

*На правах рукописи*

УДК 338.49

ББК 65.1

031

***ОВЕШНИКОВА Людмила Владимировна***

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ  
СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ**

Специальность 08.00.05. – Экономика и управление  
народным хозяйством (региональная экономика)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
доктора экономических наук

**Тамбов 2015**

Работа выполнена на кафедре политической экономики и мирового  
глобального хозяйства ФГБОУ ВПО  
«Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина»

**Научный консультант:** доктор экономических наук, профессор  
**СИБИРСКАЯ Елена Викторовна**

**Официальные оппоненты:** **ВЕРТАКОВА Юлия Владимировна**,  
доктор экономических наук, профессор,  
зав. кафедрой региональной экономики и менедж-  
мента ФГБОУ ВО «Юго-западный государственный  
университет», г. Курск

**САЗОНОВ Сергей Петрович**,  
доктор экономических наук, профессор,  
зав. кафедрой экономики и финансов предприятий  
ФГБОУ ВПО «Волгоградский государственный тех-  
нический университет», г. Волгоград

**ЯКОВЛЕВА Елена Александровна**,  
доктор экономических наук, профессор,  
зав. кафедрой мировой и национальной экономики  
ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесо-  
технический университет имени Г.Ф. Морозова»,  
г. Воронеж

**Ведущая организация:** **ФГБОУ ВПО «Челябинский государственный  
университет» (г. Челябинск)**

Защита состоится 14 июля 2015 года в 10 часов на заседании диссертаци-  
онного совета Д 212.261.01 при Тамбовском государственном университете  
имени Г.Р. Державина по адресу: г. Тамбов, ул. Советская, 6, Тамбовский го-  
сударственный университет имени Г.Р. Державина, зал заседаний диссертаци-  
онного совета.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библио-  
теке и на официальном сайте ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный  
университет имени Г.Р. Державина»: <http://www.tsutmb.ru>.

Автореферат разослан 11 июня 2015 года.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
доктор экономических наук,  
профессор



**Колесниченко Е.А.**

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Устойчивость, динамизм и адаптивность современной экономики определяются во многом состоянием ее инфраструктурного комплекса. Комплексность и полнота развития инфраструктуры оказывает влияние на параметры и эффективность территориальной и отраслевой организации общественного производства, а также качество и уровень жизни населения регионов. Под действием инфраструктуры образуется расселенческий, социальный, экономический и демографический облик каждого региона. В связи с этим возникает необходимость оценки инфраструктурного потенциала каждого региона Российской Федерации, его сбалансированности с точки зрения соответствия народнохозяйственным потребностям.

В настоящее время основными факторами развития регионов являются инновационное развитие и диверсификация экономики, поиск новых форм организации хозяйства, сбалансированность структуры региональной экономики, которые обеспечивают структурно-организационную диверсификацию инфраструктуры как стратегический отклик на такие же изменения в экономике региона. Это ведет к необходимости внедрения методов проактивного прогнозирования и управления в развитии социально-экономических систем региона.

Важным аспектом является соответствие инфраструктуры текущим и стратегическим потребностям экономики региона. Еще одной проблемой остается повышение использования потенциала самой инфраструктуры региональной экономики. Инфраструктура региональной экономики при оптимально сложившейся между ее элементами взаимосвязи образует единую устойчивую систему, повышающую общую эффективность экономического развития и способную обеспечить получение синергетического эффекта. Неравномерность развития инфраструктуры региональной экономики, порождающая, с одной стороны, рассогласованность ее отдельных компонент внутри самих регионов, и с другой стороны, еще большую дифференциацию в социально-экономическом развитии регионов (как следствие первого), диктует необходимость решения проблемы сбалансированного развития региональной инфраструктуры.

В связи с этим сегодня требуется формирование стратегии комплексного адаптивного системного развития региональной инфраструктуры с позиции обеспечения сбалансированности всех ее компонент: обеспечивающей, производственной, инвестиционной, инновационной, рыночной и социальной. Формирование данной стратегии, соответственно, подразумевает разработку целей и вытекающих из нее

задач развития инфраструктуры региональной экономики, а также взаимосвязанных приоритетов ее модернизации.

Таким образом, анализ перечисленных проблем свидетельствует о необходимости определения стратегических приоритетов сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики, устранения диспропорций в ее развитии и обеспечения соответствия инфраструктуры потребностям субъектов социально-экономической системы, что и обусловило выбор темы диссертационного исследования.

**Степень разработанности проблемы.** В качестве теоретической и методологической основы диссертационной работы выступили труды отечественных и зарубежных исследователей в различных областях.

Теоретические и практические вопросы регионального развития рассмотрены в трудах Л.И. Абалкина, Л. Г. Ахтариевой, А.В. Абаева, Р.З. Алтынбаева, З.В. Брагиной, Ю.И. Булатова, С.М. Вдовина, Ю.В. Вертаковой, А.Г. Гранберга, П.Я. Дегтярева, В.Г. Игнатова, В.А. Ильина, М.З. Ильчикова, А.С. Зубарева, Р.А. Камаева, А.А. Кизима, С.В. Кольбаха, М.В. Лукина, А.Н. Михайлова, О.С. Пчелинцева, А.В. Русавской, Е.В. Сибирской, С.П. Сазонова и других ученых.

Вопросы теоретических и практических исследований инфраструктуры региональной экономики в разное время затрагивались зарубежными учеными: У. Айзардом, Х. Афхельдтом, Р. Йохимсоном, А. Смитом, К. Марксом, Д. Кларком, А. Маршаллом, П. Розенштейн-Роданом, Л. Пулленом, Д. Рэм, У. Симонисом, Э. Тухвелдом, Р.Л. Фреем, А. Хиршманом, Ж. Штолером, отечественными учеными: Э.Б. Алаевым, О.Р. Андреевой, Ю.В. Блохиным, Е.Ф. Борисовым, С.Н. Брякиным, Н.З. Волчком, А.А. Говориным, П.Г. Ермишиным, И.А. Зайцевой, Г.Ф. Каячевым, С.В. Кольбахом, В.П. Красовским, А.И. Кузнецовой, И.Н. Малыхиным, В.П. Орешиним, А.С. Новоселовым, Т.Г. Семенковой, В.Х. Трибушной, В.Н. Федоровым, А.Ю. Шариповым и др.

Развитию региональной инфраструктуры уделено внимания в работах отечественных ученых-экономистов: Л.Г. Ахтариевой, В.М. Багинова, Н.С. Безуглой, В.Г. Беломестнова, В.И. Бережного, В.Ф. Гапоненко, Е.Б. Гокжаевой, В.Н. Кокорева, Н.В. Мордовченкова, Т.Г. Морозовой, А.Ю. Мамедова, А.С. Новосёлова, Е.Г. Русской, О.А. Степичевой, О.А. Строевой, В.Т. Федько, Д.В. Шопенко, В.М. Юрьева, Е.А. Яковлевой и др.

Исследованию ключевых аспектов сбалансированного развития социально-экономических систем разного уровня посвящены труды Л.И. Абалкина, Р.З. Алтынбаева, А.А. Говорина, В.А. Костина, В.В. Карачаровского, М.Е. Коноваловой, М. Альберта, Дж. Кейнса,

М.Г. Брауна, Р.С. Каплана, К. Маркса, П.Р. Нивена, Д. Нортон, Р. Скотта и др.

Диссертационное исследование базируется на изучении трудов отечественных и зарубежных ученых в области стратегического планирования и прогнозирования. Вопросы, проблемы, отдельные аспекты стратегического планирования в целом нашли достаточно полное и всестороннее отражение в трудах Р. Акоффа, В.А. Александрова, С.Г. Струмилина, Н.Д. Кондратьева, А.Н. Ковалевского, М.М. Алексеевой, О.С. Виханского, И.Н. Герчиковой, С.А. Саркисяна, Р.А. Фатхутдинова, Ю.М. Швыркова, С.М. Ямпольского, И. Ансоффа, А. Смита, К. Саати, Дж. М. Кейнса, К. Маркса, Г. Бенвенисте, М.Х. Мескона, Д. Ханка, Ф. Котлера, А.А. Томпсона, А.Дж. Стрикленда и других ученых.

В диссертации процесс стратегического планирования рассматривается в тесной взаимосвязи с прогнозированием. Исследованию вопросов прогнозирования, его методологических основ, функций, условий и структурного построения посвящены труды В.А. Абчука, А.И. Анчишкина, Т.Н. Бабич, Л.Е. Басовского, В.В. Котилко, Н.Н. Колосовского, С.К. Леонтьева, А.А. Малюк, А.А. Акаева, А.В. Коротаева, Г.Г. Малинецкого, С.Ю. Малкова, А.В. Соколова, Ю.В. Сидельникова, В.П. Третьяка, Ю.М. Швыркова, Ю.В. Яковца, А. Джифиллана, Д. Мидоуза, Т. Саати, М. Кендэла, К. Кернса, К. Льюиса, Д.Э. Ханка и других ученых.

Современный этап развития региональной экономики характеризуется отсутствием единого общепризнанного научно-методологического подхода к определению приоритетов стратегического сбалансированного инфраструктурного развития. Имеются различные точки зрения по определению ключевых понятий стратегического развития, недостаточно разработаны методические основы процесса формирования экономической стратегии. Существует объективная необходимость разработки теоретической модели стратегического развития, нацеленной на учет специфики и состояния региональной инфраструктуры отечественной экономики путем диагностики уровня ее потенциала. Недостаточно исследована проблема выбора оптимального метода прогнозирования будущих тенденций в рамках стратегии регионального развития. Многоаспектность разработки стратегии сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики требует комплексного подхода к изучению и совершенствованию его теоретических и методических аспектов. Все это предполагает объективную необходимость дальнейшей разработки концепции, подходов, методик и инструментов сбалансированного инфраструктурного развития экономики региона.

**Рабочая гипотеза** диссертационного исследования состоит в научном предположении о том, что в настоящее время развитие региональных социально-экономических систем ограничивается несбалансированностью инфраструктуры регионов, которая проявляется в неравномерных темпах модернизации производственной, инвестиционной, социальной и иных ее компонент, а также структурном несоответствии региональной инфраструктуры целям и задачам социально-экономического развития регионов.

Это предопределяет необходимость разработки теоретико-методологических положений и практических рекомендаций по обеспечению сбалансированного развития региональной инфраструктуры, используя инструменты стратегического планирования и прогнозирования.

**Цель диссертационного исследования** состоит в разработке теоретических положений и методических рекомендаций, направленных на сбалансированное развитие инфраструктуры региональной экономики на основе инструментов стратегического планирования и прогнозирования.

Достижение данной цели предполагает постановку и решение следующих **задач**:

- сформировать концепцию сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики;
- систематизировать объекты и предложить укрупненные компоненты региональной инфраструктуры;
- разработать типологию регионов, основанную на исследовании инфраструктурных возможностей и результатов;
- предложить дифференцированную процедуру развития инфраструктурного обеспечения региона, согласно дескриптивной и прескриптивной формам прогнозирования;
- обосновать методологический подход к формированию стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры;
- разработать структурно-функциональную модель стратегического планирования и прогнозирования инфраструктуры региональной экономики на основе сбалансированности;
- предложить процедуру применения дорожного картирования в стратегическом развитии региональной инфраструктуры;
- сформировать механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона;
- предложить стратегические приоритеты обеспечения сбалансированного развития инфраструктуры регионов в соответствии с типологией регионов по уровню обеспеченности и результативности использования.

**Объектом** исследования является инфраструктура региональной экономики.

**Предметом** диссертационного исследования выступают организационно-экономические отношения и управленческие решения по обеспечению сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики.

**Теоретическую и методологическую основу исследования** составили концептуальные положения, представленные в фундаментальных и прикладных исследованиях отечественных и зарубежных экономистов в области инфраструктурного обеспечения региональной экономики и стратегического планирования регионального развития, а также материалы и рекомендации научно-практических конференций, семинаров и академических сессий, посвященных инфраструктурным аспектам развития региональных социально-экономических систем. Исследование основано на системном подходе к решению проблем сбалансированного развития региональной инфраструктуры с применением методов количественного и качественного анализа состояния и влияния уровня и пропорций региональной инфраструктуры на развитие экономики регионов РФ, что обеспечивает научную достоверность и аргументированность полученных результатов.

Основными методами исследования являются: хронологический, логический (индукция, дедукция, анализ, синтез), метод научной абстракции, компаративный метод, методы экономической статистики, а также методы многомерных сравнений, экономико-математического моделирования, экспертных оценок и расстановки приоритетов, анкетирования, тестирования, анализа иерархий, структуризации целей и другие.

**Информационную основу** исследования составили законодательные акты федерального и регионального уровня, регламентирующие функционирование и управление развитием инфраструктуры регионов РФ, нормативно-справочные документы, репрезентативные статистические материалы, характеризующие состояние и уровень развития инфраструктурных компонентов региональных экономик, данные Росстата и его территориальных подразделений, материалы специализированных сайтов и Интернет-ресурсов.

**Содержание** диссертационного исследования **соответствует** пункту 3. Региональная экономика (3.15. Инструменты разработки перспектив развития пространственных социально-экономических систем. Прогнозирование, форсайт, индикативное планирование, программы, бюджетное планирование, ориентированное на результат, целевые программы, стратегические планы; 3.22. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфра-

структуры в регионах.) 08.00.05. – Экономика и управление народным хозяйством Паспорта специальностей ВАК при Минобрнауки РФ.

**Научная новизна исследования** заключается в теоретико-методологическом обосновании стратегических приоритетов и направлений обеспечения сбалансированного развития региональной инфраструктуры и разработке организационно-экономического и методического инструментария их реализации на основе дифференцированного подхода, обусловленного характером инфраструктурных диспропорций региональных экономик.

1. Сформирована концепция сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики, раскрывающая конгруэнтное содержание ее основных параметров (вектор эволюции, особенности и функции инфраструктуры региона, инструменты, принципы, методы, технологии, приоритеты и императивы ее развития). Она базируется на идее приоритетности устойчивой согласованности в степени развития составляющих инфраструктуры на определенной территории, в соответствии с потребностями народного хозяйства и населения на основе выявления уровней обеспеченности (регионы лидеры и супер-лидеры; мезаморфные регионы; регионы-аутсайдеры), пространственно-временных периодов, ограничений (ресурсы, кадры, насыщенность и др.), процедур (дорожное картирование, структурно-функциональное моделирование, дескриптивное и прескриптивное прогнозирование и др.) и многовариантных стратегических мер для развития компонент инфраструктуры на основе разработанной типологии.

