

На правах рукописи

Бахтин Михаил Николаевич



**АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА:
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ, СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ, ИНСТРУМЕНТЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

специальность:

08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством»
(региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Воронеж – 2020

Работа выполнена на кафедре экономики и управления организациями Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Воронежский государственный университет»

Научный руководитель доктор экономических наук, доцент
Кособуцкая Анна Юрьевна

Официальные оппоненты **Тренина Ирина Алексеевна**
доктор экономических наук, профессор,
ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет им. И.С. Тургенева», институт экономики и управления, кафедра менеджмента и государственного управления, заведующая

Провоторов Иван Анатольевич
кандидат экономических наук, доцент,
ФГБОУ ВО «Воронежский государственный технический университет», факультет экономики, менеджмента и информационных технологий, кафедра цифровой и отраслевой экономики, доцент

Ведущая организация ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»

Защита состоится «17» октября 2020 года в 10-00 на заседании диссертационного совета Д 212.038.15 при Воронежском государственном университете по адресу: 394068, г. Воронеж, ул. Хользунова, 40, ауд. 203

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Воронежский государственный университет» <http://www.sciense.vsu.ru/disser>

Автореферат разослан « » сентября 2020 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
д.э.н., доцент



Г.В. Голикова

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена следующими обстоятельствами.

Во-первых, в теоретическом плане исследованию автодорожной инфраструктуры уделяется значительное внимание. Однако, положения, характеризующие автодорожную инфраструктуру в системе более общих категорий: инфраструктура, транспортно-логистическая, транспортная инфраструктура представлены в научной литературе не в полной мере. Отсутствует в научной литературе такой показатель как «интенсивность обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионов», что затрудняет анализ и планирование ее развития на среднесрочный и долгосрочный периоды.

Во-вторых, взаимосвязи автодорожной инфраструктуры с состоянием социально-экономических подсистем регионов представлены фрагментарно. Основное внимание уделяется таким параметрам ее состояния как: протяженность дорог федерального, регионального, межмуниципального и муниципального значения; плотность сети автомобильных дорог; протяженность и доля автомобильных дорог с твердым покрытием (или соответствующих нормативным требованиям). Между тем, ограниченность ресурсов государства и иных заинтересованных в развитии автодорожной инфраструктуры лиц требует оценки ее взаимосвязей с иными социально-экономическими подсистемами регионов: добывающей и обрабатывающей промышленностью, сельским хозяйством, инвестициями в основной капитал, строительством и др.

В-третьих, регионы страны значительно различаются по параметрам социально-экономического развития, их динамике, уровню интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой их подсистем.

В-четвертых, разрабатываемые в регионах России документы стратегического планирования, в том числе – стратегии социально-экономического развития содержат существенные недоработки, связанные с фрагментарностью стратегического анализа, недостаточным обоснованием стратегических приоритетов, целей, задач, инструментов, обеспечивающих их реализацию.

Актуальность проблемы совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры связана с недостаточным уровнем ее теоретической и практической разработанности, что и определило общую направленность и структуру настоящего исследования.

Степень разработанности проблемы. Диссертационное исследование базируется на методологических и теоретических положениях, разработанных российскими и зарубежными учеными.

Теоретико-методологические основы исследования экономического развития социально-экономических систем различного уровня разработаны в трудах таких ученых как: А. Аганбегян, В. Воронин, Т. Гоголева, И. Корогодина, А. Кособуцкая, Б. Преображенский, Т. Ромащенко, Н. Сироткина, М. Табачникова, А. Федченко.

Широкий спектр проблем формирования эффективных механизмов управления социально-экономическими процессами на региональном уровне развития рассматривают в своих исследованиях О. Беленов, О. Борис, Ю. Вертакова, Г. Голикова, А. Гранберг, Д. Ендовицкий, В. Закшевский, Е. Исаева, С. Калюгина, П. Канапухин, Е. Колесниченко, И. Корогодина, Н. Кулагина, В. Курченков, Ю. Лапыгин, Е. Мишон, Л. Московцева, В. Московцев, Т. Мясникова, Л. Никитина, В. Парахина, В. Плотников, А. Полянин, И. Рисин, Д. Родионов, Н. Серебрякова, Е. Сибирская, Ю. Трещевский, И. Тронина, О. Чарыкова и др.

Аналитический аппарат исследования и агрегирования социально-экономических систем, явлений и процессов, включая их виртуальную кластеризацию, представлен в работах Р. Блэшфилда, О. Голиченко, В. Давниса, Г. Клейнера, В. Кругляковой, И. Манделя, М. Олдендерфера, И. Хартигана, И. Щепиной и др.

Методология и технология взаимодействия органов государственной власти и организаций, представляющих автодорожную инфраструктуру, раскрыты в работах таких ученых как: Е. Абрамова, А. Бабкин, И. Белоусов, Е. Благинин, Н. Булатов, В. Варламов, И. Вахрамеев, В. Гасилов, Ю. Гольская, А. Еремеева, М. Иванов, Н. Иванова, О. Илларионова, А. Кудрявцев, А. Локтев, З. Магруппова, В. Максимов, Н. Малафеев, М.Ю. Мостов, И. Провоторов, Е. Савченко, П. Пыхов, Н. Рослякова, Л. Руднева, Е. Русскова, В. Филина, В. Яновский, другие ученые.

Несмотря на значительное количество научных работ по проблемам развития автодорожной инфраструктуры в регионах страны, не решены и являются дискуссионными вопросы, имеющие важное теоретическое, методическое и практическое значение для повышения ее эффективности с учетом современных тенденций и перспективных направлений развития административно-территориальных образований страны.

Научная гипотеза исследования состоит в предположении, что стратегическое позиционирование взаимосвязей автодорожной инфраструктуры с экономическими подсистемами регионов повысит интенсивность обслуживания последних при соответствующем совершенствовании инструментария управления.

Цель и задачи исследования заключается в решении важной народнохозяйственной задачи – разработке теоретического и методического обоснования направлений и инструментария совершенствования взаимосвязей автодорожной инфраструктуры с региональными экономическими подсистемами страны.

В соответствии с поставленной целью в диссертации решаются следующие задачи:

- разработка теоретического подхода к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимодействия с социально-экономическими подсистемами регионов;
- определение пространственно-функциональной специализации автодорожной инфраструктуры в регионах России;

- выявление достижений и недостатков в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ;
- обоснование перспективных направлений и инструментов стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

Область исследования. Содержание диссертации соответствует специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством Паспорта специальностей ВАК Министерства науки и высшего образования РФ (региональная экономика), п. 3. Региональная экономика: 3.1. Развитие теории пространственной и региональной экономики; методы и инструментарий пространственных экономических исследований; проблемы региональных экономических измерений; системная диагностика региональных проблем и ситуаций; 3.15. Инструменты разработки перспектив развития пространственных социально-экономических систем. Прогнозирование, форсайт, индикативное планирование, программы, бюджетное планирование, ориентированное на результат, целевые программы, стратегические планы.

Объект и предмет исследования. Объектом диссертационного исследования являются пространственные и функциональные аспекты развития автодорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации. Предметом исследования выступают управленческие отношения, направленные на совершенствование взаимосвязей автодорожной инфраструктуры с экономическими подсистемами регионов России.

