

На правах рукописи



Давыдова Олеся Анатольевна

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2021

Работа выполнена на кафедре национальной и региональной экономики федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», г. Москва.

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент
Чайникова Лилия Николаевна

Официальные оппоненты: **Капустина Надежда Валерьевна**
доктор экономических наук, доцент,
федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта», профессор кафедры «Экономика транспортной инфраструктуры и управление строительным бизнесом»

Барменкова Наталья Алексеевна
кандидат экономических наук, доцент,
федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение высшего образования «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», доцент кафедры государственного и муниципального управления факультета «Высшая школа управления»

Ведущая организация: федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

Защита состоится 19 мая 2021 г. в 15.30 на заседании диссертационного совета Д 212.196.13 на базе ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова» по адресу: 117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36, корп. 3, ауд. 353.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в Научно-информационном библиотечном центре имени академика Л. И. Абалкина ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова» по адресу: 117997, г. Москва, ул. Зацепа, д. 43 и на сайте организации: <http://ords.rea.ru/>

Автореферат разослан ____ апреля 2021 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 212.196.13,
кандидат экономических наук, доцент

Шарова Ирина Владимировна


I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Развитие и устойчивое функционирование транспортной инфраструктуры субъектов Российской Федерации способствуют повышению экономической связанности территории. Усиление региональных функций транспортной инфраструктуры отражено в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

Современное состояние транспортной инфраструктуры Российской Федерации свидетельствует, что она не отвечает требованиям текущего этапа развития экономики страны и ее регионов, и не обеспечит возможность улучшения транспортного обслуживания в перспективе. В настоящее время внимание уделяется преимущественно состоянию транспортной инфраструктуры, ее улучшению, а не повышению эффективности ее использования.

По своему статусу и влиянию Москва является административным, политическим, экономическим, финансовым, инвестиционным, культурным центром и воспринимается как мировой город с огромным потенциалом. В связи с тем, что Москва обладает тремя правовыми статусами (столица, субъект Российской Федерации, а также город федерального значения), имеет высокий уровень накопления и концентрации экономической деятельности, сложные пространственные структуры¹, одной из приоритетных задач экономического развития субъекта является развитие его транспортной инфраструктуры.

Дисбаланс реализации градостроительных решений и усилившаяся трудовая и маятниковая миграция на протяжении последних десятилетий привели к критической перегрузке транспортной инфраструктуры Москвы и транспортной системы Московского региона. Высокая нагрузка на транспортную инфраструктуру практически по всем направлениям является фактором, оказывающим негативное влияние на жизнедеятельность субъекта, его экономику и инвестиционную привлекательность, а также препятствует повышению качества жизни населения. Реальная дорожно-транспортная ситуация требует комплексных решений не только в сфере развития транспортной инфраструктуры, но и в оперативном управлении для обеспечения надежности ее функционирования.

Повышение качества транспортной инфраструктуры является одной из наиболее актуальных и сложных задач для современного города. Кроме преимуществ (сокращение потери рабочего времени, улучшение экологической обстановки, повышение качества жизни), развитие городского транспорта и транспортной инфраструктуры содействует решению большинства проблем современных городов. Развитие транспортной инфраструктуры является

¹ Система городского общественного транспорта города Москвы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://vuzru.ru/problemy-transportnoj-infrastruktury-g-moskvy/> (дата обращения: 09.07.2019).

ключевым фактором глобальной конкурентоспособности городов. Так, утвержденная Президентом и Правительством Российской Федерации программа по созданию в Москве международного финансового и делового центра¹ вряд ли осуществима в полной мере без решения транспортных проблем.

Необходимость не просто реализовывать транспортные инфраструктурные проекты в российских регионах, а модернизировать организационно-экономические механизмы, позволяющие согласовывать региональные и транспортные стратегии развития, предопределили выбор темы диссертационного исследования, постановку его цели и задач, а также значимость в теоретическом и практическом аспектах.

Степень разработанности научной проблемы. Теоретико-методической основой исследования являются теории региональной экономики, моделирования социально-экономических процессов региона и их регулирования, содержащиеся в трудах зарубежных ученых: С. Буасье, М. Вебера, У. Изарда, В. Кристаллера, Э. Куклински, А. Леша, Ф. Перру.

В работах ученых М. Портера, Д. Ошауера и др. исследуются проблемы структурного и инфраструктурного развития территорий. Работы зарубежных исследователей Р. Иохимсена, П. Розенштейн-Родана являются основополагающими трудами в области транспортной инфраструктуры.

Проблемы регулирования социально-экономических процессов на региональном уровне рассматриваются в трудах ученых: И. М. Аблаева, Г. Ю. Гагариной, И. С. Глебова, Т. Н. Губайдуллина, П. А. Минакира, О. С. Пчелинцева, Л. Н. Чайниковой, Б. М. Штульберга и др.

Вопросы оценки влияния инфраструктурного обеспечения на региональное развитие отражены в работах таких отечественных ученых, как: Э. Б. Алаев, А. И. Кузнецова, Р. И. Шнипер, С. Б. Шлихтер и др.

Широкое признание в региональной науке приобрели труды ученых, исследующих теоретико-методологические проблемы пространственного развития региона и оценки воздействия развития инфраструктуры на его социально-экономическое развитие. Здесь следует отметить работы таких исследователей, как Н. В. Зубаревич, О. В. Кузнецова, С. А. Лочан, Н. В. Мордовченков и др.