2. Систематизированы объекты и предложены укрупненные компоненты региональной инфраструктуры (*производственная, инвестиционная, инновационная, рыночная, обеспечивающая и социальная*), содержащие функциональные и результативные блоки показателей инфраструктурной обеспеченности региона, выделяемые на основе систематизации классификационных признаков, характеристик региональной инфраструктуры, генезиса и основных детерминант, позволяющие адекватно определять пропорции и взаимосвязи между многообразными субъектами инфраструктуры и ставить перед ними наиболее рациональные цели, а также систематизировать современные тенденции совершенствования инфраструктуры экономического развития региона. Особенностью их применения является возможность установления типологии регионов по количественным признакам и качественным различиям на основе функциональных и результирующих показателей, выделяемых в пределах каждой компоненты.

3. Разработана типология регионов по определенным компонентам, устойчиво различающимся между собой по уровню насыщенности

объектами инфраструктуры, проводимая в соответствии с исследованием инфраструктурных возможностей и результатов:

- в рамках обеспечивающей инфраструктурной компоненты, включающая пять групп регионов, что позволяет выявить зависимость изменения объема валового регионального продукта на душу населения от воздействия ключевых факторов обеспечивающей инфраструктуры и скорректировать стратегические задачи развития обеспечивающих инфраструктурных секторов экономики региона;

- по производственной инфраструктурной компоненте на основе формирования шести кластеров, позволяющая оценить уровень инфраструктурной обеспеченности и определить перспективы развития потенциала производственных систем региона;

- по инновационной инфраструктурной компоненте, установленная на основе иерархической кластеризации факторов, классифицированных методом главных компонент, включающая пять групп регионов, и позволяющая выявить ключевые проблемы в сфере формирования и развития инновационной инфраструктуры регионов, факторы, определяющие результативность ее использования, а также сформировать задачи и направления развития инновационной инфраструктуры в регионах РФ;

- в рамках инвестиционной инфраструктурной компоненты, на основе которой выявлены портретные характеристики обеспеченности и результативности регионов по пяти типам, позволяющим определить вектор стратегического развития инвестиционной инфраструктуры региона;

- по уровню развития рыночной инфраструктурной компоненты, позволяющая выделить четыре группы регионов и определить необходимость стратегических действий по устранению диспропорций в развитии рыночной инфраструктуры и приведению ее в соответствие с потребностями субъектов социально-экономической системы;

- в рамках социальной компоненты инфраструктуры, сформированная на основе ряда ключевых категорий, характеризующих социальную инфраструктуру, позволяющая выделить шесть основных типов регионов, демонстрирующих наличие региональных диспропорций в развитии и размещении производительных сил и обеспечении уровня жизни населения.

4. Предложена дифференцированная процедура развития инфраструктурного обеспечения региона по компонентам (*производственная, инвестиционная, инновационная, рыночная, обеспечивающая и социальная*), согласно прескриптивной и дескриптивной формам прогнозирования. В отличие от существующих, данная процедура рас-

смачивается как последовательность выбора стратегических приоритетов на основе многовариантности преобразующих действий, которые позволяют успешно решать стратегические задачи сбалансированного развития.

5. Предложен методологический подход к формированию стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры, включающий: методику определения значимости факторов развития инфраструктурного обеспечения региональной экономики (позволяющую определять значимость внешних и внутренних факторов развития и ранжировать их в соответствии с материальной и нематериальной сферой влияния); «дерево факторов на перспективу» (определяющее взаимосвязь важных для данной задачи приоритетных факторов, области их взаимодействия); причинно-следственную диаграмму формирования стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры (обеспечивающую возможность логической взаимозависимости формирования системы стратегических приоритетов, факторов, полезных эффектов и функций); матрицу условий перехода стратегических приоритетов из абсолютного в относительное состояние и наоборот. Это позволяет разработать целевые стратегические программы социально-экономического развития региона.

6. Разработана структурно-функциональная модель стратегического планирования и прогнозирования инфраструктуры региональной экономики на основе принципа сбалансированности, представляющая собой совокупность модулей (1 – структуризация проблем функционирования и факторов развития региональной инфраструктуры, 2 – построение гексагона влияния возможностей инфраструктуры на показатели результативности, 3 – определение ориентиров стратегического развития исходя из критериев инфраструктурного равновесия (сбалансированности), 4 – выявление стохастической формы зависимости показателей результативности функционирования отдельных компонентов инфраструктурного обеспечения региональной экономики, 5 – принятие функциональных действий на основе матриц оценки инфраструктурного равновесия), логико-математического описания структуры, составляющих и функций, позволяющих сформировать рациональную конструкцию устойчивого развития региональной экономики на основе обеспечения инфраструктурной сбалансированности.

7. Предложена процедура применения дорожного картирования в стратегическом развитии региональной инфраструктуры, отличительной особенностью которой являются форсайт-действия по реализации стратегических приоритетов развития инфраструктуры региона, кото-

рые позволяют учитывать многоуровневость стратегического планирования и прогнозирования, наличие временных периодов перехода, вариативное включение в процесс различных стратегических приоритетов, определенные действия и процедуры, установленные ограничения, а также возможность обоснования оптимальности предлагаемых альтернатив развития и получения ожидаемых результатов развития региональной инфраструктуры. Особенностью ее применения является обеспечение форсайт-знаний о передовых методиках прогнозирования и возможностях визуального анализа данных, и нацеливание экономики региона на сокращение материальных и финансовых затрат, эффективное использование ресурсов, непрерывное совершенствование и развитие.

8. Предложен механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона, определяемый как комплекс процедур, позволяющий сбалансировать инфраструктурное функционирование, определить возможности и направления его развития в соответствии с абсолютными стратегическими приоритетами. В отличие от существующих, он рассматривается как комплекс процедур по развитию региональной инфраструктуры на основе применения проактивных, инновационно-ориентированных и стейкхолдерских действий, обеспечивающих экономический рост и развитие инфраструктурных секторов региона.

9. Обоснованы стратегические приоритеты обеспечения сбалансированного развития инфраструктуры регионов в соответствии с типологией регионов по уровню обеспеченности и результативности использования: 1) для регионов лидеров и супер-лидеров – стимулирующие меры, направленные на закрепление и использование имеющегося потенциала и развитие инноваций; 2) для мезаморфных регионов – активизирующие меры, направленные на раскрытие потенциала данных территорий; 3) для регионов-аутсайдеров – встряхивающие меры, направленные на формирование отсутствующих инфраструктурных элементов и интенсивное развитие уже имеющихся.

**Теоретическая значимость работы.** Представленные теоретические выводы автора, касающиеся разработки целостной концепции сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики, могут послужить базисом дальнейших экономических исследований.

Разработанный в диссертации методологический аппарат исследования сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики, в том числе способы и приемы стратегического планирования и прогнозирования, инструменты сбалансированного развития региональной инфраструктуры, факторы, императивы и процедуры

развития, существенно развивают и конкретизируют методологический базис стратегического развития инфраструктуры региона на основе ее сбалансированности.

Методологический подход к формированию стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры и предложенный механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона могут быть использованы в качестве методических рекомендаций по обеспечению сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики.

Сформированные выводы и положения, касающиеся раскрытия сущности сбалансированного развития региональной инфраструктуры, выявления и систематизации стратегических приоритетов, формирования методологических аспектов исследования региональной инфраструктуры могут быть использованы в процессе преподавания курса экономических дисциплин «Региональная экономика» и «Стратегия управления регионом» в вузах России.

**Практическая значимость** результатов исследования состоит в возможности применения сформулированных в диссертации выводов и рекомендаций в практическую деятельность субъектов региональной инфраструктуры, в возможности их применения органами власти при формировании региональной экономической политики по развитию инфраструктуры в разрезе всех ее компонент с целью обеспечения устойчивости экономического роста каждой территории.

Таким образом, конечными результатами реализации направлений сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики будут являться: принятие эффективных управленческих решений на основе разработки прогнозов ее развития; достижения сбалансированного развития инфраструктуры на региональном уровне как с позиции ее равномерного развития, так и с точки зрения соотносимости затраченных ресурсов и результативности её использования; повышение эффективности обеспечивающей инфраструктуры регионов, в том числе оптимизация дорожно-транспортного сообщения, распространение новых информационно-технологических средств среди населения и внедрение их в производственный процесс; увеличение хозяйственного потенциала производственной инфраструктуры с целью достижения наибольшей производственной результативности приоритетных отраслей в каждом регионе; обеспечение равномерности инновационного развития регионов Российской Федерации на основе развития инновационной компоненты региональной инфраструктуры; создание благоприятного инвестиционного климата за счет совершенствования региональной инвестиционной инфраструктуры; формирование устой-

чивой системы рыночных связей между субъектами хозяйственной деятельности на основе модернизации системы рыночной инфраструктуры регионов; повышение уровня жизни населения каждого региона РФ по основным составляющим путем обеспечения комплексного развития всех звеньев социальной компоненты региональной инфраструктуры; создание условий для сближения регионов России по уровню социально-экономического развития за счет комплексной модернизации их инфраструктуры по всем компонентам, подразумевающую их согласованность и равномерность развития.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения работы апробированы на всероссийских, международных и национальных конференциях и семинарах в период 2001-2015 гг. В их числе международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы реструктуризации российских предприятий» (Пенза, 2001 гг.); международная научно-практическая конференция «Стабилизация социально-экономического развития России: проблемы, пути разрешения» (Пенза, 2002), международная научно-практическая конференция «Развитие отраслевого и регионального управления» (Воронеж, 2003 – 2005); международная научно-практическая конференция «Управление инновациями и инвестиционной деятельностью» (Воронеж, 2007); международная научно-практическая конференция «Место и роль России в мировом хозяйстве» (Воронеж, 2008 гг.); международная научно-техническая конференция «Инновационные технологии и оборудование для промышленности» (Воронеж, 2009); международная научная конференция «Рекламный рынок России: проблемы и перспективы» (Орел, 2010), международная научно-практическая конференция «Инновационное развитие: микро, мезо- и макроуровень» (Орел, 2011); международная научно-практическая конференция «Перспективные направления развития экономики региона в современных условиях» (Невинномысск, 2012); международная научно-практическая конференция «Ключови въпроси в съвременната наука» (София, 2013); материалы круглого стола «Актуальные проблемы экономического развития и правового регулирования социально-экономических отношений» (Орел 2013); международная научно-практическая конференция «Интеграция бизнеса в инновационное экономическое пространство: анализ тенденций и перспектив развития» (Орел, 2013), Materiály IX mezinárodní vědecko-praktická konference «Efektivní nástroj moderních věd–2013» (Praha, 2013), Materiały IX Międzynarodowej naukowo-praktycznej konferencji «Perspektywiczne opracowania są nauką i technikami-2013» (Przemyśl, 2013); Materials of the X International scientific and practical conference, «Proceedings of aca-

demic science (London, 2014); международная научно-практическая конференция «Национальная безопасность: региональные аспекты приграничья» (Чита, 2014); международная конференция «Современные подходы к формированию концепции экономического роста: теория и практика» (Санкт-Петербург, 2015); Международная научно-практическая конференция «Фундаментальные и прикладные исследования в области экономики и финансов» (Орел, 2015) и др.

Научно-практические разработки, выдвинутые в диссертации, нашли применение в деятельности Администрации Тамбовской и Воронежской областей, ООО «Научное обозрение», ООО «Центр инновационных технологий», Торгово-промышленной палаты Тамбовской области, Тамбовской региональной общественной организации «Бизнес-НаукаОбщество», в учебном процессе ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина», ФГБОУ ВПО «Воронежский государственный университет инженерных технологий», что подтверждается соответствующими документами.

**Публикации по теме диссертации.** Основные результаты исследования опубликованы в 68 научных трудах общим объемом 125,82 п.л. (авторский вклад 56,11 п.л.), в том числе в 9 монографиях (авторский вклад 35,72 п.л.), 1 статье в издании Scopus (авторский вклад 0,2 п.л.) и 20 статьях (авторский вклад 8,06 п.л.) в научных изданиях перечня ВАК при Минобрнауки РФ.

**Структура и объем** диссертационной работы были определены в соответствии с необходимостью решения поставленных научных задач. Диссертация состоит из введения, четырех глав, выводов и рекомендаций, списка литературы и приложений. Диссертационное исследование имеет следующую структуру:

*Глава 1. Концепция сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики.*

- 1.1. Вектор эволюции региональной экономической инфраструктуры.
- 1.2. Признаки, функции и проблемы развития инфраструктуры региональной экономики.
- 1.3. Компонентный состав и классификация элементов инфраструктуры региональной экономики.
- 1.4. Инструменты сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики.

*Глава 2. Методологические аспекты исследования обеспеченности и результативности использования инфраструктуры региональной экономики.*

- 2.1. Оценка состояния обеспечивающей и производственной инфраструктуры региональной экономики.

2.2. Оценка инновационной и инвестиционной инфраструктуры региональной экономики.

2.3. Характеристика рыночной и социальной инфраструктуры региональной экономики.

*Глава 3. Стратегическое планирование и прогнозирование сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики.*

3.1. Способы и приемы стратегического планирования и прогнозирования региональной инфраструктуры.

3.2. Методологический подход к формированию стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры.

*Глава 4. Приоритетные направления стратегии развития инфраструктуры региональной экономики.*

4.1. Стратегия сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики.

4.2. Механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона.

3.4. Технологии «форсайт» и «дорожное картирование» в стратегическом планировании и прогнозировании региональной экономики.

4.3. Инфраструктурная сбалансированность как основной приоритет экономического развития региона.

## **ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ И ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

### **1. Сформирована концепция сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики**

Концепция сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики рассматривается как конгруэнтное содержание ее основных параметров (вектор эволюции, особенности и функции инфраструктуры региона, инструменты, принципы, методы, технологии, приоритеты и императивы ее сбалансированного развития) и определяет необходимость разработки теоретико-методологических положений и практических рекомендаций по обеспечению сбалансированного развития региональной инфраструктуры с помощью инструментария стратегического планирования и прогнозирования.

Под конгруэнтным содержанием будем понимать выраженное в различных формах представление о сбалансированном развитии инфраструктуры региональной экономики, основанное на согласованных параметрах предлагаемой концепции. Базируясь на основных параметрах концепции, формируется основная идея приоритетности устойчивой согласованности в степени развития составляющих инфраструктуры на определенной территории, в соответствии с потребностями на-

родного хозяйства и населения на основе выявления уровней (регионы лидеры и супер-лидеры; мезаморфные регионы; регионы-аутсайдеры), пространственно-временных периодов и ограничений (ресурсы, кадры, насыщенность и др.), процедур (дорожное картирование, структурно-функциональное моделирование, дескриптивное и прескриптивное прогнозирование и др.) для развития компонент и для составления рейтингов эффективности функционирования субъектов РФ на основе разработанной типологии.

Сбалансированное развитие региональной инфраструктуры рассматривается нами как многоаспектное состояние, определяемое в соответствии с потребностями региона территориальной согласованностью и равномерностью обеспеченности инфраструктурными объектами в целях устранения региональных диспропорций.

