

**На правах рукописи**

**Гаськова Юлия Игоревна**

**ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА СОГЛАСОВАННОГО  
РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И  
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА**

Специальность 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством  
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,  
комплексами: промышленность)»

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Иркутск – 2018

Работа выполнена на кафедре экономики предприятий и  
предпринимательской деятельности ФГБОУ ВО  
«Байкальский государственный университет»

- Научный руководитель: **Светник Тамара Васильевна**,  
доктор экономических наук, профессор,  
профессор кафедры экономики предприятия  
и предпринимательской деятельности  
ФГБОУ ВО «Байкальский государственный  
университет», г. Иркутск
- Официальные оппоненты: **Мерзликина Галина Степановна**,  
доктор экономических наук, профессор, заведующая  
кафедрой экономики и управления ФГБОУ ВО  
«Волгоградский государственный технический  
университет», г. Волгоград
- Беломестнов Виктор Георгиевич**,  
доктор экономических наук, профессор,  
заведующий кафедрой экономики, организации и  
управления производством  
ФГБОУ ВО «Восточно-Сибирский государственный  
университет технологий и управления», г. Улан-Удэ
- Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное учрежде-  
ние науки **Федеральный исследовательский центр  
«Кольский научный центр Российской академии  
наук»**, г. Апатиты, Мурманская область

Защита состоится 11 декабря 2018 г. в 14 часов на заседании диссертационного совета, созданного на базе ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет» по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 24, корпус 9, зал заседания ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке БГУ по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, корпус 2, ауд. 101 и на сайте: <http://dissovet.bgu.ru>.

Автореферат диссертации и сведения о защите размещены 9 октября на сайте ВАК Минобрнауки РФ ([www.vak.ed.gov.ru](http://www.vak.ed.gov.ru)) и на официальном сайте ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет» (<http://dissovet.bgu.ru>).

Отзывы на автореферат присылать по адресу: 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, БГУ, ученому секретарю диссертационного совета Д 212.070.05.

Автореферат разослан \_\_\_\_\_

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
доктор экономических наук, профессор

Т. В. Светник

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Промышленность является важнейшей отраслью для развития экономики страны, влияющей на функционирование всех сфер народного хозяйства. В свою очередь, промышленность нуждается в поддержке со стороны государства и других отраслей, в частности, инфраструктурного сектора, обеспечивающего экономический рост в долгосрочной перспективе. Наибольшее количество промышленных комплексов в мире сконцентрировано там, где наиболее развита производственная инфраструктура, при отсутствии которой практически невозможно интенсивное производство. Для эффективного совместного развития необходимо обеспечить согласование стратегий развития промышленной, инфраструктурной отраслей и субъектов федерации между собой. В существующих исследованиях по экономике и управлению промышленностью, основное внимание сосредоточено, как правило, на решении задач ее конкретной сферы без учета стратегий и программ развития инфраструктуры, но для достижения эффектов в долгосрочной перспективе следует рассматривать согласованное развитие промышленности и инфраструктуры. Имеющиеся исследования (например, Г. Б. Клейнер, В. Г. Марача, Л. Е. Мошкова и др.) подтверждают, что недостаточно разработаны механизмы согласования стратегий и действий на разных уровнях (федеральном, отраслевом, региональном, межотраслевом). Автором диссертации определена значимость разработки подобного механизма применительно к компаниям промышленной и инфраструктурной сфер с акцентом на необходимости развития высокотехнологичного производства и инфраструктуры воздушного транспорта как основы пятого технологического уклада экономики.

Проведенный анализ показал важность следующих направлений создания механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона: совершенствование процедуры согласования стратегий – от их разработки, координации необходимых ресурсов до реализации; структурное и информационное обеспечение функции управления стратегическим взаимодействием в системе «промышленность – регион – инфраструктурная отрасль (на примере аэропортов)»; разработка взаимоувязанного комплекса инструментов согласования стратегических действий и проектов. Эти действия необходимы для координации целей, сроков реализации стратегий, планируемых бюджетов и различных ресурсов.

Актуальность проблемы согласования стратегий усиливается тем, что в схемы создания или модернизации объектов промышленности и инфраструктуры встраиваются сторонние стратегические инвесторы, имеющие собственные цели, реализация которых приводит к потере полного влияния региональной власти на объекты рассматриваемых отраслей. Предотвращению данных негативных последствий может способствовать упреждающая разработка механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона, формирование стратегий отраслей и субъектов федерации с учетом возможных конфликтов долгосрочных интересов. В совокупности эти обстоятельства определяют актуальность темы исследования.

**Степень разработанности проблемы.** При изучении теории и методологии развития промышленности региона в диссертации использованы труды таких ученых, как М. К. Бандман, Н. Н. Колосовский, М. А. Тараканов, А. Г. Жакевич, С. Д. Валентей и др. При более подробном рассмотрении региональной специфи-

ки промышленности и стратегий ее развития автор диссертации опирается на труды Л. И. Абалкина, А. Г. Аганбегяна, Е. Г. Анимицы, В. Г. Беломестнова, В. С. Бочко, Н. Ю. Власовой, А. Г. Гранберга, А. И. Гаврилова, Ю. А. Корчагина, В. П. Орешина, О. С. Пчелинцева, В. И. Самарухи, А. И. Татаркина, А. Н. Швецова, а также Совета по изучению производительных сил Минэкономразвития РФ и РАН, «Леонтьевского центра» и Центра стратегического развития «Северо-Запад» (г. Санкт-Петербург), Института экономики УрО РАН (г. Екатеринбург), Института экономических проблем им. Г. П. Лузина Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» и др.

В вопросах уточнения сущности инфраструктуры и уровня ее влияния на развитие промышленности и регионов автором использованы работы Р. Иохимсена, Дж. Коэна, В. Н. Лившица, Е. Е. Савченко, П. Г. Щедровицкого, С. И. Яковлевой; при изучении особенностей развития инфраструктурных компаний в регионах, в частности аэропортов, – труды Е. Б. Айзенберга, Б. И. Алибекова, В. А. Буянова, Ю.Н. Гольской, В. Л. Иноземцева, Д. Касарда, Е. Н. Корчагиной, Р. Г. Леонтьева, Г. П. Свищева и др.

При разработке методического подхода к формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона автор опирался на научные положения И. Ансоффа, Б. И. Беззубко, В. Г. Варнавского, В. Л. Глазычева, Р. Каплана, Г. Б. Клейнера, Д. С. Львова, Г. С. Мерзликиной, Г. Минцберга, Д. Нортон, Т. Ф. Палей, Т. В. Светник, И. Н. Ткаченко и др. Но в целом имеющихся научных исследований по проблематике согласования стратегий промышленности и инфраструктуры региона крайне недостаточно. Важность решения обозначенной проблемы в теоретико-методическом и прикладном направлениях определили объект, предмет исследования, постановку цели и выбор решаемых задач.

**Объект исследования** – механизм согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона.

**Предмет исследования** – организационно-экономические отношения в процессе согласования стратегий развития и действий по их реализации в отраслях промышленности и инфраструктуры региона.

**Цель исследования** – разработка теоретических положений и методических рекомендаций по формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона (на примере аэропортовой отрасли).

Для достижения поставленной цели в работе определены следующие **задачи**:

- рассмотреть теоретические основы достижения согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона, определить критерии данного процесса, уточнить основные понятия по проблематике исследования;
- разработать методический подход к формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона (на примере аэропортовой отрасли), совершенствующий сложившиеся теорию и практику;
- сформировать актуальный механизм согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона и разработать его организационно-экономическое обеспечение;

– разработать алгоритм оценки эффектов от внедрения сформированного механизма;

– применить методические рекомендации по созданию предложенного механизма и рассчитать возможные эффекты на примере промышленности и аэропортной инфраструктуры Иркутской области.

**Рабочей гипотезой** исследования является предположение о том, что достижение стратегических целей развития промышленности регионов возможно только при наличии прогрессивной инфраструктуры, поддерживающей социально-экономическое развитие; для реализации данного условия необходим современный механизм согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона.

**Область исследования** соответствует паспорту специальностей ВАК Минобрнауки РФ 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами: промышленность)», пунктам 1.1.1. Разработка новых и адаптация существующих методов, механизмов и инструментов функционирования экономики, организации и управления хозяйственными образованиями в промышленности и 1.1.13. Инструменты и методы менеджмента промышленных предприятий, отраслей, комплексов.