Теоретической и методологической основой диссертации послужили: для выявления причинно-следственных связей между автодорожной инфраструктурой и иными подсистемами регионов – диалектический и историко-генетический методы; для обоснования теоретико-методических подходов к качественной и количественной оценке взаимосвязей автодорожной инфраструктуры с иными подсистемами административно-территориальных образований – методы структурно-функционального, экономико-статистического, компаративного и кластерного анализа, табличная и графическая интерпретация эмпирико-фактологической информации; для обоснования инструментов управления развитием автодорожной инфраструктурой регионов – теоретические и методические положения, характеризующие содержание и приемы управления региональной экономикой.

Информационную основу диссертации составили данные Федеральной службы государственной статистики, публикации в научных изданиях по изучаемой проблеме, текущая оперативная информация о деятельности органов государственной власти России федерального и регионального уровней, материалы научных конференций, периодической печати, результаты фундаментальных и прикладных исследований в области управления развитием автодорожной инфраструктурой регионов.

Научная новизна результатов диссертационного исследования состоит в решении важной научной проблемы – разработке теоретического и методического обеспечения стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры регионов во взаимосвязи с иными социально-экономическими подсистемами, включающего следующие основные положения:

- доказана необходимость использования в целях управления автодорожной инфраструктурой системно-пространственного, функционального и стоимостного подходов, применение которых позволило определить ее как составной элемент инфраструктуры, обладающий всеми экономическими свойствами и отличительными особенностями технико-технологического и экономического характера, что позволило выделить в составе объектов, направлений, целей, задач управления элементы, имеющие количественную определенность, измеримые с помощью единого комплексного показателя: «интенсивность обслуживания социально-экономических подсистем регионов», в числе которых: развитие рыночных отношений; повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных объектов транспортной инфраструктуры; комплексная реализация потенциала отраслей и комплексов; транспортная доступность; развитие отраслей и производственных комплексов (п.3.1. Паспорта специальностей ВАК Минобрнауки России);

- определены особенности пространственно-функциональной специализации автодорожной инфраструктуры российских регионов. Полученный результат отличается использованием сочетания кластерного и корреляционно-регрессионного анализа, на основе которого в составе регионов РФ выделена совокупность кластеров, существенно различающихся по состоянию и динамике интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов: добывающей промышленности, обрабатывающей промышленности, оптовой торговли, сельского хозяйства, строительства, создания стоимости (ВРП), привлечения инвестиций в основной капитал, что позволило выделить общее и особенное в обосновании направлений совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры (п.3.1. Паспорта специальностей ВАК Минобрнауки России);

- установлены инвариантные и вариативные достижения в позиционировании автодорожной инфраструктуры в документах стратегического планирования российских регионов, а также недостатки, связанные с неполным отражением в них особенностей социально-экономического развития административно-территориальных образований, что позволяет предложить направления и инструменты совершенствования управления автодорожной инфраструктурой, обеспечивающие повышение интенсивности обслуживания ею экономических подсистем с различной пространственно-функциональной спецификой (п.3.15. Паспорта специальностей ВАК Минобрнауки России);

- предложены перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры; особенности авторского подхода заключаются в обосновании дополнений аналитической части, стратегического позиционирования, инструментария реализации стратегий, общих для всех регионов и особенных, необходимых для конкретных регионов в зависимости от их принадлежности к виртуальным кластерам (п.3.15. Паспорта специальностей ВАК Минобрнауки России).

Теоретическая значимость исследования состоит в развитии теоретических положений, включающих: теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному

измерению ее взаимодействия с социально-экономическими подсистемами регионов; определение пространственно-функциональной специализации автодорожной инфраструктуры в регионах России; выявление достижений и недостатков в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ; обоснование перспективных направлений и инструментов стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

Практическая значимость исследования состоит в том, что содержащиеся в работе выводы и рекомендации в сфере стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры регионов страны могут быть использованы при совершенствовании процессов разработки и реализации стратегий их социально-экономического развития.

Теоретические и методические положения работы, раскрывающие содержание стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры в контексте регионального развития, применимы в преподавании и изучении курсов «Региональная экономика», «Государственное регулирование экономики», «Региональная социально-экономическая политика», в процессе переподготовки и повышения квалификации кадров системы государственного и муниципального управления и менеджеров бизнес-структур.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные выводы диссертационного исследования докладывались на научно-практических конференциях различного уровня: ежегодных научных конференциях Воронежского государственного университета (г. Воронеж, 2018-2019 гг.); Международной научно-практической конференции «Управление изменениями в социально-экономических системах» (г. Воронеж, 2018-2019 гг.); научном семинаре «Региональная экономическая стратегия: вопросы выбора технологии практической реализации» (г. Краснодар, 2018 г.); 7-ой Международной научно-практической конференции «Экономико-техническая платформа новой информационной революции» (г. Баткен, Республика Кыргызстан, 2018 г.); Саяпинских чтениях – II Всероссийской (национальной) научно-практической конференции (г. Тамбов, 2019 г.); 2nd International Conference on Economy, Management and Entrepreneurship (ICOEME 2019) (г. Воронеж, 2019 г.); 5th International Conference on Economics, Management, Law and Education 2019 (EMLE 2019) (г. Горячий Ключ, 2019 г.); II Научно-практической конференции с международным участием «Инновационные технологии в развитии социально-экономических систем» (г. Севастополь, 2020 г.).

Результаты исследований, связанные с разработкой теоретических положений и практических рекомендаций в области совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры:

- приняты к использованию: департаментом экономического развития Воронежской области в части оценки (подтверждено документом);
- использованы в учебном процессе в Воронежском государственном университете в преподавании курса «Региональная социально-экономическая политика» (подтверждено документом).

К наиболее значимым научным результатам исследования, определяющим его научную новизну, относятся следующие **положения, выносимые на защиту**:

- теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимосвязи с социально-экономическими подсистемами регионов;
- пространственно-функциональная специализация автодорожной инфраструктуры в регионах России;
- совокупность достижений и недостатков в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ;
- перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

Публикации. Основные выводы и результаты диссертационного исследования опубликованы в 16 научных работах, в том числе: в 5 статьях в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России, 3 статьях в изданиях, индексируемых в международных базах Web of Science и Scopus. Общий объем печатных работ составил 10,33 п.л., в том числе авторский вклад – 6,51 п.л.

Основные результаты диссертационного исследования отражены в следующих работах, представленных в разделе 4 автореферата «Основные публикации по теме диссертации»:

- теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимосвязи с социально-экономическими подсистемами регионов (1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 13);
- пространственно-функциональная специализация автодорожной инфраструктуры в регионах России (7, 8, 11, 16);
- совокупность достижений и недостатков в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ (12, 14, 16);
- перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры (15, 16).

2. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Содержание и логика исследования определили его структуру и последовательность изложения материала. Диссертация состоит из введения, трех глав, шести параграфов, заключения, списка использованных источников, включающего 162 наименования, четырех приложений. Основной текст работы составляет 206 страниц машинописного текста, содержит 20 таблиц, 16 рисунков.