В качестве основных параметров концепции сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики рассматриваются:

*Вектор эволюции региональной инфраструктуры* – исследование направленности ее становления в пространственно-временном разрезе, в результате чего выявлено десять основных периодов развития (доинфраструктурный, военно-обеспечивающий, обслуживающий, хозяйственно-социальный период, материально-институциональный, регионально-инфрасистемный, производственно-инвестиционный, рыночно-исследовательский, государственно-регулирующий, социально-экономический). В результате выявлено, что в последние годы наблюдается повышение функциональной роли и социально-экономической значимости региональной инфраструктуры, которая наиболее часто представляется как «организатор» экономического и социального пространства.

Под региональной инфраструктурой понимается экономическая категория, раскрывающая базис функционирования региональной экономики, состоящая из компонент (*производственная, инвестиционная, инновационная, рыночная, обеспечивающая и социальная*), включающих виды деятельности и материально-технические объекты, обеспечивающие потребности территории в ресурсах, продукции, работах, услугах. Научная новизна данной трактовки основана на применении предлагаемых компонент и кластерного анализа, учитывающего инфраструктурные возможности и результаты использования.

*Особенности региональной инфраструктуры* (обслуживающее значение, фундаментальность, неравномерность плотности размещения объектов, инфраструктурная емкость, инерционность, возможность количественной оценки, хозяйственное опережение, перманентность развития) позволяют представить ее как основу жизнеспособности социально-экономической системы, которая выполняет пять наиболее существенных *функций: поддерживающая* (создание условий,

необходимых для осуществления поддержки хода нормального процесса производственно-хозяйственной деятельности), *распределительная* (обеспечение движения товарно-материальных ценностей, финансовых и трудовых ресурсов по видам экономической деятельности и территориям), *коммуникационная* (формирование системы эквивалентного обмена продуктами труда), *регулирующая* (восстановление и поддержание сбалансированного спроса и предложения) и *воспроизводственная* (обслуживание возрастающего масштаба и новых производственных секторов экономики), определяя непрерывную динамику развития экономики региона.

Инструменты сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики представляют собой совокупность различных процедур, оказывающих влияние, определяющих, совершенствующих, регулирующих инфраструктурное обеспечение региональной экономики (*финансово-инвестиционные инструменты* связаны с увеличением и рациональным использованием инвестиций в инфраструктуру, *организационно-регулирующие* – предусматривают систему управленческого воздействия через законодательные, предписательные и координирующие мероприятия, *модернизационно-трансформационные* – предусматривают процедуры качественного изменения, формирование последовательной и эффективной инновационно-инфраструктурной политики).

*Императивы сбалансированного развития* инфраструктуры региональной экономики представляют собой целенаправленные действия, ориентированные на осуществление взаимосвязанных прогрессивных изменений в инфраструктурном обеспечении региона, определяемых на долгосрочную перспективу и основанных на стратегическом планировании и прогнозировании в направлении сбалансированности инфраструктуры региона.

В соответствии с императивом сбалансированного развития, в диссертации обосновываются *принципы* стратегического планирования и прогнозирования (альтернативности, системности, согласованности, непрерывности, семантической, целенаправленности, приоритетности, комплексности, адекватности, точности), *методы* (экономико-математического моделирования, установления соотношений и соответствий, инженерно-экономических расчетов, тенденций и показателей и поисково-исследовательские), и *технологии* (аналитические, структурные, организационные, инженерные и информационного обеспечения).

*Стратегические приоритеты* развития представляют собой направления деятельности или комплексные, многофункциональные задачи, выполнение которых критически важно для совершенствования параметров функционирования инфраструктуры региона и обеспечения ее сбалансированного развития (формирование институциональных

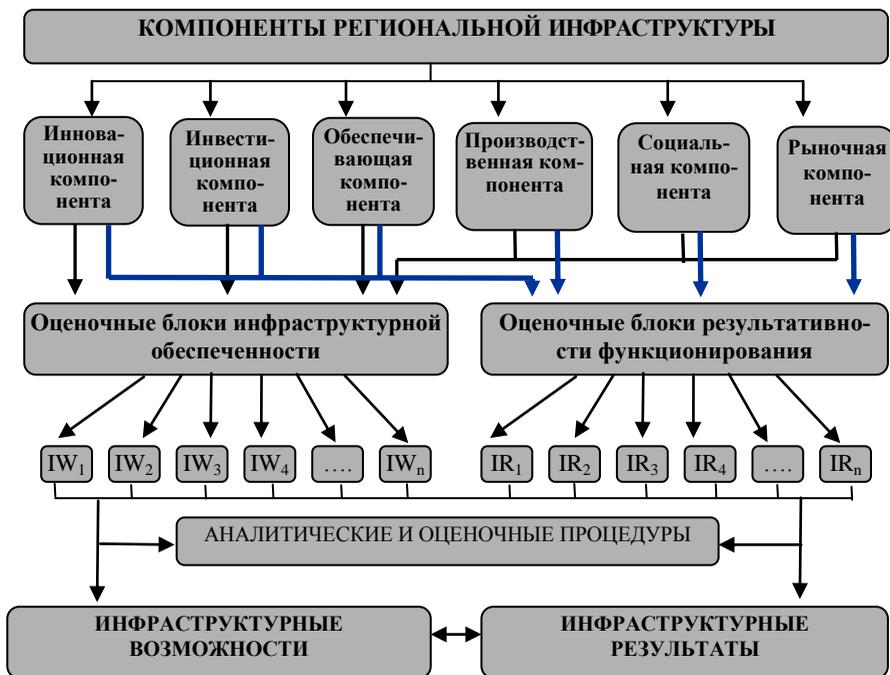
инструментов, обеспечивающих развитие рентабельных инфраструктурных секторов, повышение уровня жизни населения; развитие инновационной инфраструктуры; содействие кадровой эффективности в сфере обслуживания; реализация инвестиционных проектов в электроэнергетике, металлургии, развитие транспортной инфраструктуры; сбалансированное развитие системообразующих элементов региональной инфраструктуры; модернизация транспортной инфраструктуры; повышение эффективности межрегиональных, торговых и внешнеэкономических связей; строительство инфраструктуры торговли, питания, бытового обслуживания и реконструкция существующих объектов; реализация мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности организаций обрабатывающих производств, создание условий, благоприятствующих расширению региональной сети банковских учреждений, создание системы эффективного государственно-частного партнерства).

Таким образом, в рамках разработанной концепции взаимодействия используются условия сбалансированного развития инфраструктуры региональной экономики с разработкой стратегических направлений развития на основе процедур, программ, дорожных карт, моделей, дифференцированных механизмов с обязательным учетом стратегических приоритетов и факторов развития региональной инфраструктуры.

## **2. Систематизированы объекты, и предложены укрупненные компоненты региональной инфраструктуры**

Региональная инфраструктура создает объективные условия для решения научно-технических проблем, повышает уровень информационной обеспеченности, позволяет оптимизировать как внутрирегиональные, так и межрегиональные экономические связи, что в итоге дает устойчивый рост производительности труда и на его основе повышение жизненного уровня населения. Также инфраструктура обладает специфическими признаками, на основе которых можно сгруппировать отрасли инфраструктуры и соответственно выделить их из совокупности отраслей общественного производства.

Классификация инфраструктуры региональной экономики представляет собой группировку объектов, в основу которой положено определение природы их существования по отношению к отраслям взаимодействия и собственной функциональной специфики, а также детерминанты, формирующие генезис процедуры выполнения данного классификационного построения (рис. 1).



$IW_1 \dots IW_n$  – отдельные показатели инфраструктурной обеспеченности по компонентам  
 $IR_1 \dots IR_n$  – отдельные показатели результативности функционирования инфраструктуры по компонентам

**Рис. 1.** Система инфраструктурного устройства в разрезе оценочных показателей

В составе инфраструктуры региональной экономики выделены компоненты: производственная, инвестиционная, инновационная, рыночная, обеспечивающая и социальная, в каждой из них можно определить функциональную и результирующую составляющие, которые дают возможность сформировать оценочные блоки показателей обеспеченности и результативности использования инфраструктуры региональной экономики, представляющие собой количественные и качественные оценки возможностей и результатов использования элементов региональной инфраструктуры, взаимосвязанных ее основными функциями и определяющими ее ключевые характеристики состояния и развития.

Особенностью данной классификации является возможность на основе группировки ее элементов по количественным признакам установить качественные различия между регионами по уровню инфраструктурного обеспечения, базируясь на проведении статистических исследований и установлении типологии регионов. Такой подход

обеспечивает систематизацию современных тенденций исследования инфраструктуры региона, рассматривая ее как социально-экономический фундамент развития потенциала региональной экономики. Предлагаемая группировка позволяет адекватно определять пропорции и взаимосвязи между многообразными субъектами инфраструктуры и ставить перед ними наиболее рациональные цели их сбалансированного развития.

### **3. Разработана типология регионов, основанная на исследовании инфраструктурных возможностей и результатов**

Под типологией регионов, основанной на исследовании инфраструктурных возможностей и результатов, понимается группировка регионов по определенным типам, устойчиво различающимся между собой по уровню насыщенности объектами инфраструктуры, проводимую в соответствии с научно-познавательными (выявления закономерностей, наглядного описания межрегиональных различий) и практическими целями (выделение проблемных регионов в рамках региональной политики и определения дальнейших стратегических действий).

***Во-первых, разработана типология регионов в рамках обеспечивающей инфраструктурной компоненты.***

Эффективность хозяйственных связей между отдельными предприятиями, регионами, территориями зависит от обеспечивающей инфраструктурной компоненты региональной экономики. Согласно полученной интегральной оценке обеспечивающей компоненты, определены следующие группы: 1 – Регионы супер-лидеры по обеспеченности и результативности использования инфраструктуры (г. Москва, г. Санкт–Петербург и Московская область); 2 – Регионы-лидеры с высокой транспортной и информационной оснащенностью и успешно ее использующие – (Белгородская, Брянская, Ярославская, Ленинградская, Ростовская, Нижегородская, Оренбургская, Самарская, Свердловская, Челябинская области, Краснодарский, Ставропольский и Пермский край, Башкортостан, Татарстан); 3 – Мезоморфные регионы (Владимирская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Курская, Липецкая, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Тверская, Тульская, Калининградская, Новгородская, Псковская, Адыгея, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкарская, Карачаево-Черкесская, Северная Осетия, Чеченская, Мордовия, Удмуртская, Чувашская, Пензенская, Саратовская, Ульяновская, Алтайский край, Чукотский АО); 4 – Регионы-аутсайдеры (Костромская, Карелия, Архангельская, Вологодская, Мурманская, Калмыкия, Астраханская, Волгоградская, Марий Эл, Кировская, Курганская, Алтай, Бурятия, Тыва, Хакасия, Забайкальский, Красноярский, Иркутская, Новосибирская, Омская, Томская,

Саха (Якутия), Камчатский, Приморский, Хабаровский край, Амурская, Магаданская, Сахалинская, Еврейская АО) с недостаточно развитой инфраструктурой и соответственно не высокими результатами ее эксплуатации. 5 – регионы с перспективами улучшения результативности использования обеспечивающей компоненты (республика Коми, Тюменская и Кемеровская области, Ханты–Мансийский АО и Ямало–Ненецкий АО).

Для выявления ключевых характеристик, определяющих результативность использования обеспечивающей инфраструктурной компоненты проведен стохастический анализ с применением метода пошагового отбора двенадцати факторов (пакет IBMSPSSStatistics). Таким образом, была получена модель результативности использования обеспечивающей компоненты:

$$Y = -79283,8 + 130,051X_7 + 0,512 * X_8 - 7117389,8X_{11}, \quad (1)$$

где  $X_7$  – количество предприятий транспорта и связи;  
 $X_8$  – стоимость основных фондов предприятий транспорта и связи;  
 $X_{11}$  – объем оборота произведенной продукции в расчете на одно предприятие в области транспорта и связи;  
 $Y$  – объем валового регионального продукта на душу населения.

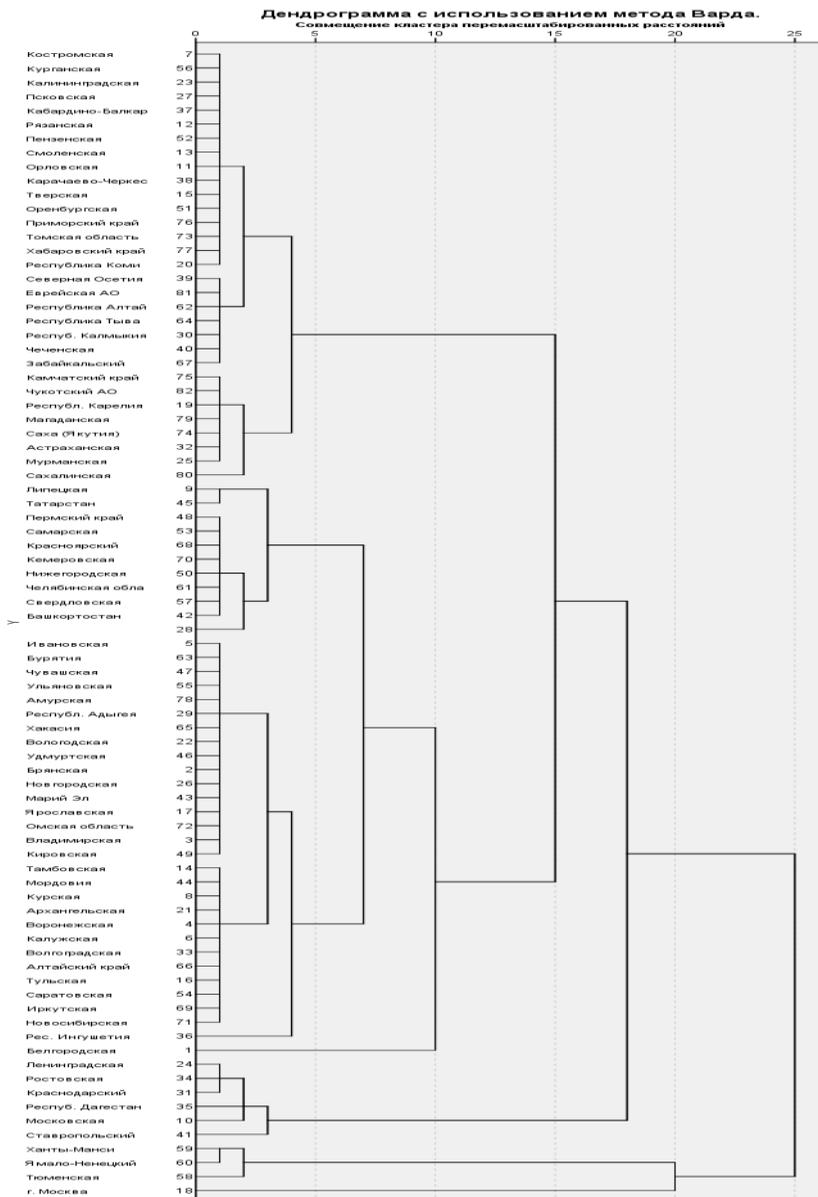
Достоверность модели подтверждается индексом корреляции ( $R=0,957$ ), коэффициентом детерминации ( $R^2=0,915$ ) и коэффициентом Дарбина–Уотсона ( $D=2,03$ ). Разработанная типология регионов по уровню обеспеченности и результативности использования обеспечивающей инфраструктуры позволяет определить перспективы развития потенциала инфраструктуры, а также провести оценку реализации целевых стратегических программ развития региона.