**Теоретической и методологической основой исследования** послужили труды российских и зарубежных ученых в области экономики промышленности региона, стратегического управления. В исследовании применены общенаучные методы: восхождения от абстрактного к конкретному, сравнений и аналогий, анализ, синтез, индукция, дедукция. Использованы системный и ситуационный подходы, развиты положения ученых, работающих в сфере коммуникативного, стейкхолдерского, программно-целевого и проектного подходов; применены методы экспертных оценок, корреляционно-регрессионный анализ.

**Информационную базу** диссертации составили данные Федеральной службы государственной статистики и ее подразделения по Иркутской области, нормативные и законодательные акты, прогнозные, аналитические, статистические и материалы, содержащиеся в научно-методической литературе. В работе также использованы аналитические материалы, монографии, статьи, содержащиеся в периодических изданиях, эмпирические данные, полученные в ходе исследования.

**Наиболее существенные научные результаты и новизна исследования, полученные автором:**

1. Систематизированы и уточнены определения основных понятий применительно к промышленности региона и его инфраструктуре: «согласованное развитие», «стратегическое взаимодействие», «механизм согласованного развития», «промышленно-инфраструктурная агломерация», отличающиеся от существующих определений акцентом на совместной деятельности заинтересованных сторон по обеспечению желаемого будущего состояния, предложены критерии согласованности стратегий развития промышленности и инфраструктуры, уделено внимание специфике взаимосвязи промышленности и аэропортовой инфраструктуры.

2. Разработан интегративный подход к формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона, новизна которого состоит в объединении коммуникативного, стейкхолдерского, программно-

целевого и проектного подходов, используемых традиционно обособленно. Комплексность обеспечивает повышение согласованности принимаемых стратегических решений, достижение компромиссов по целям, срокам, стоимости и планируемыми ресурсам и т.п., что позволит повысить уровень развития промышленности и региона в целом в долгосрочной перспективе.

3. Сформирован механизм согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона с использованием предложенного интегративного подхода, не представленного ранее в существующих исследованиях, включающего такие элементы, как инструменты, процессы, виды стратегического взаимодействия и их результаты, а также разработано организационно-экономическое обеспечение сформированного механизма, содержащее предложения по осуществлению функции управления стратегическим взаимодействием и ее структурному и информационно-документальному обеспечению. Применение предложенного механизма позволит получить эффекты, недостижимые при отсутствии согласованности стратегий промышленной и инфраструктурной отраслей региона.

4. Разработан алгоритм оценки эффектов от внедрения предложенного механизма, представляющий собой авторскую комбинацию методов корреляционно-регрессионного анализа и экспертных оценок в сочетании с визуализацией мнений экспертов относительно уровня согласованности стратегий. Алгоритм позволяет количественно определить возможный рост уровня развития промышленности и инфраструктурной отрасли региона в долгосрочной перспективе за счет предлагаемых согласованных стратегических действий.

5. Сформулированы практические рекомендации по применению предложенного механизма и алгоритма оценки его эффектов на примере промышленности и аэропортовой инфраструктуры Иркутской области. Рассчитаны оценочные значения прогнозных эффектов.

**Обоснованность и достоверность результатов** работы доказываются использованием значительного числа трудов российских и зарубежных авторов в области экономики промышленности региона и стратегического управления; применением данных Росстата и его территориальных органов, нормативно-правовых актов, использованием математико-статистических инструментов при моделировании прогнозных эффектов.

**Теоретическая значимость** работы заключается в системном развитии положений теории экономики промышленности и регионального управления в части разработки согласованных стратегий деятельности промышленной отрасли и инфраструктуры региона, а также субъекта федерации на основе использования предложенного интегративного подхода, системы сбалансированных показателей для перевода скоординированных стратегий на операционный уровень, методики оценки эффектов от применения предложенного механизма.

**Практическая значимость исследования** заключается в возможности использования теоретических положений и методического инструментария разработки согласованных стратегий промышленности и инфраструктурных компаний региона для преодоления промышленной и социально-экономической отсталости региона, что затруднительно без современной инфраструктуры. Предложенный механизм может быть использован регионами и компаниями для разработки и реализации стратегий развития, достижения взаимообусловленных эффектов. Ре-

зультаты исследования также могут быть применены в высших учебных заведениях при разработке и преподавании учебных курсов «Экономика промышленности», «Стратегическое управление», «Проблемы формирования стратегии компании и корпоративное управление», «Экономика отраслевых рынков» и др.

**Апробация и реализация результатов исследования.** Основные теоретические, методологические и практические положения исследования обсуждались и были одобрены на 7-ми международных и 1-й межрегиональной научно-практических конференциях: на межрегиональной конференции «Моделирование социо-эколого-экономических процессов в регионе» (г. Улан-Удэ – 2013 г.), Международной научно-практической конференции «Тенденции развития экономических наук» (г. Уфа – 2014 г.), на 21-й международной научно-практической конференции «Экономика, социология и право» (г. Москва – 2015 г.), на II Международной научно-практической конференции «Экономика, финансы и менеджмент: тенденции и перспективы развития» (г. Волгоград – 2015 г.), на международной научно-практической конференции «Приоритетные научные исследования и разработки» (г. Саратов – 2016 г.), XV Международной научно-практической конференции «Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире» (г. Санкт-Петербург – 2016 г.), XV Международной научно-практической конференции «Актуальные направления гуманитарных и социально-экономических исследований» (г. Белгород – 2018 г.), на II Международной научно-практической конференции «Экономика и современный менеджмент: теория, методология, практика» (г. Пенза – 2018 г.).

Результаты исследования использованы в деятельности Правительства Иркутской области (Министерства экономического развития, курирующего вопросы промышленности), а также апробированы при совершенствовании системы стратегического управления в АО «Международный Аэропорт Иркутск» (справки о внедрении). Теоретические и практические результаты диссертационной работы использованы в научно-исследовательской деятельности кафедры экономики предприятий и предпринимательской деятельности ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет» (справка о внедрении), учебном процессе при чтении курса для студентов магистратуры «Проблемы формирования стратегии компании и корпоративное управление» (справка о внедрении).

**Публикации по теме исследования.** Результаты исследования опубликованы в 19 статьях общим объемом 8 п. л., из них авторских – 7,65 п. л., в том числе 9 статей опубликовано в рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Минобрнауки РФ, общим объемом 4,95 п. л., из них авторских – 4,6 п. л.

**Структура и содержание работы.** Работа изложена на 186 страницах, включая 10 страниц приложений, 21 таблицу и 43 рисунка, состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы.

**Во введении** показана актуальность исследования, его цели и задачи, предмет и объект работы.

**В первой главе** «Теоретические основы согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона» уточнены основные понятия по теме диссертации, обоснованы направления исследования, определена применимость положений стратегического управления и экономики промышленности для достижения цели диссертации, выявлены существующие проблемы согласования страте-

гий промышленности и инфраструктуры на примере аэропортов и субъектов федерации, обоснована необходимость формирования механизма их согласованного развития, показана взаимосвязь между уровнем развития промышленности и аэропортов как инфраструктурных компаний, а также регионов, где они находятся.

**Во второй главе** «Оценка сложившейся практики и разработка механизма согласованного развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры региона» исследованы инструменты и подходы, применяемые к согласованию стратегий промышленности и инфраструктуры региона, проанализированы их Преимущества и ограниченность, обобщены формы промышленных и инфраструктурно-промышленных объединений, оценена практика разработки стратегий развития промышленности в разных регионах; разработан интегративный подход к формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона, представлена модель предложенного механизма и его элементы.

**В третьей главе** «Эффекты от формирования механизма согласованного развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры региона» разработана методика оценки уровня согласованности стратегий развития промышленности и инфраструктурных компаний региона и оценки эффектов от внедрения предложенного механизма. Апробированы методические и практические авторские положения по применению предложенного механизма на примере Иркутской области, включающие усовершенствованный процесс согласования стратегий со всеми заинтересованными сторонами, алгоритм оценки его эффектов, стратегическую карту целей для промышленности и аэропортов региона, а также самого субъекта федерации с использованием системы сбалансированных показателей, результаты расчетов эффектов на основе разработанной автором методики.

