в основном, различных видов светлых нефтепродуктов – автомобильных бензинов, дизельного топлива). Наряду с ростом физических объемов потребления нефтепродуктов, вследствие ежегодного повышения тарифов на их перевозку и ряд других логистических операций, устанавливаемых транспортными компаниями, происходит удорожание стоимостных показателей поставок топлива. Ожидается, что в ближайшей и среднесрочной перспективе транспортно-логистический фактор среди причин удорожания завоза нефтепродуктов потребителям, расположенным в Арктической зоне, станет одним из основных.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Первая глава «Север и Арктика с позиций реализации государственной политики и управления регионального развития Российской Федерации»

Определено, что для регионов Севера и Арктики, традиционно характеризующихся относительно низким качеством жизни населения, недостаточным инфраструктурным обустройством, представленные в современных нормативно-правовых документах цели региональной политики чрезвычайно актуальны в плане разрешения системных проблем Севера и Арктики. Установлено, что поставленные цели и ожидаемые результаты полностью соответствуют концептуальным установкам Североведения по перспективам развития северных территорий, основанных на обеспечении устойчивого развития.

Но все эти цели носят общий характер. Поэтому в монографии рассмотрены не только концептуальные цели региональной политики, но и те специфические цели, задачи, приоритеты, механизмы, которые характерны именно для специфического класса проблемных территорий – Арктики. Этот анализ позволил установить принципиальную новизну условий управления Арктикой как системой опорных зон развития. Также констатируется практическое отсутствие научно-обоснованных механизмов развития и управления Арктической зоной Российской Федерации в этих новых условиях управления. Для восполнения этого пробела в фундаментальных и прикладных исследованиях авторы обозначили перспективные направления научных исследований. В частности, обосновано, что для повышения эффективности научного сопровождения социально-экономических процессов Арктической зоны Российской Федерации требуется развитие методологии, методов и инструментария пространственных социально-экономических исследований Арктики.

Основной вывод - в целом подход развития Арктической зоны Российской Федерации как единым макрорегионом через систему опорных зон, обозначенный в нормативно-правовой литературе, является важным и обоснованным. Однако следует вернуться к практике признания всей зоны Севера особым объектом государственного управления. Учет северной специфики позволит оптимизировать систему социально-экономического развития и систему государственного регулирования этой остропроблемной зоны.

Вторая глава «Разработка эконометрических моделей производства ВРП для прогнозирования и управления экономикой Арктической зоны Российской Федерации».

Обсуждены методические особенности и построены эконометрические модели производства ВРП регионов Севера и Арктики в трех вариантах: 1) мультипликативная производственная функция; 2) частный случай мультипликативной производственной функции – функция типа Кобба-Дугласа; 3) производственная функция CES (Constant Elasticity Substitution), характеризуемая постоянной эластичностью замещения.

Для Архангельской области, Ненецкого, Ямало-Ненецкого автономных округов, Сахалинской области и Российской Федерации в целом определены модели, наилучшим образом описывающие производственные процессы. Установлено, что для остальных регионов Севера и Арктики невозможно построить производственные функции, основанные на использовании в качестве основных факторов производства основных фонды отраслей экономики и численности занятых. Основные перспективы фундаментальных исследований связываются с расширением применения других моделей производственных функций и поиском показателей, лучше описывающих реальную динамику производства ВРП в регионах Севера, Арктики и Российской Федерации в целом.

Третья глава «Инвестиционная политика северных и арктических территорий России».

На основе анализа ключевых тенденций государственной инвестиционной политики, проводимой в 2012-2016 гг. и направленной на создание благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата в стране, определено, что в этот период на всех уровнях власти проведена масштабная систематизация комплекса мер по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса. Приведены основные результаты правительственных мер, объединенных общим понятием «Национальная предпринимательская инициатива», а также мер по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата регионального и муниципального уровней.

На основе предложенных качественных и количественных показателей проведена оценка эффективности политики по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата регионов Севера и Арктики России. Выявлено, что, несмотря на кризисные явления в российской экономике инвестиционная активность на Севере в 2012-2016 гг. была выше чем в среднем по стране. Однако это обусловлено значительными темпами роста инвестиций лишь в нескольких северных регионах - в Мурманской, Магаданской и Сахалинской областях, а также Ненецком и Ямало-Ненецком АО. Для остальных регионов Севера за рассматриваемый период был характерен более значительный, по сравнению со среднероссийскими тенденциями, спад реальных объемов инвестиций. Главным образом это связано с крайней неоднородностью социально-экономического пространства северных регионов и концентрацией капитала в высокоразвитых промышленных центрах (в основном в местах добычи и переработки полезных ископаемых), что приводит к неравномерному распределению инвестиций и только усиливает социально-экономические диспропорции на Севере.

Определено, что темпы роста инвестиций в большинстве регионов Севера имеют неустойчивую тенденцию и напрямую связаны с реализацией крупномасштабных инвестиционных проектов, что в перспективе создает риски существенного инвестиционного спада при завершении данных проектов. Сделан вывод, что предпринимаемые региональными властями меры не являются непосредственной причиной инвестиционной активности в регионах и гарантированным залогом привлечения инвестиций, а только способствуют формированию в регионах законодательства о защите прав инвесторов и

поддержке инвестиционной деятельности, институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства и развития предпринимательства и т.д.

Для оценки эффективности политики органов власти, направленной на улучшение инвестиционного климата в муниципальных образованиях Севера и Арктики, была предложена классификация муниципалитетов в зависимости от их направленности экономики и проведен анализ бюджетной обеспеченности и инвестиционной активности в городских округах. Сделан вывод, что инвестиционная деятельность наиболее развита в «нефтегазовых» и монопрофильных городах, в виду значительного участия в инвестиционных процессах градообразующих предприятий, расположенных на их территориях.

На примере муниципальных образований Мурманской области проведена оценка эффективности деятельности региональных и муниципальных органов власти по внедрению мер, направленных на улучшение инвестиционной среды. Установлено, что проводимая органами власти политика по формированию благоприятной инвестиционной среды оказала положительное влияние на создание условий для инвестиционной деятельности в муниципальных образованиях. Однако внедрение указанных мер само по себе не обеспечивает рост инвестиций и активизацию инвестиционной деятельности. Рост данных показателей, главным образом, зависит от позиций региональных и федеральных властей к развитию определенной территории, а также от предприятий, расположенных на территории муниципалитета и играющих значительную роль в экономике города, а не от созданных местными органами власти инвестиционных условий.

Четвертая глава «Транспортная и топливно-энергетическая система арктических регионов России».

На основе анализа тенденций развития транспортной системы арктических территорий России выявлено, что практически все объекты транспортной инфраструктуры Арктики были созданы в советский период и характеризуются высокой степенью износа основных фондов транспорта, превышая показатели в 50 % и достигая 80 %. Среди арктических регионов наиболее развитыми в транспортном отношении являются Мурманская и Архангельская области, однако технические состояние и логистические возможности транспортной инфраструктуры этих регионов значительно отстают от современных требований. Самым низким уровнем развития транспортной инфраструктуры характеризуются регионы восточного сектора Арктики - Чукотский АО, Ненецкий АО и Республика Саха (Якутия).

Определено, что в последние годы на федеральном уровне проводится целенаправленная работа по развитию арктической транспортной системы, что нашло отражение в стратегических документах развития отрасли. Однако, несмотря на наличие большого количества программных документов и инициатив федерального и регионального уровней по транспортному освоению регионов Севера и Арктики, по-прежнему остается открытым вопрос финансирования данных проектов. Кроме того, в процессе создания единой Арктической транспортной системы еще предстоит решить множество различных задач, которые не ограничиваются строительством дорог или портов. Современная Арктика требует квалифицированных кадров, инновационных технологий, совершенствования производственной и ремонтной базы,

эффективной системы менеджмента, способной объединить всех участников этого процесса.

На примере процессов организации региональных подсистем топливно-энергетического и материально-технического снабжения арктических и приарктических регионов России выполнены оценки текущего состояния и перспектив дальнейшего формирования важнейших элементов территориальной инфраструктуры обеспечения нефтепродуктами. По результатам проведенного исследования установлено усиление роли территориальных подсистем нефтепродуктообеспечения в процессах формирования энергетической безопасности российских арктических территорий. Прогнозируется развертывание новых объектов энергетического производства, в том числе высокотехнологичных и инновационных, расширение сети автозаправочных станций, дальнейшее увеличение объемов поставок нефтепродуктов (моторного топлива) в арктическом направлении.

Установлено, что, наряду с водной доставкой, режим применения железнодорожной транспортировки в системе нефтепродуктообеспечения арктических территорий характеризуется наибольшей протяженностью транспортных расстояний. Как в настоящее время, так и в обозримой перспективе сеть железных дорог будет использоваться как базис магистральных средств доставки нефтепродуктов потребителям в Арктической Зоне РФ.

В рамках исследования основных причин удорожания нефтепродуктов в арктических регионах России, роста стоимостных характеристик завоза, определено влияние роли транспортной составляющей в конечных ценах реализации продукции производственно-технического назначения, а также доставляемых сюда социально значимых товаров. Установлено, что доля составляющей железнодорожного тарифа в структуре мелкооптовых и розничных цен реализации моторного топлива на локальных рынках арктических регионов колеблется от 2 до 10,8%. Совокупное влияние всех ценообразующих факторов, включая транспортный, приводит к превышению цен нефтепродуктов, реализуемых на территории арктических субъектов, над общероссийскими показателями, в среднем, на 18%.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Авцинов О.И. Факторы, определяющие инвестиционную привлекательность региона // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий, 2014. - №2 (60). - С.195-199.
2. Акулов А.О. Роль малого бизнеса в модернизации экономики региона // Региональная экономика: теория и практика, 2013. - №44. - С.34-43.
3. Акулов В.Б. Может ли быть эффективной сырьевая экономика Севера? // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №3 (40). - С.11-13/
4. Александрова А.И. Проблемы теории и практики предпринимательства // Проблемы современной экономики, 2013. - №3(47). – С.216-221.
5. Анализ результативности мер, принимаемых органами государственной власти по поддержке моногородов. [Электронный ресурс]. Счетная палата РФ. URL: http://www.ach.gov.ru/press_center/news/30165 (дата обращения 18.05.2017).
6. Анализ услуг по транспортировке нефтепродуктов. [Электронный ресурс]. Федеральная антимонопольная служба России, 2016. URL: <http://fas.gov.ru> (дата обращения 19.05.2017).
7. Анохин К. Вперед, зиме навстречу! // Газета «Коммерсантъ», 2001. – № 183. – С.2.
8. Атлас муниципальных практик. Том 1. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2015.– С. 101-109. URL: <https://asi.ru/reports/41363/> (дата обращения 03.05.2017).
9. Бабун Р.В., Муллагалаева З.З. Вопросы муниципальной экономики - М.: Феникс, 2001. - 143 с. – С. 74-77.
10. Байбеков Ш. Региональная авиация: время встать на крыло. [Электронный ресурс]. Все о транспорте. URL: www.transport-book.ru/vozdushnyiy-transport/regionalnaia-aviaciia-vre-miavstavat-na-krylo.html (дата обращения: 25.05.2017).
11. Байлютов С.А. Критерии оценки уровня управления региональной инвестиционной политикой // Вестник ОГУ, 2006. - №4. – С.61-66;
12. Баранов С., Скуфьина Т. Программное обеспечение в России: ситуация, проблемы, оценка издержек легализации, способы их минимизации // Проблемы прогнозирования, 2004. - №4. - С. 70-81.
13. Баранов С.В, Скуфьина Т.П. Информационно-коммуникационные технологии и экономическое развитие регионов России: поиск зависимостей и перспективных направлений регулирования // Вопросы статистики, 2014. - №5. - С.41-53.
14. Баранов С.В. Анализ и моделирование развития региональных систем (на примере зоны Севера). - Воронеж: ВГУ, 2005. - 147 с.
15. Баранов С.В. Базовые проблемы прогнозирования социально-экономического развития регионов // Экономические стратегии, 2010. - №7-8. - С.142-145.

16. Баранов С.В. Динамика производственных характеристики экономического развития регионов Севера России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2010. - № 1 (25). - С. 3-9.
17. Баранов С.В. Комплексные оценки регионов Севера по уровню социально-экономического развития // Современные проблемы науки и образования, 2012. - №6. - С.429.
18. Баранов С.В. Свойства методов определения положения регионов по уровню социально-экономического развития // Вестник Челябинского государственного университета, 2009.- №19. - С. 81-88.
19. Баранов С.В. Статистическая оценка асимметричности экономического развития Севера и несеве́рной части РФ // Вопросы статистики, 2010. - №4. - С.44-49.
20. Баранов С.В. Технологии оценки неоднородности социально-экономического развития регионов Российской Федерации: проблемы и решения // Экономическая наука современной России, 2009. - № 3. - С. 48-55.
21. Баранов С.В. Этапы регулирования регионального развития в России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2011. - №6(18). - С.34-45.
22. Баранов С.В., Самарина В.П. Системная динамика информационно-коммуникационного пространства и социально-экономическое развитие Северо-Арктических территорий: отображение проблемы в научных исследованиях // Современные проблемы науки и образования. 2015. - № 2. DOI: 10.17513/spno.122-21083.
23. Баранов С.В., Самарина В.П., Шаталова Т.А. Территориальная политика Российской Федерации и неравномерность пространственного развития // Современные проблемы науки и образования, 2015. – №2. – С.280-287.
24. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Анализ информатизации Мурманской области и оценка издержек легализации типового программного обеспечения // Вопросы статистики, 2006. - №3. - С.84-87.
25. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Моделирование производства валового регионального продукта в регионах зоны Севера и несеве́рной части РФ // Вопросы статистики, 2007. - №2. - С.57-62.
26. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Моделирование региональных систем. – Апатиты: КНЦ РАН, 2014. – 101 с.
27. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Новые методики и результаты исследования межрегиональной дифференциации на основе метода главных компонент // Вестник Мурманского государственного технического университета, 2008. - Т.11. - №2. - С.201- 210.
28. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. О методах исследования межрегиональной дифференциации // Фундаментальные исследования, 2013. - №10-7. - С.1495-1499.
29. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Программное обеспечение в России: ситуация, проблемы, оценка издержек легализации, способы их минимизации // Проблемы прогнозирования, 2004. - №4. - С.70-81;
30. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Сравнительная динамика экономического роста и межрегиональная дифференциация территории российского Севера // Вопросы статистики, 2015. - №11. – С.69-77.

31. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Статистический анализ дифференциации регионов зоны Севера в общероссийском контексте // Вопросы статистики, 2005. - №11. - С.35-45.
32. Баранов С.В., Скуфьина Т.П., Серова Н.А., Шаталова Т.А. Современные векторы социально-экономического развития арктического региона - Мурманской области через призму истории // Фундаментальные исследования, 2012. - № 11. – С.750-755.
33. Барановская Е.А. Создание конкурентоспособного инвестиционного климата в России как основа модернизации: некоторые правовые аспекты // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта, 2013. - Вып. 3. - С. 143-151.
34. Башмакова Е.П. Концептуальные подходы к формированию модели развития российского Севера и Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2012. - Т.1. - №29. - С.88-92.
35. Беляков С. А. Основные тенденции государственной инвестиционной политики в промышленности // Транспортное дело России, 2010. - №8. - С.168-170.
36. Бердникова Л. Ф., Фаткуллина Э. Р. Финансовый кризис 2014-2015 гг. и его влияние на Россию // Молодой ученый, 2015. - №11.3. - С. 10-13.
37. Биев А.А., Шпак А.В. Возможности и перспективы появления новых нефтеперерабатывающих предприятий в северных регионах России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2014. – № 1 (31). – С. 82–95.
38. Биев А.А., Шпак А.В. Проблема мазутозависимости северного региона: её особенности и возможные пути разрешения на примере Мурманской области // Проблемы развития территории, 2016. – №1 (81). – С. 65–78.
39. Блинов С. Текущий кризис, его причины и необходимые меры. [Электронный ресурс] // Эксперт (online), 6 февраля 2015. URL: <http://expert.ru/2015/02/6/tekuschij-krizis-ego-prichinyi-i-neobhodimyie-meryi/> (дата обращения 22.05.2017).
40. Большаков Я.А., Петко О.В. Фридкин В.Н. Роль Мурманского транспортного узла в развитии арктического региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал, 2016. - №4(86). – С.14.
41. Бутов А.М. Рынок перевозок грузов железнодорожным транспортом – М.: Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 2016 – 68 с.
42. Бухвальд Е.М. Перспективы российского федерализма // Проблемы прогнозирования, 1998. - №4. – С.70-77.
43. Буянов А., Лихачева М., Штрек А. Морские перевозки [Электронный ресурс]. Морские вести России, 2016. - №9. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=62459> (дата обращения)
44. В реализацию мастер-плана развития Ковдора будут максимально вовлечены жители города. [Электронный ресурс]. Правительство Мурманской области. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/213102/> (дата обращения: 17.05.2017).

45. Важенин С.Г., Важенина И.С. Территории в контексте социально-экономического конструирования // Журнал экономической теории, 2014. - №1. - С.167-176.
46. Валентей С. Российские реформы и российский федерализм // Проблемы прогнозирования, 1996. - №1. - С.23-36.
47. Васильев В.В., Грицевич А.В., Селин В. С. Исторические тенденции и современные организационно-экономические проблемы «северного завоза» – Апатиты: КНЦ РАН, 2009. – 152 с. – С. 53.
48. Васильев В.В., Истомина А.В., Селин В.С., Жуков М.А. Борьба за природные ресурсы Арктики // ЭКО, 2007. - № 1. - С. 41-56.
49. Вертакова Ю.В. Стратегическое планирование устойчивого развития региона // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Экономика и управление, 2005. - № 1.- С.48-53.
50. Вилков И.Н. К вопросу о рейтингах инвестиционной привлекательности регионов // Вестник ПГУ. Серия: Экономика, 2016. - №1(28). - С.90-97.
51. Воеводина О.В. Влияние делового климата на инвестиционный климат субъектов Российской Федерации // Региональная экономика: теория и практика, 2015. - №34 (409). - С.41-52;
52. Волосов Е.Н. Региональная авиация Дальнего Востока: проблемы и перспективы // Проблемы социально-экономического развития Сибири, 2016. - № 4(26). – С.60-68.
53. Габышев А.И. Перспективы развития нефтепереработки в Якутии: мини- или микро-НПЗ // Горный информационно-аналитический бюллетень, 2008. – № 12. – С. 306–311.
54. Гаджиев Ю.А., Акопов В.И., Канев В.И. Динамика инвестиций в основной капитал экономики северных регионов // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2015. - №1 (37). - С.59-71.
55. Годовой отчет ПАО «ГМК «Норильский Никель» за 2014 год. Раздел «Топливо-энергетическая деятельность» [Электронный ресурс]. ПАО «ГМК «Норильский Никель», 2015. URL: <http://or2014.nornik.ru/38-page.html> (дата обращения 19.05.2017).
56. Гольдберг О. Северный путь развития [Электронный ресурс]. Морские вести России, 2015. - № 15. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53391> (дата обращения 25.05.2017).
57. Горидько Н. П., Нижегородцев Р. М. Построение лаговых регрессионных моделей типа Кобба-Дугласа на долгосрочных временных горизонтах // Проблемы управления, 2012. - № 3. - С. 55–63.
58. Государственная поддержка инвестиционной деятельности [Электронный ресурс]. Инвестиционный портал Мурманской области. URL: http://invest.gov-murman.ru/plowadki/podderzhka_invest_deyatelnosti/ (дата обращение: 05.05.2017).
59. Гранберг А.Г. Экономическое пространство России: вечные проблемы, трансформационные процессы, поиск стратегий // Экономическое возрождение России: периодическое научное издание, 2004. - №1. - С.17.
60. Гурдин К. Северные крайности [Электронный ресурс] // Газета «Аргументы Недели», 2012. – № 42 (334). URL: <http://argumenti.ru/economics/n363/211164> (дата обращения 19.05.2017).

61. Гусев М.С. Моделирование экономического роста в долгосрочных прогнозах мировой экономики // Проблемы прогнозирования, 2014. №5. С.10.
62. Гущина И.А., Положенцева О.А. Отдельные социологические оценки результативности государственной социальной политики в Арктической зоне РФ // В сборнике: Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения. 2016. С. 274-277.
63. Давыдов Б.Н. Отсутствует прозрачность формирования затрат при производстве нефтепродуктов // Инфо-ТЭК, 2009. – № 8. – С. 10–17.
64. Данилов А.П. Правовые основы государственной политики Российской Федерации в Арктике // Политика и Общество, 2015. - № 5. - С. 618-628.
65. Дашиева Э.А. О причинах кризиса и новых инструментах увеличения объемов инвестиций в экономику России // Российское предпринимательство, 2015. - Том 16. - №12. - с. 1729-1742;
66. Дидык В.В., Серова Н.А. Региональная инвестиционная политика на Севере России // Пространственная экономика, 2005. - №4. – С.90-102.
67. Динамика инвестиционной активности в условиях спада экономики России [Электронный ресурс] // Бюллетень социально-экономического кризиса в России, 2015. - №5. – М.: Аналитический центр при Правительстве РФ, 2015. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/6394.pdf> (дата обращения 22.05.2017);
68. Для «северного завоза» регионам необходима поддержка федерального бюджета. [Электронный ресурс] // ИА «YakutiaMedia», 10 октября 2015 г. URL: <http://yakutiamedia.ru/news/society/10.10.2015/466428/dlya-severnogo-zavoza-regionam-neobhodima-podderzhka-federalnogo-byudzh.html> (дата обращения 19.05.2017).
69. Доклад губернатора Ненецкого АО об инвестиционном климате и инвестиционной политике в Ненецком АО в 2016 г. [Электронный ресурс]. Инвестиционный портал Ненецкого АО. URL: http://invest.adm-nao.ru/invest/guber_doklad/2016 (дата обращения 22.05.2017).
70. Дурягин Н.Н. Морской порт Сабетта – основной логистический центр в российской Арктике // Научный альманах, 2015. - №12-1 (14). – С.151-155.
71. Единый перечень мер поддержки монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов) от 01.04.2016 №9154-СН/Д14и [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ. URL: <http://economy.gov.ru/minrec/activity/sections/econReg/monitoringmonocity/20160415> (дата обращения 05.05.2017).
72. Емельянова Е.Е. Влияние региональных особенностей Севера на цели, задачи и возможности реализации муниципальной инвестиционной политики // Наука и бизнес: пути развития, 2014. - №5 (35). - С.79 – 83.
73. Емельянова Е.Е. Имущественная база местного самоуправления как основа инвестиционной политики городов Севера [Электронный ресурс] // Развитие Севера и Арктики: проблемы и перспективы: тезисы докладов Всероссийской научно-практической конференции (г.Апатиты, 6-8 ноября 2013 г.)– Апатиты, 2013. (CD-ROM).
74. Емельянова Е.Е. Инвестиционная политика муниципальных органов власти в регионах Севера: возможности и направления реализации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2013. - № 5. - С. 22 – 29.

75. Емельянова Е.Е. Механизм муниципально-частного партнерства как способ улучшения инвестиционного климата муниципальных образований // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: материалы V Всероссийской морской научно-практической конференции (Мурманск, 29-30 мая 2014 г.). / Под ред. Козьменко С.Ю., Селина В.С., Савельева А.Н., Щегольковой А.А. – Мурманск: МГТУ, 2014. – 232 с. - С.204-206.
76. Емельянова Е.Е. Финансовая обеспеченность инвестиционной деятельности и развитие стратегических методов управления в моногородах Севера // Актуальные проблемы экономики и управления: сб. статей Второй заочной всероссийской научно-практической конференции (г.Екатеринбург, 17-18 ноября 2014 г.) отв. ред. проф. М. Н. Игнатьева и доц. Л. А. Мочалова; Урал. гос. горный ун-т. – Екатеринбург: УГТУ, 2014. – 93 с. – С.22-28.
77. Ендовицкий Д.А. Антикризисная программа Правительства РФ: факторы кризиса и реальная эффективность // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2009. №4 С.8-14.
78. Ефимова Е.Г., Гриценко Д. Перспективы формирования международного транспортного узла в Арктике: порт Сабетта // Международная экономика, 2016. - №10. – С.41-46.
79. Жуков М. Возрождение Северного морского пути – главная забота российских полярников [Электронный ресурс]. Редкие земли, 1 июня 2016. URL <http://rareearth.ru/ru/pub/20160601/02203.html> (дата обращения 22.05.2017).
80. Закирова А.М. Региональная инвестиционная политика: содержание, принципы разработки и реализации // Вестник ТИСБИ, 2011. - № 4. - С. 27-35.
81. Залкинд Л.О., Серова Н.А. Анализ инвестиционных процессов в регионах Севера России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2009. - №1. С.101-104.
82. Залкинд Л.О., Серова Н.А. Инвестиционные процессы и дифференциация северных регионов России // Проблемы современной экономики, 2008. - № 4(28). – С.375-379.
83. Залкинд Л.О., Серова Н.А. Инвестиционный рейтинг регионов Севера – итоги прошедших лет // Эко, 2008. - №11. – С.61-67.
84. Залкинд Л.О., Серова Н.А. Применение инструментов стратегического управления в малых городах Крайнего Севера РФ // Вопросы государственного и муниципального управления, 2011. - № 4. – С.144-153.
85. Залывский Н.П. Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования // Арктика и Север, 2015. - №20. - С.37-57.
86. Зерщикова Н.И. Направления государственной политики Российской Федерации в освоении Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2011. - № 2 (28). - С. 21-23.
87. Зерщикова Н.И. Север и Арктика: проблемы и решения // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - Т.50. - №3. - С.96-105.
88. Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Арктический мегапроект в системе государственных интересов и государственного управления //

- Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право, 2014. - Т. 7. - №6 (38). - С. 6-24.
89. Илларионова Е.А., Самарина В.П. Теоретические и методологические аспекты экономического потенциала региона - Старый Оскол: Квадрат, 2015. - 110 с.
 90. Инвестиции в основной капитал и источники их финансирования: // Бюллетень социально-экономического кризиса в России, 2016. - №17. – М.: Аналитический центр при Правительстве РФ, 2016. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/10337.pdf> (дата обращения 24.05.2017).
 91. Инвестиционный паспорт муниципального образования Оленегорск. [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Оленегорск. URL: http://olenegorsk.gov-murman.ru/ekonomika/invest-deyatelnost/investpassport_2016i.pdf (дата обращения 11.05.2017).
 92. Истомин А.В. Основные направления и приоритеты устойчивого развития Арктической зоны России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2009. - Т.1. - № 22. - С. 3-7.
 93. Истомин А.В. Программно-целевой подход в прогнозировании экономического развития северных регионов России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2009. - № 3 (24). - С. 68-70.
 94. Итоги внедрения лучших муниципальных практик поддержки предпринимательства в 2015 г. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <http://asi.ru/news/43817> (дата обращения 27.04.2017).
 95. Итоги социально-экономического развития муниципального образования город Оленегорск с подведомственной территорией за 2015 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт муниципального образования Оленегорск. URL: http://olenegorsk.gov-murman.ru/upload/iblock/959/itogi_ser_2015i.pdf (дата обращения 11.05.2017).
 96. Кирилюк И. Л. Модели производственных функций для российской экономики // Компьютерные исследования и моделирование, 2013. - Т. 5. - №2. - С. 293–312.
 97. Кирсанов А.А. Осуществление муниципальных заимствований // Финансы и межбюджетные отношения, 2010. - № 8. - С.18-24.
 98. Ковтун М.В. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла // Современные производительные силы, 2013. - №№1(2). – С.118-119.
 99. Комков Н.И., Селин В.С., Цукерман В.А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие), 2014. - №4 (20). - С.4-11.
 100. Кондраль Д.П., Морозов Н.А. Координация процессов стратегического развития инфраструктуры территорий Севера и Арктики России // Вопросы управления, 2016. - №2 (20). - С. 101-110.
 101. Корчак А.Д., Корчак Е.А. Основные характеристики рынка труда северных регионов РФ // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2013. - №6 (37). - С.36-41.
 102. Корчак Е.А. К вопросу о социальном лицензировании горнодобывающей деятельности // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - № 4. - С.41.