***Во-вторых, разработана типология регионов по оценке производственной инфраструктурной компоненты.***

Производственная инфраструктура имеет ярко выраженный региональный характер, так как ее элементы привязаны к конкретной территории. После применения компонентного анализа и построения матрицы факторных нагрузок (методом варимакс вращения) были получены группы укрупненных факторов, которые позволили выявить следующие кластерные образования регионов (рис. 2).

*Первый кластер* – Белгородская область, для которой характерен средний уровень обеспеченности производственной инфраструктуры, при этом она имеет самые высокие результаты эффективности ее использования.

*Второй кластер* представляют 40 регионов, для которых характерен среднероссийский уровень обеспеченности производственной инфраструктурой и средняя результативность ее использования.



**Рис. 2.** Кластеры регионов РФ по обеспеченности и результативности производственной инфраструктуры

*Третий кластер* представляет 31 регион, для которых характерен средний уровень обеспеченности производственной инфраструктурой, но при этом используется она неэффективно.

*Четвертый кластер* образуют 6 регионов – это Московская, Ленинградская, Ростовская области, Краснодарский, Ставропольский край, республика Дагестан. В данных регионах сложился высокий уровень обеспеченности производственной инфраструктуры, но используется она не равномерно, наиболее высокая результативность наблюдается в сельскохозяйственном производстве, а также в области производства и распределения электроэнергии, газа и воды, низкая результативность сложилась в использовании инфраструктуры по добыче полезных ископаемых и обрабатывающих производств.

*Пятый кластер* образован одним субъектом – г. Москва, для нее характерны самые высокие показатели обеспеченности производственной инфраструктурой, но при этом используется она недостаточно результативно.

*Шестой кластер* образовали три региона: Тюменская область, Ханты – Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО. Для них характерна неразвитая сельскохозяйственная инфраструктура, что обусловлено географическим расположением и природно-климатическими условиями. Также четко просматривается специализация – это высокоразвитое производство по добыче полезных ископаемых.

Корреляционно–регрессионная модель зависимости валового регионального продукта на душу населения от показателей обеспеченности производственной инфраструктуры представляет собой следующую зависимость:

$$Y = -220682,874 + 2305,230x_3 + 2,585x_{10} - 172,411x_{12} + 10419,611x_{11} - 2,454x_7, \quad (2)$$

- где  $x_3$  – количество предприятий по добыче полезных ископаемых;  
 $x_7$  – стоимость основных фондов в области сельского хозяйства;  
 $x_{10}$  – стоимость основных фондов в области производства и распределения электроэнергии, газа и воды;  
 $x_{11}$  – Объем продукции на одно предприятие сельского хозяйства;  
 $x_{12}$  – объем продукции на одно предприятие по добыче полезных ископаемых;  
 $Y$  – ВРП на душу населения.

Достоверность модели подтверждается индексом корреляции ( $R=0,958$ ), коэффициентом детерминации ( $R^2=0,919$ ) и коэффициентом Дарбина–Уотсона ( $D=2,536$ ).

Таким образом, сформированная типология производственной инфраструктуры региона на основе сравнительного анализа эффективности и достаточности развития системообразующей инфраструктуры в разрезе факторной зависимости агрегированных показателей экономики региона и основных характеристик инфраструктурного

обеспечения, определяет эффективность системных преобразований и выполнимости стратегических планов региона в ходе его пространственно-экономической трансформации.

***В-третьих, разработана типология регионов по оценке инновационной инфраструктурной компоненты.***

Для оценки обеспеченности регионов РФ инновационной инфраструктурой и оценки результативности ее использования проведена классификация исследуемых показателей методом главных компонент. На основе иерархической кластеризации факторов выделено пять групп регионов (табл. 1): I – «мегацентр–Москва», где концентрируется преобладающая масса организаций, занимающихся инновационной деятельностью с высокой результативностью использования инновационной инфраструктуры; II – «регионы с относительно наполненным функциональным составом инновационной инфраструктуры и высокой результативностью ее использования»; III – «регионы с недостаточным функциональным составом инновационной инфраструктуры и низкой результативностью ее использования»; IV – «регионы с узким функциональным составом инновационной инфраструктуры, низкой результативностью ее использования, но имеющие перспективы повышения инновационной активности»; V – «регионы, имеющие лишь отдельные элементы функционального состава инновационной инфраструктуры».

Для оценки результативности использования инновационной инфраструктуры региона построим корреляционно-регрессионную модель зависимости валового регионального продукта на душу населения от исследуемых показателей обеспеченности и результативности использования инновационной инфраструктуры, для этого используем технологию пошагового отбора факторов с использованием пакета IBMSPSSStatistics.

Наиболее адекватной является следующая модель:

$$Y=83025,556+11,673x_3+1158,559x_7, \quad (3)$$

где  $x_3$  – затраты на технологические инновации (млн руб);

$x_7$  – выдача патентов в России (ед.);

$y$  – ВРП на душу населения

Достоверность модели подтверждается индексом корреляции ( $R=0,939$ ), коэффициентом детерминации ( $R^2=0,882$ ) и коэффициентом Дарбина–Уотсона ( $D=2,184$ ).

Таблица 1

## Типология регионов по обеспеченности и результативности использования инновационной инфраструктуры

Регионы	Организации, выполняющие научные исследования и разработки (ед.)	Уд. вес организаций, осуществлявших инновации для повышения экологической безопасности (%)	Затраты на технологические инновации (млн руб.)	Объем инновационных товаров, работ, услуг (млн руб.)	Инновационная активность организаций (%)	Поступление патентных заявок в России (ед.)	Выдача патентов в России (ед.)	Разработанные и используемые передовые производственные технологии
г. Москва	727	80,00	134632,1	686704,6	18,30	9709	6974	14830
Московская, Ленинградская, Нижегородская, Самарская, Свердловская, Тюменская, Челябинская области, г.Санкт–Петербург, республики Башкортостан, Татарстан, Пермский, Красноярский край	102	83,85	56127,2	141760,5	11,92	678	542	6940
Белгородская, Брянская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Костромская, Курская, Орловская, Рязанская, Тамбовская, Тульская, Ярославская, Архангельская, Калининградская, Мурманская, Астраханская, Волгоградская, Кировская, Оренбургская, Курганская, Амурская Владимирская, Смоленская, Тверская, Вологодская, Новгородская, Ростовская, Саратовская, Ульяновская, Иркутская, Кемеровская, Новосибирская, Омская, Томская, Сахалинская области, республики Карелия, Коми, Адыгея, Дагестан, Северная Осетия, Марий Эл, Бурятия, Хакасия, Кабардино–Балкария, Удмуртская, Саха (Якутия), Краснодарский, Ставропольский, Алтайский, Приморский, Хабаровский край, Ханты–Мансийский АО, Ямало–Ненецкий АО, Еврейская АО, республики, Забайкальский АО, Чукотский АО	27	85,7	5916,2	18047,8	8,79	185	134	1586
Липецкая, Пензенская, Магаданская области, республики Мордовия, Чувашская, Алтай, Камчатский край	15	93,03	3559,0	16572,5	18,16	73	57	1630
Псковская область, республики Калмыкия, Ингушетия, Карачаево-Черкесия, Чеченская, Тыва	8		93,9	120,4	3,02	20	9	252

Типология позволяет выявить ключевые проблемы в сфере формирования и развития инновационной инфраструктуры экономики регионов (нехватка финансового обеспечения организаций инновационной инфраструктуры; недостаток квалифицированных специалистов в области управления и реализации инновационных проектов; ограниченный перечень каналов информирования инновационного предпринимательства, используемых в инновационной инфраструктуре регионов; недостаточная материально-техническая оснащенность организаций инновационной инфраструктуры, а также непривлекательность условий лизинга и инвестирования; высокий риск венчурных вложений в инновационные проекты), факторы, определяющие результативность ее использования (затраты на технологические инновации и количество выданных патентов в России), а также сформулировать задачи и направления развития инновационной инфраструктуры в регионах РФ.

***В-четвертых, разработана типология регионов в рамках инвестиционной инфраструктурной компоненты.***

В последнее время российская практика доказывает, что для повышения инвестиционной привлекательности регионов, ускорения разработки и реализации инвестиционных проектов необходимым условием является развитие инвестиционной инфраструктуры, которая обеспечивает потоки инвестиций, выбор эффективных инвестиционных программ, доходность и возвратность займов кредиторам, сохранение и приумножение финансовых ресурсов, придание им возможности использования в последующих инвестиционных циклах.

Показатель объема инвестиций, направленных на приобретение новых технологий, находится в тесной зависимости с объемом инвестиций, направленных в основной капитал по видам экономической деятельности ( $r_{x3/x4} = 0,675$ ), объемом оборота ( $r_{x3/x8} = 0,784$ ) и стоимостью основных фондов по строительной деятельности ( $r_{x3/x5} = 0,793$ ). Также высокий тип связи прослеживается между объемом инвестиций, направленных в основной капитал по видам экономической деятельности и стоимостью основных фондов по строительной деятельности ( $r_{x4/x5} = 0,906$ ).

На основе стохастического анализа получена количественная оценка тесноты связи между исследуемыми факторами инвестиционной инфраструктуры региона и разработана модель, позволяющая оценить их воздействие на формирование валового регионального продукта в расчете на душу населения.

$$Y = 173830,425 + 11795,592x_8 - 1,435x_6, \quad (4)$$

где  $x_8$  – объем оборота строительных организаций (млрд. руб.);  
 $x_6$  – объем инвестиций в основной капитал на душу населения (руб.);  
 $y$  – ВРП на душу населения.

Достоверность модели подтверждается индексом корреляции ( $R=0,964$ ), коэффициентом детерминации ( $R^2=0,930$ ). Выявлены портретные характеристики обеспеченности и результативности использования инвестиционной инфраструктуры регионов (табл. 2).

Таблица 2

**Портретные характеристики инвестиционной инфраструктуры регионов**

Регион	Портрет
1 Московская, Ленинградская области, г. Санкт-Петербург, республика Татарстан, Красноярский край	высокая инвестиционная активность, значительные объемы инвестиций и высокие результаты функционирования строительного комплекса
2 г. Москва	аномально высокие результаты всех показателей
3 Белгородская, Брянская, Воронежская, Ивановская, Курская, Орловская, Тверская, Калининградская, Новгородская, Псковская, Ростовская, Иркутская, Новосибирская, Томская, Амурская области, республики Адыгея, Калмыкия, Кабардино-Балкарская, Карачаево-Черкесская, Алтай, Бурятия, Тыва, Хакасия, Ставропольский, Алтайский, Камчатский, Приморский, Хабаровский край, Еврейская АО, Владимирская, Калужская, Костромская, Липецкая, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Тульская, Ярославская, Вологодская, Мурманская, Волгоградская, Кировская, Нижегородская, Оренбургская, Пензенская, Самарская, Саратовская, Ульяновская, Курганская, Свердловская, Челябинская, Кемеровская, Омская области, республики Карелия, Северная Осетия, Башкортостан, Марий Эл, Мордовия, Удмуртская, Чувашская, Пермский, Забайкальский край	низкий объем инвестиций и объема деятельности строительных организаций, при наличии высокого уровня накопленного капитала
4 Республика Коми, Дагестан, Ингушетия, Чеченская, Саха-Якутия, Архангельская, Астраханская, Магаданская, Сахалинская области, Краснодарский край, Чукотский АО	низкий объем инвестиций, при незначительном удельном весе технологических инвестиций
5 Тюменская область, Ханты-Мансийский АО, Ямало-Ненецкий АО	высокий объем инвестиций, при низком уровне накопленного капитала, незначительный удельный вес инвестиций, направленных на реконструкцию и модернизацию и технологических инвестиции

Типология инвестиционной инфраструктуры региона позволяет на основе исследуемых факторов определить вектор стратегического развития инвестиционной инфраструктуры региона, направления повышения инвестиционной привлекательности регионов в целях повышения эффективности функционирования региональной экономики.

***В-нятых, разработана типология регионов по уровню развития рыночной инфраструктурной компоненты.***

Рыночная инфраструктура является важнейшей составляющей социально-экономической системы региона, определяющей взаимоотношения между субъектами в процессе движения экономических ресурсов. Кластерный анализ регионов РФ по уровню обеспеченности объектами рыночной инфраструктуры и результатами ее использования осуществ-

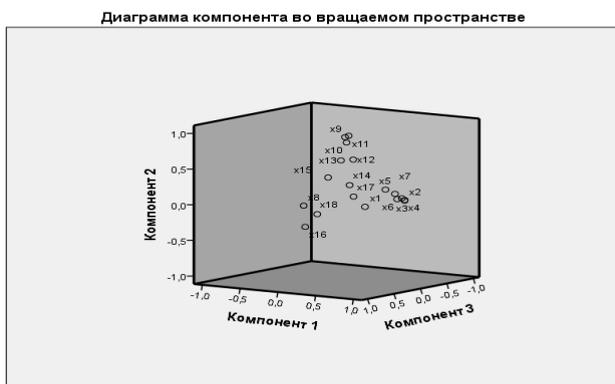
лялся с помощью метода главных компонент и построения диаграммы компонент во вращающемся пространстве. Проведенная группировка позволяет выделить четыре группы регионов: с высоким, успешным, средним и низким уровнем развития рыночной инфраструктуры (табл. 3).

Все показатели обеспеченности рыночной инфраструктурой имеют значительную степень дифференциации по регионам РФ. Так, разница между количеством гостиниц и ресторанов изменяется от 19 в Чукотском АО до 19478 в г. Москве, также данный сектор экономики развит в г. Санкт-Петербург, Краснодарском крае, Московской и Свердловской областях. К регионам с низкой обеспеченностью гостиницами и ресторанами относятся республики Ингушетия, Тыва, Чеченская республика и Еврейская АО.

В итоге, по результатам представленной типологии установлено, что в развитии секторов рыночной инфраструктуры некоторых регионов наблюдается дисбаланс, связанный с нерациональной политикой бизнеса в определенных отраслях, требующих разработки стратегических программ, направленных на устранение данных диспропорций.

***В-шестых, разработана типология регионов в рамках социальной компоненты инфраструктуры.***

В целях кластерного анализа регионов проведена классификация показателей методом главных компонент с целью получения нормированных значений (рис. 3). Самая высокая концентрация объектов социальной инфраструктуры наблюдается в г. Москва и г. Санкт-Петербург, у данных субъектов РФ сложились и наиболее высокие результаты их использования.