**В заключении** систематизированы выводы и основные результаты научного исследования, показаны направления дальнейшего развития теоретических и практических положений диссертации.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

**1. Систематизированы и уточнены определения основных понятий применительно к промышленности и инфраструктуре региона – «согласованное развитие», «механизм согласованного развития», «стратегическое взаимодействие», «промышленно-инфраструктурная агломерация деятельности заинтересованных сторон по обеспечению желаемого будущего состояния промышленности и инфраструктуры региона, уделено внимание специфике взаимосвязи промышленности и аэропортовой инфраструктуры.**

Комплексного определения понятия «механизм согласованного развития» у других авторов не встречается. В большинстве экономических исследований рассматривается дефиниция «механизм» (экономический, организационно-экономический, хозяйственный) и лишь в некоторых – механизм взаимодействия. «Согласованное развитие» определяется автором как переход из одного состояния в другое с качественными улучшениями под воздействием управляющих сил двух и более субъектов или систем с учетом достижения предварительной общей дого-



воренности по поводу стратегий и действий для реализации. Согласованным развитием может быть при условии результативного взаимодействия субъектов, в частности, промышленности и инфраструктурных компаний региона. Автором предложены следующие критерии согласованности стратегий развития промышленности и инфраструктуры региона: цели и задачи в программных документах; сроки; ресурсы – территориальные, информационные, трудовые и др. (финансовые выделены в отдельную категорию); бюджет (инвестиции). Данные критерии позволяют экспертно оценить уровень согласованности стратегий и действий по их реализации.

В диссертации определено содержание понятия «механизма согласованного развития» как совокупности инструментов, процессов и результатов для каждого вида стратегического взаимодействия, используемых соответствующими структурами при разработке, согласовании, координации целей, стратегий и их реализации, приводящих к прогрессивным изменениям и достижению взаимообусловленных эффектов. Понятие «стратегическое взаимодействие» трактуется как согласование и координация целей и стратегий, а также деятельность по их реализации для достижения совместными усилиями взаимообусловленного эффекта. Нами выбрана партнерская модель стратегического взаимодействия, способствующая согласованному развитию промышленности и инфраструктуры региона. Уточнено определение понятия «промышленно-инфраструктурная агломерация» – объединение крупных промышленных предприятий и инфраструктурных компаний и иных организаций с учетом территориальной близости, смежных целевых установок, взаимоувязки и координации деятельности.

В отличие от большинства существующих исследований в основу рассматриваемых нами понятий положен деятельностный подход. Например, согласно данному подходу на территориях с низкой плотностью населения (в Сибири, на Дальнем Востоке, северных регионах) инфраструктуру, в частности аэропорты, нужно создавать, по нашему мнению, по иным принципам, а именно, исходя из перспективы развития промышленных комплексов и стратегических приоритетов страны в целом (транзитный пункт, форпост на границе с азиатскими государствами, освоение территорий, богатых полезными ископаемыми и т. д.). Тогда как традиционно в западной части России потребность в инфраструктуре рассчитывается с учетом уже развитого производства, привлекательной территории, многочисленного населения, потенциального роста миграционных трудовых потоков. Услуги воздушного транспорта значимы для добывающей промышленности в основном для перевозки персонала и оборудования в удаленную местность (вахты), в случае с добычей драгоценных металлов и камней (золото, алмазы) – еще и для транспортировки сырья, для обрабатывающей – для перевозки готовой продукции следующих видов: фармацевтические препараты, наукоемкие товары (электроника, нанотехнологичные товары и т.п.), ювелирные изделия, а также наличные деньги в больших объемах (Росинкас) и др. Иными словами, в грузоперевозках воздушным транспортом нуждаются промышленные товары, обладающие следующими свойствами: высокая стоимость, короткий срок годности, уникальность, хрупкость, необходимость срочной доставки. Опыт многих регионов России подтверждает, что после перехода к рынку из-за ликвидации инфраструктурной под-

держки промышленности северные территории лишились большинства производственных предприятий.

**2. Разработан интегративный подход к формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры (на примере аэропортов) региона, объединяющий стейкхолдерский, коммуникативный, программно-целевой и проектный подходы, как правило, используемые обособленно.**

Ни один из подходов, применяемых в настоящее время для целей нашего исследования, преимущества и ограниченность которых оценены в табл. 1, сам по себе не является достаточным для решения поставленной проблемы.

Таблица 1

Преимущества и ограниченность обособленного применения стейкхолдерского, коммуникативного, программно-целевого и проектного подходов

Наименование	Преимущества и ограниченность обособленного применения подхода
1. Стейкхолдерский подход	<i>Преимущества:</i> учитываются интересы всех заинтересованных сторон – стейкхолдеров; возможно достижение компромисса, исключающего разнонаправленные действия взаимодействующих сил. <i>Ограниченность:</i> невозможность применения без использования коммуникативного подхода; не рассматриваются вопросы эффективного программирования деятельности участников.
2. Коммуникативный подход	<i>Преимущества:</i> минимизация конфликтов между взаимодействующими сторонами, создание благоприятных взаимоотношений. <i>Ограниченность:</i> использование в основном социально-психологических методов, оказывающих косвенное воздействие на участников процесса согласований и взаимодействия.
3. Программно-целевой подход	<i>Преимущества:</i> Детализация выбранных направлений до целей, задач и показателей, планов мероприятий, закрепленных в программных документах; возможность комплексно решать проблемы на уровне региона, страны. <i>Ограниченность:</i> Реализация большинства программ далека от запланированного уровня, неразвитость механизмов контроля деятельности участников и использования ресурсов.
4. Проектный подход	<i>Преимущества:</i> Конкретизация сроков, мобилизация ресурсов (в т.ч. трудовых), необходимых для прогрессивного изменения объектов промышленности и инфраструктуры, рост ответственности исполнителей. <i>Ограниченность:</i> Затрудненность в учете влияния других потенциально реализуемых проектов, расстановка приоритетов развития всех заинтересованных сторон; осуществляется ориентация преимущественно на интересы инвесторов.

Автором предлагается интегративный подход к формированию механизма согласованного развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры в регионе как интеграция коммуникативного, стейкхолдерского, программно-целевого и проектного подходов, обеспечивающий согласование различных аспектов стратегического взаимодействия, инструментов, процессов и результатов. Сочетание четырех подходов в одном выглядит следующим образом. Недостатки стейкхолдерского подхода сглаживает коммуникативный подход за счет минимизации конфликтов между взаимодействующими сторонами и конструктивного партнерского диалога в разных формах, программно-целевого – проектный подход за счет степени детализации проектов строительства или модернизации конкретных объектов с закреплением конкретных сроков и ответственных; в свою очередь, проек-

ты сложно смоделировать в полной мере без учета возможностей и проблем всех заинтересованных сторон.

Визуально последовательная интеграция четырех подходов в интегративном представлена на рис. 4, где решение А – первоначальная односторонняя точка зрения ключевого стейкхолдера (например, губернатора) на решение задачи (например, развитие промышленности региона). В результате применения предложенного методического подхода и согласования мнений всех заинтересованных сторон, а также необходимых ресурсов, возможно принятие более взвешенного решения Б, обеспечивающего согласованное развитие промышленности региона и инфраструктуры, в отличие от решения А. От стадии планирования и организации деятельности всех участников взаимодействия закономерен переход к этапу контроля ее реализации. В рамках стейкхолдерского подхода показано, что большинство целей промышленности региона необходимо координировать с целями региона и взаимосвязанных отраслей, в особенности инфраструктурной. В разрезе программно-целевого подхода представлено, что нужно взаимоувязывать стратегии развития на разных уровнях (отраслевом и межотраслевом – промышленная и инфраструктурная отрасли, региональном, федеральном), а также обеспечить сбалансированность целей и показателей.

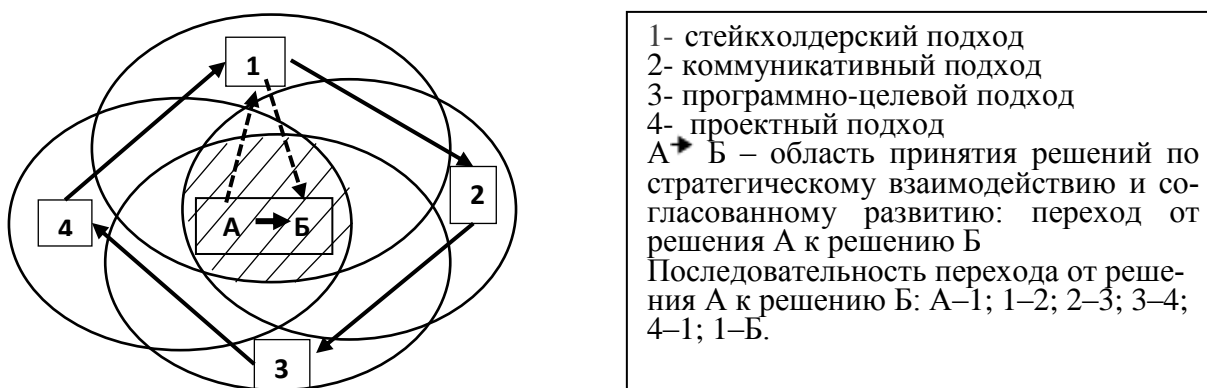


Рис. 4. Визуальная схема использования предлагаемого интегративного подхода

В рамках проектного подхода акцентировано внимание на необходимости реализации согласованных крупных региональных проектов в сфере развития промышленности и модернизации аэропортовой инфраструктуры. Совместный поиск инвесторов, синхронизация графиков проектов в формате диаграмм Ганта, увязка с программами территориального развития региона (размещение производств и рекреационных зон) не должны конфликтовать.