Во введении обоснована актуальность темы исследования, проанализированы степень ее разработанности, определены цель и задачи, объект и предмет, раскрыта научная новизна, теоретико-методологическая база исследования, его теоретическая и практическая значимость, указаны результаты

исследования, внедренные в практическую деятельность органов власти и учебный процесс.

В первой главе «Автодорожная инфраструктура: экономическое содержание, взаимосвязи с региональными социально-экономическими системами» проанализированы генезис и основные подходы к определению понятий «инфраструктура», «транспортная инфраструктура» и «автодорожная инфраструктура»: исследованы и обобщены подходы к определению характера и уровня воздействия транспортной (автодорожной) инфраструктуры на социально-экономические подсистемы регионов.

Во второй главе «Пространственно-функциональная специализация и особенности обслуживания региональных социально-экономических систем автодорожной инфраструктурой: статические и динамические характеристики» установлена пространственно-функциональная дифференциация автодорожной инфраструктуры регионов; выявлена динамика интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем административно-территориальных образований России и их однородных групп.

В третьей главе «Стратегическое позиционирование и инструментарий совершенствования управления автодорожной инфраструктурой регионов» охарактеризовано стратегическое позиционирование, обоснованы перспективные направления и инструменты стратегического развития автодорожной инфраструктуры в регионах страны.

В заключении сформулированы теоретические выводы и практические рекомендации, вытекающие из результатов исследования, определены перспективы научных исследований в области совершенствования управления развитием автодорожной инфраструктурой регионов.

Результаты исследования, представленные в диссертации, выносимые на защиту и содержащие научную новизну:

1. *Теоретический подход к определению экономического содержания автодорожной инфраструктуры и количественному измерению ее взаимосвязи с социально-экономическими подсистемами регионов.*

В результате исследования установлено, что инфраструктура и любой ее элемент выполняет системообразующую функцию, обеспечивая взаимодействие иных функциональных и территориальных подсистем регионов. Любая подсистема региона может рассматриваться в качестве самостоятельного объекта и элемента инфраструктуры. В последнем качестве подсистема выполняет обслуживающую роль и именно поэтому рассматривается как «инфраструктура». Элементную базу инфраструктуры целесообразно рассматривать в различных аспектах, в связи с чем в диссертации разграничены понятия: «транспортная система», «транспортный комплекс», «транспортная инфраструктура», «автодорожная инфраструктура».

Доказано, что для исследования инфраструктуры пространственно-функциональных систем, к которым относятся регионы, целесообразно использовать функциональный, системно-пространственный и стоимостной подходы. Применение данных подходов позволило установить, что автодо-

рожная инфраструктура представляет собой составной элемент всей инфраструктуры рыночного хозяйства, имеющий специфический регионообразующий характер, обеспечивающий территориальную целостность, создающий условия функционирования и развития отраслей производства и социальной сферы посредством обеспечения транспортно-экономических связей.

В целях исследования влияния автодорожной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов и их подсистем автодорожная инфраструктура представлена двумя группами элементов: первого порядка (обслуживающие иные социально-экономические системы) – автодороги, и второго порядка: автодорожное хозяйство, элементы придорожного сервиса (обслуживающие автомобильные дороги). Непосредственное влияние на развитие социально-экономических подсистем регионов оказывает элемент первого порядка, остальные обеспечивают функционирование самой инфраструктуры. Предложенный подход позволяет рассматривать влияние автодорожной инфраструктуры на развитие регионов и их подсистем в различной степени детализации, обусловленной спецификой конкретного исследования и целями стратегического планирования административно-территориальных образований.

Учитывая системообразующую роль автодорожной инфраструктуры, ее экономическое содержание необходимо рассматривать в контексте повышения интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем региона. Достаточно определено в теории (Н.С. Абашева, И. Г. Дежина, А.И. Кузнецова, С.Ю. Максимова, Ю.Н. Марьина, В.Н. Филина, и др.) и практике регионального управления выделяется совокупность показателей, характеризующих собственно автодорожную инфраструктуру: протяженность автомобильных дорог; доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям; плотность автодорожной сети. Эти показатели широко используются в практике стратегического и оперативного управления регионами и их подсистемами и не вызывают сложностей теоретического и методического плана.

В процессе исследования установлено, что при формулировании направлений развития, целей, задач, механизмов развития автодорожной инфраструктуры в научной литературе (А.С. Еремеева, З.М. Магруппова и др.) и документах стратегического планирования регионов используются понятия, количественная интерпретация которых невозможна либо затруднительна при современном состоянии методологии оценки состояния региональных социально-экономических систем: обеспечение требуемого уровня транспортной доступности для бизнес-структур и населения; сбалансированность; повышение комплексной безопасности и устойчивости; адаптивности, согласованности интересов взаимодействующих субъектов; достижение иерархичности; отсутствие противоречий с приоритетами охраны окружающей среды и здоровья; соблюдение интересов будущих поколений; включение

транспортной инфраструктуры региона в единую транспортную систему страны с интеграцией в мировое транспортное пространство и др.

В отличие от исследователей, акцентирующих внимание на частных показателях функционирования автодорожной инфраструктуры или, напротив, общих, не имеющих количественной определенности, в диссертации обоснован состав показателей, отражающих взаимосвязи автодорожной инфраструктуры с иными социально-экономическими подсистемами регионов, для которых не разработан теоретический и методический аппарат расчетов. В числе подсистем, для которых могут быть результативно использованы предложенные показатели, в практике стратегического управления автором диссертации отмечены: развитие рыночных отношений; повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных объектов транспортной инфраструктуры; комплексная реализация потенциала отраслей и комплексов; транспортная доступность; развитие отраслей и комплексов. В диссертации для характеристики этих подсистем регионов предложены количественные показатели (таблица 1).

Таблица 1 – Показатели, характеризующие интенсивность обслуживания автодорожной инфраструктурой функциональных подсистем регионов

Подсистемы региональной экономики	Наименование показателя, его расчет, единицы измерения	Обозначение показателя
Производство добывающей промышленности	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности «Добывающая промышленность» / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var1
Производство обрабатывающей промышленности	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности «Обрабатывающая промышленность» / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var2
Сельскохозяйственное производство	Продукция сельского хозяйства / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var3
Инвестиции	Инвестиции в основной капитал / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var4
Строительство	Объем работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство» / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var5
Оптовая торговля	Оборот оптовой торговли / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var6
Производство стоимости (ВРП)	Валовой региональный продукт / Протяженность автодорог общего пользования (млн руб. / км)	Var7
Жизнедеятельность людей	Численность населения / Протяженность автодорог общего пользования (тыс. чел./ км)	Var8

2. Пространственно-функциональная специализация автодорожной инфраструктуры в регионах России.

В процессе исследования установлено, что по интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионы России сильно дифференцированы. В связи с этим предложено сформировать однородные виртуальные группы (кластеры) регионов, в отношении которых необходимо предложить перспективные направления и инструменты управления, позволяющие повысить интенсивность обслуживания социально-экономических подсистем. Для расчетов использованы данные регионов, для которых на протяжении периода с 2012 по 2017 гг. имеются полные данные, регионы второго порядка отдельно не рассматривались.