**Рис. 3.** Распределение главных компонент по показателям социальной инфраструктуры

Таблица 3

## Типология регионов по обеспеченности и результативности использования рыночной инфраструктуры

Регионы		Количество предприятий торговли и общественного питания	Количество гостиниц и ресторанов	Количество организаций финансовой деятельности	Количество организаций в области операций с недвижимостью	Количество организаций в сфере государственного управления	Объем основных фондов в расчете на одно предприятие торговли и общественного питания	Оборот предприятий торговли, общественного питания и сферы услуг в расчете на душу населения
3	г. Москва, Московская, г. Санкт-Петербург	335077	13406	18881	152002	2273	2,75	0,835
15	Краснодарский, Пермский, Алтайский, Красноярский край, Волгоградская, Ростовская, Нижегородская, Самарская, Свердловская, Тюменская, Челябинская, Иркутская, Новосибирская области, республики Башкортостан, Татарстан	32891	2144	1958	18186	2194	2,01	0,129
48	Белгородская, Брянская, Владимирская, Воронежская, Ивановская, Калужская, Костромская, Курская, Липецкая, Орловская, Рязанская, Смоленская, Тамбовская, Тверская, Тульская, Ярославская, Архангельская, Вологодская, Калининградская, Ленинградская, Мурманская, Новгородская, Астраханская, Кировская, Оренбургская, Пензенская, Саратовская, Ульяновская, Курганская, Кемеровская, Омская, Томская, Амурская, Сахалинская области, республики Карелия, Коми, Калмыкия, Марий Эл, Мордовия, Удмуртская, Чувашская, Ханты-Мансийская, Бурятия, Саха (Якутия), Ставропольский, Забайкальский, Приморский, Хабаровский край	8695	648	569	5658	1018	2,32	0,070
16	Псковская, Магаданская области, республики Адыгея, Дагестан, Ингушетия, Кабардино-Балкария, Карачаево-Черкесия, Северная Осетия (Алания), Чеченская, Алтай, Тыва, Хакасия, Ямало-Ненецкий АО, Камчатский край, Еврейская АО, Чукотский АО	2224	213	202	1321	523	4,31	0,082

*В первый кластер* вошли 11 регионов, для которых характерен высокий уровень обеспеченности организациями образования, здравоохранения и объектами спортивного и культурного назначения. В то же время по обеспеченности жильем и качеству его благоустроенности сложились среднероссийские характеристики. *Второй кластер* представляет собой совокупность 19 регионов, у которых наблюдается самый высокий уровень обеспеченности жилой площадью в расчете на одного человека, из-за культурно-исторических особенностей наблюдается высокая посещаемость музеев и высокий уровень библиотечных фондов. *Третий кластер* самый многочисленный, в его составе образовалось 26 регионов, у них самый низкий уровень обеспеченности библиотечными фондами, самый высокий показатель обеспеченности ваннами (душем), остальные параметры носят среднероссийский характер распределения. *Четвертый кластер* – 2 региона: г. Москва, г. Санкт-Петербург. *Пятый кластер* объединил 17 регионов преимущественно из районов севера и Сибири, характерной особенностью данной группы является низкий уровень благоустроенности жилищ по отоплению и водоснабжению, также исторически сложился низкий процент посещаемости музеев, остальные характеристики находятся на среднероссийском уровне обеспеченности объектами социальной инфраструктуры. *Шестой кластер* состоит из семи регионов, для которых характерны самые высокие показатели благоустроенности жилья, самая низкая концентрация объектов в области здравоохранения, образования, спортивных сооружений, но используются они максимально результативно.

Таким образом, на основе представленной типологии выявлена необходимость учета природно-географических и социально-экономических особенностей функционирования регионов, активного регулирования региональных диспропорций в развитии социальной инфраструктуры, повышения уровня ее развития, что будет способствовать закреплению трудовых ресурсов, сокращению текучести кадров в пределах территорий, развитию и размещению производительных сил, а также повышению уровня и качества жизни населения

#### **4. Предложена дифференцированная процедура развития инфраструктурного обеспечения региона согласно прескриптивной и дескриптивной формам прогнозирования**

В исследовании предложена дифференцированная процедура развития инфраструктурного обеспечения региона согласно прескриптивной и дескриптивной формам прогнозирования, под которой понимается упорядоченный комплекс действий, основанных на применении способов, методов, методик и подходов, определяющих ориентиры и показатели для преобразующих управленческих воздействий, стратегические приоритеты и вектор развития инфраструктуры региональной экономики

ки, которые позволяют успешно решать стратегические задачи сбалансированного развития.

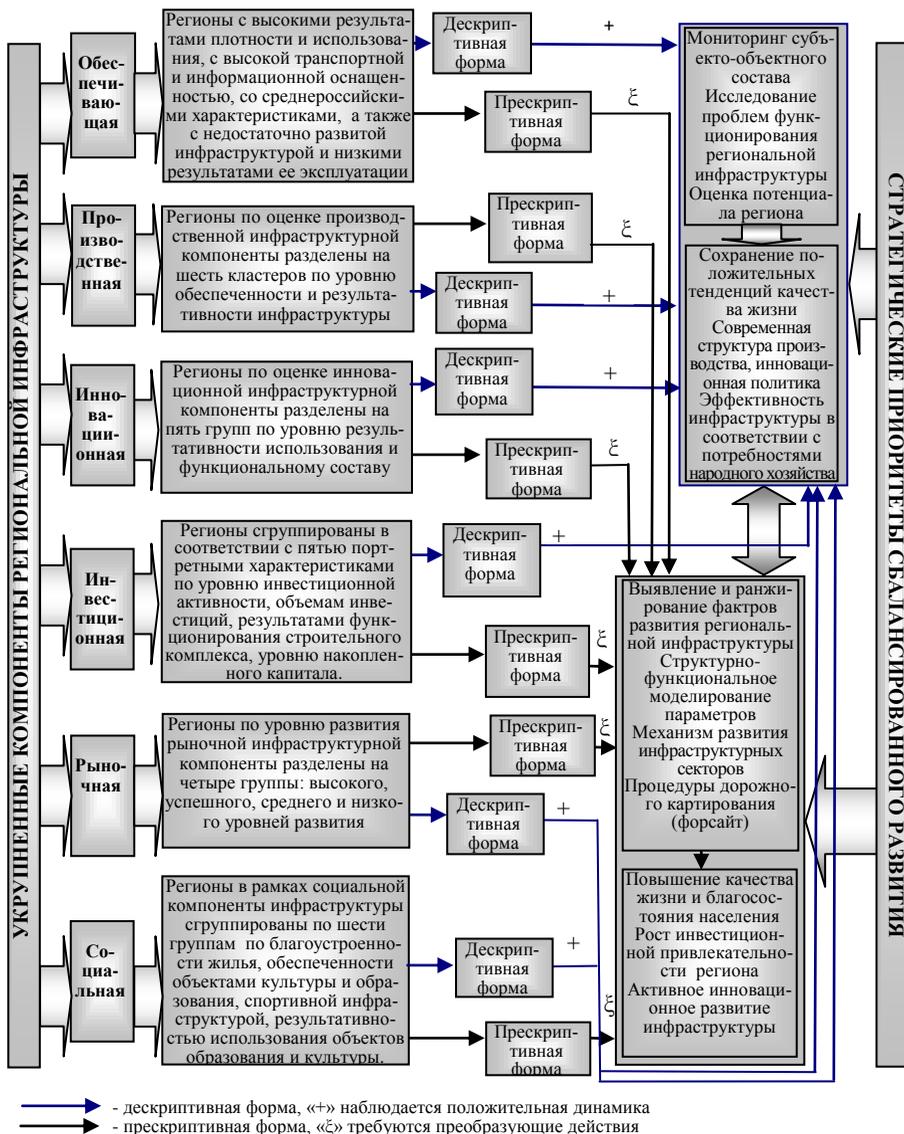
Предложено рассматривать в качестве форм прогнозирования развития инфраструктурного обеспечения региона две взаимосвязанные совокупности направлений его конкретизации: дескриптивную (предсказательную) и прескриптивную (предуказательную).

Дескриптивная форма прогнозирования применяется при анализе условий и проблем на региональном уровне, если наблюдается положительная динамика развития инфраструктурных компонент (рис. 4). Прескриптивная форма прогнозирования развития инфраструктуры региона характеризует процедуру принятия стратегических решений при обнаружении дисбаланса. В соответствии с этим предлагается активизировать процедуру форсайт, подразумевающую активные преобразующие действия, которые необходимо осуществлять в целях получения сбалансированных результатов развития. В качестве таких управленческих воздействий предложено применение дифференцированных мероприятий производственного, социально-экономического, организационно-хозяйственного характера, ориентированных на параметры совершенствования региональной инфраструктуры, которые позволяют успешно решать стратегические задачи обеспечения сбалансированного развития регионов.

## **5. Обоснован методологический подход к формированию стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры**

Методологический подход к формированию стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры предполагает определенную степень согласованности комплекса действий, включающий, в первую очередь, методику определения значимости факторов развития инфраструктурного обеспечения региональной экономики (табл. 4), позволяющую определять значимость внешних и внутренних факторов развития и ранжировать их в соответствии с материальной и нематериальной сферой влияния.

Во-вторых, это построение «дерева на перспективу» представляющего собой диаграмму, включающую связанные приоритетные факторы внешней среды и внутренней среды, а также область их взаимодействия – сферу полезных эффектов и функций (рис. 5). В нижнем контуре каждый прямоугольник соответствует некоторому фактору внутренней области. Верхний контур содержит важные факторы внешней среды. Полезные эффекты и функции региональной инфраструктуры изображены между внутренней областью и сферой внешней среды.



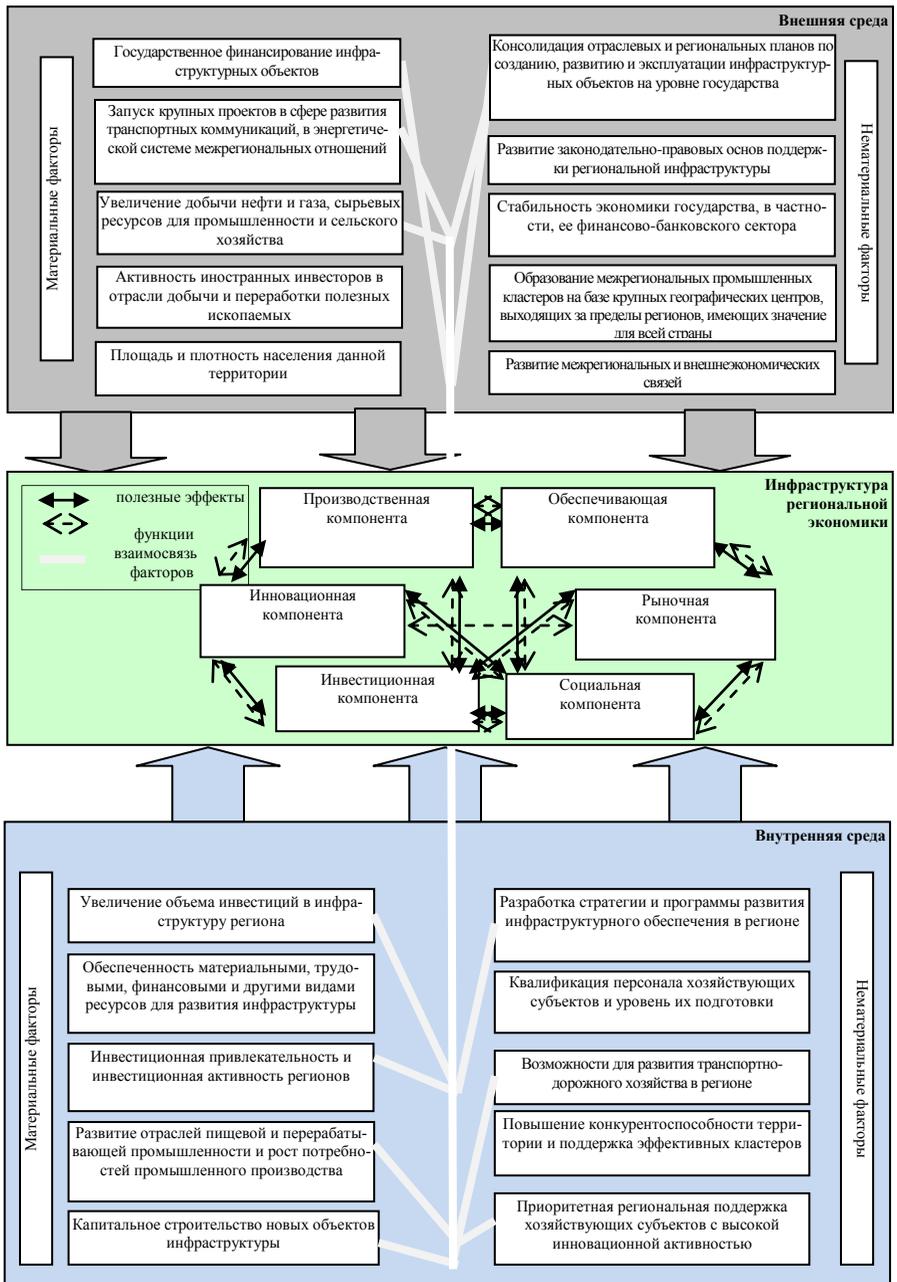
**Рис. 4.** Схематизация процедуры применения дескриптивной и прескриптивной форм прогнозирования развития инфраструктуры региональной экономики

В-третьих, необходимо определение причинно-следственной связи – взаимодействие материальных и нематериальных факторов внешней и внутренней среды, позволяет сформировать комплекс полезных эффектов и функций, выявление которых способствует определению системы стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры, которые автор предлагает разграничивать по двум типам – абсолютные и относительные.