**3. Разработан механизм согласованного развития промышленности и инфраструктуры (на примере аэропортов) региона и его организационно-экономическое обеспечение с использованием предложенного интегративного подхода, определены элементы механизма.**

Обоснованы взаимоувязанные элементы предложенного механизма согласованного развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры региона: инструменты, процессы, результаты, – представлены в соотношении с видами стратегического взаимодействия и применяемыми подходами (см. табл. 2).

Таблица 2

**Основные элементы механизма согласованного развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры региона (разработано автором)**

№	Виды стратегического взаимодействия	Подходы	Инструменты	Процессы	Результаты
1	Противопоставление интересов промышленности региона и инфраструктурной отрасли	Стейкхолдерский подход	Карта стейкхолдеров, основанная на оценке степени влияния и зависимости заинтересованных лиц	Определение круга заинтересованных участников и их целей в достижении совместного результата	Выявление точек рассогласования интересов и степени взаимовлияния участников
2	Поиск компромисса интересов	Коммуникативный подход	Форсайт, организационно-деятельностные игры, конференции, экспертизы	Достижение взаимного согласия, модернизация деятельности в требуемом направлении	Компромисс, минимизация разногласий
3	Разработка однонаправленных целей, показателей и стратегий	Программно-целевой подход	Система сбалансированных показателей, событийное управление и др.	Определение стратегий, целей, показателей	Согласованные стратегии развития, цели, показатели
4	Интеграция усилий участников и их инвестиционных ресурсов	Проектный подход	Государственно-частное партнерство, социальное партнерство, сетевое планирование и др.	Создание и модернизация объектов (например, аэропорт, поддерживающий промышленное развитие региона)	Созданный (модернизированный) объект за счет совместных инвестиций
5	Разработка упреждающих стратегических решений по предотвращению системных вызовов и угроз развитию промышленности региона	Коммуникативный, стейкхолдерский, программно-целевой, проектный подходы	Прогнозирование, программы совместного развития, инвестиционные решения, корректировка стратегических целей и т.д.	Формирование и реализация механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона (на примере аэропортовой)	Согласованное развитие промышленности и аэропортовой инфраструктуры региона; рост темпов развития промышленности региона, его аэропортов и субъекта федерации
6	Преодоление экономической отсталости из-за несогласованности возможностей развития промышленности и инфраструктуры субъекта федерации				
7	Поиск эффективных согласованных стратегических инициатив по изменению целей развития промышленности и инфраструктуры (на примере аэропортов) региона				

Предложена схема взаимосвязи стратегических документов разных уровней, стратегической деятельности и стратегических результатов промышленности и инфраструктуры (на примере аэропортов) региона, оценена их достаточность (см. рис. 5).

Разработаны методические рекомендации по созданию Координационного совета по развитию промышленности и инфраструктуры региона (КС по РПиИ) для курирования взаимодействия заинтересованных сторон в рамках функционирования предложенного механизма. Модель предложенного механизма согласованного развития промышленности и инфраструктурной отрасли региона приведена на рис. 6.

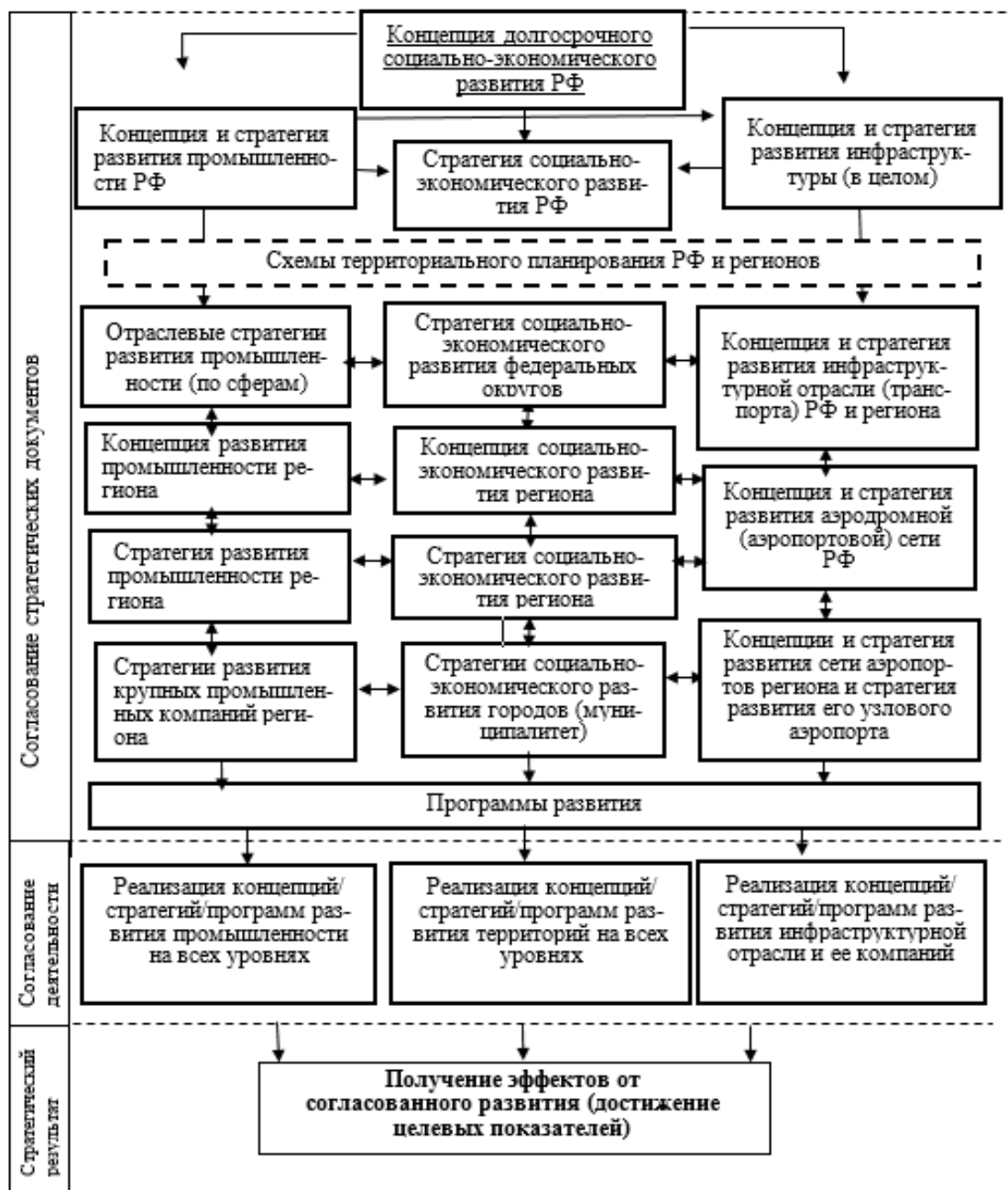


Рис. 5. Схема взаимосвязи стратегических документов развития промышленности и инфраструктуры (на примере аэропортов) региона (разработано автором)

Координационный совет должен быть создан при Правительстве региона, имеющем все полномочия для влияния на крупнейшие промышленные и инфраструктурные компании (аэропорты), их стейкхолдеров и координации совместной деятельности. В диссертации предложен алгоритм функционирования данного органа. КС по РПИИ контролирует осуществление принятых решений, стратегий, проектов, при необходимости инициирует внесение корректировок по согласованию с экспертами. Для реализации крупных промышленно-инфраструктурных проектов ключевым стейкхолдером должен стать регион в лице власти (например, губернатор). С учетом предложений и возможностей заинтересованных сторон должно быть сформировано компромиссное взвешенное решение, доработаны стратегии и программы, определены источники инвестиций, и осуществлен поэтапный контроль за реализацией поставленных задач в установленные сроки.