103. Корчак Е.А. Коренные народы Севера в государственных арктических стратегиях // Современные проблемы науки и образования, 2013. - №5. - С. 390.
104. Котов А.В. Дорожные карты и целевые программы: общее и особенности // Проблемы экономики и менеджмента, 2013. - №9 (25). - С.35-39.
105. Крестовских Т.С. Специфика стратегического планирования социально-экономического развития северных регионов Российской Федерации [Электронный ресурс]// Современные проблемы науки и образования, 2015. – № 2. URL: <https://www.science-education.ru/ru/article/view?id=22165> (дата обращения: 19.06.2017).
106. Крючков В.Г., Черкасова Т.П. Национальный рейтинг инвестиционного климата в субъектах РФ: методический аспект // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС, 2014. - №3. - С.9-15.
107. Куватов В.И., Козьмовский Д.В., Шаталова Н.В. Потенциал Северного морского пути Арктической зоны России. Факторы и стратегия развития [Электронный ресурс]. Науковедение, 2014. - №6(25). URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/20TVN614.pdf> (дата обращения 25.05.2017).
108. Кузнецова О.В. Региональная политика России: дискуссионные вопросы современного этапа развития // Региональные исследования. 2016. № 4 (54). С. 10-16.
109. Куратова Э.С. Железнодорожная магистраль «Белкомур» - сухопутная альтернатива западному участку Северного морского пути // Транспортное дело России, 2011. - №9. - С.88-89.
110. Курило А.Е., Немкович Е.Г. Формирование института государственно-частного партнерства в республике Карелия // Региональная экономика: теория и практика, 2012. – № 25. – С 13-20.
111. Лебедев М.П., Слепцов О.И., Кобылин В.П., Шадрин А.П. Проблемы северного завоза органического топлива и роль использования АСММ в условиях Крайнего Севера / Атомные станции малой мощности: новое направление развития энергетики; под. ред. акад. РАН А.А.Саркисова; Ин-т проблем безопасного развития атомной энергетики РАН. – М.: Наука, 2011. – 375 с.
112. Левкин Д.И., Сорокин Д.В. Крупные инфраструктурные проекты как фактор развития страны // Современные тенденции науки и технологий, 2016. - №3-8. – С.9-11.
113. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Переосвоение российской Арктики // Российский экономический журнал, 2015. - №2. - С.84-104.
114. Лесничий И.В., Бородин М.А., Самойлов В.И., Кауркина О.А., Кипчарский Д.А. Применение авиации в Арктической зоне и Антарктике в интересах Российской Федерации // Научный вестник ГосНИИГА, 2012. - №2. - С.53-59.
115. Литвинова В.В. Инвестиционная привлекательность и инвестиционный климат региона: монография.- М.: Финансовый университет, 2013. -116 с.
116. Литовский В.В. Проблемы пространственного формирования опорного транспортного каркаса Урала: мегапроект «Белкомур» // Транспорт Урала, 2011. - №3. – С.15-20.

117. Литус Н.А. Инвестиции в экономику Сахалинской области: структура, динамика, основные проблемы // *Инновации. Инвестиции*, 2014. - №8. – С.6-9.
118. Лукин Ю.Ф. Анализ деятельности Северного морского пути // *Вестник МГТУ*, 2015. - №3. - С.467-475.
119. Магаданская область: инвестиционный потенциал Региональный аналитический обзор 2015. [Электронный ресурс]. Национальное рейтинговое агентство, 2015. URL: http://www.ranational.ru/sites/default/files/other/magadan_obl_invest_fev_2014.pdf (дата обращения 24.05.2017).
120. Мау В.А. Антикризисные меры или структурные реформы: экономическая политика России в 2015 г. // *Вопросы экономики*, 2016. - №2. - С. 5-33.
121. Мельников Р.М. Оценка эффективности региональной инвестиционной политики методом анализа издержек и выгод // *Регион: экономика и социология*, 2007. - №3. - С.176-193.
122. Методология анализа и управления трансформацией социально-экономического пространства Севера России в региональном, муниципальном, инфраструктурном измерении: Отчет о НИР (пром.) / ИЭП КНЦ РАН; Рук. Т.П.Скуфьина, В.В.Дидык; исполн.: Е.Е.Емельянова, Н.А.Серова [и др.]. – Апатиты, 2015. – 78с. – С.39-44.
123. Мещерин А. Нефтепереработка: так жить нельзя [Электронный ресурс]. Нефтегазовая вертикаль, 2010. – № 5. URL: <http://www.ngv.ru> (дата обращения 19.05.2017).
124. Минакир П.А. Экономика и пространство (тезисы размышлений) // *Пространственная экономика*, 2005. - № 1. - С. 4-26.
125. Мирзабалаева Ф.И., Тунаева З.А. Государственно-частное партнерство как инструмент регионального развития // *Фундаментальные исследования*, 2015. – №9-1. – С.160-164.
126. Михайлов А. Север дает добро // *Российская газета*, 1 октября 2015 г. Спецвыпуск №6791 (220). URL: www.rg.ru/2015/10/01/murmansk.html (дата обращения 24.05.2017).
127. Мониторинг «Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2009 году» [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ, 2010. URL: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/monitoring/doc20100203_01 (дата обращения 27.04.2017).
128. Моногорода: некоторые важные результаты и показатели 2015 года [Электронный ресурс]. Правительство РФ, 2016. URL: <http://government.ru/info/22707/> (дата обращения 17.05.2016).
129. Морская стратегия России и приоритеты развития российской Арктики / коллектив авторов – Апатиты: КНЦ РАН, 2012. – 416 с.
130. Муниципальная программа «Комплексное развитие систем коммунальной инфраструктуры на территории муниципального образования городского округа «Воркута» на 2011-2015 годы и на период до 2020 года» (Решение Совета муниципального образования городского округа «Воркута» от 29.11.2011 №109).

131. Муслимов Ф.А. Развитие муниципально-частного партнерства в управлении муниципальной собственностью // Молодой ученый, 2015. - №23. - С. 621-625.
132. Надаенко А.Ю., Самарина В.П. Государственное регулирование рынка: тенденции и инновации // Современные тенденции развития науки и производства: сборник материалов III Международной научно-практической конференции. Западно-Сибирский научный центр; Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2015. – С. 445-449.
133. Надаенко А.Ю., Самарина В.П. Импортзамещение, как направление стратегического развития экономики и бизнеса в РФ на современных этапах // Современные тенденции развития науки и производства: сборник материалов III Международной научно-практической конференции. Западно-Сибирский научный центр; Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева, 2016. – С. 309-312.
134. Назаров А.Г. Методика оценки инвестиционной политики региона // Экономика и предпринимательство, 2014. - №12. – С.261-263.
135. Национальный рейтинг состояния инвестиционного климата в субъектах РФ. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <https://asi.ru/investclimate/rating/> (дата обращения 11.05.2017).
136. Никитин А.С. Инвестиционный Рейтинг как инструмент стимулирования эффективности управления развитием регионов России // Экономическая политика, 2016. - №6. - С.192-221.
137. Николаева А.Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы // Вестник Кольского научного центра РАН, 2011. - №4. - С.108-112.
138. Новокшонова Е.Н. Оценка эффективности региональной инвестиционной политики // Региональная экономика: теория и практика, 2014. - №11. - С.49-60.
139. Новости пресс-центра Министерства финансов Мурманской области [Электронный ресурс]. Министерство финансов Мурманской области, 19 мая 2017. URL: <http://minfin.gov-murman.ru/news/213505/> (дата обращения: 19.05.2017).
140. О мерах по повышению инвестиционной привлекательности в субъектах РФ - 2016: доклад Государственного совета РФ. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: <https://asi.ru/investclimate/models/docs/Doklad.pdf> (дата обращения 05.05.2017).
141. О мониторинге социально-экономического положения моногородов [Электронный ресурс]. Правительство РФ. URL: <http://government.ru/orders/22920> (дата обращения 17.05.2016).
142. О проекте «Северный широтный ход» [Электронный ресурс]. Редкие земли, 27 января 2017. URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20170127/02936.html> (дата обращения 25.05.2017).
143. О состоянии делового климата в России в 2014 году. – М.: Российский союз промышленников и предпринимателей, 2015. – 185 с. - С.15.
144. Об итогах деятельности Министерства РФ по развитию Дальнего Востока в 2015 г. и задачах на 2016 г.: доклад заседания итоговой коллегии Минвостокразвития России. [Электронный ресурс]. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока, 2016. URL: <https://minvr.ru/upload/iblock/>

- da5/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F%202016%20(%D0%98%D1%82%D0%BE%D0%B3%D0%B8%202015%20%D0%B3.).pdf (дата обращения 24.05.2017).
145. Об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2009 году: мониторинг. [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ, 2010. URL: http://economy.gov.ru/mines/activity/sections/macro/monitoring/doc20100203_01 (дата обращения 27.04.2017).
 146. Общая концепция развития международных транспортных коридоров [Электронный ресурс]. Официальный портал Подпрограммы «Единая система информации об обстановке в Мировом океане» в рамках ФЦП «Мировой океан». URL: <http://www.morinfocenter.ru/smp.asp> (дата обращения 22.05.2017).
 147. Омелай А.Ю. Оценка продовольственной безопасности Мурманской области // Современные проблемы науки и образования, 2014. - № 6.
 148. Основные направления реализации мероприятий государственных программ РФ, инфраструктурных и промышленных объектов, перспективных планов федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и организаций, реализуемых на территории Арктической зоны РФ [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ. URL <http://economy.gov.ru/mines/activity/sections/arctic/20160128> (дата обращения 25.05.2017).
 149. Особенности и сценарии социально-экономического развития современного Севера России / Под науч. ред. Т.П. Скуфьиной. – М.: Экономика, 2010. –238 с.
 150. Отчет о внедрении в субъектах РФ Стандарта деятельности органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в регионе. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2013. – С.10-11. URL: https://asi.ru/investclimate/standard/docs/otchet_prezidentu_o_vnedrenii_2013.pdf (дата обращения 26.04.2017).
 151. Отчет о деятельности Департамента имущественных и земельных отношений администрации муниципального образования Нягань за 9 месяцев 2012 года. [Электронный ресурс]. Официальный сайт администрации муниципального образования Нягань. URL: www.admnyagan.ru/?page=OtchetiRukSP/info.php&razd_id=1 (дата обращения 09.09.2014).
 152. Отчет о деятельности Комитета по управлению муниципальным имуществом администрации МОГО «Ухта» за 2011 год и задачи на 2012 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт администрации муниципального образования Ухта. URL: <http://kumi.mouhta.ru/> (дата обращения 09.09.2014).
 153. Отчет о деятельности Правительства Магаданской области за 2015 г. [Электронный ресурс]. Правительство Магаданской области. URL: https://www.49gov.ru/activities/plans_and_reports/reports (дата обращения 24.05.2017).
 154. Отчет о результатах реализации Инвестиционной стратегии города Апатиты за 2016 год. [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов

- местного самоуправления муниципального образования Апатиты. URL: <http://apatity.gov-murman.ru/invest/otchet-o-rezultatakh-realizatsii-investitsionnoy-strategii-za-2016-god.pdf> (дата обращения 15.05.2017).
155. Оценка перспектив и целесообразности перехода субъектов Российской Федерации, использующих нефтепродукты с целью теплоснабжения, на местные и возобновляемые виды топлива. [Электронный ресурс]. Аналитический центр при Правительстве РФ, 2015. URL: <http://ac.gov.ru> (дата обращения 19.05.2017).
 156. Павлов К.В. Особенности и факторы модернизации старопромышленных регионов // Региональная экономика. Юг России, 2014. - № 2 (4). – С.18-25.
 157. Павлов К.В. Особенности стратегии социально-экономического развития в регионах Севера России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - № 4. - С. 41-48.
 158. Панов П. Двенадцать вариантов развития страны [Электронный ресурс] // Газета «Известия», 6 февраля 2017. URL: <http://izvestia.ru/news/662783> (дата обращения 10.05.2017).
 159. Парламентские слушания об актуальных задачах развития моногородов [Электронный ресурс.]. Совет федерации Федерального собрания РФ. URL: <http://www.council.gov.ru/events/news/78505/> (дата обращения 25.03.2017).
 160. Петюкова О.Н. Правовое значение рейтинга регионов по уровню развития государственно-частного партнерства // Бизнес в законе, 2014. - №4. - С.76-78.
 161. Пономарев И.А. Север России: пути его социально-экономического развития // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2009. - №5. - С.78-81.
 162. Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / под ред. В. А. Ламина, В. Ю. Малова. – Новосибирск: Изд-во СО РАН. – 2005. – 386 с.
 163. Проект Мурманского транспортного узла спас кредит Газпромбанка [Электронный ресурс]. Новости ИА «СеверПост», 13.0.2016. URL: <http://severpost.ru/read/39373/> (дата обращения 25.05.2017).
 164. Прокапало О.М., Исаев А.Г., Мазитова М.Г. Экономическая конъюнктура в дальневосточном федеральном округе в 2015 г. // Пространственная Экономика, 2016. - №2. - С.123-157.
 165. Прокопенко О.В., Самарина В.П., Терешина М.В. и др. Устойчивое развитие предприятия, региона, общества: инновационные подходы к обеспечению / Под ред. О.В.Прокопенко. - Польша: Drukarnia i Studio Graficzne Omnidium, 2014.- 474 с.
 166. Развитие государственно-частного партнерства в России в 2015–2016 годах. Рейтинг регионов по уровню развития ГЧП. [Электронный ресурс]. / Ассоциация «Центр развития ГЧП», Министерство экономического развития Российской Федерации. – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2016. – 36 с. URL: http://pppcenter.ru/assets/docs/raytingREG2016_B5_Block_04-04-2016.pdf (дата обращения 18.05.2017).
 167. Региональная экономика и вопросы североведения: монография / Под науч. редакцией д.э.н., проф. В.С.Селина, д.э.н. Т.П.Скуфыной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. - 200 с.