Проблематика формирования и развития региональных транспортных систем и их инфраструктурного обеспечения рассмотрены в работах

¹ Распоряжение Правительства РФ от 19 июня 2013 г. № 1012-р «Об утверждении плана мероприятий «Создание международного финансового центра и улучшение инвестиционного климата в Российской Федерации» и Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs7.online-sps.ru/cgi/online.cgi?rnd=FF0B261F50D66BF66E8C081995F932A1&req=home>

А. П. Абрамова, В. Г. Варнавского, В. Г. Галобурды, Г. А. Гольца, Ю. М. Гришаевой, Ю. В. Задворного, А. А. Кондратьева, О. Ю. Матанцевой, М. О. Тураевой И. В. Никольского, А. Г. Поляковой, И. В. Спирина, В. А. Умнова и др.

В настоящее время актуален поиск эффективных управленческих решений в области развития транспортной инфраструктуры в условиях ресурсного и финансового ограничений в регионах. Так, ряд теоретических и практических вопросов, касающихся совершенствования организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры Москвы, в настоящее время решены не в полной мере.

Цель исследования состоит в разработке теоретических и методических подходов к совершенствованию организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры, учитывающих тенденции и специфику экономического пространства Москвы.

Основные задачи исследования. Для реализации поставленной цели необходимо решение следующих основных задач:

- исследовать научные подходы к сущности, особенностям и факторам развития транспортной инфраструктуры, а также отразить их роль в региональной экономике;
- проанализировать современное состояние транспортной инфраструктуры Москвы и выявить тенденции ее развития;
- разработать алгоритм, предусматривающий дифференциацию управленческих решений по развитию транспортной инфраструктуры на основе интегрального показателя ее качества;
- развить подходы к управлению транспортной инфраструктурой региона, включающие методы и инструменты, а также схему управления транспортной инфраструктурой Москвы;
- используя проектно-ориентированный подход, разработать механизм организации специализированной проектной компании с целью управления развитием транспортной инфраструктуры;
- разработать экономико-математическую модель, позволяющую прогнозировать уровень социально-экономического развития Москвы с учетом индекса качества транспортной инфраструктуры.

Объектом исследования является развитие наземной (автомобильный и общественный транспорт) транспортной инфраструктуры Москвы.

Предметом исследования выступают организационно-экономические механизмы, обеспечивающие развитие транспортной инфраструктуры Москвы.

Теоретической и методологической основой диссертационной работы выступили фундаментальные труды ведущих зарубежных и отечественных ученых в области развития транспортной инфраструктуры и оценки ее влияния на социально-экономическое развитие региона.

Эмпирическую основу диссертации составили материалы Министерства экономического развития Российской Федерации, Федеральной службы

государственной статистики и Управления Федеральной службы государственной статистики по Москве и Московской области, а также данные органов статистики зарубежных стран, законодательные и нормативные документы федеральных органов власти, органов исполнительной власти Москвы, аналитические отечественные и международные материалы по исследуемой проблеме, в том числе размещенные в Интернете, результаты исследования аккредитованных рейтинговых агентств, а также информационно-аналитическая база Москвы и прочие аналитические материалы.

Научная новизна заключается в развитии теоретических положений, разработке методических и практических подходов к совершенствованию организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры Москвы, направленных на повышение ее качества, позволяющих придать положительный импульс социально-экономическому развитию субъекта Федерации.

Наиболее важные результаты, полученные лично автором и выносимые на защиту:

1. Развита и дополнена теоретические подходы региональной экономики в части установления взаимосвязи между факторами социально-экономического развития субъекта (Москвы) и факторами развития его транспортной инфраструктуры, которые позволили расширить признаки классификации транспортной инфраструктуры субъекта, выделив следующие ее элементы: форма собственности, объем инвестирования в обновление основных фондов, отраслевая специфика, порядок формирования цен на услуги, срок окупаемости проектов, уровень развития инфраструктуры, и определены факторы развития субъекта (потребительские, экономические, природно-климатические, социальные). Предложено оценивать влияние транспортной инфраструктуры на объем инвестиций и экономический рост субъекта с помощью индекса качества транспортной инфраструктуры, под которым понимается совокупность характеристик транспортной инфраструктуры, позволяющих удовлетворить установленные и предполагаемые функциональные назначения и экономические потребности пользователей субъекта, а также разработать управленческие решения для ее развития.

2. Разработана методика оценки индекса качества транспортной инфраструктуры субъекта, являющегося интегральным показателем. Методика содержит обоснование использования следующих частных показателей: протяженность дорог на данной территории, км; площадь территории, кв. км; численность населения, тыс. чел.; выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, т на 1 кв. м территории; сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, т на 1 кв. м территории; доля продукции высокотехнологичных отраслей. Расчетные значения индекса качества транспортной инфраструктуры субъекта позволяют количественно обосновать

одно из следующих управленческих решений по развитию транспортной инфраструктуры: мониторинг транспортной инфраструктуры и сохранение существующих управленческих решений по ее развитию; реконструкция и развитие существующей транспортной инфраструктуры, а также корректировка управленческих решений в части привлечения инвестиционных средств; развитие существующей транспортной инфраструктуры и строительство новых объектов, совершенствование подходов к управлению транспортной инфраструктурой.

3. Сформирована Концепция развития транспортной инфраструктуры субъекта на основе проектно-ориентированного подхода к развитию транспортной инфраструктуры. Развитие транспортной инфраструктуры рассматривается в качестве реализации инвестиционного проекта. В рамках Концепции усовершенствована схема управления транспортной инфраструктурой Москвы в части регистрации инвестиционных проектов и участия в их управлении общественной (Московская торгово-промышленная палата) и финансовой (Фонд содействия развитию) организаций, что позволит осуществлять мониторинг качества проектов транспортной инфраструктуры за счет соблюдения баланса соотношения строительства новых объектов и эффективной эксплуатации существующей инфраструктуры. Участие общественных организаций в реализации инвестиционных проектов позволит вовлекать как бюджетные источники финансирования, так и частные. Реализация Концепции позволит обеспечить: рост конкурентоспособности субъекта за счет оптимизации организационно-институциональных связей в транспортной системе и устранения дублирования функций ее участников; эффективность привлечения инвестиций в экономику региона за счет повышения качества объектов транспортной инфраструктуры.