Для определения указанных групп регионов использован метод k-средних, позволивший установить, что по характеру и уровню интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем в составе регионов Российской Федерации с высоким уровнем достоверности выделяются пять кластеров первого порядка и по три подкластера в кластерах-аутсайдерах «Г» и «Д». По интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионов кластеры первого порядка обозначены (по убыванию интенсивности): «А», «Б», «В», «Г», «Д». Графическая интерпретация виртуальных кластеров представлена на рисунке 1. Состав кластеров представлен в таблице 2.

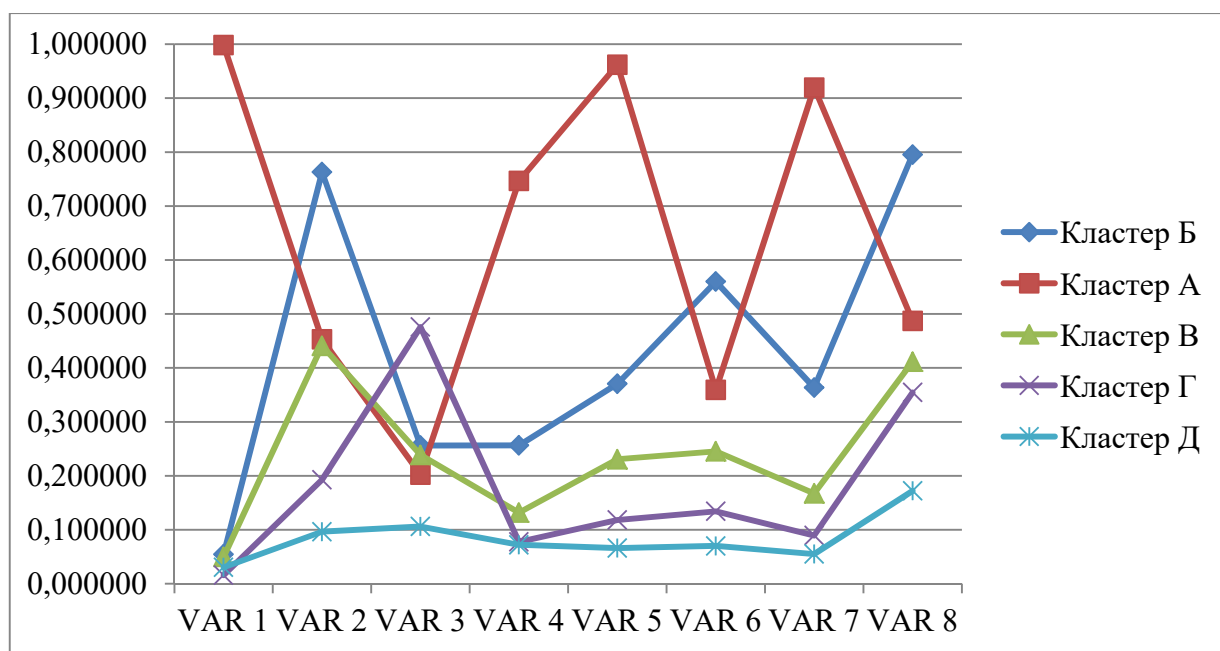


Рисунок 1 – показатели интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов (по горизонтали – показатели; по вертикали – их средние нормированные значения (2012-2017 г.))

Таблица 2 – Состав кластеров, сгруппированных по интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионов

Кластер	Состав регионов
«А»	2 региона: Тюменская, Сахалинская области
«Б»	4 региона: Московская, Мурманская, Свердловская, Челябинская области
«В»	20 регионов: Владимирская, Калужская, Тульская области, Республика Коми, Калининградская, Ленинградская области, Республика Башкортостан, Республика Татарстан, Пермский край, Нижегородская, Самарская, Ульяновская области, Красноярский край, Кемеровская, Новосибирская, Омская, Томская области, Камчатский, Приморский, Хабаровский края
«Г»	26 регионов: Белгородская, Брянская, Воронежская, Курская, Липецкая, Орловская, Рязанская, Тамбовская области, Республика Адыгея, Республика Калмыкия, Краснодарский край, Астраханская, Волгоградская, Ростовская области; Республика Дагестан, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Ставропольский край, Республика Марий Эл, Республика Мордовия, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, Оренбургская, Пензенская, Саратовская области
«Д»	26 регионов: Ивановская, Костромская, Смоленская, Тверская, Ярославская области, Республика Карелия, Архангельская, Вологодская, Новгородская, Псковская области, Республика Ингушетия, Чеченская Республика, Кировская, Курганская области, Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Тыва, Республика Хакасия, Алтайский, Забайкальский края, Иркутская область, Республика Саха (Якутия), Амурская, Магаданская области, Еврейская АО, Чукотский АО.

Для анализа интенсивности обслуживания подсистем регионов принято допущение, что подсистемы, характеризующиеся в межкластерном сравнении и внутри кластеров наиболее высокими значениями интенсивности обслуживания, являются подсистемами-донорами, наиболее низкими значениями – подсистемами-реципиентами.

Наиболее развитый с точки зрения интенсивности обслуживания экономических подсистем регионов – кластер «А». Подсистемы-доноры: строительство, добывающая промышленность, инвестиции в основной капитал, производство стоимости. Подсистемы-реципиенты: жизнедеятельность населения, сельское хозяйство, обрабатывающая промышленность.

Кластер «Б» занимает вторую позицию. Подсистемы-доноры: обрабатывающая промышленность, оптовая торговля, жизнедеятельность населения. Подсистемы-реципиенты: сельское хозяйство, инвестиции, строительство. Нейтральную позицию занимает производство стоимости.

Кластер «В», хотя и уступает по большинству позиций кластерам «А» и «Б» имеет довольно хорошие показатели по интенсивности обслуживания обрабатывающей промышленности и сельского хозяйства (подсистемы-доноры). К подсистемам-реципиентам отнесены: производство валового регионального продукта и инвестиции в основной капитал.

Подкластер «Г1» характеризуется высоким уровнем интенсивности обслуживания большинства подсистем с выраженным акцентом на обслуживание производства и привлечения стоимости (соответственно, ВРП и инвестиции в основной капитал), жизнедеятельности населения. Подсистема-реципиент – обрабатывающая промышленность.

Подкластер «Г2» занимает первые позиции в кластере «Г» по интенсивности обслуживания обрабатывающей промышленности и торговли (подсистемы-доноры). Подсистемы-реципиенты – инвестиции и строительство.

Подкластер «Г3» не располагает подсистемами-донорами в силу низкого уровня интенсивности их обслуживания.

Кластер «Д» характеризуется крайне низким уровнем интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем региона, в связи с чем, рассмотрение входящих в него регионов в качестве отдельных групп не имеет практического смысла.

Анализ динамики интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем в кластерах «А» и «Б» (с небольшим количеством регионов) произведен по всем регионам, по остальным кластерам – по регионам-представителям (где суммы средних нормированных значений принимают ближайшие к центру кластеров значения). Дополнительно проведен анализ регионов, близких по значениям сумм средних нормированных значений к регионам-представителям и, напротив, обладающих признаками, отличающими их от основной массы административно-территориальных образований. Анализ динамики каждого показателя проведен за период 2012 – 2017 гг. по трем функциям: линейной, логарифмической, степенной, что позволяет установить характер происходящих изменений в интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов.