168. Реестр морских портов. [Электронный ресурс]. Федеральное агентство морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ, 2016. URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/morskoy_transport/reestr_mp.html (дата обращения 04.05.2017).
169. Результаты реализации дорожных карт Национальной предпринимательской инициативы 2012-2015 гг. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. – С.14-19. URL: https://asi.ru/upload/iblock/f1f/NPI_res_2012-15.pdf (дата обращения 03.05.2017).
170. Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнерства 2014-2015. [Электронный ресурс]. / Ассоциация «Центр развития ГЧП». – М.: Ассоциация «Центр развития ГЧП», 2015. – 31 с. URL: http://pppcenter.ru/assets/files/raytingREG-Block_26-03-2015_new_edition.pdf (дата обращения 18.05.2017).
171. Рейтинг регионов России по уровню развития государственно-частного партнерства за 2014–2015 гг. [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития РФ, 2016. URL: <http://mrpp.gov-turkman.ru/activities/New%20Folder/rejting-gchp-2015.pdf> (дата обращения 23.05.2017).
172. Рисин И.Е., Трещевский Ю.И. Теория и практика государственного регулирования современной экономики. - Москва, 2000. – С.112-129.
173. Росэнергоатом: на первом в мире плавучем энергоблоке начались швартовные испытания. [Электронный ресурс]. АО «Концерн Росэнергоатом». URL: <http://www.rosenergoatom.ru/journalist/keys/71d488804d54ef549f969fb77ae2e909> (дата обращения 19.05.2017).
174. Ряховский Д.И., Акулова Н.Г., Бабанов А.В. Развитие механизма управления инвестиционной привлекательностью региона: монография. – М.: ИЭАУ, 2014. – 191 с.
175. Саак А., Колчина О. Оценка инвестиционной привлекательности муниципального образования // Муниципальная власть, 2006. - №4. - С.53-64.
176. Савон Д.Ю. Методологические подходы к решению проблем устойчивого развития региона // Экологический вестник России, 2014. - № 1. - С. 36-40.
177. Савченко И.И., Сидорова Н.Г., Кочева Е.В., Матев Н.А. Государственно-частное партнерство в России: современное состояние и проблемы развития // Вестник ТГЭУ, 2015. - №1 (73). - С.99-112.
178. Самарина В.П. «Зеленая экономика» России: некоторые вопросы теории и методологии // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2015. - № 2 (287). - С.2-9.
179. Самарина В.П. Анализ проблем регионального развития применительно к типам регионов // Региональная экономика: теория и практика, 2010. - № 42. - С. 13-20.
180. Самарина В.П. Основные методологические подходы к оценке неравномерности регионального социально-экономического развития и выявлению проблемных регионов России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2009. - № 12. - С. 65-72.
181. Самарина В.П. Особенности оценки неравномерности социально-экономического развития регионов // Проблемы современной экономики, 2008. - № 1. - С. 300-303.

182. Самарина В.П. Проблемный регион как объект анализа и управления // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2008. - № 5. - С. 46-52.
183. Самарина В.П. Проблемы сочетаемости экономического роста и эффективного природопользования в старопромышленных регионах (на примере Белгородской области) // Региональная экономика: теория и практика, 2012. - № 12. - С. 34-42.
184. Самарина В.П. Современные проблемы развития и кризиса в социально-экономических системах // Регион: системы, экономика, управление, 2015. - №1(28). - С. 38-41.
185. Самарина В.П. Социально-экономические факторы размещения населения зоны Севера // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2007. - Т.2. - №18. - С.150-160.
186. Самарина В.П. Теоретические аспекты исследования эколого-экономических систем // Социально-экономические и технические системы: исследование, проектирование, оптимизация, 2006. - №18. - С.12-18.
187. Самарина В.П. Эффект декаплинга в экономическом развитии Мурманской области // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - Т. 2. - №39. - С. 24-30..
188. Самарина В.П., Илларионова Е.А. Основные принципы выбора инструментария анализа социально-экономического развития региона // Регион: системы, экономика, управление, 2015. - № 1 (28). – С. 83-85.
189. Самарина В.П., Скуфьи́на Т.П., Баранов С.В. Трансфер технологий в качестве антикризисной меры для экономики России и ее регионов // Современные проблемы науки и образования, 2015. - №2. - С.286.
190. Север и Арктика в новой парадигме мирового развития: актуальные проблемы, тенденции, перспективы: Научно-аналитический доклад / Под науч. ред. д.э.н, проф. В.С.Селина, д.э.н., проф. Т.П.Скуфьиной, к.э.н., доц. Е.П.Башмаковой, к.э.н., доц. Е.Е.Торопушиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2016. – 420 с.
191. Север как объект комплексных региональных исследований / Отв. ред. В.Н.Лаженцев. – Сыктывкар, 2005. – 512 с.
192. Северные территории в общероссийском, региональном, муниципальном пространстве / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2012. – 121 с.
193. Селин В. С., Васильев В. В., Широкова Л. Н. Российская Арктика: география, экономика, районирование: монография. - Апатиты: КНЦ РАН, 2011. – 203 с.
194. Селин В.С. Северные регионы России: экономическая динамика и проблемы развития // Регион: Экономика и Социология, 2011. - № 4. - С. 3-18.
195. Селин В.С., Зайцева Е.И., Истомина А.В. О приоритетах государственной политики в северных регионах // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2012. - №2 (20). - С. 38-49.
196. Серова В.А. Логистические аспекты функционирования транспорта на Крайнем Севере // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2007. - №2(18).- С. 53-60.
197. Серова В.А. Новый этап развития транспортной системы Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №5(42). - С.69-72.

198. Серова В.А. Перспективы авиационной деятельности в арктических регионах // Социально-экономические аспекты развития современного государства: материалы IV международной научно-практической конференции (Саратов, 23 октября 2014 г.) в 2-х частях – часть 2 / Отв. ред. А.Н.Плотников – Саратов: Изд-во ЦПМ «Академия бизнеса», 2014. – 103 с. – С. 58-59.
199. Серова В.А. Проблемы транспортной обеспеченности Севера: социальный аспект // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - №32 (89) – С.66-70.
200. Серова В.А. Специфика транспортной инфраструктуры Севера // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2006. - №2(16). – С.130-140.
201. Серова В.А. Текущее состояние воздушного транспорта в Арктической зоне РФ // Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения – 2016: Материалы VIII международной научно-практической конференции (Апатиты, 14-16 апреля 2016 г.) / Под общ. ред. Е.П. Башмаковой, Е.Е. Торопушиной. – Апатиты: ИЭП КНЦ РАН, 2016. – 690 с. - С.130-133.
202. Серова В.А., Казанцева Н.А. Интеграционные процессы на транспорте РФ // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2010. - №2(26).- С. 25а-30.
203. Серова В.А. Стратегические приоритеты Арктики: транспортный аспект // Вопросы реструктуризации экономики, 2013. - №4.- С. 198-200.
204. Серова В.А. Текущее состояние и перспективы развития транспортной системы Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2009. - №1(22).- С. 15-20.
205. Серова Н.А. Анализ стратегического планирования в северных муниципалитетах России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2013. - №5. – С.18-22.
206. Серова Н.А. Инвестиционная политика регионов Арктической зоны России // Россия в глобальном мире, 2017. - №10(33). – С.237-247.
207. Серова Н.А. Институты формирования благоприятного инвестиционного климата в России (на примере регионов Севера РФ) // Вопросы территориального развития, 2015. - №5 (25). - С.1-13.
208. Серова Н.А. Институциональные ограничения формирования и реализации социально-экономической политики в городах Севера России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. - №32 (89) – С.20-24.
209. Серова Н.А. Конкурентоспособность России в мировой экономике (результаты международных рейтингов) // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2015. - №45. – С.34-44.
210. Серова Н.А. Местное самоуправление в регионах Севера и Арктики РФ // Современные проблемы науки и образования, 2015. – № 1. – С.91-101.
211. Серова Н.А. Местное самоуправление в северных регионах России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №5. - С.72-76.
212. Серова Н.А. Место России в рейтингах конкурентоспособности // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2015. - №3(46). - С.53-61.

213. Серова Н.А. О современной модели местного самоуправления в Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014 -№2 - С.34-37.
214. Серова Н.А. Основные тенденции стратегического управления в городах российского Севера // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2012. – 47 (188). - С.26-30.
215. Серова Н.А. Особенности инвестиционной политики регионов Арктической зоны // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - №3. – С.13-20.
216. Серова Н.А. Проблемы местного самоуправления в северных регионах России // Муниципальная экономика, 2013. - №4. – С.23-26.
217. Серова Н.А. Проблемы местного самоуправления в северных регионах России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №2.-С.37-40.
218. Серова Н.А. Стратегические подходы к управлению городским развитием: российский и зарубежный опыт // Московское научное обозрение, 2011.- № 5. – С.12-16.
219. Серова Н.А. Стратегическое планирование в северных муниципалитетах России // Вопросы государственного и муниципального управления, 2013. - №4. – С.203-214.
220. Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инвестиционный климат северных территорий: региональный и муниципальный уровни / Под науч. ред. д.э.н. Т.П. Скуфьиной. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 164 с.
221. Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инструменты государственной политики по улучшению инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2015. - №1(44). - С.109-115.
222. Серова Н.А., Серова В.А. Проблемы пассажирского городского транспорта и качество жизни // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2011. - №2(28). - С.107-110.
223. Серова Н.А., Скуфьина Т.П. Перспективы развития Мурманской области в условиях антироссийских санкций // Вестник Кольского научного центра РАН, 2015. - №3(22). – С.115-120.
224. Сидоров А.Н., Семенов П.Н, Москвитин А.И. Мини-НПЗ как фактор решения проблем северного завоза в республике Саха (Якутия) // Модернизация экономики России в контексте глобализации: труды Международной научно-практической конференции (24–25 ноября 2011 г.). В 2 т. Т 1. / под общ. ред. Ю. А. Тюриной. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2011. – 183 с. – С.54–58.
225. Синицина А. Порт Сабетта – инфраструктурный проект российской Арктики // Логистика, 2017. - №3 (124). – С.20-24.
226. Ситников А.А. Информационная обеспеченность муниципального займа как составляющая его инвестиционной привлекательности // Сборник трудов молодых ученых и студентов Волгоградского государственного университета: в 2 ч. Ч.1 – Волгоград: Издательство ВолГУ, 2000. – 172 с.
227. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. К вопросу о высоких технологиях, издержках легализации и путях их снижения // Вопросы экономики, 2004. - № 2. - С. 82-95.

228. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Региональное развитие России в свете циклически-волновых представлений // Федерализм, 2007. - №1 (45). - С.29-48.
229. Скуфьина Т.П. Аналитический обзор проблематики исследований Севера и Арктики (на материалах докладов всероссийской научно-практической конференции «развитие Севера и Арктики: проблемы и перспективы» // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - № 1 (38). - С. 3-10.
230. Скуфьина Т.П. Комплексные фундаментальные исследования Севера и Арктики: некоторые результаты и перспективы развития при поддержке грантов // Современные проблемы науки и образования, 2013. - №1. - С.268.
231. Скуфьина Т.П. Междисциплинарные региональные исследования // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2016. - №2. - С.4-12.
232. Скуфьина Т.П. Методологические положения выбора целевого сценария развития Севера России // Экономические стратегии, 2010. - №7-8. - С.152-157.
233. Скуфьина Т.П. Новая региональная политика в контексте сбалансированного развития северных территорий России // Региональная экономика: теория и практика, 2015. - №29 (404). - С. 25-34.
234. Скуфьина Т.П. Нормативно-правовое регулирование развития российского Севера и Арктики // Фундаментальные исследования, 2016. - № 9-2. - С. 424-428. DOI 10.17513/ft.40761
235. Скуфьина Т.П. Об инновационных задачах и фундаментальном характере проблем социально-экономического развития российской Арктики // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования, 2016. - №7 (17). - С.340-346;
236. Скуфьина Т.П. Проблемы измерения социально-экономического неравенства регионов Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2007. - Т.2. - №18. - С. 160-169.
237. Скуфьина Т.П. Развитие северных территорий: процессы информатизации // Экономика. Предпринимательство. Окружающая среда, 2010. - Т. 2. - С. 26-31.
238. Скуфьина Т.П. Расчет транзакционных издержек потребительского рынка (по результатам обследования потребительского рынка Мурманской области) // Проблемы прогнозирования, 2003. - №4. - С.138-143.
239. Скуфьина Т.П. Региональная политика сбалансированного развития и северные территории России // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №. 5 (№ 42). - С. 83-84.
240. Скуфьина Т.П. Региональное развитие России в контексте макроэкономических движений. - Апатиты, КНИЦ РАН, 2016. – 126 с.
241. Скуфьина Т.П. Российская Арктика: фундаментальные проблемы социально-экономического развития и позиции исследований // Фундаментальные исследования, 2012. - №11-3. - С.790-793.
242. Скуфьина Т.П. Социально-экономическая дифференциация пространства: противоречия теории и практики регулирования // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз, 2013. - №6 (30). - С. 60-68.