4. Предложен механизм создания специализированной проектной компании для управления развитием транспортной инфраструктуры как инвестиционным проектом на основе использования модели государственно-частного партнерства с финансовым лидерством. В отличие от классической модели ГЧП с финансовым лидерством, в предлагаемом механизме предусмотрено взаимодействие всех участников инвестиционного проекта: потребителей, поставщиков, собственников, гарантийных фондов и общественных организаций как на стадии принятия решений, так и на этапах реализации и управления, что позволит снизить уровень влияния финансовых учреждений на принятие решений по развитию транспортной инфраструктуры и привлечь дополнительные источники финансирования.

5. Разработана экономико-математическая модель оценки социально-экономического развития субъекта на основе стоимостного подхода с использованием формулы Гордона, включающая показатели, характеризующие субъект (площадь субъекта, созданная стоимость товаров и услуг, темп экономического роста, инфраструктурное и природно-ресурсное обеспечение).

Данная модель позволяет оценить влияние качества транспортной инфраструктуры и инвестиционной деятельности на социально-экономическое развитие субъекта Федерации не только в прошлом и настоящем, но и в прогнозном периоде. Использование в модели предложенного индекса качества транспортной инфраструктуры позволяет учитывать инвестиционный риск социально-экономического развития субъекта за счет повышения качества транспортной инфраструктуры и увеличения объемов инвестиций.

Тема диссертационной работы отвечает требованиям Паспорта научных специальностей ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика) и пунктам областей исследования:

п. 3.17 Управление экономикой регионов. Формы и механизмы взаимодействия федеральной, региональной, муниципальной власти, бизнес-структур и структур гражданского общества. Функции и механизмы управления. Методическое обоснование и разработка организационных схем и механизмов управления экономикой регионов; оценка их эффективности;

п. 3.22 Эффективность использования материальных и нематериальных факторов развития региональной экономики. Закономерности и особенности организации и управления экономическими структурами в регионах. Абсолютные и относительные преимущества региональных экономических кластеров. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что разработанные положения, выводы и рекомендации диссертации могут служить основой для дальнейших теоретических исследований в области управления региональной экономикой. Полученные результаты направлены на развитие моделей, методов, механизмов и инструментов управления транспортной инфраструктурой Москвы. Установленные взаимосвязи между факторами социально-экономического развития субъекта (Москвы) и факторами развития его транспортной инфраструктуры, предложенная классификация транспортной инфраструктуры субъекта позволяют повысить качество методического обеспечения организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры Москвы.

Практическая значимость состоит в том, что результаты исследования, выводы и обобщения могут быть использованы при постановке и решении практических задач регионального управления, в том числе при совершенствовании организационно-экономических механизмов развития транспортной инфраструктуры Москвы, а также в научно-исследовательских и учебных целях. Разработана методика оценки индекса качества транспортной инфраструктуры субъекта, усовершенствована схема управления транспортной инфраструктурой за счет внедрения проектно-ориентированного подхода и более активного участия бизнес-сообщества, разработана экономико-

математическая модель прогноза уровня социально-экономического развития Москвы, учитывающая влияние качества транспортной инфраструктуры на пространственное социально-экономическое развитие субъекта.

Результаты исследования представляют собой конкретные научно-практические предложения по выбору оптимального направления развития транспортной инфраструктуры Москвы.

Апробация результатов исследования проводилась на научно-практических конференциях, посвященных актуальным вопросам региональной инновационной политики и экономического роста субъектов в городах: Чебоксары, (2015 г., 13-я Международная научно-практическая конференция «Качество и инновации в XXI веке»; 2016 г., 14-я Международная научно-практическая конференция «Качество и инновации в XXI веке»), Москва (2015 г., Международный форум «Россия в XXI веке; 2016 г., Международный форум Financial centers: Travelling around the world, Международная научно-практическая конференция «Актуальные вопросы экономики и современного менеджмента», Международная научно-практическая конференция «XXX Плехановские чтения (аспирантская секция)»), Казань (2016 г., «Горизонты России»), Екатеринбург (2016 г., Международная конференция «Вопросы современной экономики и менеджмента: свежий взгляд и новые решения»), Загреб (2016 г., 8-я Международная конференция An Enterprise Odyssey: Saving the Sinking Ship Through Human Capital), Вена (2017 г., 29-я конференция Академической ассоциации по содействию тщательному изучению и распространению современных управленческих и бизнес-решений в современной деловой среде с преодолением разрыва между исследованиями и практикой Innovation Management and Education Excellence Vision 2020: From Regional Development Sustainability to Global Economic Growth).

Структура и объем работы обусловлены целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников, приложений и включает 22 таблицы, 24 рисунка и 8 формул. Список литературы включает 147 наименований. Структура диссертации:

Введение

1 Теоретические основы развития региональной транспортной инфраструктуры.

1.1 Экономическое содержание региональной транспортной инфраструктуры.

1.2 Влияние транспортной инфраструктуры на развитие региона.

1.3 Международный опыт формирования и реализации механизмов развития транспортной инфраструктуры регионов.

2 Методические аспекты обеспечения развития региональной транспортной инфраструктуры.

2.1 Качество транспортной инфраструктуры как инструмент оценки состояния социально-экономического пространства региона.

