

На правах рукописи

ОВЧИННИКОВ ДМИТРИЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ

**УПРАВЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫМИ ПРОЕКТАМИ
КАК ОСНОВА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ**

Специальность 5.2.3. Региональная и отраслевая экономика
(региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание учёной степени
доктора экономических наук

Санкт-Петербург – 2023

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»

Научный консультант **Разумовский Владимир Михайлович**, доктор географических наук, профессор, заслуженный географ РФ

Официальные оппоненты: **Фраймович Денис Юрьевич**, доктор экономических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Владимирский государственный университет имени А.Г. и Н.Г. Столетовых», профессор кафедры экономики инноваций и финансов

Хоменко Вадим Васильевич, доктор экономических наук, профессор, член корреспондент, вице-президент Академии наук Республики Татарстан

Трещевский Юрий Игоревич, доктор экономических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет», заведующий кафедрой экономики и управления организациями

Ведущая организация: Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования «Алтайский государственный университет»

Защита состоится «__» 2023 года в __ часов на заседании диссертационного совета 24.2.386.06 при ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет» по адресу: 191023, Санкт-Петербург, набережная канала Грибоедова 30-32, литер А, ауд. 3033.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте <http://www.unecon.ru/dis-sovety> Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный экономический университет».

Автореферат разослан «__» _____ 2023 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Бездудная А.Г.

Актуальность темы исследования. Внешние ограничения международной деятельности в сфере торговли, векторов движения товарных потоков, а также санкции в инвестиционной сфере затронули и процессы реализации крупных инфраструктурных проектов в регионах России.

Актуальность исследования связана с приоритетностью инновационного развития экономики современных российских регионов и обеспечения ее конкурентоспособности и устойчивого развития в долгосрочной перспективе.

В действующей ситуации задача придания процессу развития региональной экономики выходит на первый план, так как в рамках жестких санкций «коллективного Запада» необходимость внедрения региональных проектов в проблемы преодоления инфраструктурных ограничений особенно возросла.

К концу 2022 года в экономической практике резко увеличилась значимость методологической базы формирования новых направлений развития регионов с учетом переориентации экономики в рамках вектора «Путь на Восток». При этом требуется совершенствование методических подходов и инструментария оценки уровня обеспеченности регионов объектами транспортной инфраструктуры, а также оценки их влияния на экономику регионов.

В настоящее время развитие инфраструктуры прямым образом влияет на экономику региона: позволяет улучшать социально-экономическое развитие территорий, изменять его специализацию, привлекать и открывать новые источники инвестиционной деятельности.

Региональные инвестиционные проекты оказывают прямое влияние на инфраструктурные составляющие региона. Для развития региональных инвестиционных проектов необходимо создавать унифицированные системы инвестирования, позволяющие создать оптимальные условия для регионального становления, а также сформировать методологический комплекс условий и факторов, позволяющий улучшать показатели деятельности и преодолевать барьеры социально-экономического развития. Региональные инвестиционные проекты являются движущей силой стабилизации экономики на региональном уровне и позволяют создавать спецификацию регионов по их функциональному и организационно-структурному назначению. Эффективным механизмом инвестирования является государственное частное партнерство, направленное на финансирование наиболее перспективных региональных инфраструктурных проектов и расширяющие возможности методов и инструментов финансирования регионального развития.

Все вышесказанное определило актуальность настоящего диссертационного исследования.

Степень разработанности научной проблемы. Вопросам формирования региональной инфраструктуры, выявления основных механизмов и драйверов ее развития посвящены многочисленные исследования отечественных и зарубежных ученых.

Теоретико-методологические основы управления развитием региональных экономических систем базируются на трудах И. Ансоффа, А.М. Балабана, Л.Б.

Ковальчук, В.М. Разумовского, Ч.Д. Хафизова.

Концептуальную основу формирования национальных и региональных инновационных систем как класса сложных систем формируют труды Н.Г. Андронникова, С.Е. Барыкина, А.Г. Бездудной, Е. А. Васильевой, А.Г. Кирьякова, Н.Н. Минаева, А.И. Орлова, А.Н. Плотникова, О. Г. Смешко, О.С. Чечиной.

Вопросы формирования, структуры, классификации и развития региональной инфраструктуры отражены в работах Е.Л. Аношкина, В.В. Бочарова, А.И. Гончарова, Г.А. Денисова, Р.М. Мельникова, Ф. Никсона, В.Н. Русинова, Н.С. Ускова.

При этом, несмотря на большое количество научных работ, посвященных изучению формирования и развития региональных проектов, недостаточно проработанными остаются вопросы, связанные с оценкой влияния формирования региональных проектов в направлении социально-экономического развития региона.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке теоретических и методических подходов и практических рекомендаций по формированию проектов, с целью развития региональной инфраструктуры в современных условиях.

В соответствии с основной целью в диссертации сформулированы следующие **задачи**:

1. Уточнить категории понятийного аппарата в части управления стратегическим и региональным развитием территории.
2. Сформировать подходы и принципы определения инвестиционной привлекательности региональных проектов и рисков их реализации, влияющих на территориальное развитие.
3. Сформировать программно-проектный метод для реализации региональных проектов, по развитию инфраструктуры.
4. Определить степень влияния факторов внешней и внутренней среды на социально-экономического развития региона.
5. Разработать механизм инвестирования в развитие региональной инфраструктуры с использованием государственного частного партнерства.
6. Сформировать концептуальные положения по моделированию долгосрочного развития территорий российских регионов
7. Разработать интегральной оценки развития региона за счет изменения подходов к транспортной инфраструктуре.
8. Сформировать подходы к оценке влияния региональных проектов на инфраструктурную составляющую региона.

Объектом исследования являются регионы Российской Федерации.

Предмет исследования – организационные и управленческие отношения, возникающие в процессе формирования и развития региональных проектов.

Соответствие диссертации Паспорту научной специальности. Диссертационное исследование соответствует Паспорту научной специальности ВАК РФ 5.2.3. – Региональная и отраслевая экономика: региональная экономика. 1.3. Региональное экономическое развитие и его факторы. Проблемы

сбалансированности регионального развития. Сбалансированность региональных социально-экономических комплексов; 1.5. Оценка роли регионов в национальной экономике, их вклад в экономическое развитие страны; 1.6. Мониторинг социально-экономического развития регионов; 1.7. Факторы устойчивости региональных экономических систем.

Теоретической основой диссертационного исследования являются исследования по вопросам развития региональной экономики; труды отечественных и зарубежных специалистов по вопросам создания национальной и региональной инновационных систем, по проблематике формирования и развития региональных проектов, оценки региональной инфраструктуры, по теории и практике стратегического развития регионов; нормативно-правовые документы государственных органов Российской Федерации по региональной политике и научно-техническому развитию.

Методологической основой исследования являются следующие методы исследования: системный анализ; метод синтеза и анализа; методы экономико-математического моделирования; статистические методы; методы детализации и обобщения; метод сравнения, также используются социально-экономические методы; нейросетевые методы программирования, классические методы формализации и прогнозирования.

Информационной базой исследования являются информационные материалы и правовые документы региональных органов власти, Министерства науки и высшего образования РФ, Федеральной службы государственной статистики, экспертных организаций: Агентства стратегических инициатив, Ассоциации инновационных регионов России; программы развития и локальные акты зарубежных и российских вузов; аналитические материалы экспертов в области развития региональных проектов.

Обоснованность и достоверность результатов исследования определяются применением современных методологических и теоретических результатов исследований в области развития региональных проектов, экономико-математических методов, а также научных методов сравнительного и системного анализа; успешной апробацией в практической деятельности результатов исследования. В исследовании проведен комплексный анализ отечественной и зарубежной научной литературы в области социально-экономического развития территорий, основанный на комплексном подходе в отборе исследований.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в развитии теоретических и концептуальных положений, в разработке методического инструментария управления региональными проектами как основой социально-экономического развития территорий.

К наиболее важным научным результатам диссертационного исследования, представляющим научную новизну, относятся следующие положения.

1. Раскрыта смысловая взаимосвязь между понятиями «региональный инвестиционный рынок», «инвестиционный климат региона», «инвестиционный потенциал региона» в контексте дифференцирования системы целей по стратегическому, тактическому и оперативному блокам.

2. Разработана схема финансовых обеспечений и регулирования инвестиционной деятельности региона для снижения риска финансовых потерь при реализации региональных проектов развития транспортной, социальной и коммунально-энергетической инфраструктуры регионов. Сформированы концептуальные основы оценки риска финансирования регионального проекта.

3. Сформирован алгоритм внедрения программно-проектного метода реализации региональных инфраструктурных проектов органами исполнительной власти и местного самоуправления на основе анализа основных типов финансовых институтов в РФ и факторов, влияющих на вовлеченность финансовых институтов в инвестиционные процессы региона; систематизированы способы получения выгод финансовыми учреждениями от инвестирования в региональные инфраструктурные проекты.

4. Определены барьеры, препятствующие развитию социально-экономического направления деятельности в регионе, обусловленные влиянием внешних и внутренних факторов; определены области влияния с последующим определением возможностей инфраструктурного развития региона. Разработана методика определения перспектив развития инфраструктуры региона.

5. Сформированы авторские методические подходы к корректировке региональных инновационных политик. Разработана методика оценки синергетического эффекта инвестиций в региональные проекты развития транспортной инфраструктуры.

6. Сформированы концептуальные положения по моделированию долгосрочного развития территорий российских регионов (на примере Дальневосточных российских территорий при систематизации основных причин их ускоренного освоения).

7. Предложена типология региональных транспортных систем для формирования стратегических векторов развития транспортной инфраструктуры. Выявлены инновационные технологии, которые могут быть рекомендованы к приоритетному внедрению в практику повышения уровня инновационности транспортной инфраструктуры.

8. Разработана методика оценки влияния регионального проекта на развитие инфраструктуры региона, которая складывается из эффективности, степени реализации проекта, значимости проекта для регионального развития в экономическом, социальном, управленческом контекстах.

Теоретическая значимость результатов исследования обусловлена необходимостью формирования системы новых направлений трансформации экономического пространства регионов в рамках внедрения инновационных технологий в организацию транспортной инфраструктуры регионов. Предложенные методы и модели реализации транспортно-логистического потенциалов Дальневосточных регионов, что позволит оптимизировать процесс формирования эффективного портфеля инвестиционных региональных проектов и повысить уровень конкурентоспособности России в использовании международных транспортных коридоров.

Практические результаты исследования направлены на поиск и активизацию источников регионального роста в рамках деятельности органов управления федерального, регионального и муниципального уровней при перспективном и стратегическом планировании развития инфраструктуры регионов.

Практическая значимость исследования также выражается в:

- комплексном подходе к анализу и механизмам внедрения региональных инвестиционных проектов;
- создании системы оценок эффективности внедрения инвестиционных проектов в структуру региона;
- формировании механизмов управления региональным развитием за счет внедрения в социально-экономические процессы практических аспектов инвестирования;
- отражении взаимосвязи между инфраструктурой региона и региональными инвестиционными проектами.

Апробация результатов диссертационного исследования. Результаты исследования докладывались на международных и всероссийских научно-практических конференциях и семинарах. Результаты диссертационного исследования применяются в практической деятельности Правительства Астраханской области, Министерства социальной защиты Хабаровского края.

Авторские предложения используются в учебном процессе Санкт-Петербургского государственного экономического университета.

Публикации. По теме диссертации автором опубликованы 45 научные работы, в т. ч. 39 статей в изданиях, рекомендованных ВАК РФ, 2 монографии, 4 статьи в журналах, сборниках научных трудов и докладах конференций. Объем публикаций – 53,65 п. л. (авторский вклад 43,8 п. л.).

Объем и структура работы. Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка используемой литературы, и приложения. Работа изложена на 275 страницах и содержит 81 рисунок и 30 таблиц.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Раскрыта смысловая взаимосвязь между понятиями «региональный инвестиционный рынок», «инвестиционный климат региона», «инвестиционный потенциал региона» в контексте дифференцирования системы целей по стратегическому, тактическому и оперативному блокам.