243. Скуфьина Т.П. Теоретические и методические основы анализа и регулирования развития региональных систем (на примере зоны Севера). - Воронеж: ВГУ, 2005. - 215 с.
244. Скуфьина Т.П. Циклоподобные колебания экономического развития в период СССР: поиск причин // Современные проблемы науки и образования, 2013. - № 5. - С. 410.
245. Скуфьина Т.П. Экономика и горнопромышленное производство Мурманской области в условиях развития кризиса // Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал). 2017. № 6. С. 125-136.
246. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Анализ и регулирование развития региональных социально-экономических систем (на примере Севера России). – Апатиты: КНЦ РАН, 2007. – 153 с.
247. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Выявление специфики общественного производства России с помощью производственных функций // Проблемы развития территорий, 2016. - №2 (82). - С.27-36.
248. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Математико-статистическое моделирование динамики производства ВРП регионов Севера и Арктики: в поисках лучшей модели // Вопросы статистики, 2017. - №7.
249. Скуфьина Т.П., Баранов С.В., Самарина В.П. Эконометрическая оценка развития межрегиональной дифференциации в России и прогноз влияния ВТО на динамику процесса. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 150 с.
250. Скуфьина Т.П., Самарина В. П. Проявление эффекта декаплинга в промышленно развитом регионе (на примере Мурманской области) // Горные науки и технологии, 2013. - №12. - С. 205-211.
251. Скуфьина Т.П., Торопушина Е.Е., Баранов С.В. Социально-экономическое развитие Мурманской области: динамика, закономерности, регулирование. – Апатиты, КНЦ РАН, 2017. – 124 с.
252. Смиренникова Е.В., Воронина Л.В, Уханова А.В. Оценка уровня социально-экономического развития регионов Арктической зоны Российской Федерации как основы для реализации крупномасштабных проектов // Инновационное развитие экономики, 2016. - №4(34). – С.95-108.
253. Соснин Д.А. Мурманский транспортный узел // Транспорт Российской Федерации, 2012. - №2(39). – С.11-12.
254. Соснин Д.А. Роль Мурманской области в реализации арктических проектов и развитии Северного морского пути // Транспорт Российской Федерации, 2015. - №5(60). – С.23-26.
255. Стратегия пространственного развития России [Электронный ресурс]. Министерство экономического развития России. URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/planning/sd/indexdocs> (дата обращения 25.05.2017).
256. Субботина Е.В., Самарина В.П. Совершенствование механизмов управления качеством окружающей среды на предприятиях горнометаллургических комплексов // Современные проблемы науки и образования, 2012. - №4. - С.170.

257. Субботина Е.В., Самарина В.П. Формирование нового взгляда на проблемы рационального природопользования и охраны окружающей среды // *Фундаментальные исследования*, 2013. - № 1-1. - С. 238-241.
258. Султанов Г.С. Формы улучшения инвестиционного климата как базиса формирования эффективной инвестиционной политики // *Экономика и предпринимательство*, 2014. - № 12-2. - С. 278–280.
259. Тамицкий А.М. Государственная политика современной России в Арктике: этапы, приоритеты и некоторые итоги // *Арктика и Север*, 2012. - № 6. – С. 1-8.
260. Тараканов М.А. Проблемы, история и перспективы транспортных проектов в Арктике // *Север и рынок: формирование экономического порядка*, 2014. - №6(43). – С.23-27.
261. Тараканов М.А. Транспортные проекты в Арктике: синхронизация, комплексность // *Вестник Кольского научного центра РАН*, 2014. - №1. – С.80-85.
262. Терентьева Н. С. Россия в мировом финансовом кризисе // *Вестник ТГЭУ*, 2009. - №1. - С.3-9.
263. Терешина М.В., Самарина В.П. Анализ проблем развития зоны Севера в контексте типологизации регионов // *Современная экономика: проблемы и решения*, 2013. - №11. – С. 79-90.
264. Территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Кировск. URL: <http://kirovsk.ru/business/investoru/toset/> (дата обращения 05.05.2017).
265. Тимошенко А.И. Российский опыт изучения и освоения Арктических пространств // *Гуманитарные науки в Сибири*, 2012. - № 1. - С.3-6;
266. Тимошенко А.И. Советский опыт освоения Арктики и Северного морского пути: формирование мобилизационной экономики // *Историко-экономические исследования*, 2013. - Т.14. - № 1–2. – С.73-95.
267. Топливо-энергетическая деятельность: годовой отчет ПАО «ГМК «Норильский Никель» за 2014 год. [Электронный ресурс]. ПАО «ГМК «Норильский Никель», 2015. URL: <http://or2014.nornik.ru/38-page.html> (дата обращения 19.05.2017).
268. Торопушина Е.Е. Тенденции развития социальной инфраструктуры в регионах Арктики России // *Север и рынок: формирование экономического порядка*, 2014. - №4 (41). - С.78-84.
269. Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч. ред. д.э.н. Селина В.С. – Апатиты: КНЦ РАН, 2013. – 279 с.
270. Туровский Р. Подъем на фоне спада // *Российская газета*, 29 декабря 2015 г. Спецвыпуск №6866 (295). URL: <https://rg.ru/2015/12/29/podyem.html> (дата обращения 24.05.2017).
271. Ускова Т.В. Пространственное развитие территорий: состояние, тенденции, пути снижения рисков // *Проблемы развития территории*, 2015. - №1 (75). - С. 7-15.
272. Ускова Т.В., Чекавинский А.Н. Закон о стратегическом планировании в Российской Федерации: достоинства и нерешенные вопросы // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*, 2014. - №4 (34). - С. 63-67.

273. Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / Под науч. ред. д.э.н., проф. Селин В.С., д.э.н., проф. Козьменко С.Ю. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 336 с.
274. Формирование местного самоуправления в российской федерации. Характеристика муниципальных образований в субъектах Российской Федерации [Электронный ресурс]. Федеральная служба государственной статистики. URL: www.gks.ru (дата обращения 23.03.2017).
275. Харитонов В.Н., Вижина И.А. Трансформация государственной социально-экономической политики на Севере // Регион, 2004. - №2. - С.165-176.
276. Черепанов В. Федеративная реформа в России // Федерализм, 2005. - №2. – С.95-114.
277. Черникова А.А., Самарина В.П., Полева Н.А. Некоторые особенности влияния экономического кризиса на регионы России // Региональная экономика: теория и практика, 2010. - №25. - С.8-18.
278. Черникова А.А., Самарина В.П., Полева Н.А. Эффективность деятельности российских предприятий черной металлургии на мировом рынке // Фундаментальные исследования, 2015. - №6-3. - С.643-647.
279. Чирихин С.Н. Опыт сибирских регионов по формированию конкурентной среды на рынках жидкого моторного топлива // Региональная экономика: теория и практика, 2013. – № 15 (294). – С. 21–30.
280. Чиркова А.М. Состояние и перспективы логистического развития арктического региона // Экономические науки, 2016. - №56-3. - С.259-264.
281. Шабунова А.А. Социальные факторы устойчивого развития территории // Проблемы стратегии и тактики регионального развития, 2011. - Т.3. - С. 8-19.
282. Швецов А.Н. Экономические ресурсы муниципального развития: финансы, имущество, земля / Изд. 3-е, испр. и существ. доп. - М.: Едиториал УРСС. - 2004. - 224 с.
283. Шишкарев С. О создании единого транспортно-логистического оператора в Арктической зоне Российской Федерации с целью организации перевозок по трассам Северного морского пути [Электронный ресурс]. Материалы заседания Научно-экспертного и Делового советов Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, 19 апреля 2016 года. URL: <https://www.arctic.gov.ru/News/1cd07c7b-9307-e611-80cc> (дата обращения 22.05.2017).
284. Шпак А.В. О развитии транспортно-логической системы в Арктической зоне Российской Федерации и Мурманской области // Север промышленный, 2012. - №1. – С.22-26.
285. Шпак А.В., Серова В.А. Транспортное освоение Арктической зоны России в современных условиях. // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2011. - №1(27).- С. 177-182.
286. Шпак А.В., Серова В.А. Транспортное освоение Арктической зоны России в современных условиях. // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2011. - №17(110).- С. 32-36.
287. Шпак А.В., Серова В.А., Биев А.А. Современные проблемы транспортной инфраструктуры регионов российской Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2014. - №6(43). - С.31-36.

288. Arrow K.J., Chenery B.H., Minhas B.S., Solow R.M. Capital-labor Substitution and Economic Efficiency // *The Review of Economics and Statistics*, 1961, No 43(3), P.225–250.
289. Baranov S, Skufina T, Samarina V., Shatalova T. Dynamics of interregional differentiation in Russian regions based on the level of development of information and communication technologies // *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 2015, Vol. 6, No 6, P.384-389. DOI: 10.5901/mjss.2015.v6n6s2p384.
290. Bashmakov I. Driving industrial energy efficiency in Russia [Электронный ресурс]. – Moscow: Center of Energy Efficiency (CENEF), 2013. P.55. URL: <http://www.cenef.ru/file/Industry-eng.pdf> (дата обращения 19.05.2017).
291. Blaug M *Economic Theory in Retrospect*. 5th edition. Cambridge - Cambridge University Press, 1997, P.544-546.
292. Chiang A.C., Wainwright K. *Fundamental Methods of Mathematical Economics* - McGraw-Hill/Irwin, 2004, 700 p.
293. Cobb C.W., Douglas P.H. A Theory of Production - *American Economic Review* 18 (Supplement), 1928, P.139–165.
294. Colacchio G., Erratum A. On the aggregate production function and its presence in modern macroeconomics // *Structural Change and Economic Dynamics*, 2003, Vol. 14, Issue 1, P. 75.
295. Colucci J.M. Future Automotive Technologies // *World Refining Magazine*, 2004, P.70–75.
296. Creel J., Pilon G. Is public capital productive in Europe? // *International Review of Applied Economics*, 2008, T.22, No 6, P. 673-691.
297. *Doing Business 2017: Equal Opportunity for All*. [Электронный ресурс]. World Bank Group, 2016. URL: <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/russia> (дата обращения 16.03.2017).
298. Epstein N.P., Macchiarelli C. Estimating Poland's Potential Output: A Production Function Approach // *IMF Working Papers*, 2010, pp. 1-20.
299. Hauptmeier, S., Heinemann F., Kappler M., Kraus M., Schrimpf A., Trautwein H. Wang Q *Projecting Potential Output Methods and Problems* // *Physica-Verlag Heidelberg*, 2009.
300. Hurvich C.M., Tsai C.L. Regression and Time Series Model Selection in Small Samples // *Biometrika*, 1989, Vol. 76, No. 2, P.297-307.
301. *Indicators of Product Market Regulation*. [Электронный ресурс]. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), 2014. URL: <http://www.oecd.org/economy/growth/indicatorsofproductmarketregulationhomepage.htm> (дата обращения 04.05.2017).
302. *International Monetary Fund // World Economic Outlook*. January, 2015. – URL: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/update/01/pdf/0115.pdf> (дата обращения 17.11.2015).
303. Klump R., Preissler H. CES Production Functions and Economic Growth // *Scandinavian Journal of Economics*, 2000, Vpl. 102, No 1, P. 41–56.
304. Kmenta J. On Estimation of the CES Production Function // *International Economic Review*, 1967, No 8, P.180–189.
305. Mankiw, N. *Macroeconomics* - Inc., NewYork, 1997, 577 p.
306. Millhon J.P. Russia's neglected energy reserves. [Электронный ресурс]. – Washington: Carnegie Endowment for International Peace, 2010. P. 27–30.

- URL: http://carnegieendowment.org/files/russia_energy_reserve.pdf (дата обращения 19.05.2017).
307. Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan. Estimating Potential GDP and Forecasting Deflation. Japan Financial Report, 2001, No 5. - URL: <http://www.jcer.or.jp/eng/pdf/kinyuE501.pdf> (дата обращения 17.11.2015).
 308. Oil and gas security: emergency response of IEA countries. [Электронный ресурс]. The International Energy Agency, 2012. URL: <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/CountryChapterFinland.pdf> (дата обращения 19.05.2017).
 309. Samarina V., Skufina T., Samarin A., Baranov S. Some System Problems of Russian Mining Enterprises of Ferrous Metallurgy // International Review of Management and Marketing. Special Issue for «Socio-Economic and Humanity-Philosophical Problems of Modern Sciences», 2016, No 6(S1), P.90-94;
 310. Samarina V.P., Skufina T.P., Baranov S.V. Comparative estimation of power efficiency of countries and world regions // Actual Problems of Economics, 2015, No 11 (173), P.127-136.
 311. Samarina V.P., Skufina T.P., Baranov S.V. The place of Russia among the largest world exporters // Actual Problems of Economics, 2016, No 1 (175), P. 33-43.
 312. Samarina V.P., Skufina T.P., Samarin A.V., Baranov S.V. Some Problems of Anti-recessionary Public Management in Russia at Present // Management of Systems of Socio-Economic and Legal Relations in Modern Conditions of Development of Education and Society. 2016, Vol 6, No 6 (S6), P.38-44.
 313. Skufina T., Baranov S. Complex estimation of socio-economic development of municipalities of Murmansk Region // Baltic Rim Economies, 2011, No 4, P.15.
 314. Skufina T.P., Baranov S.V., Samarina V.P. Dependency between economic development of the Russian regions and their level of informatization // Actual Problems of Economics, 2016, No 7(181), P. 485-493.
 315. Skufina T.P., Samarina V.P., Krachunov H., & Savon D. Yu. Problems of Russia's Arctic Development in the Context of Optimization of the Mineral Raw Materials Complex Use // Eurasian Mining, 2015, No 2, P.18-21;
 316. Skufina T., Baranov S, Samarina V., Shatalova T. Production functions in identifying the specifics of producing gross regional product of Russian Federation // Mediterranean Journal of Social Sciences, 2015, Vol. 6, No 5, Supplement 3, September 2015, P. 265-270. DOI: 10.5901/mjss.2015.v6n5s3p265
 317. United Nations. World Economic Situation and Prospects 2015. URL: <http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/> (дата обращения 17.12.2016)
 318. World Development Indicators 2017. [Электронный ресурс]. World Bank, 2017. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/26447> (дата обращения 04.05.2017).
 319. Указ Президента РФ от 16.01.2017 №13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года».
 320. Указ Президента РФ от 27.06.2017 №287 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. №296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»

321. Указ Президента РФ от 07.05.2012 №596 «О долгосрочной государственной экономической политике».
322. Указ Президента РФ от 10.09.2012 №1276 «Об оценке эффективности деятельности руководителей федеральных органов исполнительной власти и высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации по созданию благоприятных условий ведения предпринимательской деятельности».
323. Указ Президента РФ от 18.09.2008 г. №Пр-1969 «Об утверждении «Основ государственной политики России в Арктике».
324. Указ Президента РФ от 27.06.2017 N 287 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. N 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»
325. Перечень поручений Президента РФ от 31.01.2013 №Пр-144ГС по итогам заседания по итогам заседания Государственного совета РФ 27.12.2012 г.
326. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 №145-ФЗ (ред. от 28.03.2017).
327. Федеральный закон от 29.07.1998 №136 «Об особенностях эмиссии и обращения государственных и муниципальных ценных бумаг».
328. Федеральный закон РФ от 28.06.2014 №172 (ред. от 03.07.2016) «О стратегическом планировании в Российской Федерации».
329. Постановление Правительства РСФСР от 26.12.1991 г. №75 «О Государственной комиссии РСФСР по делам Арктики и Антарктики».
330. Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 №366 (ред. от 17.12.2014) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».
331. Постановление Совмина СССР от 03.01.1983 №12 (ред. от 03.03.2012) «О внесении изменений и дополнений в Перечень районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера»; Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации».
332. Перечень инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории Дальнего Востока (Распоряжение Правительства РФ от 23.03.2015 № 484-р).
333. Распоряжение Правительства РФ от 11.08.2011 №1393-р «Об учреждении автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов».
334. Распоряжение Правительства РФ от 31.01.2017 №147-р «Об утверждении целевых моделей упрощения ведения бизнеса и повышения инвестиционной привлекательности субъектов РФ».
335. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 №1662-р (ред. от 10.02.2017) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года».
336. Постановление Совета Федерации Федерального собрания РФ «О проекте Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» от 10.07.1998 г. №323-СФ.