2.2 Особенности современной региональной политики Москвы в области развития транспортной инфраструктуры.

2.3 Современное состояние транспортной инфраструктуры Москвы.
3 Совершенствование механизмов развития транспортной инфраструктуры Москвы.
3.1 Разработка методики оценки качества транспортной инфраструктуры.
3.2 Концепция развития региональной транспортной инфраструктуры.
3.3 Прогноз уровня социально-экономического развития региона на основе оценки качества транспортной инфраструктуры.
Заключение.
Список литературы.
Приложения.

2. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Развита и дополнена теоретические подходы региональной экономики в части установления взаимосвязи между факторами социально-экономического развития города федерального значения (Москвы) и факторами развития его транспортной инфраструктуры, которые позволили расширить признаки классификации транспортной инфраструктуры субъекта. Предложено оценивать влияние транспортной инфраструктуры на объем инвестиций и экономический рост субъекта с помощью индекса качества транспортной инфраструктуры.

Региональная транспортная инфраструктура рассматривается как комплексная система, направленная на обеспечение перемещения в пространстве и во времени товаров, услуг и людей для удовлетворения экономических потребностей пользователей и обеспечения условий для привлечения инвестиций. Для повышения уровня управляемости процессами и, как следствие, устойчивости социально-экономической системы региона, необходимо оценить внутренние процессы и выделить соответствующие факторы в развитии транспортной инфраструктуры региона.

В исследовании дополнены признаки классификации транспортной инфраструктуры исходя из анализа организационно-экономических факторов, которые являются в настоящее время определяющими для эффективного развития территории. Классификация транспортной инфраструктуры с учетом вложения инвестиций в нее и показателей социально-экономического развития региона представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Классификация транспортной инфраструктуры региона

Классификационный признак	Направления (элементы)	Позиция факторов
по форме собственности	частная государственная различные формы совместной деятельности (в том числе государственно-частная)	потребительские
по объему инвестирования в обновление фондов	малые, средние, крупные объемы инвестирования	экономические
по отраслевой специфике	по видам экономической деятельности (согласно Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности)	природно-климатические (формирование отрасли зависят от природных факторов территории)
по форме установления цен на услуги	тарифная политика или спрос и предложения на основании рыночных механизмов	потребительские
по сроку окупаемости проектов	долгосрочные, средне- и краткосрочные проекты	экономические
по уровню развития (цивилизационного, т. е. соответствующего потребностям населения)	опережающая одновременная запаздывающая	социально-экономические

Источник: составлено автором.

Сделан вывод о наличии взаимосвязи между качеством экономического пространства территории и качеством транспортной инфраструктуры, которая является элементом каркаса региона, под которым понимается совокупность характеристик транспортной инфраструктуры, позволяющих удовлетворить установленные и предполагаемые функциональные назначения и экономические потребности пользователей субъекта, а также разработать управленческое решение для ее развития.

Проведенный анализ социально-экономических показателей регионов Российской Федерации позволил обосновать их выбор для оценки качества транспортной инфраструктуры: плотность транспортных сетей; распределение населения по территории; выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и сбросы загрязненных сточных вод в водные объекты; доля высокотехнологичной продукции, которая позволит оценить уровень инновационных технологических процессов территории.

2. Разработана методика расчета индекса качества транспортной инфраструктуры субъекта, являющегося интегральным показателем.

Учитывая влияние транспортной инфраструктуры на привлечение инвестиций и экономический рост региона, предложен интегральный индекс качества транспортной инфраструктуры, позволяющий оценить существующее состояние транспортной инфраструктуры и скорректировать управленческие решения по ее развитию с учетом потребностей экономики региона.

Показатели, отражающие свойства экономического пространства и факторов развития транспортной инфраструктуры, рассматриваются через интегральный индекс качества транспортной инфраструктуры исходя из критериев: чистота окружающей среды, степень удовлетворения потребностей населения в продукции высокотехнологичных отраслей, уровень обеспеченности транспортной сетью.

Качество транспортной инфраструктуры предложено оценивать на основе коэффициента Энгеля, трансформирующегося в следующую формулу (1):

$$QTI = Lt \sqrt{(S \cdot H \cdot (es1 + es2) \cdot (1 - De/100))}, \quad (1)$$

где QTI – индекс качества транспортной инфраструктуры;

Lt – протяженность дорог на данной территории, м;

S – площадь территории, м²;

H – численность населения, тыс. чел.;

$es1$ – выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, т на 1 м² территории;

$es2$ – сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, тонн на 1 м² территории;

De – доля продукции высокотехнологичных отраслей.

Результаты расчета показателя для Москвы представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Индекс качества транспортной инфраструктуры Москвы

Год	Исходные данные						Индекс качества транспортной инфраструктуры, QTI
	Площадь, кв. км, S	Численность населения, тыс. чел., H	Протяженность дорог региона, км, Lt	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, тыс. т на 1 кв. м территории, $es1$	Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные объекты, млн куб. м, $es2$	Доля продукции высокотехнологичных отраслей, De	
2000	1 071,90	9 932,90	1 271,00	110,80	2 115,00	16,00	0,085
2001	1 071,90	10 114,20	1 900,00	93,63	2 145,00	16,50	0,127