Рис. 6. Модель механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона (разработано автором)

4. Разработан алгоритм оценки эффектов от внедрения предложенного механизма, представляющий собой сочетание методов корреляционно-регрессионного анализа и экспертных оценок относительно уровня согласованности стратегий, алгоритм позволяет количественно определить возможный рост уровня развития промышленности и инфраструктурной отрасли региона в долгосрочной перспективе за счет предлагаемых согласованных стратегических действий.

Разработанный автором алгоритм оценки эффектов от внедрения предложенного механизма представлен ниже (рис. 7).

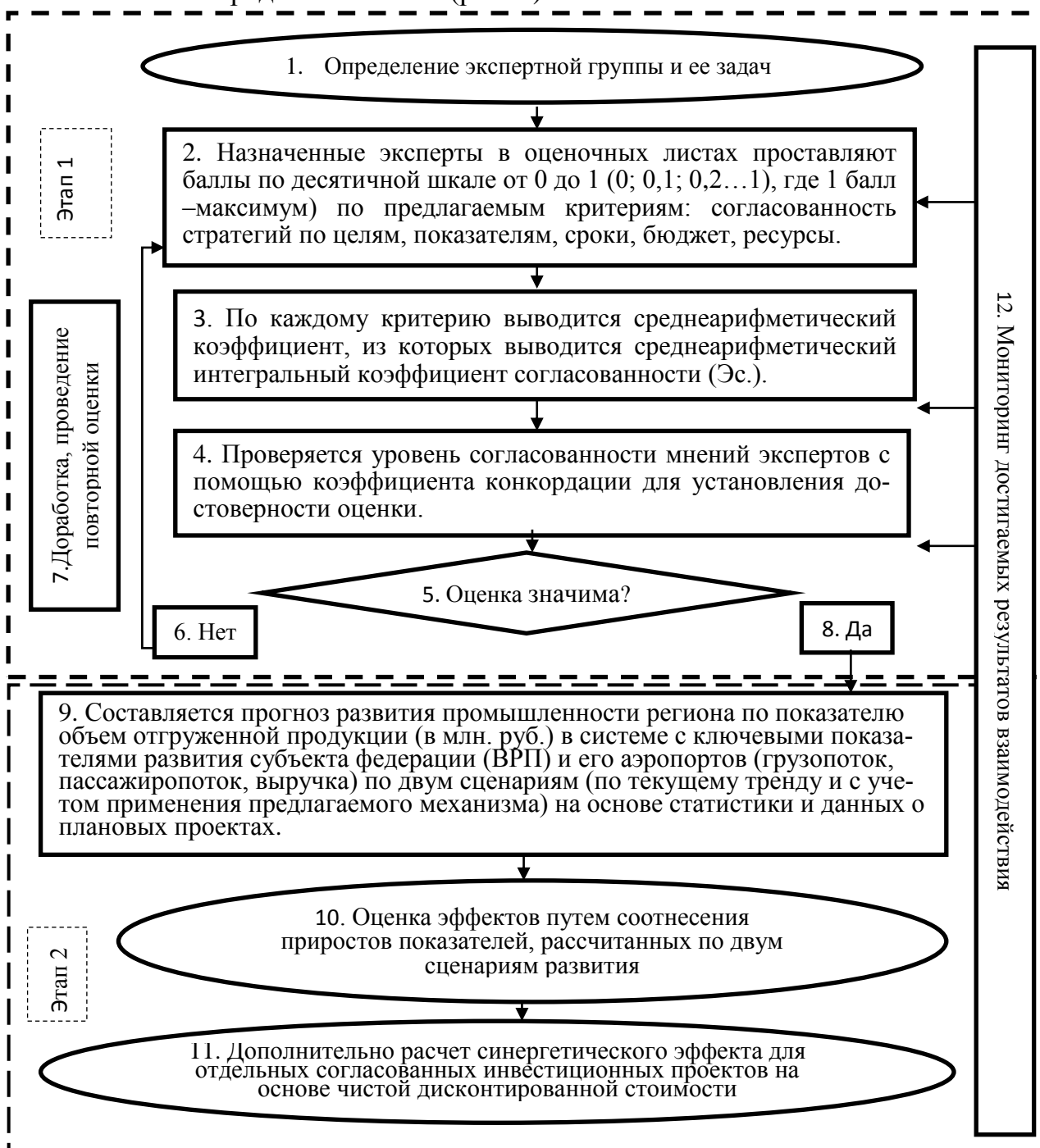


Рис. 7. Алгоритм оценки согласованности стратегий и эффектов от применения механизма согласованного развития промышленности региона и его инфраструктурной отрасли (на примере аэропортов) (разработано автором)

Алгоритм включает комбинацию экспертных оценок уровня согласованности стратегий, проверку значимости мнений экспертов с помощью коэффициента конкордации, карту визуализации мнений, корреляционно-регрессионный анализ показателей развития региона и аэропорта, расчет по двум сценариям – согласно текущему тренду и после применения механизма согласованного развития промышленности региона и его инфраструктуры (на примере аэропортов); сопоставление показателей и вывод о целесообразности механизма. Этап 1 представленного алгоритма показывает порядок оценки согласованности стратегий промышленности и инфраструктуры региона, которую следует проводить при утверждении стратегических программ и их актуализации. Этап 2 – последовательность оценки эффектов от согласования стратегий и действий с помощью предложенного механизма.

##### **5. Практические рекомендации по применению предложенного механизма и алгоритма оценки его эффектов апробированы на примере промышленности и аэропортовой инфраструктуры Иркутской области, представлен прогноз эффектов.**

В Иркутской области назрела необходимость совершенствования стратегических документов и действий для развития промышленности и инфраструктуры аэропортов. Проведен анализ стратегических программных документов в регионе, касающихся темы исследования, установлено, что отсутствует стратегия развития промышленной отрасли, стратегия социально-экономического развития области принята как проект в конце 2016 г. после десятилетия обсуждения разных вариантов, кроме того, регион остро нуждается в модернизации малых аэропортов и строительстве нового авиаузла рядом с областным центром (проект его развития не могут согласовать в течение нескольких десятков лет).

Разработана интегрированная стратегическая карта на основе системы сбалансированных показателей промышленности Иркутской области, ее узлового аэропорта и самого региона, фрагмент которой приведен ниже (см. рис. 8) (указаны первая и последняя строка стратегической карты, полная версия приведена в приложении к диссертации), стрелки отображают основные связи между целями, показателями. Интеграция стратегических карт промышленности и инфраструктуры региона является одним из первостепенных этапов на пути к согласованию стратегий и модернизации деятельности ключевых заинтересованных сторон.

Доказано на примере прогнозного развития промышленности и аэропортов Иркутской области, что повышение согласованности стратегий (программ) и действий по их реализации с помощью применения предложенного механизма повысит уровень развития промышленности региона, а также его аэропортов и самого субъекта федерации в долгосрочной перспективе. Экспертно рассчитан среднеарифметический интегральный коэффициент согласованности (Эс.) для существующей ситуации в Иркутской области, который равен 0,25 (оценены подпрограммы «Государственное регулирование в промышленной сфере Иркутской области на 2015 г.» (в отсутствие более актуальной), «Развитие промышленности в Иркутской области» на 2017 - 2020 гг.» государственной программы Иркутской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» на 2015 - 2020 гг. и Государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области на 2014-2020 гг.»). Данный коэффициент можно оценить ниже среднего ( $0 \leq \text{Эс.} \leq 1$ ), что свидетельствует о достаточно низком



уровне согласования стратегий и взаимодействия промышленности региона и его аэропортов.