Одним из главных принципов формирования системы стратегического управления развитием территории является ориентированность региона на основную миссию и главные цели регионального развития в рамках рыночных, финансово-экономических, социальных и экологических сфер.

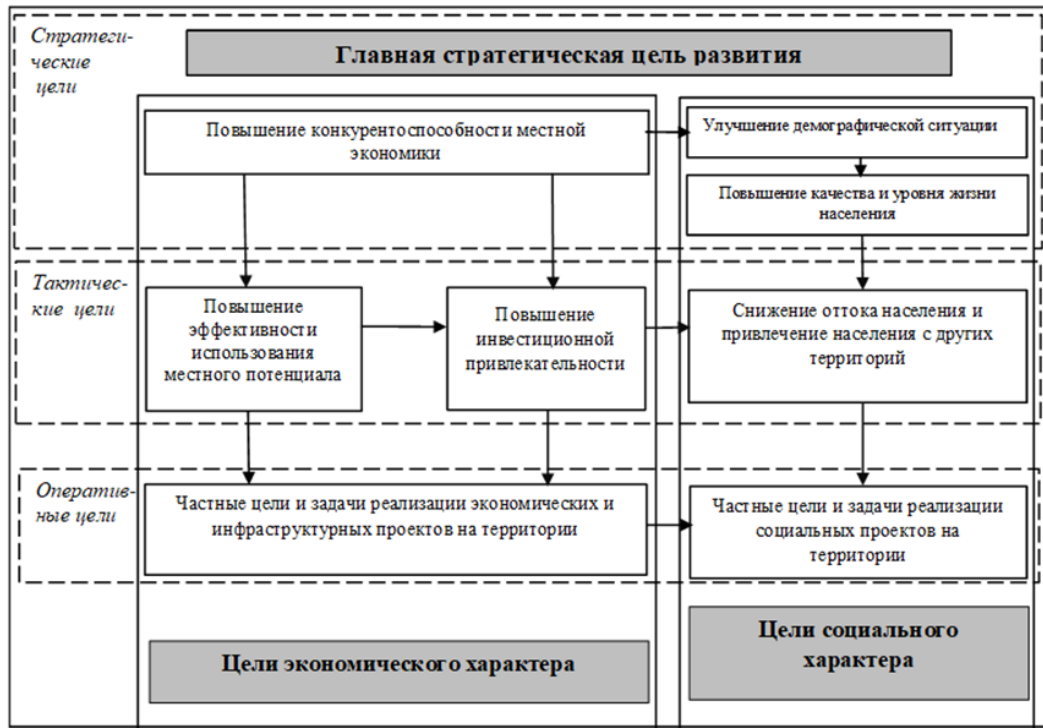


Рисунок 1 - Система целей системы стратегического управления развитием территории

В основе разработки системы целевых установок процесса управления развитием территории (рисунок 1) должны лежать такие принципы, как:

1) формирование целей происходит на основе экономических интересов и инвестиционного потенциала территории, основной задачей при этом является улучшение качества жизни населения региона, а конкурентоспособность региональной экономики рассматривается как инструмент ее достижения;

2) разработка региональных программ и мероприятий должна осуществляться с учетом интересов государства, предпринимательства и населения с вовлечением жителей региона в процесс формирования стратегии.

Повышение эффективности процессов формирования и реализации потенциала инвестиционных ресурсов для финансирования региональных проектов в конечном итоге выражается в повышении уровня жизни населения, росте ВРП, увеличении производственных мощностей региона и т.д. Региональный инвестиционный процесс (РИП) здесь реализуется посредством механизма регионального инвестиционного рынка, на котором в свободном кругообороте сопоставлены региональные объекты инвестирования и финансовые источники инвестиций, которые могут быть направлены на цели регионального развития. Региональный инвестиционный рынок путем свободного обмена связывает в границах конкретной территории субъектов региональной деятельности, воплощающих инвестиционный спрос и предложение: потенциальные источники инвестиций и региональные векторы инвестирования, а также регион (как административную категорию) в качестве гаранта. Наиболее значительный сегмент инвестиционного рынка –

инвестирование затрат на воспроизводство основных фондов (строительство, реконструкция и техническое перевооружение). Распределение проектов по типам представлена на рисунке 2.

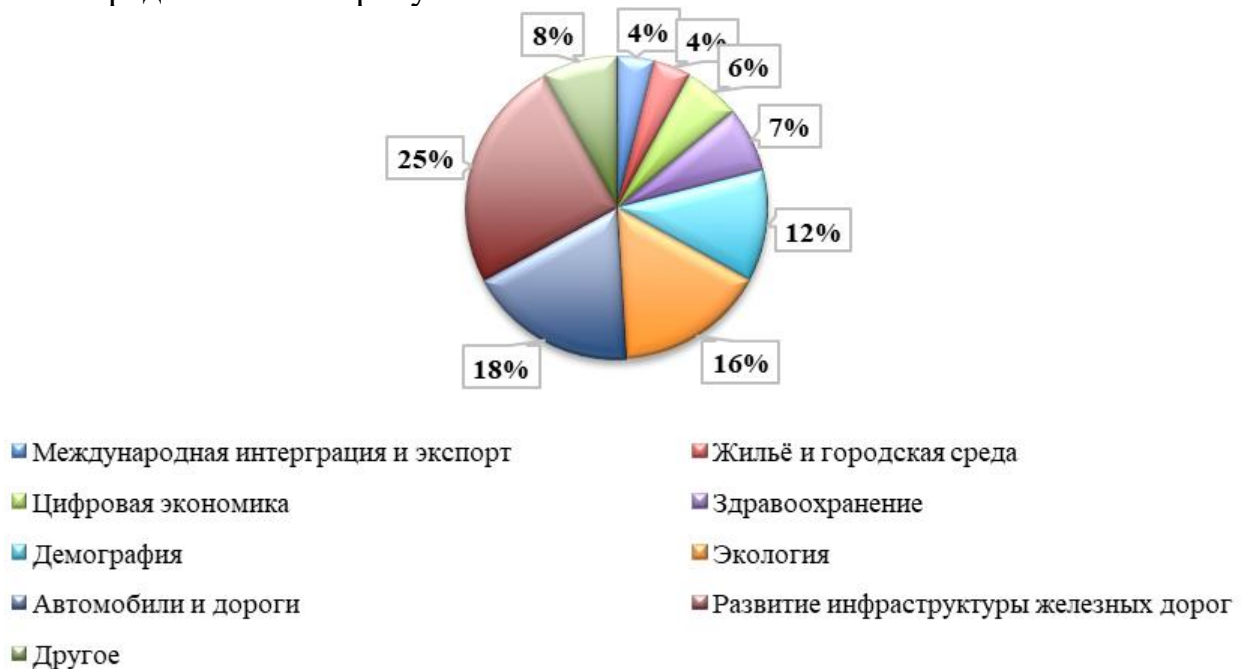


Рисунок 2 - Направления реализации региональных проектов

Показатели активности и эффективности взаимодействия субъектов системы РИП напрямую коррелируются с уровнем развития инвестиционного климата региона, что является объективизацией совокупности факторов, регулирующих участие различных финансовых институтов в системе регионального инвестиционного процесса.

Инвестиционный климат региона выражается конъюнктурой регионального инвестиционного рынка, которая, в свою очередь, является формой проявления системы разнородных факторов, определяющих структуру спроса и предложения инвестиционных ресурсов, цены на инвестиционные ресурсы и уровень конкуренции участников РИП. Конъюнктура регионального инвестиционного рынка, как визуализация инвестиционного климата, складывается под воздействием факторов двух его составляющих: инвестиционная привлекательность региона и региональная инвестиционная активность.

Инвестиционная активность региона как поведенческая характеристика субъектов РИП выражает интенсивность инвестиционной деятельности в единицу времени. Факторы, влияющие на участие различных экономических агентов в РИП, связанные с региональной инвестиционной активностью, находятся в прямой связи с показателями динамики структуры инвестиций и повышения их доходности (отдачи инвестиций).

Таким образом, особым фактором, влияющим на принятие положительного решения об участии в РИП для потенциального инвестора – экономического агента является дисбаланс между его целевыми установками и стратегическими

интересами региона-реципиента.

Современные векторы развития социальной среды и роста экономики региональных субъектов Российской Федерации характеризуются наличием различных проблем, которые негативно сказываются на достижении экономической безопасности регионов и территорий. В связи с этим наблюдается рост актуальности и практической значимости процессов обеспечения экономической безопасности региональных субъектов РФ с учетом влияния сопутствующих факторов и проблем. В особенности указанная тематика актуальна в новейшее время, когда из-за различных политических и экономических санкций формируется множество негативных макроэкономических процессов. Инвестиции тесно связаны с экономической стабильностью в стране и регионе, уровнем инфляции, а также состоянием экономических и правовых институтов и инструментов.

2. Разработана схема финансовых обеспечений и регулирования инвестиционной деятельности региона для снижения риска финансовых потерь при реализации региональных проектов развития транспортной, социальной и коммунально-энергетической инфраструктуры регионов. Сформированы концептуальные основы оценки риска финансирования регионального проекта.

Интенсивность реализации регионального инвестиционного процесса (РИП) для каждого конкретного региона – это достижение его результативности обеспечиваются рациональным подходом к управлению инвестиционной средой в рамках учета факторов территориального развития региона, поиск в этой уникальности особых факторов, способных либо усилить, либо ослабить флуктуации внешних сил.

Инвестиционная привлекательность региона – качественный показатель, который включает в себя системный потенциал ресурсов, реализуемых в инвестиционных РИП.

Коэффициент инвестиционной привлекательности региона - Ω – в работе определен как отношение удельных объемов инвестиционных средств в реализацию региональных инфраструктурных проектов, к среднероссийскому удельному показателю $\Omega_{\text{РФ}}$ объемов инвестиционных средств, вкладываемых в основные фонды по всем регионам.

В данной методике предполагается определение и коэффициента β - отношения между капиталовложениями в инфраструктурные проекты, реализуемые в регионе, и стоимостью основных фондов всех объектов региона с учетом капиталоемкости основных отраслей хозяйственной деятельности региона. Если в каком-либо регионе значение β выше (ниже) среднероссийского $\beta_{\text{РФ}}$, значит, в этом регионе зафиксирована более высокая (низкая) инвестиционная деятельность, и как следствие, данный регион считается более (менее) инвестиционно - привлекательным по отношению к среднероссийскому показателю.

Ввиду того, что оба коэффициента β и Ω являются равнозначными по силе

влияния, оказываемого на инвестиционную привлекательность региона, то есть имеют равные веса, тогда формула прогнозируемого уровня инвестиционной привлекательности региона по результатам реализации в нем n -ных региональных инфраструктурных проектов будет иметь следующий вид:

$$\text{Инв}_{\text{пр}} = \text{Инв}_{\text{ф}} \times \sqrt[n]{\beta_n \Omega_n}, \quad (1)$$

где

$\text{Инв}_{\text{пр}}$, $\text{Инв}_{\text{ф}}$ — прогнозируемый и фактический уровни инвестиционной привлекательности региона относительно базового региона.

В целом, за последние 4 года, в рамках Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024» года, в регионах РФ реализуется множество национальных проектов (таблица 1).

Таблица 1 – Инвестиционно-привлекательные регионы России за 2021 гг.

Место	Регион	Количество реализованных проектов в 2021 гг.	Количество реализованных проектов в 2020 гг.	Динамика г/г
1	Москва и Московская область	4 111,8	2 643,9	+ 1 467,9
2	Санкт-Петербург и Ленинградская область	2 205,3	1 489,6	+ 715,7
3	Краснодарский край	978,5	541,5	+ 437
4	Республика Башкортостан	766,5	469,3	+ 297,2
5	Свердловская область	688,75	405,65	+ 283,1
6	Нижегородская область	586,15	444,15	+ 142
7	Новосибирская область	639,45	287,85	+ 351,6
8	Татарстан	635,25	353,85	+ 281,4
9	Приморский край	502,55	362,6	+ 139,95
10	Иркутская область	488,3	308,7	+ 179,6

Современные условия развития общественно-экономической формации характеризуются условиями крайней неопределенности при принятии инвестиционных решений. Необходимость повышения эффективности управления реализацией РИП требует понимания способов снижения такой неопределённости, в том числе выявления специфических факторов, которые влияют на объем и скорость формирования инвестиционных источников устойчивого регионального развития.