Продолжение таблицы 2

Год	Исходные данные						Индекс качества транспортной инфраструктуры, <i>QTI</i>
	Площадь, кв. км, <i>S</i>	Численность населения, тыс. чел., <i>N</i>	Протяженность дорог региона, км, <i>Lt</i>	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, тыс. т на 1 кв. м территории, <i>es1</i>	Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные объекты, млн куб. м, <i>es2</i>	Доля продукции высокотехнологичных отраслей, <i>De</i>	
2002	1 071,90	10 269,90	2 750,00	93,00	2 661,00	17,00	0,167
2003	1 080,83	10 386,90	3 620,30	97,30	2 015,00	17,20	0,246
2004	1 080,83	10 535,70	4 435,80	91,20	2 012,00	17,10	0,300
2005	1 080,83	10 726,40	4 416,00	89,10	1 959,00	19,20	0,304
2006	1 080,83	10 923,80	4 798,00	94,90	1 857,00	15,60	0,326
2007	1 080,83	11 091,40	4 866,00	79,00	1 726,00	20,70	0,354
2008	1 080,83	11 186,90	5 088,00	70,20	1 684,00	27,20	0,392
2009	1 080,83	11 281,60	5 180,00	60,10	1 595,00	25,40	0,405
2010	1 080,83	11 382,20	5 335,40	62,98	909,00	21,70	0,514
2011	1 080,83	11 541,10	5 602,17	62,90	908,00	19,60	0,529
2012	2 561,50	11 612,90	5 751,90	61,20	925,00	20,90	0,353
2013	2 561,50	11 979,50	5 930,40	71,64	946,00	19,50	0,347
2014	2 561,50	12 108,30	6 354,80	65,96	780,94	20,80	0,405
2015	2 561,50	12 197,60	6 392,70	67,65	739,50	24,60	0,424
2016	2 561,50	12 330,10	6 430,50	63,20	687,00	23,20	0,436
2017	2 561,50	12 380,70	6 527,40	61,00	687,00*	21,5	0,439
2018	2 561,50	12 506,5	6 654,4	61,4	687,00*	20,9	0,443

Примечание: * данные в открытых источниках информации за 2017–2018 гг. по Москве отсутствуют. Согласно данным Росстата РФ показатели за 2017 г. по значению соответствуют данным за 2016 г. Основываясь на проводимой политикой исполнительными органами власти Москвы данные предполагаются принять на уровне 2016 года.

Источник: рассчитано автором на основе данных Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 12.02.2019).

Из анализа статистических данных, приведенных в таблице 2, в период 2000–2011 гг. следует, что мероприятия, осуществляемые органами исполнительной власти Москвы, в части сокращения промышленного производства и вложения денежных средств в строительство новых дорог были эффективными, в результате проведения которых качество транспортной инфраструктуры улучшилось в 6 раз (с 0,090 до 0,568 единиц). В 2012 г. наблюдалось снижение показателя на 33% из-за увеличения территории региона в 2,3 раза (присоединение части территории Московской области). В 2016 г. по сравнению с максимальным показателем в 2011 г. (0,568) разрыв сократился до 16% за счет строительства дополнительных транспортных сетей на территории Новомосковского и Троицкого муниципальных округов и увеличения инновационных процессов территории (увеличение доли высокотехнологичных товаров, работ, услуг, которые производятся, выполняются, оказываются с использованием новейших образцов технологического оборудования, технологических процессов и технологий с участием высококвалифицированного, специально подготовленного персонала). В настоящее время наблюдается положительная тенденция в развитии транспортной инфраструктуры (строительство параллельных соединений и развязок, изменение организации движения, расширение проезжей части за счет строительства боковых проездов и переходно-скоростных полос, создание транспортно-пересадочных узлов).

Предложен алгоритм принятия управленческих решений по развитию транспортной инфраструктуры (рисунок 1), который позволяет выбрать направление развития транспортной инфраструктуры и определить направления развития транспортной инфраструктуры в системе развития региона в целом на основе количественной оценки состояния развития транспортной инфраструктуры.

Алгоритм выработки оптимальных решений по развитию транспортной инфраструктуры на основании многокритериальной экономико-математической модели был разработан для Москвы. Вместе с тем его принципы и подходы основаны на общих тенденциях развития транспортной инфраструктуры региона и могут быть использованы для других территорий.

Предлагаемая модель (рисунок 1) в теоретическом плане позволяет систематизировать факторы, влияющие на развитие транспортной инфраструктуры субъекта, а с практической точки зрения – регламентировать процедуру выбора направлений развития транспортной инфраструктуры с точки зрения эффективности использования средств вложения.