ССП промышленности Иркутской области		ССП Иркутской области		ССП аэропорта г. Иркутска	
Цели промышленности региона	Показатели	Цели области	Показатели	Цели аэропорта	Показатели
Главная стратегическая цель	1) Повышение объема отгруженной продукции предприятий, млн.руб. (факт тек. /факт пред.>1) 2) Рост индекса промышленного производства факт тек. /факт пред.> 1) 3) Место объема промышленного производства Иркутской области среди субъектов РФ в СФО факт тек. /факт пред.≥ 1)	Создание благоприятных условий для жизни, бизнеса и воспроизводства населения	Рост ВРП (факт тек. /факт пред.> 1) 1) Увеличение среднего душевого дохода (факт тек. /факт пред. >1) 2) Место Иркутской области среди субъектов РФ в СФО по ВРП на душу населения (факт тек. /факт пред.> 1)	Стать опорным хабом в Сибири и на Дальнем Востоке для российских и международных пассажирских и грузовых перевозок воздушным транспортом к 2025г.	1) Динамика роста чистых активов (факт тек. /факт пред.> 1) 2) Рост дивидендов (факт тек. /факт пред.> 1) 3) Место среди аэропортов РФ в СФО и Д. Востока по пассажиро- и грузопотоку (ф/ф ≥1)

### Разрыв

Обучение и развитие	IV 1.Повышение квалификации работников отрасли 2.Увеличение удовлетворенности персонала отрасли 3. Повышение наукоемкости и технологичности продукции 4. Совершенствование механизмов управления корпоративными процессами через взаимодействие с регионом, инфраструктурными компаниями и др. стейкхолдерами	Обучение и развитие	IV 1. Развитие проф. компетенций у представителей власти региона 2.Повышение удовлетворенности штата региональной власти 3.Внедрение новых информационных технологий, автоматизация процессов 4.Совершенствование механизмов управления региональными процессами через взаимодействие с отраслями и компаниями	Обучение и развитие	IV 1.1.Выполнение плана обучения рег. администрации, в т.ч. заимствование опыта у др. регионов (мероприятия ≥100%, бюджет ≤ 100%) 2.1. Выполнение соц. Обязательств Факт/план ≥100% 3.1.Кол-во внедренных проектов (ф/пл ≥1), 3.2.Уровень автоматизации процессов управления (ф/пл ≥1) 4.1. Выполнение плана по участию в коммуникативных площадках со стейкхолдерами региона (ф/пл ≥1)	Обучение и развитие	IV 1. Повышение квалификации работников компании 2.Развитие системы стимулирования 3. Повышение удовлетворенности персонала 4.Внедрение новых информационных технологий 5.Совершенствование механизмов управления корпоративными процессами через взаимодействие с регионом и др. стейкхолдерами	IV 1.1. Выполнение плана обучения (мероприятия ≥100%, бюджет ≤ 100%) 1.2. Снижение текучести кадров (текучесть не более 15%) 2. Размер премий (≥ 15% в год от оклада) 3. Выполнение соц. обязательств Факт/план ≥100% 4.1. Кол-во внедренных проектов (ф/пл. ≥1) 4.2. Уровень автоматизации процессов управления, % 5.1.Выполнение плана по участию в коммуникативных площадках со стейкхолдерами региона
	Главная стратегическая цель							

Рис. 8. Взаимосвязь (интеграция) систем сбалансированных показателей промышленности Иркутской области, ее узлового аэропорта и самого региона (разработано автором)

Для наглядности и анализа мнений экспертов была составлена карта визуализации (см. рис. 9). В настоящий момент поле согласованности стратегий (программ) и действий находится в левой зоне, характеризующей низкую согласованность. Для обеспечения согласованного развития необходимо перейти в правую зону, которая символизирует высокую степень согласованности стратегий. Экспертная оценка проверена на значимость (определен уровень согласованности мнений экспертов) с помощью коэффициента конкордации Кенделла, который получился равным 0,79, что по шкале Марголина соответствует высокой степени согласованности мнений экспертов.

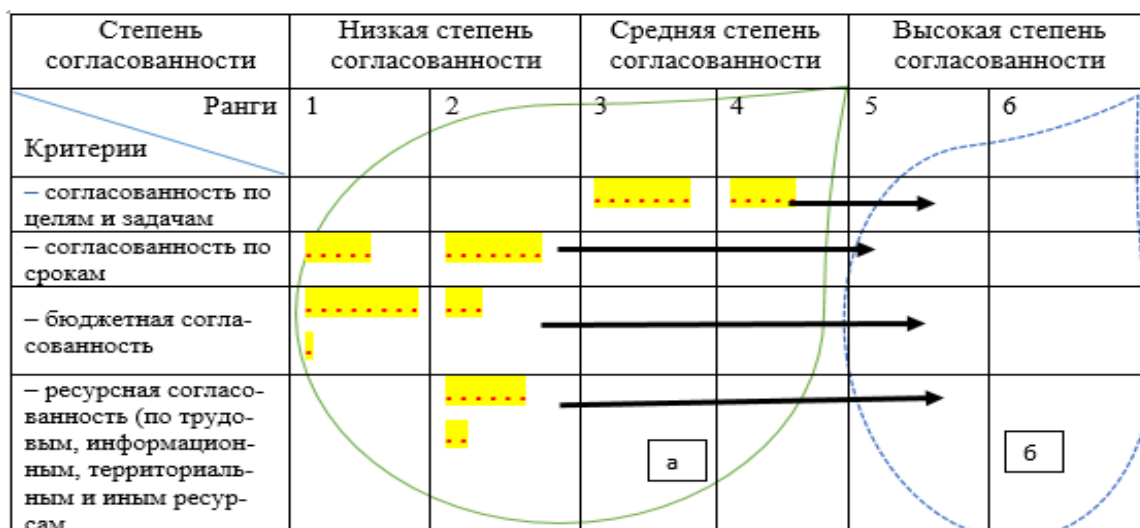


Рис. 9. Визуализация экспертной оценки согласованности стратегий (а – существующая область согласованности стратегий, б – желаемая область согласованности стратегий) (разработано автором)

Рассчитана система показателей по двум сценариям, определяющим развитие промышленности Иркутской области, ее узлового аэропорта (доля объема пассажиро- и грузопотока составляет около 80% от всей региональной сети аэропортов) и самого региона. Автором представлен прогноз данных показателей по двум сценариям (сценарий 1 – с учетом сохранения сложившихся тенденций социально-экономического развития Иркутской области – инерционный, сценарий 2 – с учетом применения предложенного механизма – инвестиционный), разработанный с помощью корреляционно-регрессионного анализа и данных о плановых инвестициях в промышленные и инфраструктурные проекты (см. табл. 3 и 4).

Таблица 3

Расчет системы показателей согласованного развития промышленности Иркутской области, ее узлового аэропорта и самого региона – первый сценарий (инерционный)

	Показатель	Значение в 2016 г.	Значение в 2030 г.	Прирост 2030/2016, %
Промышленность региона	Объем отгруженных товаров собств. производства, работ и услуг, млн руб.	951 345	1 712 404	180%
Регион	Инвестиции в основной капитал всего, млн руб.	247 954	466 120	188%
	ВРП, млн руб.	1 128 283	2 126 871	189%
Аэропорт	Пассажиропоток, тыс. чел.	1 709	2 818	165%
	Выручка, млн руб.	2 115	4 123	195%
	Грузопоток, тонн	11 233	14 485	129%

На основе статистической информации построена корреляционно-регрессионная модель с помощью метода поэтапного исключения статистически незначимых переменных, отражающих развитие промышленности региона, инфраструктуры (узлового аэропорта) и субъекта федерации. Отбор состава факторных

переменных в уравнении выполнялся методом сравнения наблюдаемой величины критерия Стьюдента с критическим значением. Основные тренды показателей изменения выбранных показателей развития по первому сценарию приведены на рис. 10.

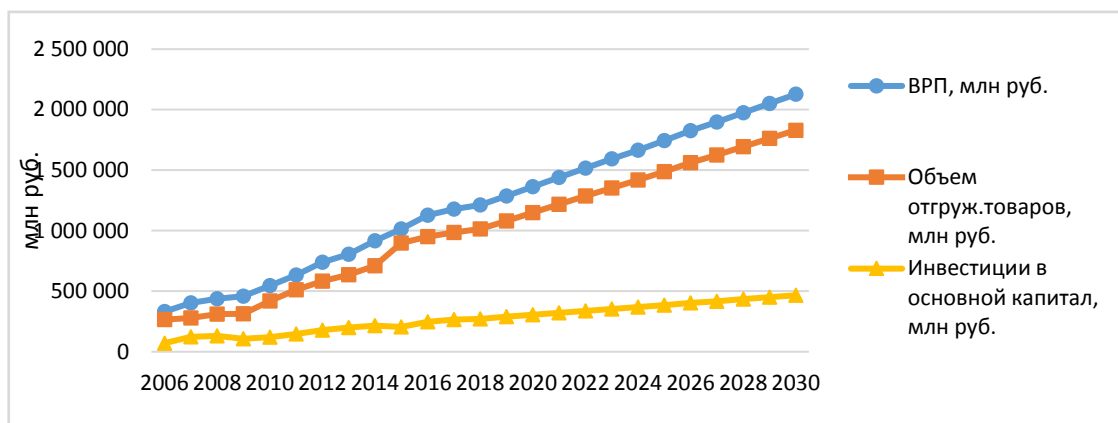


Рис. 10. Прогнозный тренд изменения объема отгруженных товаров собственного производства, работ и услуг, ВРП и инвестиций в основной капитал по первому сценарию

Во втором сценарии дан прогноз показателей с учетом роста инвестиций в крупные взаимосвязанные проекты развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры Иркутской области (разработка месторождения золота «Сухой Лог» и модернизация аэропорта Бодайбо, развитие завода «Фармасинтез» и аэропорта в Братске, строительство нового аэропорта г. Иркутска, завода по производству глюкометров и др.). Для наглядного сравнения для каждого сценария посчитаны приросты полученных прогнозных показателей в 2030 к фактическим показателям базового 2016 г.