Таблица 4

**Приоритетные факторы развития региональной инфраструктуры**

Название фактора	Значимость
<b><i>Внешние материальные факторы развития</i></b>	
Государственное финансирование инфраструктурных объектов	0,1294
Запуск крупных инфраструктурных проектов в сфере развития транспортных коммуникаций, в энергетической системе межрегиональных отношений	0,1863
Увеличение добычи нефти и газа, сырьевых ресурсов для промышленности и сельского хозяйства	0,1168
Активность иностранных инвесторов в отрасли добычи и переработки полезных ископаемых	0,1168
Площадь и плотность населения данной территории	0,1048
<b><i>Внешние нематериальные факторы развития</i></b>	
Консолидация отраслевых и региональных планов по созданию, развитию и последующей эксплуатации инфраструктурных объектов на уровне государства	0,1804
Развитие межрегиональных и внешнеэкономических связей	0,1804
Развитие законодательно-правовых основ поддержки региональной инфраструктуры	0,1015
Стабильность экономики государства, в частности, ее финансово–банковского сектора	0,1015
Образование межрегиональных промышленных кластеров на базе крупных географических центров, выходящих за пределы регионов, имеющих значение для всей страны	0,1015
<b><i>Внутренние материальные факторы развития</i></b>	
Увеличение объема инвестиций в инфраструктуру региона	0,1294
Обеспеченность материальными, трудовыми, финансовыми и другими видами ресурсов для развития инфраструктуры	0,1863
Инвестиционная привлекательность и инвестиционная активность регионов	0,1168
Развитие отраслей пищевой и перерабатывающей промышленности и рост потребностей промышленного производства	0,1168
Капитальное строительство новых объектов инфраструктуры региона	0,1048
<b><i>Внутренние нематериальные факторы развития</i></b>	
Разработка стратегии и программы развития инфраструктурного обеспечения в регионе	0,1809
Квалификация персонала хозяйствующих субъектов и уровень их подготовки	0,1368
Возможности для развития транспортно-дорожного хозяйства в регионе	0,1235
Повышение конкурентоспособности территории и поддержка эффективных кластеров	0,1108
Приоритетная региональная поддержка хозяйствующих субъектов с высокой инновационной активностью	0,1108



**Рис. 5.** Структура «дерева на перспективу» по факторам инфраструктурного обеспечения региональной инфраструктуры

В-четвертых, определяются условия перехода стратегических приоритетов из абсолютного в относительное состояние и наоборот (табл. 5).

Таблица 5

**Условия перехода стратегических приоритетов**

АБСО- ЛЮТ- НЫЙ ПРИО- РИТЕТ	УСЛОВИЯ ПЕРЕХОДА (влияние факторов внешней среды)	СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРИОРИТЕТ	УСЛОВИЯ ПЕРЕХОДА (влияние факторов внутренней среды)	ОТНОСИ- ТЕЛЬНЫЙ ПРИОРИ- ТЕТ
1	2	3	4	5
+	Сильное	Приоритет 1. Формирование различных институциональных инструментов, обеспечивающих развитие рентабельных инфраструктурных секторов, повышение уровня жизни населения	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 2. Развитие инновационной инфраструктуры: реформа высших учебных заведений, образование научных учреждений, бизнес-инкубаторов, наукоградов, технопарков и т.д.	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 3. Содействие кадровой эффективности в сфере обслуживания: профессиональное образование и подготовка, повышение квалификации, обеспечение кадрами, применение прогрессивных форм оплаты труда и мотивация персонала, высокий уровень доходов работников	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 4. Реализация инвестиционных проектов в электроэнергетике, металлургии, развитие транспортной инфраструктуры, способствующей росту экспорта ресурсов за пределы региона	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 5. Сбалансированное развитие системообразующих элементов региональной инфраструктуры в соответствии с потребностями народного хозяйства и населения, обеспечение оптимального распределения ресурсов	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 6. Модернизация транспортной инфраструктуры, формирование транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей перераспределение транзитных потоков грузов, использование информационных и навигационных систем, развитие железнодорожного транспорта, сети автомобильных дорог, привлечение инвестиций в транспортный комплекс региона	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 7. Повышение эффективности межрегиональных, торговых и внешнеэкономических связей, обеспечивающих производственно-техническое развитие промышленного производства и увеличение объемов ВРП	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 8. Строительство инфраструктуры торговли, питания, бытового обслуживания и реконструкция существующих объектов, содействие развитию малого и среднего бизнеса	Сильное	+
	Слабое		Слабое	
+	Сильное	Приоритет 9. Реализация мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности организаций обрабатывающих производств, создание условий, благоприятствующих расширению региональной сети банковских учреждений, создание системы государственно-частного партнерства	Сильное	+
	Слабое		Слабое	

В случае, если стратегический приоритет развития региональной инфраструктуры становится абсолютным, это определяет необходимость разработки различных программных документов, к которым относятся программы развития региона и отрасли, дорожные карты, концепции развития, что позволит обеспечить разработку рациональных и эффективных стратегических планов и прогнозов модернизации, рекон-

струкции, строительства объектов региональной инфраструктуры, инвестирования инфраструктурных проектов, промышленной агломерации, формирования региональной экономической среды, а также ускорения экономического роста региона в целом.

#### **6. Разработана структурно-функциональная модель стратегического планирования и прогнозирования инфраструктуры региональной экономики на основе сбалансированности**

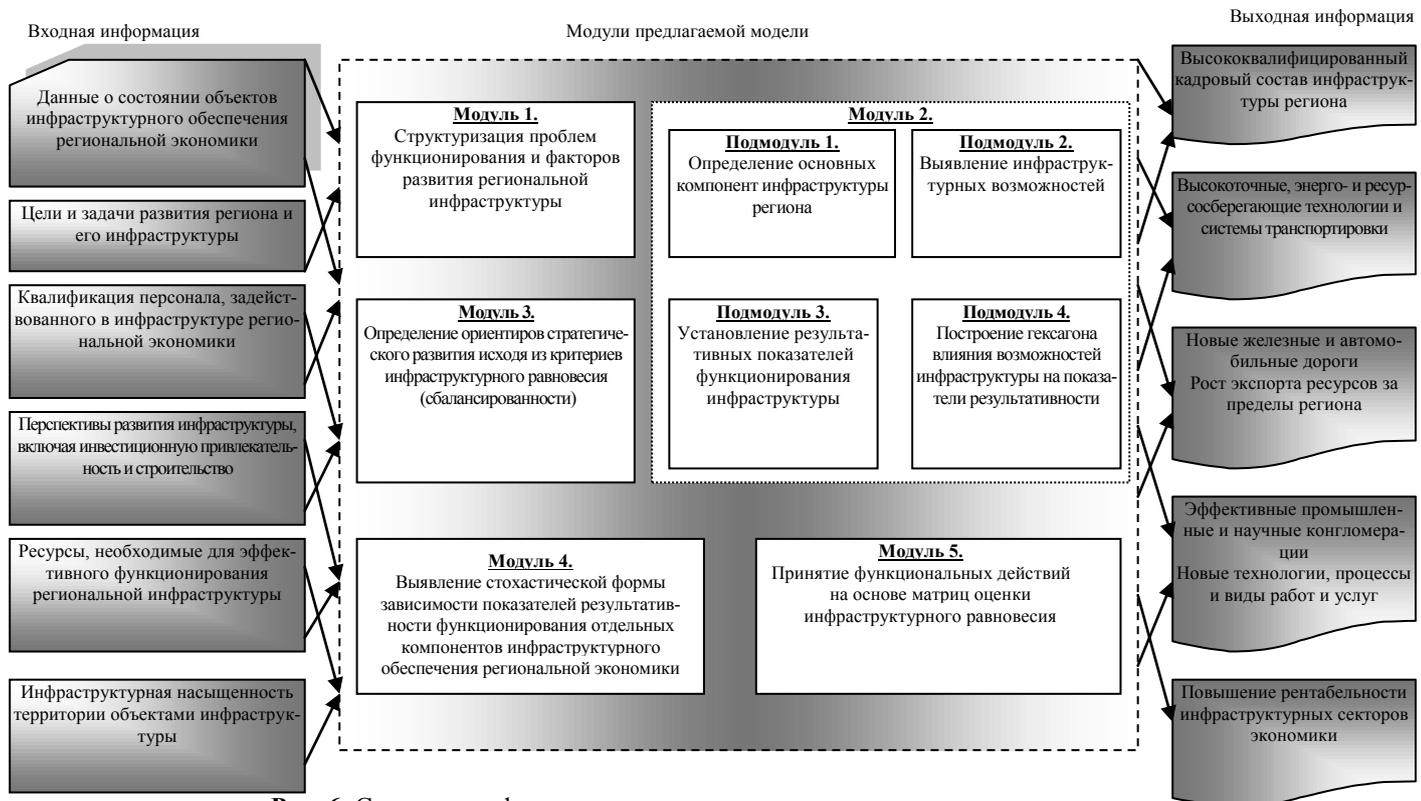
Структурно-функциональная модель основана на логико-математическом описании структуры, составляющих и функций, отображающих основные категории и параметры стратегического планирования и прогнозирования развития региональной инфраструктуры, которая представлена в виде сконструированного аппарата, имеющего многократное использование и учитывающего различные условия функционирования региональной инфраструктуры, позволяющие влиять на сбалансированность ее результатов и возможностей.

Предлагаемая модель состоит из модулей, процедуры которых позволяют исследовать во времени процесс реализации регламентированных и стохастических действий, оценить существующее распределение объектов инфраструктуры, определить ориентиры дальнейших действий исходя из возможностей и результатов функционирования инфраструктуры.

Структурно-функциональная модель стратегического планирования и прогнозирования развития региональной инфраструктуры на основе сбалансированности имеет в своем составе 5 взаимосвязанных модулей: 1 – структуризация проблем функционирования и факторов развития региональной инфраструктуры; 2 – построение гексагона влияния возможностей инфраструктуры на показатели результативности; 3 – определение ориентиров стратегического развития исходя из критериев инфраструктурного равновесия (сбалансированности); 4 – выявление стохастической формы зависимости показателей результативности функционирования отдельных компонентов инфраструктурного обеспечения региональной экономики; 5 – принятие функциональных действий на основе матриц оценки инфраструктурного равновесия (рис. 6).

Характеристики взаимосвязанных инфраструктурных возможностей влияют на структурно-динамическое описание инфраструктурного обеспечения, а, следовательно, и на результативность развития региональной инфраструктуры (табл. 6).

Представленная модель была апробирована на примере инфраструктурного обеспечения регионов России в разрезе предложенных автором компонент. Исходя из результатов математического моделирования предлагается составление матриц оценки инфраструктурного равновесия (табл. 7).



**Рис. 6.** Структурно-функциональная модель стратегического планирования и прогнозирования развития региональной инфраструктуры на основе сбалансированности

Таблица 6

**Математическая модель сбалансированного развития  
региональной инфраструктуры**

Компоненты региональной инфраструктуры	Характеристики функционирования региональной инфраструктуры		Сбалансированность инфраструктуры
	Возможности (IW)	Результаты (IR)	
Производственная (P)	$IW = v_{ij}Z_1 + v_{ij}Z_2 + \dots + v_{ij}Z_n$ $= \sum_{k=1}^n v_{ij}Z_k$  <i>v<sub>ij</sub> - показатель возможностей i-й составляющей инфраструктурного обеспечения j-й компоненты инфраструктуры; Z<sub>1</sub>..Z<sub>n</sub> - значение i-й составляющей инфраструктурного обеспечения по каждой компоненте</i>	(P) € (p <sub>1</sub> +p <sub>2</sub> +...+p <sub>n</sub> )	$\sum_{j=1}^k IR = \sum_{j=1}^k IW$
Рыночная (R)		(R) € (r <sub>1</sub> +r <sub>2</sub> +...+r <sub>n</sub> )	
Инновационная (N)		(N) € (n <sub>1</sub> +n <sub>2</sub> +...+n <sub>n</sub> )	
Инвестиционная (I)		(I) € (i <sub>1</sub> +i <sub>2</sub> +...+i <sub>n</sub> )	
Обеспечивающая (O)		(O) € (o <sub>1</sub> +o <sub>2</sub> +...+o <sub>n</sub> )	
Социальная (S)		(S) € (s <sub>1</sub> +s <sub>2</sub> +...+s <sub>n</sub> )	
G <sub>w</sub> - гексагон взаимодействия возможностей и результатов функционирования региональной инфраструктуры			
Инфраструктурное обеспечение региона	Инфраструктурные возможности по всем компонентам $\sum_{i=1}^k IW$	Инфраструктурные результаты по всем компонентам $\sum_{i=1}^k IR$	

Таблица 7

**Матрица оценки инфраструктурного равновесия**

Инфраструктурные результаты	Инфраструктурные возможности			
		Высокий уровень		Низкий уровень
Высокий уровень	1	Инфраструктурная сбалансированность	4	Не рассматривается
Низкий уровень	2	Инфраструктурная несбалансированность	3	Инфраструктурная неэффективность

Предложенная модель зависит от возможностей и результатов инфраструктурного обеспечения региональной экономики, которые позволяют с помощью корреляционно-регрессионного анализа моделировать наиболее оптимальное состояние инфраструктуры региона на основе обеспечения инфраструктурной сбалансированности. Это дает возможность сформировать рациональную конструкцию устойчивого

функционирования инфраструктуры, что позволит развивать экономику региона в целом.

### **7. Предложена процедура применения дорожного картирования в стратегическом развитии региональной инфраструктуры**

Дорожное картирование стратегического развития региональной инфраструктуры представляет собой процедуру, увязывающую между собой прогнозирование и стратегическое планирование, и выстраивающую во времени основные действия по принципу «прошлое – настоящее – будущее», в результате чего исследуются не только вероятные сценарии, но и оптимальные стратегические направления развития региональной инфраструктуры. Схематизация процедуры построения дорожной карты стратегического развития инфраструктуры региона показана на рисунке 7.

Дорожные карты выполняют две взаимосвязанные функции: планирующую и прогнозирующую. Первая определяет состояние инфраструктуры региона в определенный момент времени. Вторая состоит в использовании графической визуализации для предпочтения будущего развития и обоснования решения для предпочтения определенных направлений действий, они позволяют оценивать имеющийся стратегический потенциал развития инфраструктуры региона, обнаружить узкие места, угрозы и возможности роста, потребности в ресурсном обеспечении. При этом процедура построения дорожной карты имеет множество маршрутов по реализации намеченных целей в рамках выявленных стратегических приоритетов развития, что требует дальнейшей детализации.

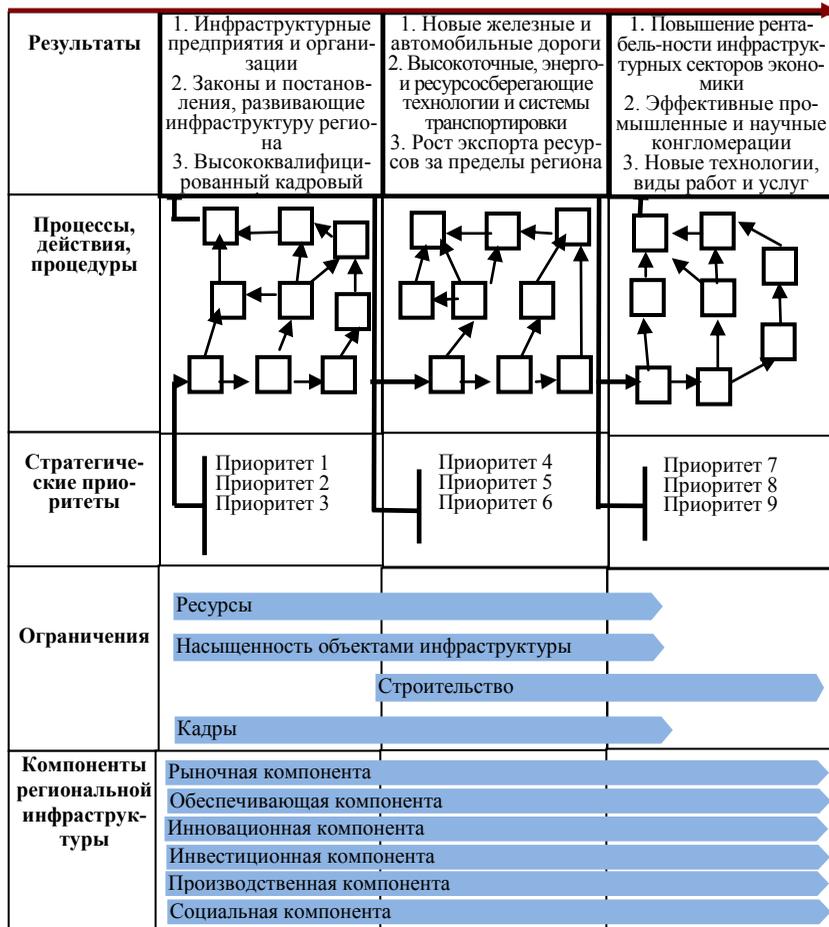
В этой связи предлагается применение процедур построения дорожных карт по каждой компоненте региональной инфраструктуры (производственной, рыночной, инвестиционной, обеспечивающей, инновационной, социальной). Преимуществом метода дорожного картирования в стратегическом развитии региональной инфраструктуры является отчетливое обоснование оптимальности предлагаемых альтернатив развития в каждой точке принятия решений. В его рамках можно достигать комплексного рассмотрения различных стратегических приоритетов развития региональной инфраструктуры.