337. Приказ Министерства регионального развития РФ от 23.12.2011 №597 «Об актуализации перечня моногородов».
338. Решение Коллегии Счетной палаты РФ (протокол от 15 августа 2014 г. №39К (985)).
339. Приказ Министерства развития промышленности и предпринимательства Мурманской области от 13.01.2017 №5/1-ОД «Перечень проектов, перспективных к реализации в Мурманской области на условиях государственно-частного партнерства». [Электронный ресурс]. Инвестиционный портал Мурманской области. URL: http://invest.gov-murman.ru/plowadki/gosudarstvennochastnoe_partnerstvo/perechen_proektov_perspektivnyh_dlya_realizacii_v_murmanskoj_oblasti_na_usloviyah_gchp/ (дата обращения 23.05.2017).
340. Постановление Правительства Мурманской области от 31.07.2012 №392-ПП «О государственной поддержке начинающих предпринимателей и малых инновационных компаний» [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Кировск. URL: http://kirovsk.ru/business/biznesu/nachinayuwemu_predprinimatelyu/ (дата обращения 11.05.2017).
341. Постановление Правительства Ямало-Ненецкого АО от 23.12.2011 №985-П «Об утверждении окружной долгосрочной целевой программы «Развитие аэропортов на территории Ямало-Ненецкого АО (2012 - 2020 годы)».
342. Распоряжение Правительства Мурманской области от 15.08.2014 №200-РП «О Стандарте деятельности органов местного самоуправления муниципальных районов и городских округов Мурманской области по обеспечению благоприятного инвестиционного климата на территории муниципального образования».
343. Распоряжение Правительства Мурманской области от 22.02.2017 №50-РП «Об утверждении «дорожных карт» по внедрению целевых моделей упрощения процедур ведения бизнеса и повышения инвестиционной привлекательности МО».
344. Приказ Министерства экономического развития Республики Коми от 29.08.2014 №313 «О Методических рекомендациях по внедрению Стандарта деятельности органов самоуправления в Республике Коми по обеспечению благоприятного инвестиционного климата».
345. Постановление администрации города Апатиты от 10.03.2016 №239 «Инвестиционная стратегия города Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области до 2020 года (1 этап)». [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Апатиты. URL: <http://apatity.gov-murman.ru/invest/239.pdf> (дата обращения 15.05.2017).
346. Постановление администрации города Апатиты от 19.11.2015 №1465 «Прогноз социально-экономического развития муниципального образования город Апатиты с подведомственной территорией Мурманской области на 2016 год и на период до 2018 годов». [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления города Апатиты. URL: http://apatity.gov-murman.ru/administration/struktura/oer/profile/soc_ecom/ (дата обращения 15.05.2017).

347. Постановление администрации города Кировск от 01.04.2016 №491 «О создании Инвестиционного совета муниципального образования город Кировск с подведомственной территорией».
348. Постановление администрации города Кировск от 25.11.2015 №1743 «Прогноз социально-экономического развития муниципального образования город Кировск с подведомственной территорией на 2016 год и плановый период до 2018 года». [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Кировск. URL: http://kirovsk.ru/files/npa/adm/2015/1743/prognoz_2016.pdf (дата обращения 05.05.2017).
349. Постановление администрации города Кировск от 29.12.2015 №1973 «Об утверждении Порядка сопровождения инвестиционных проектов, планируемых к реализации и реализуемых на территории города Кировска».
350. Постановление администрации города Кировск от 31.05.2016 №741 «Комплексный инвестиционный план модернизации моногорода Кировск Мурманской области». [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Кировск. URL: http://kirovsk.ru/files/npa/adm/2016/0741/post_741_2016_p.pdf (дата обращения 05.05.2017).
351. Постановление администрации города Мончегорск от 14.10.2016 №1054 «О прогнозе социально-экономического развития муниципального образования город Мончегорск с подведомственной территорией на 2017 год и на период 2018 и 2019 годов».
352. Постановление администрации города Мурманска от 03.10.2013 №2695 «Об утверждении Плана мероприятий («дорожной карты») по снижению административных барьеров и улучшению предпринимательского климата в муниципальном образовании город Мурманск».
353. Постановление администрации города Оленегорск от 01.04.2015 №148 «Комплексный инвестиционный план муниципального образования город Оленегорск с подведомственной территорией». [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Оленегорск. URL: http://olenegorsk.gov-murman.ru/ekonomika/invest-deyatelnost/kip_2016.pdf (дата обращения 11.05.2017).
354. Постановление администрации Ковдорского района от 20.01.2015 №15 «Об утверждении муниципальной программы «Развитие малого и среднего предпринимательства в Ковдорском районе» на 2015-2017 годы».
355. Решение Совета депутатов города Кировск от 25.02.2016 №9 «Об отдельных вопросах регулирования инвестиционной деятельности в городе Кировске, осуществляемой в форме капитальных вложений».
356. Решение Совета депутатов Ковдорского района от 28.04.2016 №45 «Отчёт главы Ковдорского района о работе администрации Ковдорского района за 2015 год». [Электронный ресурс]. Официальный сайт органов местного самоуправления муниципального образования Ковдорский район. URL: <http://www.kovadm.ru/Content/Default.aspx?CategoryId=2&ParentId=1949> (дата обращения: 11.05.2017).

Интернет-ресурсы

Агентство стратегических инициатив. URL: www.asi.ru
Информационно-правовой портал Гарант. URL: www.garant.ru
Министерство экономического развития РФ. URL: www.economy.gov.ru/minec
Правительство РФ. URL: www.government.ru
Правительство Мурманской области. URL: www.gov-murman.ru
Федеральная служба государственной статистики. URL: www.gks.ru
Центральный банк РФ. URL: www.cbr.ru
Муниципальное образование Кировск. URL: www.kirovsk.ru
Муниципальное образование Ковдорский район. URL: www.kovadm.ru
Муниципальное образование Оленегорск. URL: www.olenegorsk.gov-murman.ru
Муниципальное образование Апатиты. URL: www.apatity.gov-murman.ru
Инвестиционный портал Республики Карелия. URL: www.kareliainvest.ru
Инвестиционный портал Республики Коми. URL: www.invest.rkomi.ru
Инвестиционный портал Республики Саха (Якутия). URL: www.investyakutia.com
Инвестиционный портал Мурманской области. URL: www.invest.gov-murman.ru
Инвестиционный портал Архангельской области. URL: www.dvinainvest.ru
Инвестиционный портал Магаданской области. URL: www.magfer.ru
Инвестиционный портал Сахалинской области. URL: www.investinsakhalin.ru
Инвестиционный портал Камчатского края. URL: www.invest.kamchatka.gov.ru
Инвестиционный портал Ненецкого АО. URL: www.invest.adm-nao.ru
Инвестиционный портал Ямало-Ненецкого АО. URL: www.invest.yanao.ru
Инвестиционный портал Ханты-Мансийского АО. URL: www.investugra.ru
Инвестиционный портал Чукотского АО. URL: www.чукотка.пф

ПРИЛОЖЕНИЯ

Результаты реализации дорожных карт Национальной предпринимательской инициативы направленных на упрощение, удешевление и ускорение процедур по ведению бизнеса

	Дорожные карты	Результаты реализации дорожных карт
1.	Совершенствование таможенного администрирования. Упрощение таможенных процедур	<ul style="list-style-type: none"> -внедрены механизмы удаленной уплаты таможенных платежей во всех таможенных органах. -с 25 до 7 сокращено количество документов для экспорта несырьевых товаров. -с 15 дней до 4 месяцев увеличен срок уплаты таможенных платежей. - освобождение декларанта от обязанности при декларировании предоставлять документ, подтверждающий его полномочия, паспорт сделки и уплату таможенных платежей и др.
2.	Поддержка доступа на рыки зарубежных стран и поддержка экспорта. Формирование широкого слоя конкурентоспособных, активных экспортеров, в т.ч. из среды малых и средних предприятий	<ul style="list-style-type: none"> -создано АО «Российский экспортный центр», выступающее в роли «единого окна» для оказания финансовой и информационно-консультационной поддержки экспортеров. -запущена программа по кредитованию с субсидированной процентной ставкой на поддержку выпуска высокотехнологичной продукции. -до 15 дней сокращен срок выдачи разрешительных документов при совершении таможенных процедур. -разработан комплекс мер по упрощению розничной и мелкооптовой экспортной торговли и др.
3.	Повышение доступности энергетической инфраструктуры. Сокращение сроков, количества процедур и затрат на технологическое присоединение к электрическим сетям	<ul style="list-style-type: none"> -в 2 раза сокращён срок технологического присоединения. -с 10 до 3 сокращено число процедур для подключения к электросетям. -в 8 раз снижена стоимость технологического присоединения для потребителя (до 150 кВт). -введена возможность оформления онлайн-заявок на технологическое присоединение. -утверждены единые стандарты обслуживания потребителей при технологическом присоединении. -на 3 года предоставлена рассрочка платежа по договорам тех присоединения (до 150 кВт) и др.
4.	Оптимизация процедур регистрации собственности. Сокращение сроков и уменьшение количества процедур регистрации собственности	<ul style="list-style-type: none"> -сокращен срок государственной регистрации права собственности с 43 календарных до 15 рабочих дней. -переведена на электронный формат система подачи документов для государственной регистрации прав, кадастрового учета изменений характеристик объекта недвижимости, снятия с учета объекта недвижимости в на недвижимость и др.
5.	Развитие конкуренции. Снижение доли госсектора в экономике, развитие конкуренции в отдельных отраслях экономики	<ul style="list-style-type: none"> -утвержден Стандарт развития конкуренции в субъектах РФ. -утверждены планы мероприятий по развитию конкуренции в сфере электроэнергетики, электросвязи, железнодорожного и трубопроводного транспорта, на газовых рынках, а также в сфере теплоснабжения, услуг портов и аэропортов. -установлен запрет на создание государственных и муниципальных унитарных предприятий без предварительного согласия ФАС России
6.	Оптимизация процедур регистрации предприятий. Сокращение сроков и уменьшение количества процедур регистрации предприятий	<ul style="list-style-type: none"> -с 9 до 3 сокращено количество обязательных процедур для регистрации юридического лица. -с 30 дней до 7 сокращены сроки прохождения обязательных процедур. -введена онлайн-регистрация новых предприятий. -исключено требование о предварительной оплате уставного капитала юридических лиц. -отменена обязательность печати для хозяйственных обществ.

Основные цели дорожных карт Национальной предпринимательской инициативы, направленных на упрощение,
удешевление и ускорение процедур по ведению бизнеса

	Дорожные карты	Результаты реализации дорожных карт
7.	Расширение доступа к закупкам госкомпаний и компаний с госучастием. Снижение административных барьеров для субъектов малого и среднего предпринимательства	-утверждены методические рекомендации по реализации программ партнерства между заказчиками и субъектами малого и среднего предпринимательства. -установлена обязательная квота закупок у субъектов малого и среднего предпринимательства для госкомпаний в размере не менее 18% годового объема. -установлено обязательство заказчиков увеличить долю закупок в электронной форме в общем ежегодном объеме закупок и др.
8.	Повышение качества регуляторной среды для бизнеса. Повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности	-создан специальный сайт Минфина России (buhuchet.minfin.ru) и определен телефонный номер для горячей линии для реагирования на вопросы представителей малого бизнеса. -введен запрет для контрольно-надзорных органов на истребование разрешительных документов во время мероприятий по контролю, выданных самими же контрольно-надзорными органами и др.
9.	Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности. Сокращение сроков, количества процедур и затрат при реализации строительных объектов	-принят единый перечень процедур в сфере жилищного строительства. -установлена обязанность местных властей утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генпланов городских поселений и округов -с 51 до 19 сокращено количество обязательных процедур в сфере жилищного строительства. -с 423 до 263 дней сокращены сроки прохождения обязательных процедур в сфере жилищного строительства и др.
10.	Совершенствование оценочной деятельности. Повышение ответственности оценщиков и качества предоставляемых ими услуг	-усовершенствована методология проведения оценки, в т.ч. определены основные направления развития системы стандартов оценочной деятельности, утверждены новые федеральные стандарты оценки. -усовершенствована процедура государственной кадастровой оценки и механизмы регулирования оценочной деятельности. -установлены дополнительные требования к имущественной ответственности юридического лица и др.
11.	Совершенствование налогового администрирования. Оптимизация взаимодействия налогоплательщиков и налоговых органов	-срок представления декларации по НДС продлен на 5 дней. -отменены командировочные удостоверения. -упрощен порядок подтверждения представительских расходов. -обеспечена возможность получения социальных налоговых вычетов у работодателей (налоговых агентов) и др.
12.	Совершенствование корпоративного управления. Обеспечение защиты прав и законных интересов миноритарных акционеров	-принят ряд изменений в Федеральный закон «Об акционерных обществах» и Федеральный закон «Об обществах с ограниченной ответственностью» и др.

Источник: Результаты реализации дорожных карт Национальной предпринимательской инициативы 2012-2015 гг. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2016. URL: https://asi.ru/upload/iblock/f1f/NPI_res_2012-15.pdf (дата обращения 03.05.2017).