Таблица 4

Расчет системы показателей согласованного развития промышленности Иркутской области, ее узлового аэропорта и самого региона – второй сценарий (инвестиционный)

	Основные показатели	Значение в 2016 г.	Прогнозное значение в 2030 г.	Прогноз прироста 2030/2016, %
Промышленность региона	Объем отгруженных товаров собств. производства, работ и услуг, млн руб.	951 345	2 688 540	283%
Регион	Инвестиции в основной капитал всего, млн руб.	247 954	569 975	230%
	ВРП, млн руб.	1 128 283	2 951 312	262%
Аэропорт	Пассажиропоток, тыс. чел.	1 709	4 625	271%
	Выручка, млн руб.	2 115	7 301	345%
	Грузопоток, тонн	11 233	29 617	264%

Основные тренды показателей развития по второму сценарию приведены на рис. 11.

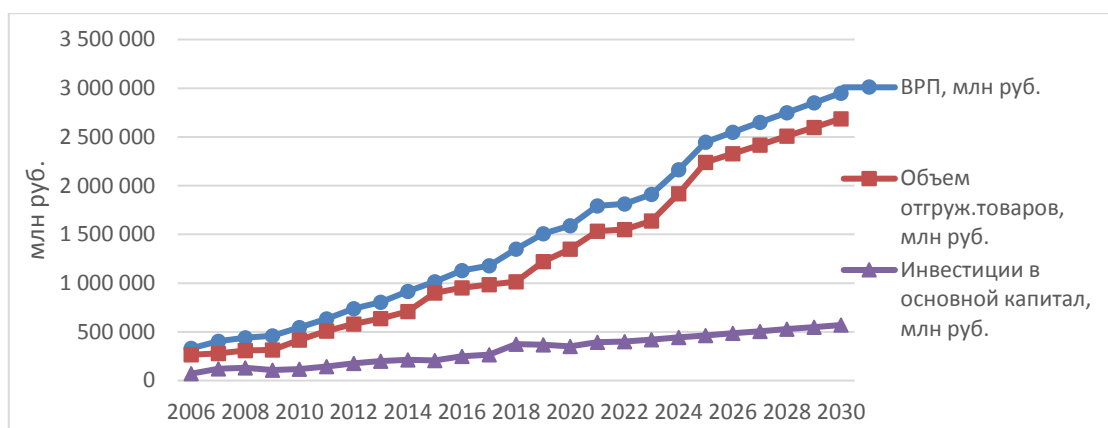


Рис. 11. Прогнозный тренд изменения объема отгруженных товаров собственного производства, работ и услуг, ВРП и инвестиций в основной капитал по второму сценарию

Прогнозные показатели развития по двум сценариям сопоставлены автором (табл. 5), можно сделать вывод, что все показатели второго сценария (целевого) превышают показатели первого, и соответственно, показывают эффекты для промышленности и аэропортовой отрасли региона.

Таблица 5

Сравнение полученных систем прогнозных показателей согласованного развития промышленности Иркутской области, ее узлового аэропорта и самого региона по двум сценариям

	Показатель	Прирост 2030/2016 по 1 сценарию, %	Прирост 2030/2016 по 2 сценарию, %	Отклонение: 2 сценарий / 1 сценарий, %
Промышленность региона	Объем отгруженных товаров собств. производства, работ и услуг, млн руб.	180%	283%	<b>157%</b>
Регион	Инвестиции в основной капитал всего, млн руб.	188%	230%	<b>122%</b>
	ВРП, млн руб.	189%	262%	<b>139%</b>
Аэропорт	Пассажиропоток, тыс. чел.	165%	271%	<b>164%</b>
	Выручка, млн руб.	195%	345%	<b>177%</b>
	Грузопоток, тонн	129%	264%	<b>204%</b>

В связи с тем, что ярким примером необходимости согласования развития промышленности и аэропортовой инфраструктуры является Бодайбинский район Иркутской области, то рассмотрен подробно эффект от согласованной реализации проектов освоении месторождения золота Сухой Лог, реконструкции аэропорта г. Бодайбо (в т.ч. предложенного к рассмотрению проекта модернизации грузового терминала с совместными инвестициями двух рассматриваемых организаций). Компания «Полюс Золото» заинтересована в развитии авиаузла, т.к. необходима своевременная доставка оборудования, персонала, а в последствии, транспортировка готовой продукции. Временной период выбран с учетом окупаемости промыш-

ленной разработки месторождения золота – 12 лет, ставка дисконтирования -7%. (см. табл. 6).

В результате расчетов (1) получено значение эффекта в 11,41 млн. руб.:

$$\mathcal{E}_{\text{согл.инв.}} = \text{ЧДД}_{\text{согл. Пр+А}} - (\text{ЧДД}_{\text{Пр}} + \text{ЧДД}_{\text{А}}), \quad (1)$$

где  $\text{ЧДД}_{\text{согл. Пр+А}}$  – чистая дисконтированная стоимость согласованных взаимозависимых проектов развития промышленности и аэропорта,  $\text{ЧДД}_{\text{Пр}}$  – чистая дисконтированная стоимость реализуемого независимо проекта развития промышленности,  $\text{ЧДД}_{\text{А}}$  – чистая дисконтированная стоимость независимого проекта развития аэропорта.

Таблица 6

Дисконтированные денежные потоки при освоении месторождения Сухой Лог, реконструкции аэропорта Бодайбо, в т.ч. модернизации грузового терминала, млн. руб.

Год	Общий проект с совместными инвестициями – грузовый терминал	Аэропорт без инвестиций в грузовый терминал	«Полюс» (Сухой Лог) без инвестиций в грузовый терминал	Аэропорт индивидуально	«Полюс» (Сухой Лог) индивидуально	Совместная реализация проектов аэропорта, «Полюса» (Сухой Лог) и их общего проекта – грузовый терминал
2018	-70,00	-595,30	-99 930,00	-665,30	-100 000,00	-100 595,30
2019	-9,35	661,23	-2 794,39	651,89	-2 803,74	-2 142,50
2020	2,42	667,75	-2 622,73	670,17	-2 620,32	-1 952,57
2021	4,74	652,90	-2 453,63	657,64	-2 448,89	-1 795,99
2022	4,65	640,70	-2 293,34	645,35	-2 288,69	-1 647,99
2023	4,56	628,72	-1 430,54	633,28	-1 425,97	-797,25
2024	4,48	616,97	23 474,09	621,45	23 478,57	24 095,54
2025	10,15	1 035,28	21 932,44	1 045,43	21 942,59	22 977,86
2026	9,77	1 016,12	20 497,32	1 025,88	20 507,09	21 523,21
2027	9,40	997,31	19 156,10	1 006,71	19 165,51	20 162,81
2028	9,05	978,84	17 902,64	987,89	17 911,69	18 890,53
2029	8,71	960,71	16 731,18	969,43	16 739,89	17 700,61
Итого	-11,41	8 261,22	8 169,13	8 249,81	8 157,73	16 418,94

Аналогично примеру в г. Бодайбо могут быть рассчитаны эффекты от согласованных совместных инвестиций для каждой территории, где будет реализовываться подобные проекты (промышленность – муниципалитет при поддержке региональной власти – инфраструктурная компания/аэропорт).

При осуществлении взаимозависимых проектов с учетом высокой степени согласованности стратегий и действий, поддержке власти достигается эффект синергии и мультипликации в виде экономии инвестиций, высвобождения ресурсов, сокращения сроков принятий решений и их реализации и т. п. Модернизация инфраструктуры будет активно стимулировать развитие промышленности в регионе, а новые промышленные объекты – создавать спрос на грузовые перевозки. Полученный эффект также отразится не только на промышленном комплексе региона и аэропортах, но и на населении (повышение подвижности, занятости), и на других смежных отраслях.

Таким образом, реализация предложенного механизма способствует развитию промышленных и инфраструктурных компаний в регионе, перспективному росту объема промышленного производства, инвестиций в основной капитал, грузо-

потока и пассажиропотока воздушного транспорта, созданию условий в целом для развития региона, увеличению валового регионального продукта, что свидетельствует о социально-экономической целесообразности его применения.