### **8. Предложен механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона**

Содержание механизма развития инфраструктурных секторов экономики региона автор определяет как взаимосвязанную многоуровневую систему многовариантных действий, факторов, параметров, инструментов, программ и индикаторов развития, взаимно увязанных в единый комплекс процедур, позволяющий

сбалансировать инфраструктурное функционирование, определить возможности и направления его развития в соответствии с абсолютными стратегическими приоритетами.

Временной интервал



**Рис. 7.** Схема процедуры применения метода дорожного картирования в стратегическом развитии региональной инфраструктуры

Механизм развития инфраструктурных секторов экономики должен основываться на взаимоувязанной совокупности целей, принципов, мер, прогнозов и критериев оценок, обеспечивающих оптимальное использование внутренних ресурсов и потенциала региона, учитывая

региональную инфраструктуру как неотъемлемую часть единого экономического, правового и территориального пространства региона, и определяя многовариантные стратегические действия.

В связи с этим предложен механизм развития инфраструктурных секторов региональной экономики на следующих многовариантных действиях (рис. 8).

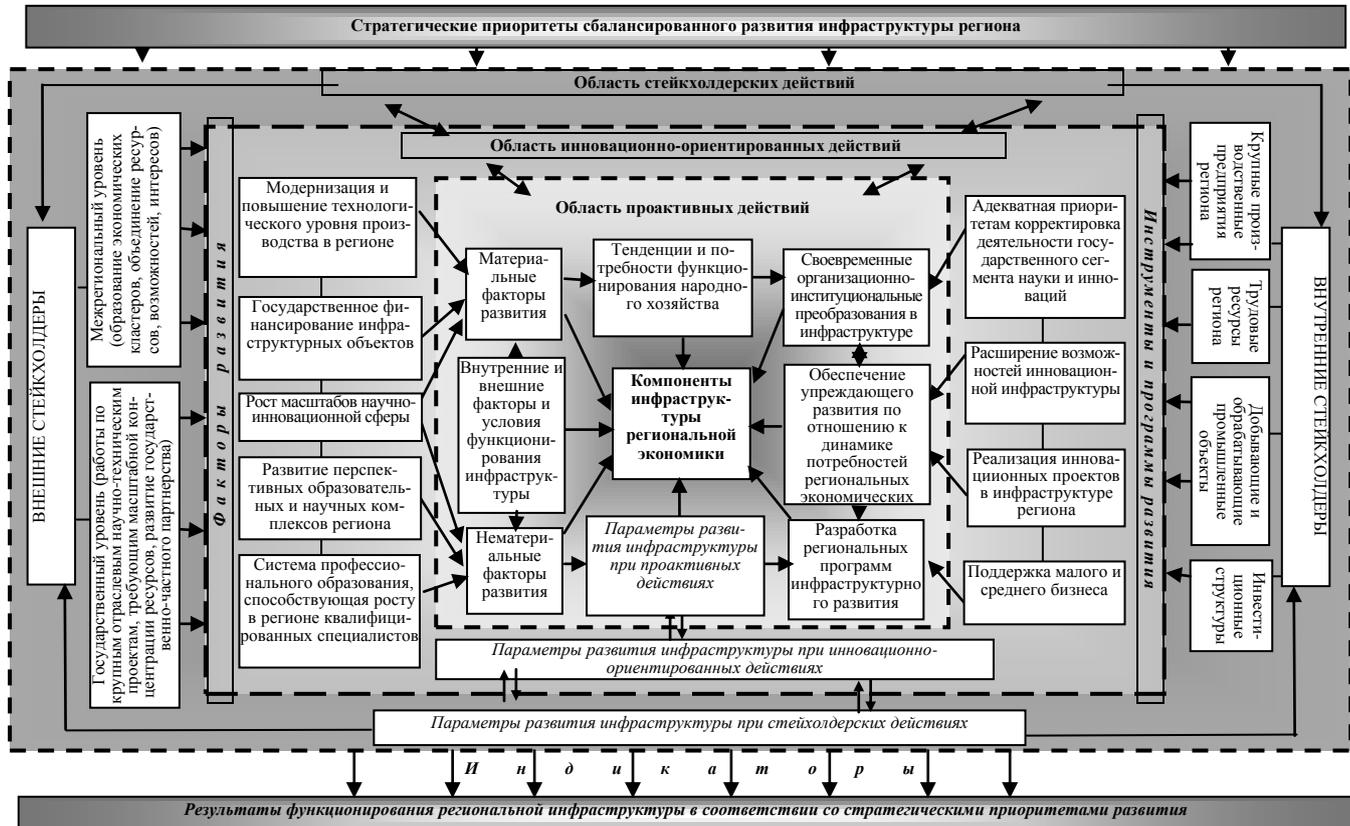
Стейкхолдерские действия способствуют выработке баланса интересов и экономически взаимовыгодных отношений у всех субъектов для обеспечения эффективного функционирования и развития инфраструктуры территории, а также для достижения стратегических целей за счет активизации процесса самоорганизации с положительной обратной связью. Стейкхолдер инфраструктуры региона – это любой субъект (или их объединение), являющийся заинтересованным лицом, интересы и ресурсы которого могут прямо или косвенно влиять на развитие инфраструктурного сектора. Партнерские отношения с данными стейкхолдерами позволяют выработать и реализовывать эффективные управленческие решения по развитию инфраструктуры территории.

Проактивные действия состоят в управлении обстоятельствами, обеспечение упреждающих процедур развития инфраструктуры региона по отношению к динамике потребностей народного хозяйства в определенном инфраструктурном обеспечении.

Они позволят обеспечивать синхронизацию процессов развития инфраструктурного устройства на всех уровнях (региональном, муниципальном, районном, внутри крупных городов и т.п.), а также согласовать процессы планирования развития инфраструктурных объектов, включаемых в различные инфраструктурные сектора. Проактивные действия требуют также согласовывать планы развития инфраструктурных секторов с требованиями развития составляющих территорий (территориальных образований).

Инновационно-ориентированные действия заключаются в ориентации развития региональной инфраструктуры на активизацию инновационной деятельности в области базовых наукоемких отраслей, модернизации транспортного комплекса региона, ориентируясь на высокотехнологичный и информационный секторы, увеличение доли инновационной продукции; приоритетную региональную поддержку.

Механизм стратегического развития инфраструктурных секторов региональной экономики позволит обеспечить конвергенцию ее элементов на платформе совместного развития различных секторов инфраструктуры региональной экономики при помощи формирования комплекса проактивных, стейкхолдерских и инновационно-ориентированных действий и параметров их развития, обеспечивающих возможности ее стратегического развития.



**Рис. 8.** Механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона

## **9. Обоснованы стратегические приоритеты сбалансированного развития инфраструктуры региона**

Под сбалансированностью необходимо понимать такое развитие экономики, при котором протекающие в ней процессы реализуются в согласованности, а развитие элементов экономической системы является гармоничным и равномерным. Региональная сбалансированность инфраструктуры подразумевает устойчивую согласованность в уровне развития составляющих инфраструктуры на определенной территории, в соответствии с потребностями народного хозяйства и населения, а также согласно балансу инфраструктурных возможностей и результатов.

Одним из условий экономической самостоятельности и устойчивого развития субъектов Российской Федерации является высокий уровень развития их инфраструктуры, элементы которой развиты равномерно и ориентированы на удовлетворение внутреннего спроса в соответствующих ее услугах. Ориентация на потребности региона образует специфику регионального развития, в существенной мере связанной с пропорциями развития внутренней инфраструктуры.

Процесс достижения сбалансированности региональной инфраструктуры, по сути, должен быть перманентным. Это связано с тем, что экономические условия постоянно изменяются, что предъявляет все новые и новые требования к сбалансированности инфраструктурной составляющей экономического развития территории. Иначе говоря, прежние идеалы сбалансированности устаревают морально, а новые ещё не были выработаны. Кроме того, как правило, формирование региональной инфраструктуры происходит в отрыве от уникальных особенностей развития каждого региона нашей страны. Результатом этого становится то, что естественным состоянием региональной экономики становится не полная сбалансированность, а экономическая неравновесность. В соответствии с этим, одним из приоритетов региональных властей в области достижения развития регионов является обеспечение сбалансированности каждой компоненты региональной инфраструктуры.

Предложены стратегические приоритеты обеспечения сбалансированного развития инфраструктуры регионов в соответствии с типологией регионов по уровню обеспеченности и результативности использования: 1) для регионов лидеров и супер-лидеров – стимулирующие меры, направленные на закрепление и использование имеющегося потенциала и развития инноваций; 2) для мезаморфных регионов – активизирующие меры, направленные на раскрытие потенциала данных территорий; 3) для регионов-аутсайдеров – встряхивающие меры, направленные на формирование отсутствующих инфраструктурных элементов и интенсивное развитие уже имеющихся.

Таким образом, применение разработанного комплекса мероприятий по обеспечению сбалансированности региональной инфраструктуры позволит: достичь согласования подсистем региональной инфраструктуры; обеспечить территориальные и отраслевые пропорции между ее звеньями; достичь иерархичности региональной инфраструктуры, обеспечив связь между составом ее объектов и размером и хозяйственной значимостью тех или иных территорий; сгладить диспропорции в развитии регионов относительно их обеспеченности соответствующими элементами инфраструктуры, а также результативности ее использования.

## **ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ РАБОТАХ**

*Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях Scopus*

1. Овешникова Л.В. Применение моделирования в инновационно-инвестиционном проектировании / Л.В. Овешникова, И.С. Лашенкова // Регион: системы, экономика, управление. 2011. № 4 (15). С. 175-180 (0,38 / 0,2 п.л.).

2. Овешникова Л.В. Применение аналитических процедур в стратегическом планировании / Л.В. Овешникова // Научное обозрение: экономика и управление. 2012. № 6. С. 463-470 (0,5 п.л.).

3. Овешникова Л.В. Сущность экономических механизмов, необходимость и особенности их применения при стратегическом планировании / Л.В. Овешникова // Экономика и предпринимательство. 2013. № 5 (34). С. 196-202 (0,5 п.л.).

4. Овешникова Л.В. Сущностно-содержательная природа процесса проектирования сбалансированной инновационной инфраструктуры / Е.В. Сибирская, Л.В. Овешникова, И.Ю. Кузовлева // Фундаментальные исследования. 2013. № 10 (часть 11). С. 2514 -2518 (0,31/0,1 п.л.).

5. Oveshnikova L.V. Regionalization of the innovation management process / E.V. Sibirskaya, O.A. Stroeva, O.A. Khokhlova, L.V. Oveshnikova // Life Science Journal. 2014. 11(8s). P. 297-301 (0,4 / 0.2 п.л.).

6. Овешникова Л.В. Механизм согласования управления инновационной деятельностью в регионе / Е.В. Сибирская, О.А. Строева, О.А. Хохлова, Л.В. Овешникова // Региональная экономика: теория и практика. 2014. № 27(351). С. 2-7 (0,38 / 0,1 п.л.).

7. Овешникова Л.В. Инфраструктурное обеспечение бизнеса: организационная оценка / Л.В. Овешникова, Е.В. Сибирская, О.А. Строева // Проблемы теории и практики управления. 2014. № 6. С. 53-58 (0,4 / 0,15 п.л.).

8. Овешникова Л.В. Модель прогнозирования инфраструктурного обеспечения (региональный уровень) / Л.В. Овешникова // Экономика и предпринимательство. 2014. № 12 (ч. 3). С. 221-226 (0,5 п.л.).

9. Овешникова Л.В. Исследование проблем инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Фундаментальные исследования. 2014. № 12 (ч. 10). С. 2190-2195 (0,31 п.л.).

10. Овешникова Л.В. Классификация элементов инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Современные проблемы науки и образования. 2014. № 6; URL: <http://www.science-education.ru/120-16943> (дата обращения: 19.01.2015) (0,63 п.л.).
11. Овешникова Л.В. Вектор эволюции региональной экономической инфраструктуры / Л.В. Овешникова // Экономика и предпринимательство. 2015. № 1 (54). С. 239-244 (0,5 п.л.).
12. Овешникова Л.В. Развитие региональной инфраструктуры на основе прогнозирования методами экспертных панелей, сценариев и дорожного картирования / Л.В. Овешникова // Среднерусский вестник общественных наук. 2014. № 5 (35). С. 110-118 (0,44 п.л.).
13. Овешникова Л.В. Разработка направлений развития региональной инфраструктуры на основе инструментов прогнозирования и стратегического планирования / Л.В. Овешникова // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер.: История. Политология. Экономика. Информатика. 2014. №21(192). Вып. 32/1. С. 22-28 (0,44 п.л.).
14. Овешникова Л.В. Развитие региональной инфраструктуры на основе разработки коммуникационной системы стратегического планирования и прогнозирования / Л.В. Овешникова, И.Ю. Кузовлева // Известия ЮЗГУ. Сер. Экономика. Социология. Менеджмент. 2014. № 4. С. 57-65 (0,6 п.л. / 0,45 п.л.)
15. Овешникова Л.В. Методология проведения выборочного обследования параметров качества жизни населения в условиях неустойчивого социально-экономического развития региона / Л.В. Овешникова, Л.А. Михейкина // Современные проблемы науки и образования. 2015. № 1. URL: [www.science-education.ru/121-18170](http://www.science-education.ru/121-18170) (0,4/0,2 п.л.).
16. Овешникова Л.В. Развитие стратегического планирования инфраструктурного обеспечения бизнеса в регионе /Л.В. Овешникова, Е.В. Сибирская // Проблемы теории и практики управления. 2015. № 2. С. 30-38 (0,4/0,3 п.л.).
17. Овешникова Л.В. Разработка перспектив развития инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». 2015. Т. 7. №1. URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/15EVN115.pdf> (доступ свободный) (0,8 п.л.).
18. Овешникова Л.В. Развитие региональной инфраструктуры на основе параметров стратегического планирования / Л.В. Овешникова // Социально-экономические явления и процессы. 2015. № 1. С. 67-74 (0,5 п.л.).
19. Овешникова Л.В. Традиционные и новые тенденции инфраструктурного обеспечения региона на основе стратегических планов / Л.В. Овешникова // Социально-экономические явления и процессы. 2015. № 2. С. 66 -71 (0,5/0,3 п.л.).
20. Овешникова Л.В. Исследование субъектно-объектного состава региональной инфраструктуры / Л.В. Овешникова, Е.В. Сибирская // Социально-экономические явления и процессы. 2015. № 2 С. 72-77 (0,5 п.л.).
21. Овешникова Л.В. Основные аспекты решения проблем развития региональной инфраструктуры / Л.В. Овешникова // Вестник Тамбовского университета. Сер.: Гуманитарные науки. 2015. № 1. С. 32-37 (0,44 п.л.).