Например, важно учитывать налоговые льготы и другие меры по стимулированию инвестиций в регион. Также необходимо проводить

мониторинг и оценку эффективности реализации проектов, чтобы при необходимости вносить корректировки в финансирование и планирование.

Потенциальным инвесторам (126 респондентам) в рамках подготовки настоящего исследования было предложено определить основные направления развития регионов, в рамках которых им было бы наиболее привлекательно выступить инвесторами в реализации соответствующих региональных проектов.

Таким образом, основной формой собственности капитальных вложений в регионах России является частная, а на втором месте - государственная.

«Инвестиционный риск регионального проекта» – качественная характеристика, характеризующая надежность реализации региональных векторов инвестирования; расчетная величина вероятности финансовых потерь и «ущербов результативности» в ходе реализации инвестиционных проектов. Для оценки инвестиционной привлекательности следует рассматривать «неспецифические» (некоммерческие) риски, т.е. риски, не связанные с отдельным инвестиционным проектом, обусловленные уникальным соотношением факторов внешней среды конкретного территориально-экономического комплекса (политических, социально-экономических, финансовых, экологических, криминальных, климатических и пр.). Интегральная оценка таких рисков позволяет сформировать специфический «риск региона», используемый для оценки инвестиционной надежности в пространстве РИП.

На рисунке 3 представлен подробный механизм финансирования региональных проектов.

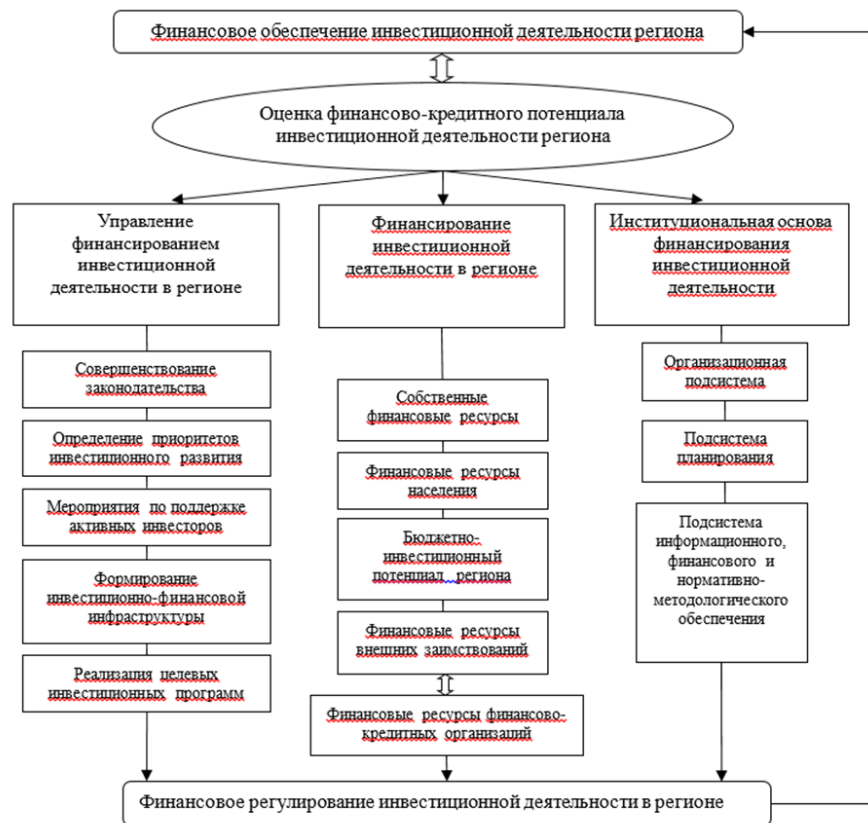


Рисунок 3 - Механизм финансирования региональных проектов

Важным аспектом развития процессов финансирования региональных проектов является управление рисками. Риск финансовых потерь может возникнуть в случае неправильного выбора источников финансирования, ошибок в оценке стоимости проекта и других причин. В таблице 2 приведены основные риски, связанные с финансированием региональных проектов.

Таблица 2 - Основные риски, связанные с финансированием региональных проектов

Риск	Описание
Риск кредитного дефолта	Риск потери денежных средств в случае невозврата кредита.
Риск нехватки финансирования	Риск недостаточного финансирования, не позволяющего реализовать проект в полном объеме.
Риск инфляции	Риск снижения реальной стоимости денежных средств в связи с инфляцией.
Риск изменения рыночной конъюнктуры	Риск изменения рыночных условий, в том числе курса валют, ставок на кредиты и других факторов.

Взаимосвязь инвестиционного риска финансирования регионального проекта i -го региона и инвестиционной привлекательности региона можно выразить следующей системой формул (2):

$$\begin{cases} P_i = f(\text{Инв}_i) \\ \text{Инв}_i = f(C_i) \end{cases} \quad (2)$$

где

P_i – уровень инвестиционного риска финансирования регионального инфраструктурного проекта i -го региона;

Инв_i – уровень инвестиционной привлекательности i -го региона.

Процесс управления рисками включает несколько этапов, в том числе оценку рисков, разработку мер по их снижению и контроль рисков в процессе реализации проекта. Например, для снижения риска кредитного дефолта можно применять гарантии и залоги, а также проводить проверку кредитоспособности заемщика. Для снижения риска нехватки финансирования можно использовать различные источники финансирования, такие как кредиты, инвестиции и гранты; важно учитывать налоговые льготы и другие меры по стимулированию инвестиций в деятельность региона. Также необходимо проводить мониторинг и оценку эффективности реализации проектов, и при выявлении несоответствий проводить корректировки в планирование и графики финансирования.

3. Сформирован алгоритм внедрения программно-проектного метода реализации региональных инфраструктурных проектов органами исполнительной власти и местного самоуправления на основе анализа

основных типов финансовых институтов в РФ и факторов, влияющих на вовлеченность финансовых институтов в инвестиционные процессы региона; систематизированы способы получения выгод финансовыми учреждениями от инвестирования в региональные инфраструктурные проекты.

Под региональным проектом следует понимать составную часть федерального проекта, закрепленную в паспорте проекта за определенным субъектом Российской Федерации. Для целей точного осознания принципов функционирования региональных инвестиционных систем и формулирования факторов, определяющих формирование фондов их развития, нами была сформирована система целевых установок реализации региональных инвестиционных проектов (РИП) (при всем разнообразии отечественных регионов и мегаполисов) на государственном уровне:

- реализация и формирование социально-экономического потенциала территории;
- многоплановая профессиональная дифференциация мест на рынке труда;
- развитие региональной инфраструктуры;
- обеспечение безопасности и охраны окружающей природной среды;
- привлечение эффективных инвестиций, обеспечивающих единое социально-экономическое формирование территории;
- повышение интеллектуального капитала населения территории;
- стимулирование процесса формирования микро-, малых и средних территориальных предприятий;
- обеспечение условий реализации механизма государственно-частного партнерства;
- внедрение новейших форм территориального управления и др.

Развитие субъектов Российской Федерации через призму увеличения финансовых показателей с целью повышения деловой активности региона для выхода на качественно новые показатели экономического роста при повышении доли суверенитета всегда оставалось главной задачей руководства нашей страны. При этом участие финансовых институтов в региональном инвестиционном процессе является важным компонентом регионального экономического роста.

Существуют различные типы финансовых учреждений для удовлетворения различных требований клиентов. Центральные банки, коммерческие банки, инвестиционные организации, кредитные союзы, сберегательные учреждения, страховые компании и т. д. являются одними из широко доступных типов финансовых институтов.

Основные факторы, влияющие на вовлеченность финансовых институтов в инвестиционные процессы региона и факторы участия финансовых институтов в региональном инвестиционном процессе представлены в таблицах 3 и 4.

Таблица 3 – Основные факторы, влияющие на вовлеченность финансовых институтов в инвестиционные процессы региона

№	Наименование фактора	Описание
1.	Экономические условия региона	Экономические условия региона могут быть привлекательными или менее привлекательными для финансовых учреждений в зависимости от таких факторов, как уровень доходов, уровень безработицы, наличие инфраструктуры, доступность рынка и других факторов.
2.	Правовая среда	Финансовым учреждениям требуется стабильная правовая среда, защищающая их права и интересы, предусматривающая четкие правила инвестирования и обеспечивающая справедливую и прозрачную правовую систему.
3.	Государственная политика и нормативные акты	Государственная политика и нормативные акты, такие как налоговые льготы, инвестиционные стимулы и нормативно-правовая база, также могут влиять на участие финансовых учреждений в региональном инвестиционном процессе.
4.	Инвестиционные возможности	Наличие инвестиционных возможностей, таких как жизнеспособные проекты, инновационные технологии и потенциальные рынки роста, может привлечь финансовые учреждения к участию в региональном инвестиционном процессе.
5.	Оценка рисков	Финансовые учреждения также должны оценивать риски, связанные с региональными инвестициями, включая экономические, политические и нормативные риски, прежде чем выделять свои ресурсы.
6.	Отношения с местными партнерами	Качество отношений с местными партнерами, включая государственных чиновников, деловых партнеров и общественных деятелей, также может повлиять на участие финансовых учреждений в региональном инвестиционном процессе, поскольку прочные партнерские отношения могут привести к лучшим инвестиционным возможностям и более благоприятным деловым условиям.
7.	Размер и потенциал рынка	Размер и потенциал рынка в регионе также могут быть фактором, влияющим на участие финансовых учреждений. Большие и растущие рынки могут быть привлекательными для финансовых учреждений, стремящихся расширить свою клиентскую базу и инвестиционные возможности.
8.	Инфраструктура и транспорт	Качество инфраструктуры и транспорта в регионе также может быть фактором, влияющим на участие финансовых учреждений. Регионы с хорошо развитыми транспортными и коммуникационными сетями могут быть более привлекательными для финансовых учреждений, поскольку они облегчают движение товаров и услуг.

9.	Культурные и социальные факторы	Культурные и социальные факторы, такие как язык, обычаи и социальные нормы, также могут играть роль в участии финансовых учреждений. Глубокое понимание местной культуры может иметь важное значение для укрепления доверия и установления отношений с местными партнерами.
10.	Репутация и имидж бренда	Репутация и имидж финансового учреждения также могут быть важным фактором участия финансовых учреждений в региональном инвестиционном процессе. Сильная репутация может привлечь больше клиентов и инвесторов, а также помочь завоевать доверие местных партнеров.
11.	Технологические достижения	Наличие и внедрение новых технологий также может повлиять на участие финансовых учреждений в региональном инвестиционном процессе. Регионы с развитой технологической инфраструктурой и культурой инноваций могут привлечь финансовые институты, стремящиеся инвестировать в новые технологии.

Таблица 4 – Факторы участия финансовых институтов в региональном инвестиционном процессе

Наименование фактора	Описание
Активное взаимодействие с частным сектором в области финансов	Основой привлечения инвестиционных ресурсов является активное взаимодействие с частным сектором, а именно консультирование, организация инвестиций и их хранение.
Взаимодействие с государством	Данный фактор подразумевает активное взаимодействие финансового института в области регулирования, формирования предложений по изменений в существующей политике, а также непосредственная организация и хранение государственных инвестиционных ресурсов.
Ориентация деятельности на привлечение и организацию инвестиционных потоков	Основной целью финансовых институтов в области регионального инвестиционного процесса является исполнение функции по привлечению инвестиционных ресурсов.
Предоставление услуг, связанных с инвестиционными процессами	Данный фактор предполагает предоставление услуг, которые связаны косвенно, но направлены на достижение эффективной инвестиционной деятельностью в регионе (консультирование, лизинг).