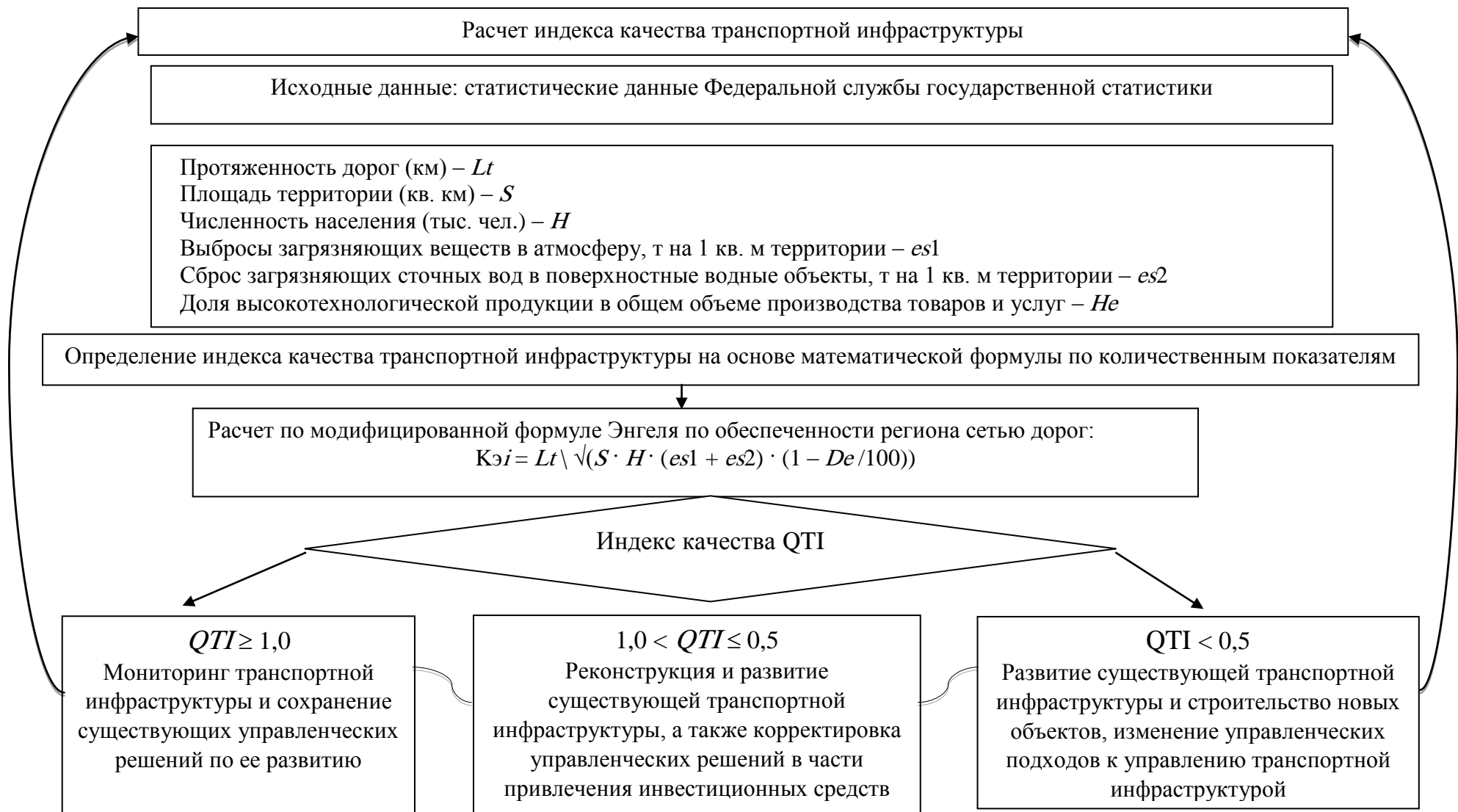


Рисунок 1 – Алгоритм принятия управленческих решений по развитию транспортной инфраструктуры

Источник: разработано автором.

3. Сформирована Концепция развития транспортной инфраструктуры субъекта на основе проектно-ориентированного подхода к развитию транспортной инфраструктуры.

Систематизированы концептуальные подходы к развитию региональной транспортной инфраструктуры, основанные на выборе показателей и инструментов проектно-ориентированного подхода, минимизации дублирования функций ее участников и устранения «провалов» между объектами транспортной инфраструктуры и их пользователями (таблица 3).

Таблица 3 – Концептуальные подходы к развитию транспортной инфраструктуры региона

Концепция развития транспортной инфраструктуры региона	
Ресурсная составляющая	Организационная составляющая
<i>Методы развития транспортной инфраструктуры</i>	
Методы формирования и функционирования ресурсных потоков и их рационального обмена и потребления, определение показателей качества и количества ресурсов, позволяющих создать систему оценки и производить оптимизацию ресурсов региона	Методы институционального анализа, методы линейного, функционального, матричного, штабного, дивизионального и проектно-ориентированного управления. Способы повышения мотивации и вовлеченности участников процессов с распределением функций полномочий и ответственности
<i>Инструменты развития транспортной инфраструктуры</i>	
Оценка и прогноз состояния инфраструктуры и производственных предприятий. Анализ состояния имущественно-земельного комплекса региона для развития транспортной инфраструктуры	Анализ эффективности механизмов управления инфраструктурой. Прогноз внешней среды. Результаты исследований привлеченных экспертов
Формирование государственной политики и соответствующего бюджета для развития транспортной инфраструктуры региона, привлечение внебюджетных фондов содействия развитию	Создание института контроля и мониторинга за развитием транспортной инфраструктуры с участием государственных и общественных организаций
Структуризация работ, функций и ответственности, выработка механизмов по рациональному распределению ресурсных потоков	Активное использование современных методов управления инфраструктурой как проектом, и организация систем управления с выделением зон ответственности
Инструменты оценки рационального потребления ресурсов и организация ресурсообмена	Выделение в системе развития транспортной инфраструктуры подсистем и их структурирование
Формализованные управленческие и технологические процедуры в области транспортной инфраструктуры	Активное проведение и участие конференций, выставок, конкурсов и иных общественных мероприятий с целью повышения активности использования инновационных технологий
Развитие механизмов привлечения внебюджетных источников финансирования развития транспортной инфраструктуры	Создание механизма обеспечения обратной связи между государственными и общественными структурами по вопросам реализации политики развития транспортной инфраструктуры и оценке ее результатов. Внедрение предложений, полученных от общественных организаций и усовершенствование законодательства

Источник: составлено автором на основе: Альбитер, Л. М. Управление развитием производственной инфраструктуры промышленных комплексов: теория и методология : монография / Л. М. Альбитер. – М. : СГАСУ, 2011. – 219 с.

По сравнению с реализуемой в Москве стратегией развития транспортной инфраструктуры, в основу которой положены количественные показатели объектов транспортной инфраструктуры, системно не связанные с социально-экономическим уровнем развития региона, предложенная Концепция определяет методы и инструменты развития транспортной инфраструктуры исходя из текущей и прогнозируемой потребности региональной экономики в ее услугах.