### *Монографии*

22. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Управление бизнесом при развитии инноваций / Ю.П. Анисимов [и др.]. Воронеж: ВГТА, 2004 (31,31/7,9 п.л.).

23. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Стратегия устойчивого развития предприятия в условиях освоения инноваций / А.И. Хорев [и др.]. Воронеж. гос. технол. акад. Воронеж, 2009 (10,2/3,1 п.л.).

24. Овешникова Л.В. Стратегическое планирование при эффективном использовании кадрового потенциала предприятия // Управление инновационной деятельностью. Кн. 4. Управление развитием инноваций / Ю.П. Анисимов [и др.]; под ред. проф. Анисимова Ю.П. Воронеж: ФГОБУВПО ВГУИТ, ФГОБУВПО ВГТУ, 2011. С. 335-350 (36,5/1,12 п.л.)

25. Овешникова Л.В. Проблемы и перспективы развития региональной инфраструктуры (опыт Тамбовской области) // Экономика и управление народным хозяйством / Е.В. Симонова, Л.В. Овешникова [и др.]. Орёл, 2014. С. 38-64 (1,5 п.л.).

26. Овешникова Л.В. Методологические аспекты функционирования региональной инфраструктуры // Современные теории менеджмента / Л.В. Овешникова. Орёл: ООО «Научное обозрение», 2014. С. 94-114 (1,3 п.л.).

27. Овешникова Л.В. Инструменты разработки направлений развития инфраструктуры региональной экономики // Современные проблемы экономики и менеджмента / О.А. Строева, Л.В. Овешникова. Орёл: ООО «Научное обозрение», 2015. С. 67-80 (1 п.л.).

28. Овешникова Л.В. Классификация показателей исследования инфраструктуры региональной экономики // Приоритетные направления развития предпринимательства, логистики и маркетинга / Ж.Н. Климова [и др.] / Под общ. редакцией Ж.Н. Климовой. Орел: ФГБОУ ВПО «Госунiversитет-УНПК», 2015. С. 30-39 (1,0 п.л.).

29. Овешникова Л.В. Использование процедур дорожного картирования для обеспечения сбалансированного развития инфраструктуры региона // Инновационное развитие национальной экономики / Под общ. редакцией О.А. Строевой. Орёл: ООО «Научное обозрение», 2015. С. 25-33 (1,3 п.л.).

30. Овешникова Л.В. Сбалансированное развитие инфраструктуры региональной экономики (теория, методология, практика) / Л.В. Овешникова. Орел: ООО «Научное обозрение». 2015 (17,5 п.л.).

### *Статьи в научных журналах и изданиях и другие публикации*

31. Prosorowska L. /Oveshnikova/ Die aktualität der aktivierung der Innovationsstätigkeit in den gegenwärtigen Betrieben / Л.В. Прозоровская // Актуальные проблемы научно-практических исследований и методологий: Матер. науч.-практич. конф. ВГТА на иностранных языках. Воронеж: Воронеж. гос. технол. акад., 2001. С. 37-38 (0,12 п.л.).

32. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Мониторинг системы управления бизнес-процессом (на примере молочной промышленности Воронежской области): брошюра / А.И. Хорев [и др.]. М.: АгроНИИТЭИПП, 2003. 24 с (1,5/0,3 п.л.).

33. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Приоритетные направления региональной экономики и статистики / Л.В. Прозоровская // Сборник трудов кафедры

национальной экономики ТГУ им. Г.Р. Державина. Тамбов: Изд. дом ТГУ им. Г.Р. Державина, 2006. С. 18-21 (0,2 п.л.).

34. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Инструменты перспектив развития региональной экономики / Л.В. Прозоровская // Сборник трудов кафедры экономической теории. Тамбов: Изд. дом ТГУ им. Г.Р. Державина, 2006. С. 45-48 (0,2 п.л.).

35. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Закономерности и особенности региональной экономики / Л.В. Прозоровская // Сборник научных трудов кафедры мировой и национальной экономики. Вып. 3. Тамбов: Изд-во ТГУ им. Г.Р. Державина, 2008. С. 76-81 (0,2 п.л.).

36. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Мониторинг Воронежского рынка молочных продуктов / А.А. Швец, Л.В. Прозоровская, М.Ю. Швец // Практический маркетинг. Информация для маркетинговых решений. 2007. №122 (4.). С. 39-45 (0,43 / 0,14 п.л.).

37. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ К вопросу о разработке концепции стратегического развития инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Сборник трудов кафедры экономической теории и истории. Тамбов: Изд. дом ТГУ им. Г.Р. Державина, 2008. С. 36-40 (0,2 п.л.).

38. Прозоровская Л.В. Особенности инвестиционных и инновационных процессов в регионе / Л.В. Прозоровская, Н.Н. Авакумова // Вестник ОрелГИЭТ. 2008. № 1. С. 47-58 (0,75/0,4 п.л.)

39. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Методика оценки упущенной выгоды при инвестиционном проектировании / Ю.В. Журавлев, Л.В. Прозоровская, Т.Ю. Журавлева // Инновационный вестник Регион. 2008. № 3(13). С. 6-10 (0,4/0,13 п.л.)

40. Прозоровская Л.В. /Овешникова/ Взаимодействие органов власти в управлении развитием / Л.В. Прозоровская // Успехи и тайны современной рекламы: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. Орел, 2009. С. 16-22 (0,5 п.л.)

41. Овешникова Л.В. Типология регионов по уровню обеспеченности и результативности использования инвестиционной инфраструктуры / Л.В. Овешникова // Сборник трудов кафедры политической экономики и мирового глобального хозяйства. Вып. 1. Тамбов: ТРОО «Бизнес-Наука-Общество», 2012. С. 55-60 (0,2 п.л.)

42. Овешникова Л.В. Типологизация регионов РФ по обеспеченности и результативности инновационной инфраструктурой / Л.В. Овешникова. // Сборник трудов кафедры политической экономики и мирового глобального хозяйства. Вып. 2. Тамбов: ТРОО «Бизнес-Наука-Общество», 2012. С. 44-48 (0,2 п.л.)

43. Овешникова Л.В. Оценка региональной инвестиционной инфраструктуры: показатели обеспеченности и результативности / Л.В. Овешникова / Л.В. Овешникова // Управление региональными социально-экономическими системами: мат-лы круглого стола. Тамбов: ТРОО «Бизнес-Наука-Общество», 2012. С. 52-56 (0,2 п.л.)

44. Овешникова Л.В. Региональная инфраструктура: оценка инновационной компоненты / Л.В. Овешникова // Сборник трудов кафедры политической экономики и мирового глобального хозяйства. Вып. 1. Тамбов: ТРОО «Бизнес-Наука-Общество», 2013 С. 38-43 (0,2 п.л.).

45. Овешникова Л.В. Исследование взаимосвязи инновационной активности и инновационного потенциала предприятий при стратегическом планировании / Л.В. Овешникова, Н.И. Малых // Перспективные направления развития экономики региона в современных условиях: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. Невинномысск, 2012. С. 428-435 (0,84 п.л.).
46. Овешникова Л.В. Концепция стратегического развития инфраструктуры региональной экономики / Е.В. Сибирская, Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2012. № 1 (Том 2). С. 48-53 (0,38/0,2 п.л.).
47. Овешникова Л.В. Генезис и основные детерминанты классификации региональной инфраструктуры / Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2012. № 1 (Том 2). С. 61-69 (0,5 п.л.).
48. Овешникова Л.В. Исследование социально-экономического потенциала региона / Л.В. Овешникова // Ключови въпроси в съвременната Наука: мат-ли за 9-а межд. научн. практ. конф. 2013. Том 10. Икономики. София. «БялГРАД-БГ». С. 3-6 (0,31 п.л.).
49. Овешникова Л.В. Методология стратегического развития экономической системы региона / Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2013. № 2. С. 56-71 (0,55 п.л.).
50. Овешникова Л.В. Инфраструктура региональной экономики: концептуальные подходы к изучению проблемы развития / Л.В. Овешникова // Актуальные проблемы экономического развития и правового регулирования социально-экономических отношений: мат-лы круг. ст. Орел: ООО «Научное обозрение», 2014. С. 47-54 (0,55 п.л.).
51. Овешникова Л.В. Императивы стратегического развития инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Интеграция бизнеса в инновационное экономическое пространство: анализ тенденций и перспектив развития: мат-лы междунар. науч.-практ. конф. Орел: Орловский филиал РАНХ и ГС, 2013. С. 53-62 (0,63 п.л.).
52. Овешникова Л.В. Исследование обеспечивающей компоненты инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2013. № 3 (Том 2). С. 37-42 (0,63 п.л.).
53. Овешникова Л.В. Производственная компонента инфраструктуры региональной экономики: аналитические расчеты и оценка / Е.В. Сибирская, Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2013. № 3 (Том 2). С. 97-103 (0,63 п.л.).
54. Овешникова Л.В. Применение экономических механизмов в стратегическом планировании / Л.В. Овешникова // Materiály IX mezinárodní vědecko-praktická konference «Efektivní nástroje moderních věd – 2013». Díl 14. Ekonomické vědy: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o - 96 stran. С. 3-7 (0,32 п.л.).
55. Овешникова Л.В. Обоснование выбора метода прогнозирования / Л.В. Овешникова // Вестник РНЦИЭ и ЦИРЭ. Сер. Проблемы региональной эконо-

мики. Вып. 52 / Под ред. проф. Корчагина Ю.А. Воронеж: РНЦИЭ, ЦИРЭ, 2013. С 38-41 (0,25 п.л.).

56. Овешникова Л.В. Основные аспекты развития прогнозирования / Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2013. № 7. С. 5-11 (0,44 п.л.).

57. Овешникова Л.В. О проектировании инновационной инфраструктуры на микро-, мезо- и макроуровне / Е.В. Сибирская, Л.В. Овешникова, И.Ю. Кузовлева // Materiały IX Międzynarodowej naukowo-praktycznej konferencji «Perspektywiczne opracowania są nauką i technikami - 2013» Volume 9. Ekonomiczne nauki : Przemysł. Nauka i studia - 2013. 80 str. С. 50-55 (0,31 п.л.).

58. Овешникова Л.В. Характеристика глобализации – качественно новой ступени интеграции экономических процессов / Е.В. Сибирская, Л.В. Овешникова, О.А. Строева // Перспективы интеграционных процессов Евразии: мат-лы Межд. науч.-практ. конф. URL: <http://berlek-nkp.com/goryachie-novosti/1669-itogi-ii-mezhdunarodnoy-nauchno-prakticheskoj-konferencii-perspektivy-integracionnyh-processov-evrazii.html> (0,45/0,15 п.л.).

59. Овешникова Л.В. Актуализация инвестиционной компоненты в стратегическом планировании бизнеса в регионе / Л.В. Овешникова, М.С. Телюк // Materials of the X International scientific and practical conference, «Proceedings of academic science», 2014. Volume 1. Economic science. Sheffield. Science and education LTD - 80 p. 3. 40-42 (0,2/0,1 п.л.).

60. Овешникова Л.В. Обеспечение безопасности социально-экономических систем на основе применения процедуры форсайт / Л.В. Овешникова // Национальная безопасность: региональные аспекты приграничья: мат-лы Межд. науч.-практ. конф. Чита, 2014. С. 71-73 (0,2 п.л.).

61. Овешникова Л.В. Направления совершенствования региональной инфраструктуры / Экономика и социум. 2014. № 4(13). Режим доступа: [http://www.iupr.ru/domains\\_data/files/zurnal\\_13\\_2014/Oveshnikova.pdf](http://www.iupr.ru/domains_data/files/zurnal_13_2014/Oveshnikova.pdf) (0,2 п.л.).

62. Овешникова Л.В. Развитие региональной инфраструктуры на основе информационных потоков / Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2014. № 8. С. 113-116 (0,25 п.л.).

63. Овешникова Л.В. Основные функции инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Современные подходы к формированию концепции экономического роста: теория и практика: мат-лы Междунар. конф. СПб.: Центр экономических исследований, 2015. С. 86-89 (0,25 п.л.).

64. Овешникова Л.В. О стратегических приоритетах развития инфраструктуры региональной экономики / Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2015. № 1. С. 174-180 (0,44 п.л.).

65. Овешникова Л.В. Показатели возможностей и результативности функционирования инфраструктуры региональной экономики / Е.В. Сибирская, Л.В. Овешникова // Теоретические и прикладные вопросы экономики и сферы услуг. 2015. № 1. С. 181-187 (0,44 п.л.).

66. Овешникова Л.В. Способы и приемы стратегического планирования и прогнозирования региональной инфраструктуры / Л.В. Овешникова // Вестник государственного и муниципального управления. 2015. № 1(16). С. 99-107 (0,44 п.л.).

67. Овешникова Л.В. Региональные исследования: качество жизни населения и необходимость проведения выборочного обследования его параметров / Л.В. Овешникова, Л.А. Михейкина // Фундаментальные и прикладные исследования в области экономики и финансов: мат-лы Межд. науч.-практ. конф. Орел: Орловский филиал РАНХ иГС, 2015. С. 156-158 (0,31/0,2 п.л.).

68. Овешникова Л.В. Механизм стратегического развития инфраструктурных секторов экономики региона / Л.В. Овешникова // Фундаментальные и прикладные исследования в области экономики и финансов: мат-лы Междунар. науч.-практ. конф. Орел: Орловский филиал РАНХ иГС, 2015. С. 162-167 (0,31 п.л.).

Подписано в печать 02.06.2015 г. Формат 60×84/16. Объем 2,5.  
Тираж 150 экз. Заказ № 0103.

392000 г. Тамбов, ул. Советская, 6.  
Издательство ТРОО «Бизнес-Наука-Общество»