## **ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

1. Решение задачи систематизации и уточнения основных понятий по теме диссертационной работы, развитие основных положений экономики промышленности региона и стратегического управления, оценка зависимости развития промышленности и инфраструктуры (на примере аэропортов) региона с учетом мониторинга современного состояния двух отраслей на основе исследований ученых, отчетов ведомств и статистических данных позволили определить и обосновать направления и задачи исследования и их логическую взаимосвязь.

2. Анализ основных преимуществ и недостатков методических подходов, известных в экономике и стратегическом управлении, способствовал созданию интегративного подхода к формированию требуемого механизма. Предложенный методический подход интегрирует четыре подхода (стейкхолдерский, коммуникативный, программно-целевой и проектный) и способствует усилению сильных и нивелированию слабых сторон подходов, применяемых ранее по отдельности.

3. Разработанный интегративный подход и определение основных компонентов позволили сформировать механизм согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона (на примере аэропортов), определены взаимосвязанные элементы предложенного механизма (инструменты в рамках четырех подходов, процессы и получаемые результаты). Предложена авторская модель рассматриваемого механизма. Рекомендации автора апробированы на примере Иркутской области. Создание схемы взаимосвязи стратегических документов разных уровней, показанной на практическом примере, а также разработка взаимосвязанных стратегических карт помогут обеспечить методическую базу для разработчиков стратегий и программ развития промышленности, инфраструктуры региона и субъекта федерации.

4. Оценка эффектов от применения механизма согласованного развития промышленности и инфраструктурной отрасли региона по предложенному алгоритму позволила определить потенциал их развития, выраженный с помощью прогноза, построенного на базе корреляционно-регрессионного анализа и примера расчета чистой дисконтированной стоимости при совместном инвестировании, что доказывает целесообразность внедрения предложенных рекомендаций. Результаты исследования могут быть адаптированы к различным регионам и компаниям для разработки и реализации увязанных стратегий и программ, достижения взаимообусловленных эффектов путем согласованного развития промышленности и инфраструктуры.

## **СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ**

**а) Статьи в рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Минобрнауки РФ:**

1. Гаськова Ю. И. Согласованное развитие промышленности региона и инфраструктуры малых аэропортов: изменение подхода к выбору решений / Ю. И. Гаськова // Известия Байкальского государственного университета. – 2018. – Т. 28, № 1. – С. 86–93. – DOI: 10.17150/2500-2759.2018.28(1).86-93. (0,54 п.л.).

2. Гаськова Ю.И. Взаимосвязь развития промышленности и инфраструктурной отрасли в регионе / Ю. И. Гаськова // Экономические стратегии. – Москва. – 2018 г. – № 4. – С. 152-157 (0,43 п.л.).

3. Гаськова Ю. И. Повышение согласованности развития промышленности регионов и инфраструктурных компаний: совершенствование системы стратегических программных документов / Ю. И. Гаськова // Вестник ГУУ. – Москва. – 2018 г. – С. 43-47 – № 2 (0,5 п.л.).

4. Гаськова Ю. И. Промышленно-инфраструктурные объединения и аэрополисы как современные формы стимулирования развития промышленности в регионе / Ю. И. Гаськова // Вестник СГЭУ. – г. Самара. – 2017 г. – №10. – С.63-69 (0,62 п. л.).

5. Гаськова Ю. И. Организация деятельности по согласованию стратегий развития региона и аэропорта / Ю.И. Гаськова // Международный научно-практический журнал, г. Екатеринбург. – 2015. – №11 (42). – С. 24-31 (0,67 п.л.).

6. Гаськова Ю. И. Комплексный подход к модернизации механизма стратегического взаимодействия региона и аэропорта / Ю. И. Гаськова // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 12 (ч. 3) (0,69 п.л.).

7. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю. И.). Коммуникативный подход к согласованию стратегий развития инфраструктурных компаний и региона / Ю. И. Домбровская (Гаськова Ю. И.) // Региональная экономика: теория и практика – 02 – 2014. – № 6 (333). – С. 30-35 (0,43 п.л.).

8. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю.И.). Методические вопросы разработки стратегии региональной инфраструктурной компании / Ю. И. Домбровская (Гаськова Ю. И.), Т. В. Светник // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 12 (ч. 3). – С. (886-891) (0,70 п.л.).

9. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю. И.) Взаимосвязь стратегического развития региона и инфраструктурных компаний: постановка проблемы и возможные решения / Ю. И. Домбровская (Гаськова Ю. И.) // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2013. – № 3. – С.30-34 (0,37 п.л.).

#### **б) Статьи в иных научных изданиях:**

10. Гаськова Ю.И. Формирование стратегии развития региона: необходимость согласования интересов основных стейкхолдеров / Ю. И. Гаськова // Восточно-европейский научный журнал. – Варшава, Польша. – 2017 г. – № 19, часть 3. – С. 81-85 (0,3 п.л.).

11. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю.И.). Стратегические аспекты организации инфраструктурной деятельности в регионе/ Ю. И. Домбровская (Гаськова Ю. И.): сборник научных трудов «От реформы высшей школы к модернизации социально-экономической системы России» / под ред. А.П. Кириенко. Иркутск: изд-во БГУЭП. 2013 г. – С. 251–256 (0,37 п.л.).

#### **в) Статьи в материалах международных конференций:**

12. Гаськова Ю.И. Интегративный подход к формированию механизма согласованного развития промышленности и инфраструктуры региона / Ю. И. Гаськова // материалы II Международной научно-практической конференции «Экономика и современный менеджмент: теория, методология, практика» – г. Пенза. – 2018 г. – С. 358-362 (0,3 п.л.).

13. Гаськова Ю.И. Промышленность Иркутской области: сложившиеся тенденции и перспективы развития / Ю. И. Гаськова // материалы XV Международной научно-практической конференции «Актуальные направления гуманитарных



и социально-экономических исследований» – г. Белгород. – 2018 г. – С.32-37 (0,23 п.л.).

14. Гаськова Ю. И. Оценка эффектов от модернизации механизма стратегического взаимодействия и согласованного развития региона и аэропорта / Ю. И. Гаськова // материалы международной научно-практической конференции «Приоритетные научные исследования и разработки» – г. Саратов. – 2016 г. – С.48-56 (0,4 п.л.).

15. Гаськова Ю.И. Стратегическое партнерство региональной власти и компаний инфраструктурного сектора / Ю. И. Гаськова // материалы XV Международной научно-практической конференции «Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире» – г. Санкт-Петербург. – 2016 г. – С.65-70 (0,3 п.л.).

16. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю. И.). Оптимизация стратегического управления инфраструктурными компаниями в регионах с помощью использования информационно-аналитических систем / Ю. И. Домбровская (Ю. И. Гаськова) // материалы 21-й международной научно-практической конференции «Экономика, социология и право». – г. Москва. – 2015 г. – № 2 (0,33 п.л.).

17. Гаськова Ю. И. Влияние событийного управления в регионе на развитие инфраструктурной компании / Ю. И. Гаськова // материалы II-й Международной научно-практической конференции «Экономика, финансы и менеджмент: тенденции и перспективы развития» – г. Волгоград. – 2015.– С.23-27 (0,39 п.л.).

18. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю. И.). Влияние аэропортов как инфраструктурных компаний на развитие регионов / Ю. И. Домбровская (Ю. И. Гаськова) // Тенденции развития экономических наук: сборник статей Международной научно-практической конференции. – Уфа: Аэтерна, 2014. – С.74 (0,18 п.л.).

19. Домбровская Ю. И. (Гаськова Ю. И.). Влияние системы управления рисками на стратегическое развитие инфраструктурного сектора региона/ Ю. И. Домбровская (Гаськова Ю. И.) // Моделирование социо-эколого-экономических процессов в регионе [электронный ресурс]: мат-лы межрегион. молодежной школы-семинара. Вып. 3. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2013 г. – 1 CD ROM (0,24 п.л.).

*Научное издание*

АВТОРЕФЕРАТ

**ГАСЬКОВА ЮЛИЯ ИГОРЕВНА**

**ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМА СОГЛАСОВАННОГО РАЗВИТИЯ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ  
РЕГИОНА**

Подписано в печать 05.10.2018 г. Формат 60×90 1/16. Бумага офсетная. Печать трафаретная.

Усл. печ. л. 1,5. Тираж 100 экз. Заказ № 5256

Издательство Байкальского государственного университета.  
664003, ул. Ленина, 11. Отпечатано в ИПО БГУ.