Для реализации предложенной Концепции с сохранением сбалансированности стратегических и экономических интересов в регионе, в существующую схему развития транспортной инфраструктуры Москвы были внесены предложения по ее усовершенствованию (рисунок 2), направленные на усиление мультипликативного эффекта за счет привлечения инвестиций в экономику региона.



Рисунок 2 – Схема управления развитием транспортной инфраструктуры

Примечание: ГБУ ГАУИ – Городское бюджетное учреждение «Городское агентство управления инвестициями»; ДЭПР – Департамент экономической политики и развития города Москвы (функции в части инвестиционной составляющей и в части реализации задач государственно-частного партнерства передано Департаменту инвестиционной и промышленной политики города Москвы согласно постановлениям Правительства Москвы от 26 августа 2019 г. № 1179-ПП и от 18 декабря 2019 г. № 1764-ПП).

Источник: составлено автором.

Схема управления развитием транспортной инфраструктуры (рисунок 2) реализуется за счет активного предпринимательского сообщества с правовыми ограничениями, существующими в Москве.

Предложенная регистрация инфраструктурных проектов и участие в управлении проектом общественных (например, Московская торгово-промышленная палата) и финансовых (например, Фонд содействия развитию) организаций позволит также осуществлять мониторинг качества проектов транспортной инфраструктуры, в том числе за счет баланса строительства новых объектов инфраструктуры и эффективной эксплуатации существующей инфраструктуры.

Реализация данных мер будет способствовать привлечению частных инвестиций в капиталоемкую инфраструктурную сферу за счет мультипликативного характера инноваций, а именно – снижению стоимости пользования услугами транспортной инфраструктуры.

Внедрение предлагаемой схемы управления развитием транспортной инфраструктуры позволит привлекать частные инвестиции в инфраструктурную сферу и осуществлять мониторинг качества реализуемых проектов транспортной инфраструктуры. В целом данные меры позволят снизить нагрузку на государственные бюджетные источники финансирования и на пользователей услугами транспортной инфраструктуры.

4. Предложен механизм создания специализированной проектной компании для управления развитием транспортной инфраструктуры как инвестиционным проектом на основе использования модели государственно-частного партнерства с финансовым лидерством.

В качестве основного направления реализации схемы управления развитием транспортной инфраструктуры (рисунок 2) выбрана модель государственно-частного партнерства с финансовым лидерством через механизм организации специальной проектной компании (рисунок 3), которая показала эффективные результаты во многих зарубежных странах при реализации инфраструктурных проектов. В отличие от реализации классических моделей государственно-частного партнерства предложенная модель обеспечивает оптимальное соотношение участия и интересов инвесторов, хозяйствующих субъектов и общественных организаций в процессе развития транспортной инфраструктуры.

Для Москвы предложенная модель обеспечит внедрение методов «портфельного» управления инфраструктурными проектами, создание условий для взаимодействия различных общественных, финансовых и государственных институтов (например, Московская торгово-промышленная палата, Фонд содействия развитию, государственные унитарные предприятия) в управлении развитием транспортной инфраструктуры с сохранением стратегических и экономических интересов территории.