Ретроспективный анализ показывает, что в общем виде в регионах России наблюдается рост динамики объемов инвестиций в региональные инфраструктурные проекты.

В исследовании разработан алгоритм внедрения программно-проектного метода реализации региональных инфраструктурных проектов исполнительными органами в регионах. Рассматриваемый метод стал

привлекательным для внедрения в государственных учреждениях как в рамках крупных регионов, так и в рамках маленьких городов и муниципалитетов (рисунок 4).



Рисунок 4 – Алгоритм внедрения программно-проектного метода реализации региональных инфраструктурных проектов исполнительными органами на местах

Таким образом, участие финансовых институтов в региональном инвестиционном процессе является важным компонентом регионального экономического роста и развития. Финансовые учреждения могут предоставлять финансовые ресурсы, консультации и поддержку, а также способствовать разработке стратегий регионального развития. Они могут мобилизовать дополнительное финансирование и способствовать прозрачности и подотчетности в реализации проектов, что крайне важно для успешного регионального развития.

4. Определены барьеры, препятствующие развитию социально-экономического направления деятельности в регионе, обусловленные влиянием внешних и внутренних факторов; определены области влияния с последующим определением возможностей инфраструктурного развития региона. Разработана методика определения перспектив развития инфраструктуры региона.

Целесообразно ввести ряд предложений по формированию возможных условий обновления этих регионов и содействия их социально-экономическому развитию в ближайшем будущем:

- Развитие инфраструктуры: одной из основных проблем, с которыми

сталкиваются эти регионы, является отсутствие инфраструктуры. Обновление и строительство дорог, мостов, аэропортов и других объектов транспортной инфраструктуры может способствовать увеличению торговли и инвестиций в регионе, созданию рабочих мест и ускорению экономического роста.

- Сельское хозяйство и производство: восстановление экономики невозможно без восстановления таких элементов как промышленность и АПК сектор. Однако конфликт нанес значительный ущерб производственному сектору региона.

- Развитие туризма: эти регионы имеют богатое культурное наследие, включая исторические достопримечательности, традиционную кухню. Развитие туристической инфраструктуры, включая гостиницы, рестораны и культурные центры, может помочь привлечь туристов и принести доход региону.

- Образование и развитие навыков: инвестиции в программы образования и развития навыков помогут создать квалифицированную рабочую силу и привлечь инвестиции в регион. Кроме того, поддержка программ профессионального образования и обучения может помочь вооружить местных жителей навыками, необходимыми для открытия собственного бизнеса, и способствовать развитию предпринимательства.

- Возобновляемые источники энергии: инвестиции в инфраструктуру возобновляемых источников энергии могут помочь уменьшить зависимость от ископаемых видов топлива и способствовать устойчивому экономическому росту.

- Развитие малого бизнеса: поощрение и поддержка роста малого бизнеса является важным компонентом содействия экономическому развитию в регионах. Малый бизнес может создавать рабочие места и способствовать диверсификации местной экономики, снижая зависимость от какой-либо одной отрасли или сектора. Правительство может предоставить такие стимулы, как налоговые льготы и гранты, для поддержки создания и роста малого бизнеса.

- Инфраструктура здравоохранения: инфраструктура здравоохранения в этих регионах сильно пострадала в результате конфликта, что привело к отсутствию доступа к медицинским услугам для многих жителей. Инвестиции в инфраструктуру здравоохранения и обучение медицинских работников могут помочь улучшить состояние здоровья населения, создать более здоровую рабочую силу и сократить расходы на здравоохранение.

- Доступ к финансам и развитие финансовых инструментов: доступ к финансированию необходим для развития малого бизнеса и предпринимательства. Правительство может сотрудничать с местными банками для предоставления кредитов и других финансовых услуг, чтобы поддержать рост бизнеса в этих регионах.

- Региональное сотрудничество: региональное сотрудничество и взаимодействие может способствовать экономическому развитию в этих регионах. Правительство может работать с соседними регионами и странами для разработки совместных инициатив, способствующих развитию торговли, инвестиций и туризма.

• Государственно-частное партнерство: партнерство государственного и частного секторов может быть эффективным способом использования ресурсов и опыта частного сектора для поддержки социально-экономического развития этих регионов. Правительство может сотрудничать с частными компаниями для разработки инфраструктурных проектов, поддержки малого бизнеса и развития туризма.

Проблемы, снижающие эффективность реализации программ социально-экономического развития новых регионов РФ, рассмотрены нами ниже.

На наш взгляд, одной из основных проблем в рамках обозначенных барьеров, снижающих эффективность реализации программ социально-экономического развития регионов, является неэффективность выравнивания субсидий / дотаций из федерального бюджета на нужды регионов, что не является фактором, создающим финансовую автономность субъектов РФ. То есть снижается количество регионов-доноров финансов, трудовых ресурсов, и увеличивается количество субъектов-реципиентов всего вышеописанного.

Барьеры, препятствующие социально-экономическому развитию на региональном уровне, представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Барьеры, препятствующие социально-экономическому развитию на региональном уровне

№ п/п	Барьеры, препятствующие социально-экономическому развитию на региональном уровне
1.	Низкая эффективность исполнения полномочий в связи с отсутствием оптимизации процесса их разграничения, вызванного перегруженным, не редко противоречащим себе законодательством в сфере разграничения полномочий между различными уровнями власти.
2.	Отсутствие координации между федеральными органами РФ, органами исполнительной власти региона, органами местного самоуправления, что иногда происходит из-за отсутствия понимания федеральными властями специфики региона, его устройства, реальных статистических экономических показателей. Следствием такой проблемы служит пример реализованных «спорных» проектов по благоустройству в 2022 г. в Ивановской области за счет бюджетных средств.
3.	Неэффективность выравнивания субсидий/дотаций из федерального бюджета на нужды регионов при сегодняшней системе бюджетного федерализма. Так как уровень финансовой поддержки для каждого субъекта РФ в обычное время +/- равен, то это не стимулирует регионы самостоятельно стимулировать пополнение регионального бюджета за счет совершенствования механизмов финансовой отдачи от реализации региональных программ и проектов в ожидании межрегионального выравнивания и получения объемов трансфертов из федерального бюджета.
4.	Постоянное субсидирование программ субъектов из федерального бюджета, что приводит к неумению обеспечить регион РФ себя самому в рамках реализации такой программы.

5.	Серьёзные недостатки в механизме регулирования государственного бюджета на нужды регионов, выражающиеся в дифференциации регионов по ВРП, доходу на душу населения. Чем лучше показатели показывает регион, тем больше ему выделяется федеральных субсидий/дотаций.
6.	Несовершенство программы стратегий долгосрочного развития регионов. Показатели прогноза, заключающиеся в количественных метриках, отражающих видение, и желание федеральных властей не учитывают реальные потребности жителей региона. Такие реализуемые стратегии носят чисто декларационно-проектный характер, и не нацелены на постоянную реализацию, то есть отсутствует механизм постоянного автономного функционирования.
7.	Не реализован чёткий механизм контроля выполнения региональных программ, отсутствуют промежуточные показатели оценки, не описаны механизмы ответственности, и стороны, которые будут привлечены в случае отсутствия положительных результатов реализации.

Таким образом, можно выделить следующие аспекты, в которых необходимо провести реформирование с целью реализации социально-экономического развития регионов, и исправления сложившейся на федеральном уровне структуры, заставляют регионы реализовывать национальные программы высшего руководства:

1. Совершенствование системы исполнения полномочий и их чёткое разграничение:

- Реализация закона «О государственном регулировании регионального развития», чтобы чётко закрепить полномочия различных уровней власти, и решить проблему с их дублированием.

- Конкретизация работы органов власти, относящихся непосредственно к формированию региональной политики на местном и федеральном уровнях.

- Обеспечение согласованности системы законодательных актов федерального и регионального законодательства с учётом реальных факторов, присущих каждому отдельному региону. Это решит проблему некорректно поставленных задач руководством на разных уровнях.

2. Интеграция региональных и федеральных властей при реализации программ социально-экономического развития региона, учитывая текущие возможности, перспективные направления развития, корректная оценка потенциала региона, с конкретизацией аспектов:

- Создание отдельных метрик с конкретными индикаторами под каждый регион, ориентируясь на его социально-географическое положение.

- Разработка конкретных, регламентированных процедур отчётности региональных властей.

- Обеспечение прозрачности реализации программ развития региона с освещением каждого этапа в рамках конкретных индикаторов публично.

3. Совершенствование механизма бюджетирования:

- Стимулирование регионов к самофинансированию, и ухода от

направленности к дотационной политики методами сохранения большей части регионального бюджета внутри субъекта РФ.

- Создание механизмов выравнивания диспропорций при финансировании региона.

4. Постепенное сокращение самих избыточных дотаций, путём анализа источников финансирования реализуемого проекта как следствие интеграции региональных и федеральных властей при реализации программ социально-экономического развития региона.

5. Создание подробной системы оценки региона, ориентированной на анализ социально-экономических факторов:

- При анализе региона должны отражаться не только рядовые отчётные показатели, например, как уровень рождаемости, но и социальные факторы, отражающие внутреннее устройство региона, показывающие основные проблемы.

- Разработка нормативов, как ориентир социального развития региона.

- Разработка жёсткого комплекса мониторинга текущего состояния социально-экономического развития региона с привлечением к мониторингу независимых статистических агентств.

5. Сформированы авторские методические подходы к корректировке региональных инновационных политик. Разработана методика оценки синергетического эффекта инвестиций в региональные проекты развития транспортной инфраструктуры.

Стратегическое управление развитием территории чаще всего представляется как механизм, в котором непосредственно сам процесс управления разделен на этапы, в рамках которых достигаются текущие цели и решаются задачи в рамках реализации стратегия развития территории.

При этом реализация стратегии развития территории позволяет организовать мероприятия, в том числе, по мониторингу процесса развития территории, его проблем и способов их решения в рамках сформированной эффективной региональной политики в долгосрочной перспективе. При этом организация подобной продуктивной работы на региональном уровне будет способствовать принятию наиболее результативных и обоснованных управленческих решений, направленных на нормализацию и оздоровление финансового и экономического состояния регионов.

Разработан и предлагается к реализации крупный региональный проект совершенствования эффективных маршрутов ДФО на базе создаваемой инновационной транспортной инфраструктуры, что позволит: снизить концентрацию экономического роста на ограниченной территории страны, значительно «расширив» радиус существующих центров роста с географической точки зрения и создав с течением времени новые центры; в первую очередь дав усиленный импульс развитию экономики Сибири и Дальнего Востока. Формируемый при этом синергетический эффект (Synergistic Effects) для

каждого региона ДФО возможно оценить в рамках методики (таблица 6).

Таблица 6 - Методика оценки синергетического эффекта от реализации в регионе проектов развития транспортной инфраструктуры

1. Уровень возврата от инвестиций в региональный проект развития транспортной инфраструктуры
 Roi без учета Synergistic Effects:
$$Roi_0 = \frac{(C_0 - ПЗ_0)}{Инв_0}, \quad (3)$$

где

C_0 – выручка компаний транспортно-логистической сферы и связанных областей бизнес-среды по полной ассортиментной линейке услуг без учета Synergistic Effect от реализации региональных проектов развития транспортной инфраструктуры;

$ПЗ_0$ и $Инв_0$ – производственные и инвестиционные затраты указанных компаний соответственно без учета синергетического эффекта.

2. Синергетический эффект от реализации региональных проектов развития транспортной инфраструктуры определяется по формуле:

$$сэ = Roi_c - Roi_0, \quad (4)$$

где

Roi_c - уровень возврата инвестиций с учетом возникающего синергетического эффекта.

При этом реализация разработанного в рамках исследования проекта создания инновационной транспортной инфраструктуры в макрорегионе ДФО должна происходить при гарантированном обеспечении проводимых работ доступной электроэнергией, в том числе электрификации МТК «Запад - Восток», включая Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) и Транссиб.