Регион-представитель кластера «А» – Тюменская область, характеризуется высоким уровнем развития и устойчивой положительной динамикой интенсивности обслуживания добывающей промышленности, строительства и ВРП. Положительная динамика свойственна интенсивности обслуживания обрабатывающей промышленности, но исходный уровень относительно невысокий. Тренды динамики интенсивности обслуживания обрабатывающей промышленности в Тюменской области, описываются тремя использованными функциями:

$$\text{линейная: } y = 3,81x + 30,685; R^2 = 0,9255$$

$$\text{логарифмическая: } y = 9,9184 \ln(x) + 33,144; R^2 = 0,7868$$

$$\text{степенная: } y = 33,963 x^{0,2259}; R^2 = 0,8123$$

Пример графической интерпретации динамики интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой обрабатывающей промышленности региона-представителя кластера «А» – Тюменской области, представлен на рисунке 2.

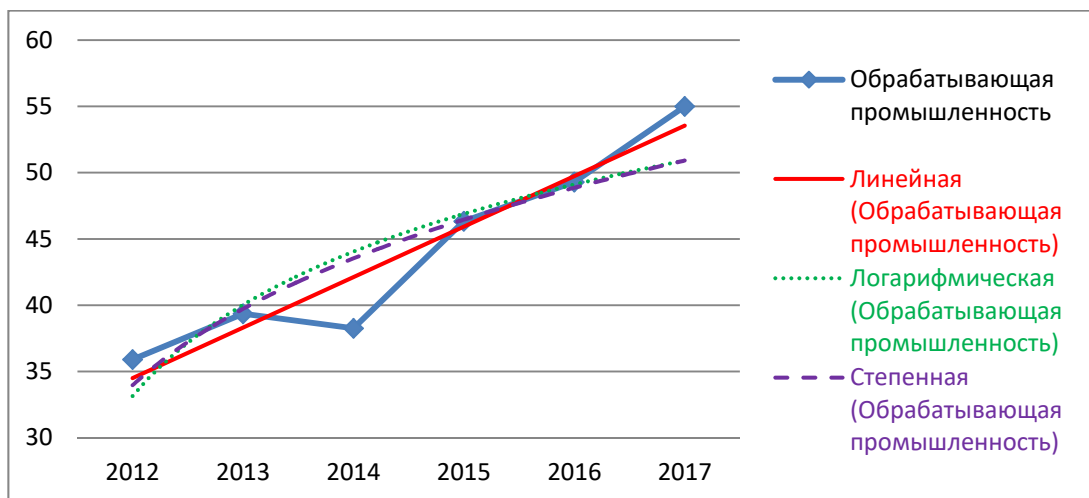


Рисунок 2 – Динамика интенсивности обслуживания автодорогами обрабатывающей промышленности Тюменской области

В Сахалинской области (кластер «А») имеют место устойчивые положительные тренды интенсивности обслуживания обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства, оптовой торговли; неустойчивые положительные – добывающей промышленности, производства стоимости; устойчивый отрицательный – жизнедеятельности населения; неустойчивый отрицательный – строительства.

В регионах кластера «Б» наблюдаются следующие тенденции.

В Московской области наблюдается положительная динамика по всем подсистемам.

В Свердловской области (регион, ближайший к центру кластера «Б») интенсивность обслуживания всех подсистем изменяется неустойчиво (таблица 3).

Таблица 3– динамика интенсивности обслуживания экономических подсистем Свердловской области

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Подсистемы-доноры						
Обрабатывающая промышленность, млн руб./км	55,05	42,81	44,22	54,24	52,19	55,49
Оптовая торговля млн руб./км	5,12	3,65	3,55	6,15	6,02	6,02
Жизнедеятельность людей тыс. чел./км	0,12	0,15	0,14	0,14	0,14	0,14
Подсистемы-реципиенты						
Сельское хозяйство млн руб./км	2,33	1,99	2,16	2,47	2,42	2,53
Инвестиции, млн руб./км	15,97	12,02	12,23	11,44	10,65	10,24
Строительство млн руб./км	5,12	3,65	3,55	6,15	6,02	6,02

Как видно из данных, представленных в таблице 3, интенсивности обслуживания обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства, строительства, производства стоимости свойственна неустойчивая положительная динамика; устойчивая отрицательная динамика – интенсивности обслуживания инвестиций и жизнедеятельности населения; на одной уровне сохраняется интенсивность обслуживания оптовой торговли.

Для Челябинской области характерны те же сильные и слабые позиции, что и для Свердловской. Для Мурманской области характерна положительная динамика интенсивности обслуживания большинства подсистем региона при отрицательной для сельского хозяйства (что оправдано природно-климатическими условиями региона) и жизнедеятельности населения (негативная тенденция, которую нельзя объяснить только объективными обстоятельствами).

Таким образом, наиболее слабые стороны кластера «Б» – недостаток инвестиций и низкие показатели прироста населения, что негативно сказывается на интенсивности обслуживания соответствующих подсистем автодорожной инфраструктурой.

Регион-представитель кластера «В» – Самарская область.

В регионе наблюдается рост как объемов производства в обрабатывающей промышленности, так и протяженности автомобильных дорог. Коэффициенты детерминации по всем функциям очень низкие (меньше 0,1). Имеет место слабо выраженная тенденция снижения интенсивности обслуживания создаваемой стоимости. Причем, падение связано не с уменьшением значений какого-либо из ее (интенсивности) компонентов, а с более быстрым ростом протяженности автомобильных дорог. Заметно, хотя и слабо выражено, снижение интенсивности обслуживания инвестиций.

Применительно к подсистемам региона, не вошедшим в состав доноров и реципиентов, необходимо отметить устойчивое повышение интенсивности обслуживания строительства; устойчивое снижение жизнедеятельности населения; неустойчивое снижение добывающей промышленности, оптовой торговли – неустойчиво снижается.

Регион-представитель подкластера «Г1» – Краснодарский край. Динамика подсистем-доноров характеризуется следующим образом:

- интенсивность обслуживания добывающей промышленности и создаваемой стоимости растет на протяжении всего анализируемого периода;
- интенсивность обслуживания инвестиций и строительства снижается при росте протяженности автомобильных дорог и падающем объеме деятельности в данных подсистемах региона;
- интенсивность обслуживания жизнедеятельности населения стабильна на протяжении всего периода.

Подсистема-реципиент – обрабатывающая промышленность. Интенсивность ее обслуживания растет повышающимися темпами.

Подкластер «Г2» представляет Воронежская область. Для региона характерно повышение интенсивности обслуживания подсистем-доноров (обрабатывающей промышленности, оптовой торговли) и реципиентов: инвестиций и строительства.

Подкластер «Г3» представляет Республика Адыгея. Все подсистемы этого региона (как и подкластера в целом) являются реципиентами. Динамика интенсивности обслуживания большинства социально-экономических подсистем региона устойчиво положительная. Исключение составляет интенсивность обслуживания инвестиций, где она повышается, но рост неустойчив.