Перечень базовых и дополнительных практик для разных групп муниципальных образований

Наименование практики	Административный центр	Промышленный центр	Моногород	Остальные
1. НОРМАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ				
1. Наличие Инвестиционной стратегии	базовая	базовая	базовая	-
2. Наличие инвестиционного паспорта	базовая	базовая	базовая	базовая
3. Принятие комплекса нормативных актов, устанавливающих основные направления инвестиционной политики	базовая	базовая	базовая	базовая
4. Организация сопровождения инвестиционных проектов по принципу «одного окна»	базовая	базовая	базовая	базовая
5. Утверждение стандартов качества предоставления услуг	базовая	базовая	дополнительная	дополнительная
6. Внедрение системы оценки регулирующего воздействия и экспертизы нормативных правовых актов	базовая	дополнительная	-	-
7. Утверждение процедуры реализации проектов с использованием механизма муниципально-частного партнерства	дополнительная	дополнительная	дополнительная	-
8. Ежегодное инвестиционное послание Главы муниципалитета	базовая	дополнительная	-	-
2. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ				
9. Формирование и ежегодное обновление Плана создания инвестиционных объектов и объектов инфраструктуры	базовая	базовая	базовая	базовая
10. Организация специализированного сайта, обеспечивающего наличие канала прямой связи инвесторов и местных властей	базовая	базовая	базовая	базовая
11. Формирование системы информационно-консультационной поддержки	базовая	базовая	базовая	базовая
3. ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ				
12. Наличие Совета по улучшению инвестиционного климата	базовая	базовая	базовая	базовая
13. Создание специализированных организаций поддержки инвестиционной деятельности и развития предпринимательства	базовая	базовая	-	-
14. Создание структурного подразделения для управления деятельностью по улучшению инвестиционного климата	базовая	базовая	-	-
15. Формирование системы управления земельно-имущественным комплексом, соответствующей инвестиционным приоритетам муниципального образования	дополнительная	дополнительная	-	-

Перечень базовых и дополнительных практик для разных групп муниципальных образований

Основные элементы	Административный центр	Промышленный центр	Моногород	Остальные
4. ПРАКТИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ				
16. Формирование инфраструктуры для размещения производственных объектов инвесторов	базовая	базовая	базовая	базовая
17. Наличие институтов развития и объектов финансовой инфраструктуры	базовая	базовая	базовая	дополнительная
18. Сокращение сроков и финансовых затрат на прохождение разрешительных процедур в сфере земельных отношений и строительства	базовая	базовая	базовая	базовая
19. Включение разрешительных процедур в предпринимательской деятельности в перечень услуг МФЦ	базовая	базовая	дополнительная	базовая
20. Сокращение сроков разрешительных процедур для строительства, реконструкции линейных сооружений «последней мили»	дополнительная	дополнительная	дополнительная	дополнительная
21. Формирование земельных участков, которые могут быть предоставлены субъектам инвестиционной и предпринимательской деятельности за счет невостребованных долей	-	-	-	дополнительная
22. Формирование обоснованных эффективных ставок земельного налога и арендной платы за земельные участки для приоритетных категорий плательщиков	дополнительная	дополнительная	дополнительная	дополнительная
5. КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ				
23. Обеспечение профессиональной подготовки и переподготовки должностных лиц, ответственных за привлечение инвестиций и поддержку предпринимательства	базовая	базовая	базовая	базовая

Источник: Атлас муниципальных практик. Том 1. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив, 2015. URL: <https://asi.ru/reports/41363/> (дата обращения 03.05.2017).

Ставки налогов, зачисляемых в бюджеты регионов Севера России (за исключением налога на игорный бизнес)

Регионы Севера	налог на прибыль, %		налог на имущество, %		транспортный налог, руб./л.с.	
	все организации, кроме льготных	льготные организации ¹	все организации, кроме льготных	льготные организации ²	до 100 л.с.	свыше 100 л.с.
Республика Карелия	17	13,5	2,2	0	10	35 и более
Республики Коми	18	15,8-16,2	2,2	0	10	30 и более
Архангельская область	18	13,5-16,5	2,2	0	14	24 и более
Ненецкий АО	18	13,5	2,2	-	0	25 и более
Мурманская область	18	10	2,2	0,9-1,5	10	15 и более
Ханты-Мансийский АО	18	10	2,2	0	5	7 и более
Ямало-Ненецкий АО	18	14	2,2	1,1	15	24,5 и более
Республика Саха (Якутия)	18	0-10	2,2	-	8	13 и более
Камчатский край	18	10	2,2	0-2,2	10	32 и более
Магаданская область	10	0-10	2,2	0	7	10 и более
Сахалинская область	18	13,5	2,2	1,1	10	21 и более
Чукотский АО	18	0-10	2,2	0-1,1	5	7 и более

Источник: составлено по материалам информационно-правового портала Гарант. URL: www.garant.ru

Примечание:

¹ Участники региональных инвестиционных проектов;

² Организации, реализующие инвестиционные проекты, которым присвоен статус особо значимых инвестиционных проектов и территории опережающего социально-экономического развития.

Динамика численности работников и количества малых предприятий регионов Севера за период 2012-2016 гг.

Регионы Севера	Количество малых предприятий, ед.					Средняя численность работников малых предприятий, чел.				
	2012	2013	2014	2016	Изменение к 2012 г.	2012	2013	2014	2016	Изменение к 2012 г.
Республика Карелия	9312	11710	9256	12691	+3379	58609	58102	51941	40923	-17686
Республика Коми	12246	12911	12955	10885	-1361	68147	65604	58324	50064	-18083
Архангельская область	14655	17428	14636	14597	-58	69855	72564	75245	70140	285
Ненецкий АО	439	510	446	411	-28	2544	2355	2298	2317	-227
Мурманская область	6127	5982	5912	11835	+5708	51763	52119	48105	44312	-7451
Ханты-Мансийский АО	25710	23206	26796	25461	-249	117027	114361	105588	106388	-10639
Ямало-Ненецкий АО	6812	6621	7106	6207	-605	27054	29206	27089	30891	3837
Республика Саха (Якутия)	12399	13777	13980	11115	-1284	47643	49098	48116	48520	877
Камчатский край	5118	5135	5162	6658	+1540	29376	30182	29160	19527	-9849
Магаданская область	3011	2990	2873	2876	-135	13246	12623	11825	12528	-719
Сахалинская область	8101	9032	9169	10037	+1936	47203	44158	42648	43497	-3706
Чукотский АО	533	465	380	363	-170	1068	1415	1704	1551	483
Всего по Северу	104463	109767	108671	113136	+8673	533535	531787	502043	470658	-62877
<i>Справочно: РФ, тыс.</i>	<i>2003,0</i>	<i>2063,1</i>	<i>2103,8</i>	<i>2770,6</i>	<i>+767,5</i>	<i>11683,9</i>	<i>11695,7</i>	<i>11744,2</i>	<i>11040,1</i>	<i>-643878</i>

Динамика оборота малых предприятий регионов Севера за период 2012-2016 гг.

Регионы Севера	Оборот малых предприятий, млн.руб.				Темп прироста, %	
	2012	2013	2014	2016	2016 г. к 2012 г.	средние темпы прироста, %
Республика Карелия	77802	81036	82856	113859	46,3	-10,4
Республика Коми	125986	124445	117963	121458	-3,6	-10,9
Архангельская область	120858	137126	144355	157431	30,3	3,3
Ненецкий АО	4286	4482	4232	3635	-15,2	-6,3
Мурманская область	102544	112286	112591	158630	54,7	-4,9
Ханты-Мансийский АО	299381	335055	312658	370715	23,8	-5,0
Ямало-Ненецкий АО	71440	73276	72887	87191	22,0	5,8
Республика Саха (Якутия)	92956	103497	121838	169183	82,0	1,7
Камчатский край	61695	68308	70458	82975	34,5	-7,6
Магаданская область	36301	37048	39354	53317	46,9	-5,0
Сахалинская область	99570	101654	115560	150621	51,3	-5,7
Чукотский АО	1997	3445	4057	5737	187,3	34,6
Всего по Северу	1094816	1181658	1198810	1474752	34,7	-4,3
<i>Справочно: РФ</i>	<i>23463701</i>	<i>24781609</i>	<i>26392219</i>	<i>38877027</i>	<i>65,7</i>	<i>-1,0</i>

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Показатели эффективности региональной инвестиционной политики регионов Севера за период 2012-2016 гг.

Регионы Севера	ВРП на душу населения		Инвестиции на душу населения		Доля инвестиций в ВРП, %		Иностранные инвестиции на душу населения, тыс. долл.	
	в среднем за период, тыс. руб.	средние темпы прироста, %	в среднем за период, тыс. руб.	средние темпы прироста, %	в среднем за период, тыс. руб.	средние темпы прироста, %	в среднем за период, тыс. долл.	средние темпы прироста, %
Республика Карелия	255,1	1,5	47,4	-10,8	18,3	-13,0	177,4	203,6
Республика Коми	521,8	-3,3	202,4	-22,6	41,0	-15,3	481,2	-6,0
Архангельская область	406,7	4,2	116,9	-12,9	30,7	-10,5	319,8	-10,0
Ненецкий АО	3780,4	2,8	1727,8	24,9	42,0	11,9	1451,0	8,7
Мурманская область	372,9	3,3	97,0	5,2	25,1	-1,4	202,6	465,4
Ханты-Мансийский АО	1675,0	-2,3	439,6	3,2	25,3	2,3	234,8	13,3
Ямало-Ненецкий АО	2328,5	5,6	1174,8	9,2	45,5	-6,6	5780,5	129,8
Республика Саха (Якутия)	581,6	2,9	198,8	-7,2	31,5	-16,8	771,6	-46,4
Камчатский край	401,5	1,2	87,1	-22,6	20,9	-26,3	65,3	22,3
Магаданская область	548,9	7,6	209,4	16,7	42,1	19,9	2602,4	1389,0
Сахалинская область	1335,6	3,1	349,4	5,5	26,6	4,3	11284,2	19,8
Чукотский АО	973,6	8,8	184,3	-45,5	26,0	-31,1	2867,8	82,5
В среднем по Северу	1098,0	2,9	361,4	-5,7	31,6	-3,9	1501,8	29,7
<i>Справочно: РФ</i>	<i>352,9</i>	<i>1,5</i>	<i>84,0</i>	<i>-4,2</i>	<i>19,8</i>	<i>-13,0</i>	<i>1097,1</i>	<i>-2,2</i>

Источник: рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Тенденции внедрения управленческих практик по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата в муниципальных образованиях Севера России

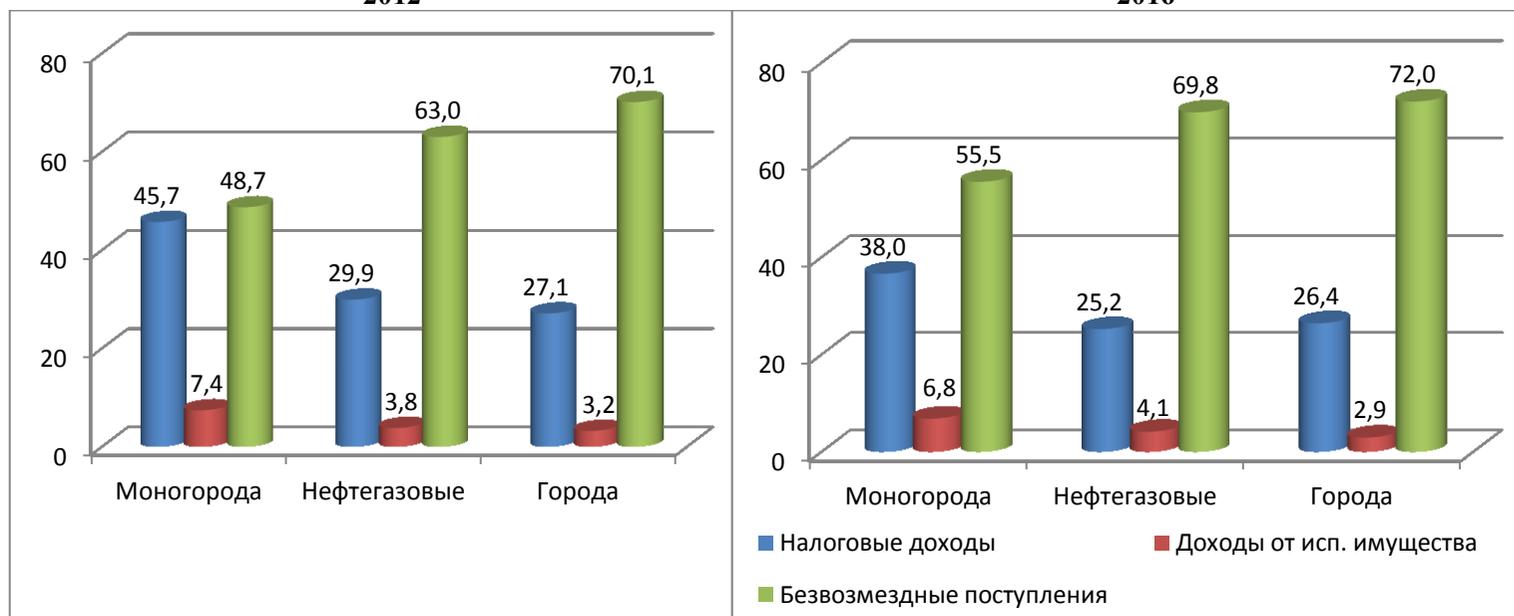
Регионы Севера	Муниципалитеты, внедряющие Муниципальный инвестиционный стандарт		
	2014	с учетом требований Атласа муниципальных практик*	
		2015	2016
Мурманская область	Мурманск, Мончегорск, Апатиты, Кировск, Оленегорск, Полярные Зори, Кольский, Печенгский, Ковдорский, Ловозерский, Терский и Кандалакшский р-ны		
Республика Коми	Сыктывкар, Воркута, Усинск, Печора, Ухта, Инта, Сосногорск, Койгородский, Княжпогостский, Ижемский, Прилузский, Сысольский, Корткеросский и Сыктывдинский р-ны	Сыктывкар, Воркута, Усинск, Печора, Ухта, Инта, Сосногорск, Ижемский, Койгородский, Княжпогостский, Прилузский, Сысольский, Корткеросский, Сыктывдинский р-ны	Вуктыл, Усть-Куломский, Усть-Цилемский, Усть-Вымский, Удорский и Троицко-Печорский р-ны
Архангельская область	-	Новодвинск, Приморский, Каргопольский, Устьянский, Вельский и Ленский р-ны	Котлас, Верхнетоемский р-н
Магаданская область	-	Магадан, Хасынский, Ольский, Сусуманский, Тенькинский, Ягоднинский, Омсукчанский, Среднеканский и Северо-Эвенский округа	
Камчатский край	-	Петропавловск-Камчатский, Быстринский, Усть-Камчатский и Мильковский р-ны	

Тенденции внедрения управленческих практик по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата в муниципальных образованиях Севера России, на 10.10.2016 г.