С целью формирования инструментария приведения уровня развития региональной транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями и целями развития страны в рамках воздействия факторов внешнеполитической среды в работе построена матрица (x^*y), отражающая классификацию субъектов РФ по критериям (x): Валовой региональный продукт по субъектам Российской Федерации (валовая добавленная стоимость в основных ценах), млн. руб. и (y): «Плотность железнодорожных путей общего пользования», километров путей на 10000 квадратных километров территории с целью выявления групп регионов, в которых проекты развития транспортной инфраструктуры в рамках инновационных конкурентоспособных решений выходят на первый план, и дальнейшего формирования приоритетных задач региональной инновационной политики. Все показатели взяты с официального сайта Федеральной службы государственной статистики.

Таблица 7 - Исходные данные для построения матрицы

Административная единица	Данные по оси у	Данные по оси х
Центральный федеральный округ	261	33 636 785,50
Северо-Западный федеральный округ	78	10 644 005,40
Южный федеральный округ	165	6 709 653,90
Северо-Кавказский федеральный округ	123	2 404 328,20
Приволжский федеральный округ	142	13 669 381,00
Уральский федеральный округ	47	11 674 931,20
Свердловская область	181	2 529 780,90
Челябинская область	203	1 615 149,20
Сибирский федеральный округ	25	9 026 904,30
Кемеровская область	175	1 038 086,70
Дальневосточный федеральный округ	18	6 044 295,00
Приморский край	95	1 099 944,00
Хабаровский край	27	861 230,60

По данным таблицы 7 построена матрица, представленная на рисунке 5. Как мы видим из рисунка 5, результаты оценки показателей $x * y$ по субъектам позволяют сделать следующие выводы:

Первый квадрант. Регионы – лидеры по уровню развития транспортной инфраструктуры (ж/д транспорт) и показателю ВРП; рекомендовано принимать данные регионы в методиках оценки уровня развития транспортной инфраструктуры как эталонные с целью формирования системы целевых установок прочим регионам по вектору перспективной инновационной инфраструктурной динамики.

Второй квадрант. Регионы с базовым показателем/уровнем формирования транспортной инфраструктуры. В этом случае можно рекомендовать внедрять в регионах программные проекты поступательного развития территориальной транспортной инфраструктуры с целью повышения плотности предпринимательской деятельности и, как следствие, показателя ВРП и уровня жизни населения.

Третий квадрант. Регионы с неблагоприятным уровнем развития транспортной инфраструктуры. В программных документах региональной развития данные регионы рекомендовано ставить в первую очередь на внедрение проектов развития транспортной инфраструктуры на инновационной основе с целью повышения показателя ВРП.

Четвертый квадрант. Регионы с высоким уровнем ВРП и низким уровнем формирования транспортной инфраструктуры территории: регионов с набором заданных показателей не обнаружено, что говорит о корреляции названных показателей.

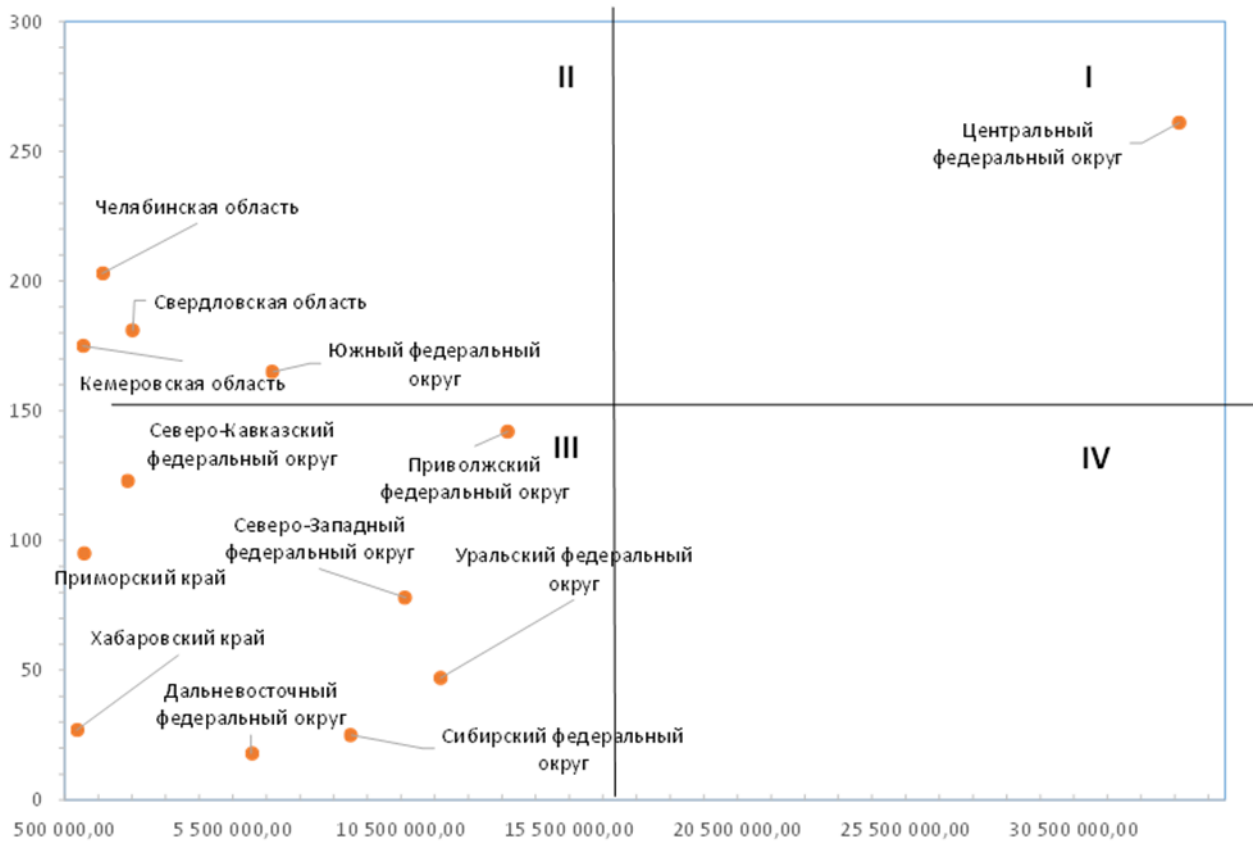


Рисунок 5 - Матрица, отражающая классификацию субъектов РФ по критериям развитости транспортной инфраструктуры, полученная по результатам оценки показателей $x * y$ по субъектам

Наиболее сбалансированным регионом, который далее будет принят как базовый для оценки уровня развития инновационной транспортной инфраструктуры в регионе, признаем ПФО – Приволжский федеральный округ, так как он геометрически приближен к центру матрицы, при этом ЦФО – явно лидирует среди других регионов по результатам организации транспортной инфраструктуры и динамики социально-экономических показателей.

Важнейшим выводом, полученным по результатам проведенного исследования, является то, что установлена взаимосвязь, определяющая эффективность развития инфраструктурной обеспеченности региона и уровня социально-экономических параметров его развития.

Выявлено, что процесс поступательной динамики социально-экономического развития в регионах значительным образом зависит от уровня развития транспортной инфраструктуры.

6. Сформированы концептуальные положения по моделированию долгосрочного развития территорий российских регионов (на примере Дальневосточных российских территорий при систематизации основных причин их ускоренного освоения).

В ходе происходящей реорганизации экономики, вызванной её

трансформацией, заключающейся в уходе от формирования большей части бюджета страны посредством экспорта ископаемых энергетических ресурсов и технического углерода, и переходу к внедрению цифровых технологий в экономике и социальной сфере, были выделены следующие проблемы развития российских регионов:

1. Реализация цели стимулирования регионов к самофинансированию, и уходу от направленности на дотационную политику методами сохранения большей части регионального бюджета внутри субъекта РФ.
2. Финансирование региональных проектов в основном проводится из федерального бюджета; затем по критерию объема выделяемых инвестиционных средств следует финансирование из внебюджетных источников, далее следует вариант финансирования региональных проектов из бюджета субъектов РФ. Неравномерность экономического уровня развития российских регионов, связана, в том числе, и с действующей системой бюджетирования. Необходимо в ускоренном темпе внедрять систему регионального бюджетирования, ориентированную на пополнение регионального бюджета по схеме 80% собственных средств и 20% трансфертов из федерального бюджета.
3. Потребность в освоении новых месторождений природных ресурсов. Запасы легкодоступных месторождений ископаемых ресурсов с каждым годом всё уменьшаются, что заставляет регионы выделять всё больше средств из собственного бюджета на освоение полезных ископаемых в климатически- и географически- сложных для добычи местах.
4. Поддержание экологического равновесия. Во многих городах наблюдается сложная экологическая обстановка в связи с их труднодоступностью и отдалённостью от региональных центров, что делает защиту окружающей среды в этих местах финансово- и трудо- затратным мероприятием. В конечном итоге загрязнение территорий приводит к повышенному расходу бюджета региона на здравоохранение.

На рисунке 6 представлен алгоритм практических действий, направленный на решение выявленных проблем регионального развития.

После выявления системы проблем и оценки сопутствующих данных необходимо сформировать возможные варианты решения, которые будут представлены в виде региональных проектов в рамках проектов национального уровня иерархии. Общий доход бюджета Российской Федерации в 2022 году составил 27,77 трлн. рублей. При этом около десяти процентов расходуется на исполнение национальных проектов; при этом четко виден рост указанных расходов.

В работе на основе данных Федеральной службы государственной статистики с целью последующего моделирования роста / падения ВРП при реализации на территории проектов развития транспортной инфраструктуры проведен анализ ряда соответствующих факторов (инвестиций с основной капитал транспортной инфраструктуры, объемы прибывающих / отправляемых грузов, показателей деловой активности предприятий транспортно-

логистической сферы) по разным регионам страны (рисунок 7).

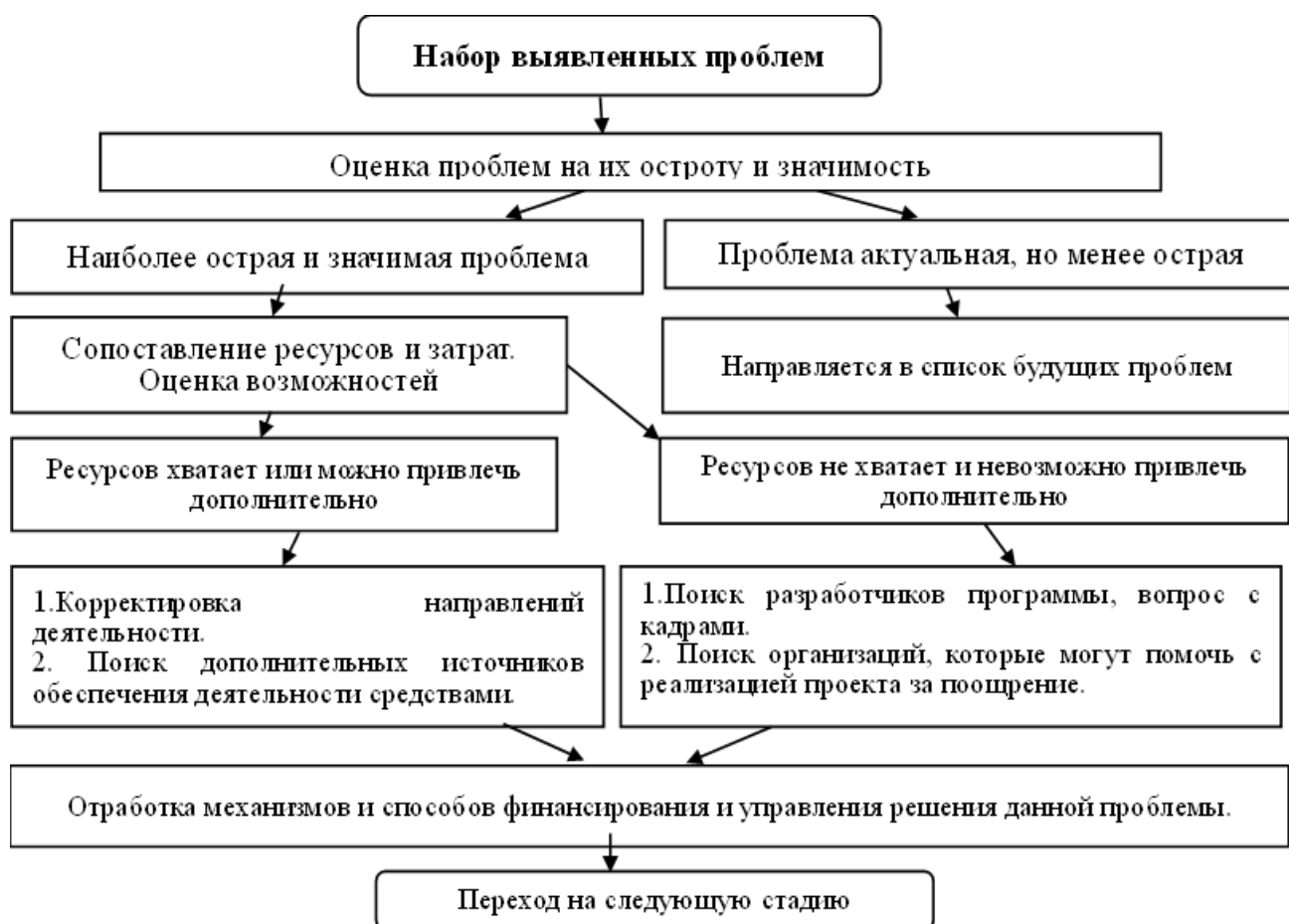


Рисунок 6 – Алгоритм процесса решения выявленных проблем в региональном управлении