Таким образом, каждый кластер отличается специфичным сочетанием статических и динамических характеристик интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем регионов, что требует соответствующего ему инструментария стратегического управления.

3. Совокупность достижений и недостатков в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры в регионах РФ.

Анализ документов стратегического планирования регионов, представляющих различные кластеры, позволил установить, что им свойственны достижения и слабые стороны стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

К инвариантным достижениям следует отнести следующие положения стратегий: фиксация внимания на развитии автодорожной инфраструктуры как безусловно необходимом элементе стратегий; использование аппарата стратегического анализа; включение развития автодорожной инфраструктуры в составе стратегических целей, направлений и/или задач социально-экономического развития; наличие связей между целями, направлениями и/или задачами развития инфраструктуры; постановка задачи развития автотранспортной инфраструктуры для формирования региональных агломераций; планирование стандартных показателей развития автодорожной инфраструктуры, прежде всего – доли дорог, отвечающих нормативным требованиям; наличие фактических и планируемых программ и проектов развития автодорожной инфраструктуры.

Вариативные достижения:

- в составе малораспространенных индикаторов выделен «удельный вес сельских населенных пунктов, имеющих связь по дорогам с твердым покрытием», существенным для стратегии пространственного развития региона (Тюменская область);

- ориентация на развитие социально-экономических подсистем-доноров и подсистем-реципиентов (Московская, Самарская области);

- выделение секторов, различающихся по критерию транспортной доступности – по расстоянию и времени (Московская область);

- планирование индикатора территориальной политики Московской области – 45-минутная доступность для населения всех экономически и социально значимых объектов (Московская область);

- создание транспортно-логистического кластера (как вариант «транспортно-логистического хаба») в качестве стратегического направления развития региона (Самарская область, Краснодарский край);

- подробный анализ выполнения предыдущей стратегии по показателям развития дорожной инфраструктуры (Воронежская область);

- использование для анализа развития дорожной инфраструктуры (наряду с иными подсистемами региона) нетрадиционного инструмента – экспертного опроса различных групп стейкхолдеров (Воронежская область);

- высокий уровень детализации показателей автодорожной инфраструктуры и связанных с ее функционированием подсистем (Воронежская область);

- детальное представление финансового обеспечения инфраструктурных программ и проектов по объемам и источникам финансирования (Воронежская область).

Инвариантные недостатки (слабые стороны) позиционирования автодорожной инфраструктуры включают:

- географическое положение представлено в качестве конкурентного преимущества всех регионов вне связи с их масштабами, социально-экономической дифференциацией и, соответственно, наличием неконкурентных в этом отношении территорий, конкуренцией со стороны соседних регионов;

- отсутствие в большинстве случаев сквозного позиционирования автодорожной инфраструктуры в составе целей, направлений, задач стратегического развития;

- фрагментарное отражение автодорожной инфраструктуры в стратегическом анализе (представление в составе либо слабых, либо сильных сторон, возможностей или угроз);

- отсутствие анализа состояния и плановых показателей интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой иных социально-экономических систем (исключение составляет фрагментарный анализ загруженности автомобильных дорог в Республике Саха (Якутия) и включение данного показателя в Стратегию);

- отсутствие в большинстве случаев плановых показателей (индикаторов) достижения стратегических целей развития автодорожной инфраструктуры, особенно во взаимосвязи с развитием иных подсистем регионов;

- формулирование результатов развития инфраструктуры на высоких уровнях абстракции (например, «оптимальное» развитие);

- фрагментарное отражение географических объектов (муниципальных образований, участков автомобильных дорог и пр.) представленных в качестве стратегических;

- при наличии плановых показателей развития автодорожной инфраструктуры их значения в долгосрочном периоде малы, что не соответствует высокой ее значимости, заявленной в целях и направлениях стратегий (даже соответствие нормативным требованиям планируется, в ряде случаев, на уровне ниже 50 %);

- не представлены или ограничены государственно-частным партнерством способы и инструменты достижения стратегических целей;

- программы и проекты достижения стратегических целей развития автодорожной инфраструктуры не представлены или указаны в составе более широких объектов без детализации (за исключением Воронежской области);

- финансовое обеспечение программ и проектов с обоснованием объемов и источников финансирования в соответствующих разделах стратегий не представлено (за исключением Воронежской области).

Состав инвариантных и вариативных достижений в стратегическом позиционировании автодорожной инфраструктуры демонстрирует позитивные изменения в управлении ее воздействием на социально-экономическое развитие регионов страны, свойственное ограниченному их составу. В то же время существенные и свойственные широкому кругу регионов недостатки позиционирования не позволяют сформировать инструментальную базу управления ею на стадии стратегического планирования регионального развития в долгосрочном периоде.

4. Перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

Выявление состояния, динамики интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов автодорожной инфраструктурой, достижений и недостатков стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры позволило сформулировать предложения по перспективным направлениям и инструментам стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры.

Для обеспечения соответствия инструментария стратегическому позиционированию автодорожной инфраструктуры всех кластеров необходимо: предложить механизм управления автодорожной инфраструктурой, включающий мероприятия региональных органов власти, их взаимодействие с федеральными органами и бизнес-структурами; расширить состав проектов и программ развития автодорожной инфраструктуры, ориентированных на достижение стратегических целей, и временной диапазон их реализации; обосновать источники, объемы финансового обеспечения развития автодорожной инфраструктуры во взаимосвязи с обслуживаемыми подсистемами и состав заинтересованных лиц.

Обобщение рекомендаций для каждого кластера представлено в диссертации в матричной форме (применительно к кластеру «А» – таблица 4).

Таблица 4 – Перспективные направления и инструменты стратегии развития автодорожной инфраструктуры в регионах кластера «А»

Разделы стратегий	Соответствие положений стратегии фактической и перспективной интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем	Направления совершенствования стратегического позиционирования и инструментария реализации стратегии в части повышения интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов
Аналитический раздел	Автодорожная инфраструктура отмечена в составе слабых сторон, возможностей и угроз (угрозы – с позиций возможного снижения финансирования; отсутствует анализ сильных сторон; временной диапазон анализа, на основании которого сделаны выводы о состоянии автодорожной инфраструктуры, не указан	Расширенный анализ сильных сторон; проведение анализа состояния параметров автодорожной инфраструктуры и связанных с нею подсистем региона за длительный период (12-15 лет).