Регионы Севера	Муниципалитеты, внедряющие Муниципальный инвестиционный стандарт		
	2014	с учетом требований Атласа муниципальных практик*	
		2015	2016
Ханты-Мансийский АО		Ханты-Мансийск, Сургут, Нягань, Нефтеюганский р-н	
Ненецкий АО	-	Нарьян-Мар, Рабочий поселок Искателей, Тельвисочный сельсовет, Канинский сельсовет	
Республика Саха (Якутия)	-	Якутск, Оймяконский р-н	
Чукотский АО	-	Анадырь	
Республика Карелия	-	-	Петрозаводск, Костомукша, Питкярантский, Сортавальский, Олонецкий и Сегежский р-ны
Ямало-Ненецкий АО	-	-	Ноябрьск, Губкинский, Муравленко, Пуровский, Приуральский, Красноселькупский и Надымский р-ны
Сахалинская область	Ни в одном муниципальном образовании Сахалинской области не разработаны дорожные карты по внедрению успешных управленческих практик, включенных в Муниципальный инвестиционный стандарт или Атлас. Разработку дорожных карт планируется начать только в 2017 г.		

Источник: составлено по данным официальных сайтов муниципальных образований и Реестра муниципальных образований присоединившихся к внедрению успешных практик, включенных в Атлас муниципальных практик. [Электронный ресурс]. Агентство стратегических инициатив. URL: <http://asi.ru/upload/iblock/08d/Reestr.pdf> (дата обращения 27.04.2017 г.).

Структура доходов муниципальных бюджетов моногородов Севера и Арктики, %
2012 2016



Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Доля дотаций, субсидий и субвенций в общем объеме безвозмездных поступлений, %

Городской округ	Доля дотаций		Доля субсидий		Доля субвенций	
	2012	2016	2012	2016	2012	2016
<i>Моногорода</i>						
Воркута	30,1	35,1	20,7	3,3	35,1	60,4
Инта	34,5	39,6	18,8	1,9	33,6	56,9
Кировск	4,3	1,8	28,6	3,9	62,0	77,6
Ковдор	18,2	22,3	37,9	7,5	42,9	66,3
Коряжма	8,8	2,5	23,2	9,3	68,8	87,3
Костомукша	0,0	0,0*	56,0	18,0*	44,8	81,7*
Мончегорск	19,2	11,0	35,8	7,1	45,5	82,0
Новодвинск	17,6	12,5	31,2	24,1	51,9	63,3
Оленегорск	9,2	14,0	38,0	8,8	55,1	77,5
В среднем по моногородам	15,7	15,4	32,2	9,3	48,8	72,5
<i>Нефтегазовые города</i>						
Губкинский	43,8	46,2	31,1	19,4	25,1	34,4
Когалым	11,6	4,7	32,2	16,2	55,5	48,6
Лангепас	45,8	29,1	9,6	15,8	43,1	48,7
Мегион	24,3	16,7	35,0	25,7	39,5	54,4
Муравленко	50,9	45,3	22,2	13,8	26,9	40,9
Нягань	23,2	15,6	36,5	41,1	38,9	40,6
Охинский	12,0	17,0	41,2	45,5	27,2	6,5
Пыть-Ях	14,0	19,1	48,5	32,4	37,2	46,3
Радужный	26,5	31,8	29,2	15,7	43,7	49,2
Урай	21,6	18,5	36,9	33,9	39,8	42,2
Усинск	1,6	11,3	17,5	3,8	77,7	84,0
Ухта	22,3	16,3	14,9	10,5	56,3	70,6
Югорск	11,5	11,2	51,3	38,0	36,4	47,7
В среднем по нефтегазовым городам	23,8	21,7	31,2	23,9	42,1	47,2

Продолжение приложения 3.8

Доля дотаций, субсидий и субвенций в общем объеме безвозмездных поступлений, %

Городской округ	Доля дотаций		Доля субсидий		Доля субвенций	
	2012г.	2016г.	2012г.	2016г.	2012г.	2016г.
<i>Остальные городские округа</i>						
Апатиты	14,2	7,6	34,1	5,9	51,6	86,5
Долинский	8,9	25,4	70,4	51,5	8,3	5,0
Корсаков	10,3	33,8	50,9	27,4	16,9	6,9
Котлас	2,2	6,7	26,2	13,3	71,5	78,9
Лабытнанги	36,5	47,4	26,1	17,3	37,4	35,6
Поронайский	17,4	27,4	64,7	42,3	17,0	7,0
Холмск	14,1	28,5	41,1	44,6	19,0	6,1
<i>В среднем по остальным городским округам</i>	14,8	25,2	44,8	28,9	31,7	32,2
В среднем по всем городским округам	18,1	20,7	34,8	20,7	41,7	50,6

Источник: составлено по данным Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gks.ru

Основные показатели развития транспортной инфраструктуры регионов Арктической зоны РФ, 2015 г.

Регионы	Развитость инфраструктуры	Районы и населенные пункты с ограниченными сроками завоза грузов	Доля транспорта в ВРП, %
<i>Регионы с развитой транспортной инфраструктурой</i>			
Мурманская область	– 2 аэропорта, в т.ч. международный аэропорт Мурманск. – 4 морских порта, в т.ч. крупнейший незамерзающий порт Мурманск. – магистральные ж/д и автомобильная дорога.	Терский р-н (Чаваньга, Чапома, Тетрино, Пялица), Ловозерский р-н (Каневка, Краснощелье, Сосновка) ЗАТО Островной (Островной, Лумбовка, Корабельное, Святой Нос, Мыс-Черный, Маяк-Городецкий, Терско-Орловский Маяк)	9,3
Архангельская область	– 3 аэропорта, в т.ч. международный аэропорт Архангельск. – 3 морских и 2 речных порта. – магистральные ж/д и автомобильная дорога.	Мезенский и Приморский районы	12,9
<i>Регионы с относительно развитой транспортной инфраструктурой</i>			
Ямало-Ненецкий АО	– морской порт Сабетта. – местная железная дорога. – газопроводный транспорт. Основа транспортного сообщения – воздушный транспорт. Ведется строительство аэропорта.	Все районы и населенные пункты (кроме Лабытнанги, Муравленко, Новый Уренгой, Ноябрьск)	8,7
<i>Регионы со слабо развитой транспортной инфраструктурой</i>			
Красноярский край	– 2 аэропорта, 16 вертолетных площадок. – 3 морских порта (Диксон, Дудинка, Хатанга). – местная железная дорога. – газопроводный транспорт.	Долгано-Ненецкий муниципальный район, Туруханский район	7,6
Ненецкий АО	– 2 морских порта (Нарьян-Мар, Амдерма). Основа транспортного сообщения воздушный и морской транспорт.	Полностью	5,3
Республика Саха (Якутия)	– 2 морских и 6 речных портов. – автотрассы.	Все районы и населенные пункты (кроме Алданского района, Нерюнгри)	10,1
Чукотский АО	– автотрассы. Основа транспортного сообщения воздушный и морской транспорт.	Полностью	4,6

Источник: составлено автором.

Перечень приоритетных транспортных проектов, реализуемых в регионах Арктической зоны РФ

Регионы	Название и сроки реализации проектов	Объем финансирования	Влияние на социально-экономическое развитие
Мурманская область	Комплексное развитие Мурманского транспортного узла (2007-2020 гг.)	144,95 млрд.руб.	-увеличение грузооборота морского порта Мурманск. -ввод в действие объектов портовой инфраструктуры (угольного терминала, ж/д путей)
Архангельская область	Строительство межрегиональной ж/д магистрали «Белкомур» (до 2030 г.)	225 млрд.руб.	-рост экспортно-ориентированных перевозок по ж/д. -содействие росту грузооборота СМП. -создание до 28 тыс. рабочих мест.
	Строительство глубоководного района морского порта Архангельск (до 2030 г.)	208 млрд.руб.	-рост экспортно-ориентированных перевозок по СМП. -строительство 5-ти терминалов. -создание 7,5 тыс. рабочих мест.
Ненецкий АО	Реконструкция аэропорта Нарьян-Мар (2017 г.)	более 7 млрд.руб.	-обеспечение требуемого уровня безопасности полетов. -увеличение объема пассажирских перевозок.
	Строительство автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск, (1991-2020 гг.)	более 8 млрд.руб.	-осуществление круглогодичной связи округа с автодорожной и ж/д сетью России. -решение проблемы «северного завоза» грузов. -повышение уровня жизнеобеспечения населения
	Строительство глубоководного морского порта Индига (2025 г.)	более 120 млрд.руб.	-обеспечение движения по СМП. -возможность отстоя и ремонта судов. -инфраструктура для транспортировки сырья с месторождений.
	Строительство ж/д Сосногорск- Индига (2025 г.)	около 190 млрд.руб.	-обеспечение выхода на европейский рынок сбыта через СМП.
Республика Коми	Строительство межрегиональной ж/д магистрали «Белкомур» (до 2020 г.)	294536 млрд.руб.	-рост экспортно-ориентированных перевозок по ж/д. -содействие росту грузооборота СМП.
	Реконструкция аэропортового комплекса г. Воркута (2018-2020 гг.)	225 млрд.руб.	-обеспечение требуемого уровня безопасности полетов. -сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети.

Перечень приоритетных транспортных проектов, реализуемых в регионах Арктической зоны РФ*

Регионы	Название и сроки реализации проектов	Объем финансирования	Влияние на социально-экономическое развитие
Ямало-Ненецкий АО	Строительство объектов морского порта Сабетта (2012-2020 гг.)	97207,1 млн.руб.	-создание морской портовой инфраструктуры для обеспечения экспорта сжиженного природного газа с Южно-Тамбейского месторождения в зарубежные страны.
	Создание и эксплуатация Северного широтного хода (2011-2050 гг.) Ввод объектов в эксплуатацию планируется на 2020 г.	270,8 млрд.руб.	-обеспечение связи между Северной ж/д и Свердловской ж/д. -создание 1600 рабочих мест.
Красноярский край	Реконструкция аэропортового комплекса г.Норильск (2014-2017 гг.), в т.ч. реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта «Алыкель» (2015-2018 гг.)	4922 млн.руб.	-обеспечение доступности отдаленных районов и интересов Арктики (аэродром двойного назначения).
Республика Саха (Якутия)	Реконструкция и модернизация морского порта Тикси (2017-2020 гг.)	36,917 млн.руб.	-обеспечение перевозки грузов в большегрузных контейнерах.
	Реконструкция аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» (2016-2017 гг.)	2980,82 млн.руб.	-улучшение жизнеобеспечения населения.
Чукотский АО	Реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек (2014-2017 гг.)	829,99 млн.руб.	-улучшение жизнеобеспечения населения.

Источник: составлено по данным Министерства экономического развития РФ. URL <http://economy.gov.ru/minec>

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. СЕВЕР И АРКТИКА С ПОЗИЦИЙ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ	5
1.1 Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации с позиций Североведения	5
1.2 Законодательное обеспечение и перспективное научное сопровождение развития Арктической зоны РФ	17
2. ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИЕ МОДЕЛИ ПРОИЗВОДСТВА ВРП ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКОЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РФ	25
2.1 Постановка задачи разработки инструментария для обоснования перспективных управленческих решений для Арктической зоны РФ и основные направления научных исследований	25
2.2 Методики исследования региональных процессов с помощью производственных функций	28
2.3 Оценивание параметров, сравнение моделей производственных функций	31
2.4 Результаты моделирования производства ВРП	33
3. ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ РОССИИ	40
3.1 Основные тенденции государственной политики по улучшению инвестиционного и предпринимательского климата	40
3.2 Оценка эффективности политики по улучшению инвестиционного климата и условий ведения бизнеса на российском Севере	52
3.2.1 Оценка эффективности региональной инвестиционно политики	52
3.2.2 Оценка эффективности муниципальной инвестиционной политики	66
3.3 Перспективные направления инвестиционного развития регионов Севера и Арктики	83
4. ТРАНСПОРТНАЯ И ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ РОССИИ	95
4.1 Основные тенденции и перспективы развития транспортной системы российской Арктики	95
4.2 Современное состояние и перспективы формирования региональных подсистем нефтепродуктообеспечения в арктических регионах	111
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	125
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	129
ПРИЛОЖЕНИЯ	155

В монографии представлены теоретические основы и практические аспекты экономического развития регионов Севера и Арктики. Значительное внимание уделено выделению тенденций и перспектив развития российского Севера и Арктики с позиций реализации государственной политики и управления территориального развития. Рассмотрены вопросы моделирования производственных процессов в регионах Севера и Арктики во взаимосвязи с задачами формирования опорных зон развития в Арктической зоне Российской Федерации. Анализируются основные тенденции и результаты государственной инвестиционной политики с позиций перспектив развития российской Арктики. Выделены современные тенденции развития транспортной системы арктических регионов, а также перспективные направления ее развития с учетом стратегических планов освоения Арктики. Рассматриваются важнейшие аспекты топливно-энергетического и материально-технического снабжения арктических и приарктических регионов России.

ISBN 978-5-91137-363-4



Российская Академия Наук

КОЛЬСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР

Институт экономических проблем им. Г.П.Лузина

РОССИЯ, 184209, Мурманская область, г.Апатиты, ул.Ферсмана, 24а