По результатам оценок влияния перечисленных выше факторов при трех возможных сценариях развития ДФО построена модель оценки корреляции ряда факторов и значения ВРП при реализации в макрорегионе проектов развития транспортной инфраструктуры:

$$VRP = -7,83156 + 1,38 * I + 2,25 * T - 0,618 * P + 2,81 * N - 89,9 * E_x + 100 * I_m \quad (5),$$

где

I – капитальные вложения в развитие транспортной инфраструктуры;

T – логистическая торговая выручка;

P – прибыль от хозяйственной активности предприятий логистического комплекса;

N – налоговые (в т.ч. сборы и иные платежи) в консолидированный бюджет РФ;

E_x – объем вывозимых грузов экспорта;

I_m – объем ввозимых грузов импорта.

В федеральном законодательстве определены основные приоритеты в

области пространственного развития Российской Федерации. Выделены определенные территории, которые приобрели статус приоритетного развития, включая Дальний Восток, регионы Крайнего Севера и Арктики, а также Крым, Забайкалье, Калининградская область и Северный Кавказ.

Эти регионы требуют внедрения механизмов опережающего развития для поступательного улучшения своих показателей и активного взаимодействия с странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в области внешнеэкономического сотрудничества с учетом переориентации экономики в рамках вектора «Путь на Восток». Активное освоение Арктики имеет значительное влияние на долгосрочное развитие не только восточных и северных регионов, но и на отрасли, связанные с этими территориями и развивающиеся в других частях России.

При проектировании оптимистического сценария будет рассмотрена ситуация, при которой значения показателей развития будут за счет тех или иных факторов постоянно или дискретно повышаться. Точечные изменения в законодательстве могут значительно поспособствовать долгосрочному развитию макрорегиона, особенно это влияние ощутимо сказывается в основных отраслях и секторах экономики данного макрорегиона. В оптимистичном сценарии долгосрочного развития макрорегиона показатель ВРП будет расти на 10% ежегодно; будут проведены новые логистические маршруты, реализована новая волна цифровизации реального сектора и транспортной инфраструктуры, где «западное» программное обеспечение будет заменено на отечественное, произведено крупное инвестирование в развитие социальной и транспортной инфраструктуры Дальнего Востока.

При пессимистическом сценарии будет рассмотрена ситуация, при которой все показатели развития региона будут за счет тех или иных факторов снижаться или не изменяться.

В базовом сценарии по прогнозу ФАНУ «Востокгосплан» ВРП ДФО к 2023 году будет увеличен на 6,5 % по отношению к 2019 году.

При этом надо учитывать, что на данный момент наиболее вероятен продолжающийся тренд оттока населения в центральный федеральный округ, но тем не менее в некоторых регионах ДФО данный показатель по прогнозам будет снижен. Уровень безработицы в макрорегионах также будет постепенно снижаться за счет увеличения рабочих мест, вследствие тенденции импортозамещения в стране.

В работе оценена корреляция между показателями «уровень реальных доходов населения, занятого в сфере транспортно-логистических услуг и связанных областях бизнес-среды») и «синергетический эффект от объемов инвестиций в региональные проекты развития транспортной инфраструктуры в формате ГЧП», показатель которой оказался достаточно высоким – 0,741 (рисунок 8). Учет коэффициента корреляции позволяет на основе оценки синергетического эффекта от реализации региональных проектов развития транспортной инфраструктуры производить прогнозные оценки ожидаемого уровня реальных доходов населения региона.

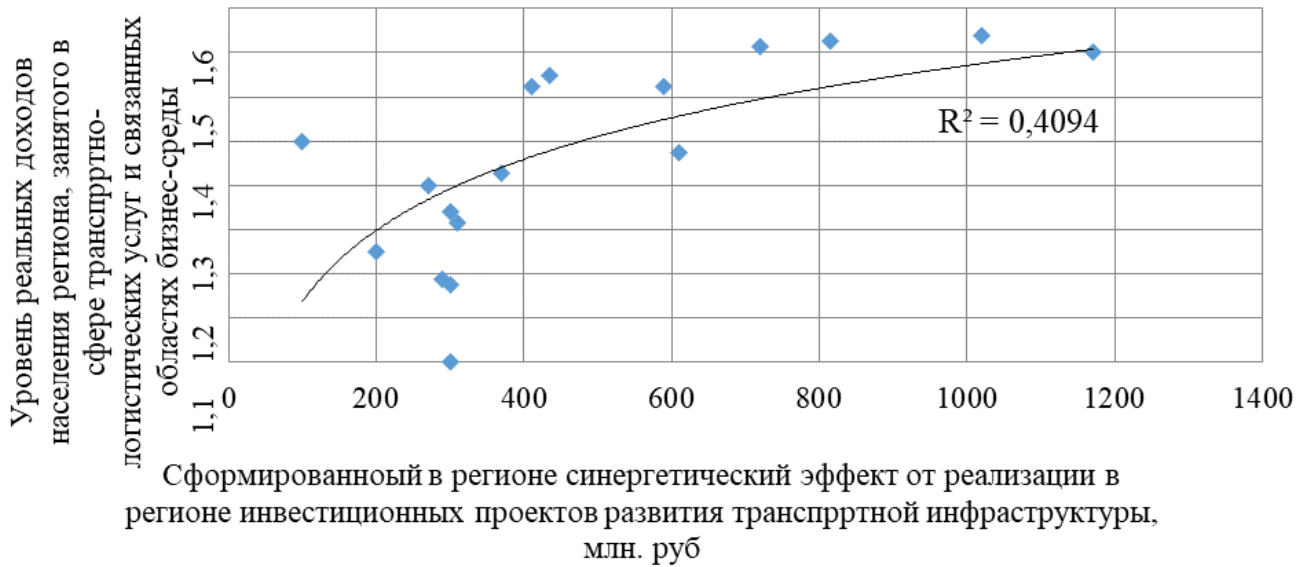


Рисунок 8 – Корреляция между показателями «уровень реальных доходов населения, занятого в сфере транспортно-логистических услуг и связанных областях бизнес-среды») и «синергетический эффект от объемов инвестиций в региональные проекты развития транспортной инфраструктуры в формате ГЧП»

Полученные данные по позиционированию регионов подтверждают тезис о том, что в рамках реализации вектора развития «Путь на Восток» показатель плотность железнодорожных путей на Дальневосточных территориях необходимо повышать при том, что на ряда экспортируемых видов продуктов и минералов ж/д транспорт остается приоритетным. Например, для стратегического развития территорий Сибири и Дальнего Востока необходима существенная модернизация Транссиба и БАМ. В перспективе необходимо строительство высокоскоростной магистрали «Евразия», в ближайшее время – активная работа по совершенствованию перевозочного процесса.

7. Предложена типология региональных транспортных систем для формирования стратегических векторов развития транспортной инфраструктуры. Выявлены инновационные технологии, которые могут быть рекомендованы к приоритетному внедрению в практику повышения уровня инновационности транспортной инфраструктуры.

Перед тем как поднимать вопрос формирования стратегических векторов перспективного развития региональных транспортных инфраструктур в рамках нового технологического уклада необходимо разработать алгоритм оценки интегрального показателя потенциала инновационной транспортной инфраструктуры региона на основе анализа сформированной системы критериев.

На основании статистических данных проводится оценка приоритетности видов транспорта для развития региональной инфраструктуры.

Выявив как приоритетный вид транспорта для сухопутных перевозок

автомобильный и железнодорожный транспорт сформируем систему критериев по субъектам РФ для включения в вышеуказанный алгоритм.

$D_{жд}$ – эксплуатационная длина железнодорожных путей общего назначения (направление анализа по $j=1$), км;

$P_{жд}$ – плотность железнодорожных путей общего пользования» (на конец года; километров путей на 10000 квадратных километров территории) (направление анализа по $j=2$);

D_a – протяженность автомобильных дорог общего пользования, км.

Таблица 8 – Алгоритм оценки интегрального показателя вида инновационной транспортной инфраструктуры региона

Этап 1. Формирование системы частных показателей для оценки уровня развития транспортной инфраструктуры в i-ом регионе А.	
$A = f(D_{жд}; P_{жд}; D_a)$	$D_{жд}$ – эксплуатационная длина железнодорожных путей общего назначения (направление анализа по $j = 1$);
(6)	$P_{жд}$ – плотность железнодорожных путей общего пользования» (на конец года; километров путей на 10000 квадратных километров территории) (направление анализа по $j = 2$);
	D_a – протяженность автомобильных дорог общего пользования (направление анализа по $j = 3$).
Этап 2. Выбор региона как базы сравнения	
Исходя из анализа матрицы развития транспортной инфраструктуры как базовый макрорегион выбираем Приволжский федеральный округ, так как ближе всех оказался к середине поля четырех квадрантов. Уровень его развития можно характеризовать как сбалансированный.	
Этап 3. Оценка частных показателей, уровня развития транспортной инфраструктуры в i-ом регионе	
Расчет и сравнение показателей, соответствующих исследуемому и базовому региону:	
в случаях, когда рост j -го критерия ведет за собой рост уровня развития транспортной инфраструктуры i -го региона – используется выражение (7), в обратных ситуациях, когда снижение j -го критерия влечет снижение уровня развития транспортной инфраструктуры региона – используется выражение (8).	
	$A_j = K_j / K_b, \quad (7)$
	$A_j = K_b / K_j, \quad (8)$
где	
A_j – коэффициент соотнесения по j -му показателю;	
K_j и K_b – значение j -го показателя анализируемого и базового региона соответственно.	
Этап 4. Расчёт показателей объема инвестиций на внедрение инновационных технологий в регионе	
Расчет показателя уровня инвестиций затрат на внедрение инновационных технологий в регионе производится по формуле (9):	
	$Z_i = \frac{P_i}{P_{bi}}, \quad (9)$
где	
Z_i – количественный показатель затрат на коммерциализацию инноваций в регионе, млн. руб.;	
$P_{i,bi}$ – значение i -х расходов по оцениваемому и базовому региону., млн. руб.	
Этап 5. Интегральная оценка инновационного развития региона в	

соотнесении к понесенным затратам на коммерциализацию инноваций

На данной стадии происходит агрегирование полученных ранее частных показателей. Общие показатели уровня инновационного развития и затрат на инновационную деятельность рассчитываются по следующим формулам (10), (11):

$$A = \sum_{i=1}^m B_{ij} A_j, \quad (10)$$

$$З = \sum_{i=1}^m B_{ij} З_j, \quad (11)$$

где

$A, З$ – уровень развития транспортной инфраструктуры в i -ом регионе (этап 3) и уровень затрат на внедрение инновационных технологий в регионе, млн. руб.;

B_{ij} – экспертный показатель весового коэффициента j -го показателя уровня развития транспортной инфраструктуры в i -ом регионе и уровня затрат на осуществление инновационной деятельности i -го региона.