Продолжение таблицы 4

<p>Разделы стратегического позиционирования</p>	<p>Приоритет «сбалансированное пространственное развитие»; цель – усиление слабых позиций: жизнедеятельность населения; агропромышленный комплекс (подсистемы-реципиенты); в составе индикаторов указаны традиционные для многих регионов страны; представлен малораспространенный индикатор «удельный вес сельских населенных пунктов, имеющих связь по дорогам с твердым покрытием»; количественные значения индикаторов, характеризующих взаимосвязи транспортной инфраструктуры с иными функциональными подсистемами региона не представлены; планируется незначительный рост значений показателей, отражающих состояние автодорожной инфраструктуры, и повышение транспортной связанности населенных пунктов.</p>	<p>Включение в состав индикаторов показателей, характеризующих состояние и использование автодорожной инфраструктуры для развития подсистем-доноров: добывающей промышленности и строительства; планирование более высоких темпов развития автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей связанность сельских населенных пунктов; планирование индикаторов, характеризующих отмеченные стратегические приоритеты развития автодорожной инфраструктуры: магистрали непрерывного движения; автодорожные подходы к Тюмени, сеть скоростных автомобильных дорог.</p>
<p>Инструменты реализации стратегии</p>	<p>Способы реализации стратегических целей, в том числе – действия органов власти, в части развития инфраструктуры во взаимосвязи с целями, ключевыми задачами, ожидаемыми результатами, не указаны; в составе ключевых проектов социально-экономического развития региона к инфраструктурным можно отнести строительство аэропорта в г. Тобольске, в составе автодорожной инфраструктуры такого рода проекты отсутствуют; финансовое обеспечение инфраструктурных проектов и программ не указано.</p>	<p>Обоснование элементов механизма управления автодорожной инфраструктурой, включающих мероприятия региональных органов власти и их взаимодействие с федеральными органами и бизнес-структурами; представление в стратегиях проектов развития автодорожной инфраструктуры, ориентированных на достижение позиционированных стратегических целей.</p>

К перспективным направлениям совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры кластера «Б» отнесены: «сквозное» позиционирование автодорожной инфраструктуры в целях и задачах первого и второго уровней; расширение состава подсистем-доноров, на развитие которых направлено совершенствование автодорожной инфраструктуры, прежде всего – обрабатывающей промышленности; включение в состав стратегических направлений повышение интенсивности обслуживания подсистем-реципиентов (строительства, сельского хозяйства, инвести-

ций); разработка индикаторов стратегического развития автодорожной инфраструктуры применительно к каждому из вышеуказанных секторов экономики; усиление позиционирования автодорожной инфраструктуры в дополнение к повышению значимости рельсового транспорта.

Необходимые для реализации данных направлений инструменты реализации стратегий: расширение программной и проектной частей инструментального обеспечения достижения стратегических целей и решения задач в части развития автодорожной инфраструктуры и ее связей с обслуживаемыми подсистемами; расширение состава инструментов достижения стратегических целей и задач; обоснование источников и объемов финансового обеспечения развития автодорожной инфраструктуры.

Перспективные направления совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры кластера «В»: постановка стратегической цели повышения интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем региона; конкретизация направлений развития автодорожной инфраструктуры применительно к различным социально-экономическим подсистемам.

Необходимые инструменты реализации стратегий: расширение и конкретизация инструментария достижения целей применительно к каждой социально-экономической подсистеме региона; обоснование проектов и программ развития автодорожной инфраструктуры применительно к каждой социально-экономической подсистеме региона; обоснование инструментов взаимодействия региональных органов власти с федеральными органами власти и бизнес-структурами в сфере развития автодорожной инфраструктуры; обоснование источников и объемов финансирования проектов и программ.

Перспективные направления совершенствования стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры кластера «Г1»: обоснование индикаторов достижения целей и динамики развития социально-экономических подсистем региона; обоснование параметров социально-экономических подсистем региона, отражающих их взаимосвязи с состоянием и динамикой автодорожной инфраструктуры.

Необходимые инструменты реализации стратегий: позиционирование результатов развития автодорожной инфраструктуры во взаимосвязи с обслуживаемыми подсистемами региона; обоснование инструментов управления развитием автодорожной инфраструктурой региона во взаимосвязи с обслуживаемыми подсистемами; обоснование состава участников проектов и программ и их участия в финансовом обеспечении.

Для кластера «Г2» необходимо использование базовых положений стратегии региона-представителя с корректировкой, обеспечивающей устранение недостатков, свойственных позиционированию автодорожной инфраструктуры в регионах всех кластеров.

Для кластера «Г3» необходима конкретизация: конкурентных преимуществ геостратегического положения в целях и задачах развития автодорожной инфраструктуры; формулировок стратегических целей развития автодорожной инфраструктуры; обоснование комплексного развития транспортной

инфраструктуры в системе: «железнодорожный-авиационный-автомобильный транспорт».

Для регионов кластера «Д», в связи с разнородностью их состава, низкими уровнями интенсивности обслуживания автодорожной инфраструктурой социально-экономических подсистем, целесообразно использование индивидуального подхода к стратегическому позиционированию и инструментарию реализации стратегий с ориентацией на ограниченное количество приоритетов, обеспечивающих экономический рост за счет концентрации ресурсов.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Поставленная в диссертации цель – разработка теоретического и методического обоснования направлений и инструментария совершенствования взаимосвязей автодорожной инфраструктуры с региональными экономическими подсистемами страны достигнута посредством использования системно-пространственного, функционального и стоимостного подходов к исследованию, позволивших:

- определить экономическое содержание автодорожной инфраструктуры как системообразующего элемента региональных социально-экономических систем, проявляющееся в интенсивности обслуживания базовых подсистем, характеризующих: развитие рыночных отношений; повышение инвестиционной привлекательности инфраструктурных объектов транспортной инфраструктуры; комплексную реализацию потенциала отраслей и комплексов; транспортную доступность экономических объектов; развитие отраслей и производственных комплексов. Количественные параметры, отражающие экономическое содержание автодорожной инфраструктуры в расчете на один километр их протяженности включают: объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду экономической деятельности «добывающая промышленность»; объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду экономической деятельности «Обрабатывающая промышленность»; продукция сельского хозяйства; инвестиции в основной капитал; объем работ, выполненных по виду экономической деятельности «Строительство»; оборот оптовой торговли; валовой региональный продукт; численность населения;

- выявить особенности пространственно-функциональной специализации автодорожной инфраструктуры российских регионов. Полученный результат отличается использованием сочетания кластерного и корреляционно-регрессионного анализа, на основе которого в составе регионов РФ выделены виртуальные кластеры, в числе которых пять кластеров первого порядка по три подкластера второго порядка – в кластерах-аутсайдерах «Г» и «Д», существенно различающихся по состоянию и динамике интенсивности обслуживания социально-экономических подсистем регионов;

- установить инвариантные и вариативные достижения в позиционировании автодорожной инфраструктуры в документах стратегического планирования российских регионов, и недостатки, проявляющиеся в неполном от-

ражении в них особенностей социально-экономического развития административно-территориальных образований; полученные результаты позволили предложить направления и инструменты совершенствования управления автодорожной инфраструктурой, обеспечивающие повышение интенсивности обслуживания ею экономических подсистем с различной пространственно-функциональной спецификой;

- предложить перспективные направления и инструменты стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры, включающие дополнительные положения аналитических и планово-прогнозных разделов региональных стратегий, общие для всех регионов и особенных, необходимых для конкретных административно-территориальных образований, в зависимости от их принадлежности к виртуальным кластерам.