Так как для формирования механизма выравнивания регионов по уровню жизни населения требуется принять к сведению систему факторов, которые влияют на развитие территорий, в исследовании рекомендуется процесс типизации регионов с последующим формированием стратегических векторов дальнейшего развития в рамках предложенной типологии региональных транспортных систем, основанной на результатах оценки интегрального показателя вида инновационной транспортной инфраструктуры региона, предложенной в таблице 8. Типы комбинаций оценочных показателей с последующим формированием стратегических векторов дальнейшего развития региональных транспортных систем представлены в таблице 9.

Таблица 9 - Типы комбинаций оценочных показателей развития инновационной транспортной инфраструктуры в регионе с последующим формированием стратегических векторов дальнейшего развития в рамках предложенной типологии региональных транспортных систем

Возможная комбинация №	Возможная комбинация 1	Возможная комбинация 2	Возможная комбинация 3	Возможная комбинация 4
Индикаторы	$A < 0,5$ $З > 0,5$	$A > 0,5$ $З > 0,5$	$A < 0,5$ $З < 0,5$	$A > 0,5$ $З < 0,5$
Рекомендованные стратегических векторов дальнейшего развития в рамках предложенной типологии региональных транспортных систем	Необходимо усилить рост Больше вкладывать в инновации	Все хорошо, тенденция положительная	2 варианта: Или это заповедная эко-зона Или депрессивный регион, надо продумывать региональную политику	Не может быть Нереальная ситуация
Название типа транспортной инфраструктуры	Перспективная	Лидирующая в развитии	Требующая особого внимания	Проблемная

Определим какие именно региональные транспортные инфраструктуры в

первую очередь нуждаются во внедрении инновационных технологий.

Для оптимального развития каждого макрорегиона требуется наличие эффективных транспортно-логистических маршрутов. Если рассматривать конкретно макрорегион Дальнего Востока и Сибири, то здесь отсутствует множество возможных логистических маршрутов из точки А до точки Б, так как многие населенные пункты не соединены напрямую между собой, что вызывает у предприятий и населения дополнительные расходы.

Приоритетны задачи развития региональной транспортной инфраструктуры ДФО:

- увеличения пропускной и провозной способности Транссиба, БАМа и федеральных автодорог;
- строительства обходов крупных транспортных узлов для транзитного грузового движения и увеличения пропускной и провозной способности магистралей;
- развития региональных железнодорожных дорог и автомагистралей и их ответвлений – подходов к месторождениям, предприятиям, населенным пунктам;
- развития подходов железнодорожных и автомобильных магистралей к погранпереходам международных транспортных коридоров.

В настоящее время инновационные транспортные системы могут быть созданы на основе технологии традиционных высокоскоростных железнодорожных магистралей на основе технологии магнитолевитационных транспортных систем.

Магнитолевитационный путь, при этом, как правило, является эстакадным, поскольку только при эстакадной конструкции возможна реализация всех его возможностей по сочетанию с рельефом местности или с уже существующей застройкой. Пролёты между эстакадами радикально минимизируют барьерный эффект магнитолевитационного транспорта, делая этот эффект несущественным.

8. Разработана методика оценки влияния регионального проекта на развитие инфраструктуры региона, которая складывается из эффективности, степени реализации проекта, значимости проекта для регионального развития в экономическом, социальном, управленческом контекстах.

Для определения эффективности реализации инновационного проекта в рамках действующей инфраструктуры региона необходимо проводить оценку эффективности изменения инфраструктуры в результате внедрения проекта.

Для оценки автор предлагает проводить расчет по следующей формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{инф. рег.}} = 0,5 D_{\text{ст.пр.}} + 0,5 \sum E_{\text{п.}} \times p_i, \quad (12)$$

где

$\mathcal{E}_{\text{инф. рег.}}$ – эффективность реализации инфраструктурных проектов, б/р;

$D_{ст.пр.}$ – степень реализации инфраструктурных проектов, в долях;
 $E_{пп.}$ – эффективность реализации составляющих инфраструктурные проекты, в долях;
 r_i – коэффициент значимости инфраструктурного проекта, в долях;
 i – элемент инфраструктурного проекта.

Таблица 10 - Расчет долей степени реализации инфраструктурного проекта, ($D_{ст.пр.}$)

Диапазон показателей	Характеристика показателя
0 – 0,15	Проекты региона практически не реализовываются, при этом степень эффективности низкая.
0,151 -0,6	Средняя степень реализации инфраструктурного проекта.
0,61 -1	Полная реализация инфраструктурного проекта.

Доля определяется следующим образом:

$$E_{пп.} = \frac{Q_{фин.инф.пр.}}{C_{инф.пр.}}, \quad (13)$$

где

$E_{пп.}$ – эффективность реализации составляющих инфраструктурные проекты, в долях;

$Q_{фин.инф.пр.}$ – финансирование инфраструктурных проектов, млрд. руб.;

$C_{инф.пр.}$ – объем финансирования инфраструктурных проектов, млрд. руб.

Таблица 11 - Оценка эффективности инфраструктуры регионального инвестиционного проекта

Диапазон эффективности	Характеристика
0 - 0,3	Низкая эффективность, региональные проекты не развивают регион.
0,31 – 0,7	Средняя эффективность. Проект не дает необходимого развития региона.
0,71 - 1	Проект относится к высокоэффективному и позволяет инфраструктуре региона развиваться.

Степень реализации инфраструктурных проектов (14):

$$D_{ст.пр.} = \frac{P_{стр.пр.}}{P_{прогн.}}, \quad (14)$$

где

$D_{ст.пр.}$ – степень реализации инфраструктурных проектов, в долях;

$P_{стр.пр.}$ – фактические результаты реализации проекта, млрд. руб.;

$P_{прогн.}$ – прогнозируемые результаты реализации проекта, млрд. руб.

p_i – значимость инфраструктурного проекта определяется методом экспертных оценок в регионе, в долях.

Таблица 12 - Оценка значимости инфраструктуры проекта, (p_i)

Диапазоны показателей значимости	Характеристика
0-0,4	Проект не значим для развития региона.
0,41 -1	Проект значим для региона.

В работе проведена оценка эффективности реализации крупного регионального проекта развития транспортной инфраструктуры данного макрорегиона на базе инновационной технологии «маглев» для расшифровки дальневосточных портов. Содержание крупного проекта «Дальневосточный маглев» представлено в таблице 13.

Таблица 13 - Содержание мегапроекта «Дальневосточный маглев»

Содержание этапов работ
<p>1. Строительство новых морских контейнерных терминалов для перевалки внешнеэкономических контейнерных грузов импортного и экспортного потоков широкой номенклатуры, а также отправки контейнерных поездов в транспортные узлы Сибири, Урала, центральной и западной России.</p> <p>2. Модернизация портовой инфраструктуры СМП.</p> <p>3. Организация в тихоокеанских портах универсальных причалов для приёма грузовых кораблей максимальной грузоподъёмностью до 25 тысяч тонн, а также необходимых складских помещений с роботами-погрузчиками и ж/д путями по технологии маглев, в том числе на искусственно создаваемых земельных участках для оказания комплексной логистической услуги по транзиту грузов между Северо-Западной Европой и Восточной Азией.</p> <p>4. Модернизация порта Зарубино (проект «Большое Зарубино») для транзита грузов из северо-восточных провинций в восточные и южные районы Китая.</p> <p>5. Строительство железнодорожного моста на Сахалин с целью разгрузки материковых портов, в том числе с линией по технологии маглев.</p> <p>6. Модернизация портов на Сахалине и Камчатке как площадок единого транспортно-логистического дальневосточного узла; привязка ж/д инфраструктуры портов к ж/д линиям по технологии маглев.</p> <p>7. Модернизация транспортного узла «Восточный – Находка», который предполагает строительство универсального производственно-перегрузочного комплекса «Север».</p> <p>8. Организация транспортно-логистического центра (ТЛЦ) и производственно-перерабатывающего кластера в Уссурийске – Воздвиженском с терминалом площадью 203 гектара с оборудованием девяти ж/д путей и складских зон для пропуска 300 тысяч двадцатифутовых контейнеров в год; помимо обработки грузов, которые привозят автотранспортом из Китая.</p>

9. Организация железнодорожных путей по технологии маглев в эстакадном исполнении (параллельно Транссибу и в рамках проектов расшивки дальневосточных портов).
10. Осуществление работ в рамках полномочий Департамента электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД» во взаимосвязи с уполномоченными по эксплуатации энергосистем конкретных регионов по электрификации в формате необходимых параметров технологии маглев МТК «Запад - Восток», включая БАМ и Транссиб.
11. Строительство жилых комплексов. Увеличение населения Владивостока прогнозируют до 1 млн. чел к 2030 г. и до 2,5 млн. чел к 2050 г. В настоящее время население Владивостока – 600 тыс. чел.
12. Производство необходимого количества единиц соответствующего подвижного состава, роботов и контейнеров.
13. Прочие затраты, временные сооружения, непредвиденные и накладные расходы.

Проведем расчет по предложенной автором методике для представленного выше проекта.

Таблица 14 - Апробация методики расчета на региональном проекте «Дальневосточный маглев»

Показатель	Значение
$E_{\text{ип.}}$	0,44
$D_{\text{ст.пр.}}$	0,85
p_i	0,6
$\mathcal{E}_{\text{инф. рег.}}$	0,55

Таким образом, можно отметить, что проект окажет положительное влияние на региональную инфраструктуру региона и даст возможность региону развиваться.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В исследовании введены понятия «инвестиционная привлекательность региона», «инвестиционный риск регионального проекта» и «специфический риск региона»; сформированы концептуальные основы оценки уровня инвестиционной привлекательности региона; систематизированы способы получения выгод финансовыми учреждениями от инвестирования в региональные инфраструктурные проекты и разработан алгоритм внедрения программно-проектного метода реализации региональных инфраструктурных проектов региональными исполнительными органами. На базе результатов анализа эффективных форм государственно-частного партнерства (ГЧП), сформированы механизм взаимодействия государства и бизнеса и разработаны авторские методические подходы к корректировке региональных инновационных политик, в рамках созданного алгоритма оценки влияния уровня развития транспортной инфраструктуры в российских регионах на социально-

экономические параметры региона; сформированы концептуальные положения по моделированию долгосрочного развития территорий российских регионов в рамках сценарного подхода; предложена типология региональных транспортных систем; выявлены инновационные технологии, которые могут быть рекомендованы к приоритетному внедрению в практику модернизации и повышению уровня инновационности транспортной инфраструктуры с целью конкурентного включения макрорегионов страны в трансформирующийся глобальный рынок; разработан проект совершенствования транспортной инфраструктуры макрорегиона на основе внедрения инновационной технологии, что позволит снизить концентрацию экономического роста на ограниченной территории страны, значительно расширив радиус существующих центров роста с географической точки зрения и создав с течением времени новые центры (на примере Дальневосточных российских территорий).

Основной движущей силой изменений станет улучшение условий доставки продукции из восточной части страны в западную и в обратном направлении, а также сроков внешнеторговых поставок. Это должно снять одно из ключевых препятствий для развития обрабатывающих производств на востоке страны, которым является относительно невысокая емкость рынка сбыта, за счет выхода на гораздо более емкий рынок Центральной России и Европейской части страны в целом. Кроме того, целесообразность внедрения проекта именно на Дальнем Востоке России объясняется, кроме возросшего грузопотока в страны АТР, еще перспективным экономическим ростом восточных территорий РФ.

IV. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Монографии

1. Овчинников, Д.Е. Региональные проекты как механизм управления развитием инфраструктуры территории. - монография / Д.Е. Овчинников // СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2023. – 109 с. – 7,0 п.л.
2. Овчинников, Д.Е. Как стать лидером в образовании? Проблемы и решения в дискурсе социологии образования / Овчинников Д.Е., Васильева И.А. // монография. – Москва. – 2018. – 320 с. – 20,35 п.л. / 16,15 п.л. авт.

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК России

3. Овчинников, Д.Е. Сценарное моделирование в процессах долгосрочного развития макрорегионов / Д.Е. Овчинников // Инновации и инвестиции. – 2023. - №8. – С. 124-128. - 0,8 п.л.
4. Овчинников, Д.Е. Факторы участия финансовых институтов в региональном инвестиционном процессе / Д.Е. Овчинников // Финансовый бизнес – 2023. - №8. – С. 153-158. - 0,6 п.л.

5. Овчинников, Д.Е. Место и роль механизма частно-государственного партнерства в инструментарии финансирования региональных проектов / Д.Е. Овчинников // Инновации и инвестиции. – 2023. – №5. – С. 51-56. - 0,7 п.л.
6. Овчинников, Д.Е. Развитие системы факторов участия финансовых институтов в региональном инвестиционном процессе / Д.Е. Овчинников // Инновации и инвестиции. – 2023. – №5. – С. 161-164. - 0,51 п.л.
7. Овчинников, Д.Е. Теоретические подходы к использованию программно-проектного метода при финансировании региональных проектов / Д.Е. Овчинников // Экономика и предпринимательство. – 2023. – № 1 (150). – С. 573-577. - 0,43 п.л.
8. Овчинников, Д.Е. Моделирование сценариев долгосрочного развития Дальневосточного федерального округа: оптимистический сценарий / Д.Е. Овчинников // Экономика и предпринимательство. – 2023. – № 1 (150). – С. 539-543. - 0,5 п.л.
9. Овчинников, Д.Е. Моделирование сценариев долгосрочного развития Дальневосточного федерального округа: пессимистический и наиболее реальный сценарии / Д.Е. Овчинников // Вестник Алтайской академии экономики и права.– 2023. – № 2-2. – С. 241-246. - 0,73 п.л.
10. Овчинников, Д.Е. К вопросу об алгоритмизации процессов бюджетирования региональных проектов / Д.Е. Овчинников // Финансовый бизнес. – 2023. – № 3 (237). – С. 66-70. - 0,62 п.л.
11. Овчинников, Д.Е. Развитие институционального потенциала регионов в рамках лидирующих отраслей региональной экономики / Д.Е. Овчинников // Финансовый бизнес.–2023.–№ 4 (238). – С. 67-70. - 0,75 п.л.
12. Овчинников, Д.Е. Сценарный подход к реализации региональных проектов в рамках стратегического развития страны / Д.Е. Овчинников // Финансовый бизнес. – 2023. – № 4 (238). – С. 63-66. - 0,6 п.л.
13. Овчинников, Д.Е. Региональный маркетинг персонала: информационное сопровождение и этапы развития / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова, А.Е. Утушкина // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2022. – № 11-1. – С. 165-168. – 0,4 п.л. / 0,2 п.л. авт.
14. Овчинников, Д.Е. К вопросу об активизации межрегионального транспортного сообщения на базе организации высокоскоростных железнодорожных магистралей / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова, К.И. Голубева // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки.– 2022. – № 11-1. – С. 162-164. – 0,35 п.л. / 0,15 п.л. авт.
15. Овчинников, Д.Е. Территориальный маркетинг как фактор привлечения внешних инвестиций и повышения имиджа региона / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова, А.И. Костенников // Экономика устойчивого развития.– 2022.– № 4 (52). – С. 134-137. – 0,37 п.л. / 0,2 п.л. авт.
16. Овчинников, Д.Е. Развитие методологии анализа структуры экономического потенциала региона в зависимости от источников финансирования региональных проектов / Д.Е. Овчинников // Экономика и предпринимательство. – 2022. – № 9 (146). – С. 661-666. - 0,47 п.л.

17. Овчинников, Д.Е. К вопросу о направлениях формирования финансово-инвестиционного потенциала региона / Д.Е. Овчинников // Экономика и предпринимательство.–2022.–№ 9 (146). – С. 638-641. - 0,53 п.л.
18. Овчинников, Д.Е. Региональный инвестиционный процесс как ключевой механизм формирования источников устойчивого развития территории / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова, Е.А. Тарасевич, Юэ Ван // Инновации и инвестиции. – 2022. – № 10. – С. 9-11. – 0,5 п.л. / 0,2 п.л. авт.
19. Овчинников, Д.Е. Аспекты развития бренда университета в условиях конкурентной среды / Д.Е. Овчинников, Н.Н. Сатонина, О.С. Чечина, А.В. Васильчиков // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика. наука, технологии.–2022.– №10.– С. 236-239. – 0,45 п.л. / 0,2 п.л. авт.
20. Овчинников, Д.Е. Перспективы угля в топливно-энергетическом комплексе России и мира / Д.Е. Овчинников, И.А. Агафонов, О.С. Чечина, А.В. Васильчиков // Московский экономический журнал. –2022.–Т.7.–№2.– С.33-39. – 0,6 п.л. / 0,4 п.л. авт.
21. Овчинников, Д.Е. Преодоление эйджизма на рынке труда как условие повышения эффективности рекрутмента / Д.Е. Овчинников, Н.Н. Сатонина, О.С. Чечина, А.Р. Нигматуллин // Московский экономический журнал.–2022.–Т.7.– №2.– С. 157-163. – 0,75 п.л. / 0,35 п.л. авт.
22. Овчинников, Д.Е. О совершенствовании качества среднего профессионального образования на основе информации социологических опросов / Д.Е. Овчинников // Инновации в образовании.–2019. –№1.–С. 33-40. - 0,53 п.л.
23. Овчинников, Д.Е. Представления родителей о характере ребенка: социально-психологический аспект / Д.Е. Овчинников, Н.В. Техтелева // Вестник Самарского муниципального института управления. –2019. –№1.– С. 148-154. – 0,47 п.л. / 0,35 п.л. авт.
24. Овчинников, Д.Е. Патриотизм в сознании самарской молодежи (по социологическим опросам школьников 7-10 классов муниципальных бюджетных образовательных учреждений г.о. Самара) / Д.Е. Овчинников // Психология, социология и педагогика. –2018. –№4 (79). –С.8-15. - 0,62 п.л.
25. Овчинников, Д.Е. Этническая толерантность самарских школьников как неотъемлемая часть их культуры / Д.Е. Овчинников // Экономика, социология и право.–2018.–№4.–С.19-22. - 0,64 п.л.
26. Овчинников, Д.Е. Основные показатели качества образовательных услуг как элемент рейтинговых оценок / Д.Е. Овчинников // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки.–2018.–№9. – С. 55-58. - 0,53 п.л.
27. Овчинников, Д.Е. Система постдипломного образования педагогических кадров: проблемы и оценки / Д.Е. Овчинников // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки.–2018.– №8.– С. 46-49. - 0,47 п.л.
28. Овчинников, Д.Е. Особенности восприятия образовательного контента в интернете участниками сетевого сообщества / Д.Е. Овчинников, Н.М. Твердынин // Вестник МГПУ. Серия: Философские науки. –2018.– №3 (27). – С. 79-84. – 0,53 п.л. / 0,32 п.л. авт.

29. Овчинников, Д.Е. О некоторых проблемах гуманизации образования в современной высшей школе (социально-философский дискурс) / Д.Е. Овчинников, А.В. Жукоцкая // Вестник МГПУ. Серия: Философские науки.–2018.–№1 (25).–С. 53-61. – 0,62 п.л. / 0,29 п.л. авт.
30. Ovchinnikov, D.E. On some problems of humanitarization of education in modern higher education (socio-philosophical discourse) / D.E. Ovchinnikov, A.V. Zhukotskaya // Вестник МГПУ. Серия: Естественные науки.–2018. –№1 (25). – С. 53-59. - 0,33 п.л.
31. Овчинников, Д.Е. Выпускники системы среднего профессионального образования Самарской области и рынок труда / Д.Е. Овчинников // Социология образования. – 2018. –№6.–С. 92-97. - 0,65 п.л.
32. Овчинников, Д.Е. Какой профсоюз нужен учителям школ? (социологический взгляд на проблему) / Д.Е. Овчинников, А.В. Жукоцкая, И.А. Васильев // Социология образования.– 2018.– №5.– С. 46-58. – 0,75 п.л. / 0,25 п.л. авт.
33. Овчинников, Д.Е. Рейтинг школ: pro et contra / Д.Е. Овчинников, А.В. Жукоцкая, И.А. Васильев // Социология образования.–2018.– №1.– С. 50-65. – 0,63 п.л. / 0,41 п.л. авт.
34. Овчинников, Д.Е. Патриотизм в сознании самарской молодежи (по социологическим опросам школьников 7-10 классов муниципальных бюджетных образовательных учреждений г.о. Самара) / Д.Е. Овчинников // Психология, социология и педагогика. – 2018.–№4 (79). – С. 15-22. - 0,63 п.л.
35. Овчинников, Д.Е. Этническая толерантность самарских школьников как неотъемлемая часть их культуры / Д.Е. Овчинников // Экономика, социология и педагогика.–2018.–№4 (79). – С. 8-12. - 0,72 п.л.
36. Овчинников, Д.Е. Основные показатели качества образовательных услуг как элемент рейтинговых оценок / Д.Е. Овчинников // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки.–2018.–№9.–С. 55-58. - 0,62 п.л.
37. Овчинников, Д.Е. Система постдипломного образования педагогических кадров: проблемы и оценки / Д.Е. Овчинников // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2018.– №8.– С. 46-49. - 0,6 п.л.
38. Овчинников, Д.Е. Особенности восприятия образовательного контента в интернете участниками сетевого сообщества / Д.Е. Овчинников, Н.М. Твердынин // Вестник МГПУ. Серия: Философские науки.– 2018.– №3 (27).– С. 79-84. – 0,75 п.л. / 0,50 п.л. авт.
39. Овчинников, Д.Е. Информатизация образования Самарской области: итоги и перспективы / Д.Е. Овчинников // Информатика и образование.–2012. – №4 (233). – С. 5-8. - 0,7 п.л.
40. Овчинников, Д.Е. Информатизация образования Самарской области: итоги и перспективы / Д.Е. Овчинников // Информатика и образование. – 2012. – №4 (233). – С. 5-8. - 0,85 п.л.
41. Овчинников, Д.Е. Мода на профессию как фактор выбора образовательной стратегии учащихся / Д.Е. Овчинников // Вестник Самарского государственного университета.–2010. – №1 (75). – С. 57-63. - 0,5 п.л.

Другие научные публикации

42. Овчинников, Д.Е. Инвестиционный потенциал и инвестиционные риски как факторы реализации политики достижимого роста регионов России. / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова // Сборник трудов Международного симпозиума «Цифровая парадигма аналитического обеспечения учетных и финансовых процессов в отраслевых экономиках», СПб: ПГУПС. – 2023. – С. 38-42. – 0,6 п.л. / 0,3 п.л. авт.
43. Овчинников, Д.Е. Место и роль социально-психологических методов управления на микро- и мезоуровне (уровне региона) / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке, №3. – Дальний Восток. – 2023. – С. 177-185. – 0,5 п.л. / 0,1 п.л. авт.
44. Овчинников, Д.Е. Исследование возможностей внедрения инноваций в рамках регионального проекта / Д.Е. Овчинников // Сборник VI Международной научно-практической конференции «Управление инновационными и инвестиционными процессами и изменениями в современных условиях». – 2023. – С. 47-52. – 0,6 п.л.
45. Овчинников, Д.Е. Социально-экономические факторы решения экологических проблем при организации магнитолевитационных транспортных магистралей / Д.Е. Овчинников, Т.Ю. Ксенофонтова, К.И. Голубева // В сборнике: Гуманитарные и естественнонаучные факторы решения экологических проблем и устойчивого развития. Материалы девятнадцатой международной научно-практической конференции. Новомосковск, 2022. – С. 84-87. – 0,8 п.л. / 0,2 п.л. авт.