К перспективным направлениям развития исследований в избранной предметной области следует отнести:

- выявление взаимосвязей структуры автодорожной инфраструктуры с пространственным развитием административно-территориальных образований, включая их функциональные и территориальные подсистемы;

- разработка теоретико-методического подхода к определению оптимальной сети автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей развитие недостаточно развитых, но перспективных в контексте общего социально-экономического развития регионов, муниципальных образований;

- обоснование в документах стратегического планирования регионов и апробация на практике инструментов, обеспечивающих привлечение стратегических инвесторов к реализации наиболее перспективных проектов развития автодорожной инфраструктуры;

- разработка теоретико-методического подхода к обоснованию методов взаимодействия региональных органов власти в процессе стратегического позиционирования автодорожной инфраструктуры;

- разработка теоретико-методического подхода в комплексному развитию транспортной инфраструктуры с учетом взаимозаменяемости взаимодополнения ее элементов.

4. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства науки и высшего образования Российской Федерации:

1. Бахтин М.Н. Зарубежный опыт формирования конкурентного иммунитета территории / М.Н. Бахтин // Финансы Экономика Стратегия. Серия: «Инновационная экономика: человеческое измерение» – 2016. – №12. – С. 50-54. (0,6 п.л.).

2. Трещевский Ю.И. Экспортно-импортные связи регионов Центрально-Черноземного макрорегиона – тренды досанкционного и санкционного периодов / Ю.И. Трещевский, М.Н. Бахтин, Н.А. Климов, П.Д. Никульников // Регион: системы, экономика, управление. – 2019. – № 1 (44). – С. 37-47. (1,25/0,31 п.л.).

3. Бахтин М.Н. Транспортная инфраструктура региона: основные подходы к определению понятия / М.Н. Бахтин // Регион. – 2019. – №. 3 (46). – С. 87 – 93. (0,8 п.л.).

4. Бахтин М.Н. Стратегическое позиционирование автодорожной инфраструктуры в российских регионах / М.Н. Бахтин // Современная экономика: проблемы и решения. – 2019. – № 9 (117). – С. 115-129. (0,95 п.л.).

5. Кособуцкая А.Ю. Генезис и развитие понятия «инфраструктура» в работах зарубежных и отечественных исследователей / А.Ю. Кособуцкая, М.Н. Бахтин, И.А. Дядюн // Вестник ВГУ. – 2020. – № 1. – С. 5-10 (0,61/0,2 п.л.).

Публикации в изданиях, индексируемых в международных базах Scopus, Web of Science

6. Kosobutskaya A. Yu., Bakhtin M.N. Integrated formation of a million-city infrastructure // Proceedings of the 2nd International Conference on Economy, Management and Entrepreneurship (ICOEME 2019). Advances in Economics, Business and Management Research, volume 85. <https://www.atlantispress.com/proceedings/icoeme-19/125910778> (0,4/0,2 п.л.).

7. Anna Yu. Kosobutskaya, Mikhail N. Bakhtin. Trends of Socio-Economic Development in the Russian Regional Space // Growth Poles of the Global Economy: Emergence, Changes and Future Perspectives. Plekhanov Russian University of Economics. Luxembourg, 2020. <https://www.springer.com/gp/book/9783030151591> Pp. 1121-1129. (0,5/0,25 п.л.).

8. Anna Yu. Kosobutskaya, Mikhail N. Bakhtin. Dynamics of Road Infrastructure Support of Russian Regions' Economic Subsystems // Proceedings of the 5th International Conference on Economics, Management, Law and Education (EMLE 2019): Advances in Economics, Business and Management Research. Volume 110. Atlantis Press, 2020. Pp. 17-20. (0,4/0,2 п.л.).

Статьи в научных журналах и сборниках, раздел в монографии:

9. Бахтин М.Н. Проблемы инфраструктурного обеспечения социально-экономического и пространственного развития регионов // Управление изменениями в социально-экономических системах. Сборник статей международной научно-практической конференции. Выпуск семнадцатый / Под ред. д.э.н., проф. Ю.И. Трещевского, д.э.н., проф. Г.В. Голиковой. – Воронеж: Истоки, 2018. – С. 13-27 (0,9 п.л.).

10. Бахтин М.Н. Оценка экономического потенциала региона / М.Н. Бахтин, И.Н. Петрыкина, С.С. Плешаков, Ю.И. Трещевский // Ученые записки Тамбовского регионального отделения Российского союза молодых ученых : сборник научных статей / Тамб. рег. отделение РоСМУ; отв. ред. А.В. Кузьмин. – Тамбов: Изд. дом «Державинский». Вып. 12. – 2018. – С. 15-30. (0,8/0,2 п.л.).

11. Кособуцкая А.Ю. Функциональная локализация дорожной инфраструктуры в региональном экономическом пространстве страны / А.Ю. Кособуцкая, М.Н. Бахтин, С.Н. Папин, Е.О. Пенина // Региональная экономическая стратегия: вопросы выбора технологии практической реализации: материалы научного семинара/ под.ред. К.В. Гетманцева, Т.А. Мясниковой. Краснодар: КубГУ, 2018. – С. 116-119. (0,25/0,06 п.л.).

12. *Бахтин М.Н.* Идентификация и планирование инфраструктуры в региональных стратегиях / М.Н. Бахтин // Проблемы и перспективы современной экономики. Сборник статей. Выпуск пятый / Научн. ред. д.э.н., проф. Ю.И. Трещевский, д.э.н., проф. Г.В. Голикова. – Воронеж : Истоки, 2019. – С. 15-25 (0,5 п.л.).
13. *Бахтин М.Н.* Особенности транспортной инфраструктуры как части инфраструктурного комплекса региона / Бахтин М.Н. // Управление изменениями в социально-экономических системах. Сборник статей восемнадцатой международной научно-практической конференции. Выпуск восемнадцатый / Под ред. докт. экон. наук, профессора Ю.И. Трещевского, докт. экон. наук, доцента А.Ю. Кособуцкой. – Воронеж: Истоки, 2019. – С. 31-34. (0,24 п.л.).
14. Трещевский Ю.И. Анализ финансовой инфраструктуры в системе разработки стратегий административно-территориальных образований / Ю.И. Трещевский, А.Ю. Кособуцкая, М.Н. Бахтин // Саяпинские чтения: Сборник материалов II Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. – Тамбов : Издательский дом ТГУ им. Г.Р. Державина, 2019. – С. 201-217. (0,75/0,25 п.л.).
15. Бахтин М.Н. Стратегическое управление транспортной инфраструктурой в регионах РФ // Проблемы и перспективы современной экономики. Сборник статей. Выпуск шестой / Научн. ред. д.э.н., проф. Ю.И. Трещевский, д.э.н., проф. Г.В. Голикова. – Воронеж : Истоки, 2020. – С. 16-25. (0,57 п.л.).
16. Кособуцкая А.Ю. Автодорожная инфраструктура региона: пространственно-функциональная дифференциация и стратегическое позиционирование / А.Ю. Кособуцкая, П.А. Канапухин, М.Н. Бахтин // Экономика и управление: теория и практика. – 2020. – Т. 6. № 3. – С. 26-35. (0,835/0,28 п.л.)

Заказ № от " " 2020 г. Формат 60*84¹/₁₆.
Печать электрографическая. Гарнитура «Таймс».
Усл. печ. л. 1,5. Тираж 100 экз.
Отпечатано в типографии «Волми»
394026 г. Воронеж, ул. Л. Рябцевой 42