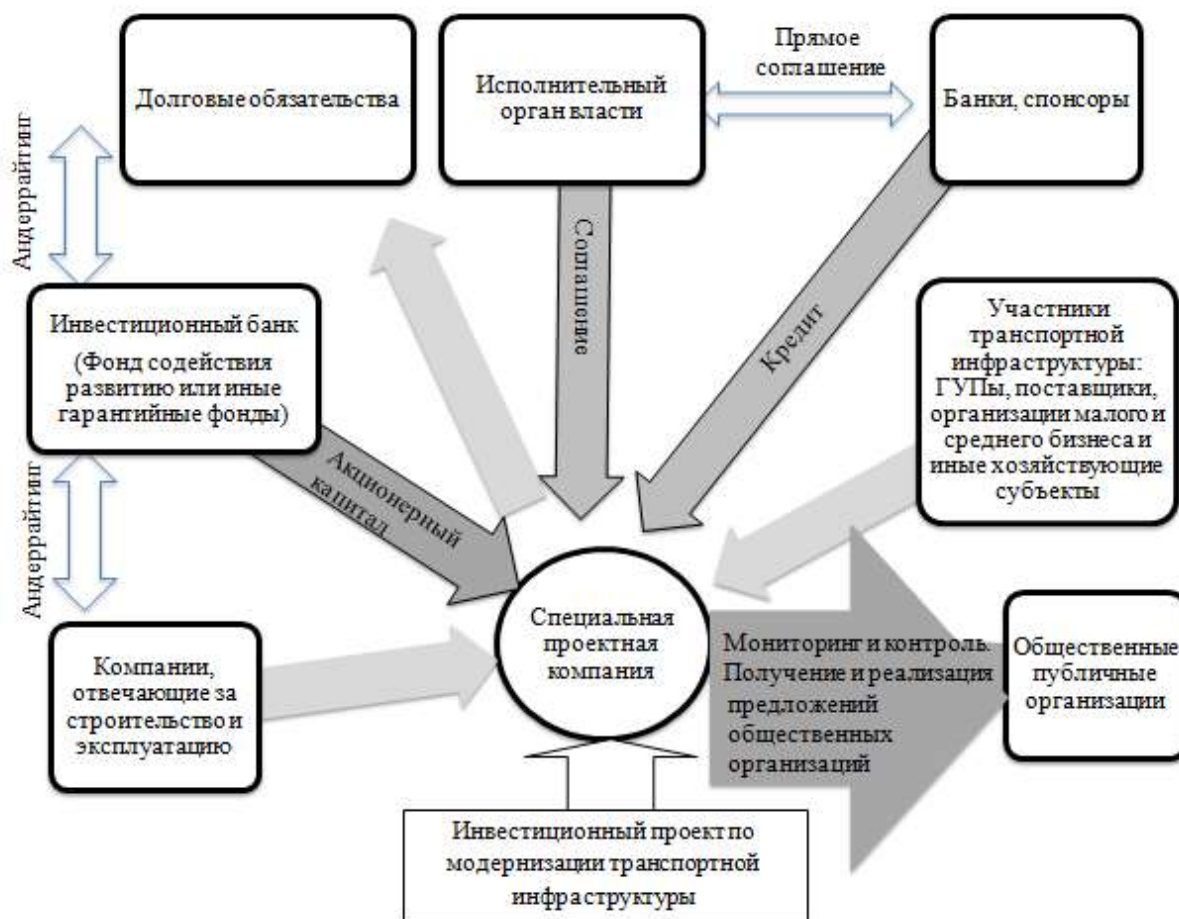


Рисунок 3 – Модель государственно-частного партнерства с финансовым лидерством через механизм организации специальной проектной компании

Источник: составлено автором.

5. Разработана экономико-математическая модель оценки социально-экономического развития субъекта на основе стоимостного подхода с использованием формулы Гордона.

Для оценки уровня социально-экономического развития региона применяется метод стоимостной оценки, а сам регион рассматривается как квазикорпорация, в котором одним из главных факторов развития являются инвестиции. Оценка уровня социально-экономического развития региона осуществляется с использованием модели Гордона и предложенного индекса качества транспортной инфраструктуры

$$C = \text{ВРП} \cdot (1 + ((I_t - I_{t-1}) / I_t) \cdot (\text{ВРП}_t / I_t) \cdot QTI) / (rf + \beta \cdot \text{ERP} - QTI - ((I_t - I_{t-1}) / I_t) \cdot (\text{ВРП}'_t / I_t) \cdot QTI), \quad (2)$$

где C – социально-экономический уровень региона, руб.

r – ставка дисконтирования;

ВРП – валовой региональный продукт на душу населения, руб.;

β – коэффициент – 1,125;

rf – безрисковая норма доходности, определенная по ставке

рефинансирования Центрального Банка Российской Федерации; с 2016 г. применяется ключевая ставка;

ERP – премия за систематический риск рыночного диверсифицированного портфеля акций, %;

QTI – индекс качества транспортной инфраструктуры;

$ВРП_t$ – ВРП в текущем периоде, руб.;

I – инвестиции, руб.

t – текущий период, год;

$t - 1$ – прошедший период, год.

Результаты расчета на основе формулы (2) приведены в таблице 4.

Таблица 4 – Оценка уровня социально-экономического развития Москвы

Год	Индекс качества транспортной инфраструктуры, QTI	Бета коэффициент, β	Премия за риск, ERP	Безрисковая ставка, R_f , ставка рефинансирования ЦБ РФ, %	Ставка дисконтирования, R	Темп роста, q	ВРП на душу населения, руб.	Социально-экономический уровень, руб.
2000 (оценка)	0,085	1,125	2,87	40,00	54,96	0,00286	115 631	210 455
2001	0,127	1,125	3,62	25,00	36,92	0,00080	134 436	364 144
2002	0,167	1,125	4,10	22,00	32,60	0,00169	171 128	525 020
2003	0,246	1,125	3,69	17,00	25,22	0,00148	209 174	829 552
2004	0,300	1,125	3,65	13,50	20,94	0,00197	268 390	1 282 492
2005	0,304	1,125	4,08	12,00	19,88	0,00194	381 997	1 922 461
2006	0,326	1,125	4,16	11,25	19,00	0,00203	477 873	2 517 155
2007	0,354	1,125	4,37	10,25	17,99	0,00206	601 147	3 343 563
2008	0,392	1,125	6,43	11,25	21,04	0,00166	734 242	3 492 433
2009	0,405	1,125	4,36	10,55	17,92	- 0,00285	628 930	3 505 208
2010	0,514	1,125	5,20	8,13	15,92	- 0,00015	730 774	4 589 692
2011	0,529	1,125	6,01	8,08	16,73	0,00168	859 355	5 140 829
2012	0,353	1,125	5,78	8,25	17,59	0,00261	895 018	5 094 023
2013	0,347	1,125	4,96	8,25	16,71	0,00114	980 987	5 871 323
2014	0,405	1,125	5,78	8,25	17,22	0,00069	1 051 560	6 108 398
2015	0,424	1,125	6,12	8,25	17,49	0,00001	1 103 453	6 307 790
2016	0,436	1,069	5,69	10,50	18,88	0,00079	1 152 400	5 333 571
2017	0,439	1,069	5,08	8,25	15,96	0,00119	1 260 800	7 904 467
2018	0,443	1,069	5,96	7,75	16,38	0,00138	1 423 600	8 696 335

Источник: рассчитано автором.

Для оценки прогноза уровня социально-экономического развития региона, который рассчитан по формуле (2), были использованы следующие статистические показатели:

- сокращение выбросов и сброса загрязняющих веществ в 2019 г. на 10% по сравнению с 2016 г., с 2020 г. – на 45% по сравнению с 2016 г., и сохранение достигнутого показателя до 2025 г.¹;

- увеличение ВРП до 2025 г. на 30%;

- увеличение протяженности транспортных сетей каждый год в прогнозном периоде на 50 км, согласно прогнозным показателям Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы»;

- увеличение численности населения региона на 1,2 млн чел. за 8 лет, начиная с 2016 г.²;

- сохранение индекса РТС, премии за риск;

- уменьшение ставки рефинансирования ЦБ в 2025 г. до 5,25;

- рост ВРП в период 2021–2025 гг. – 2,0%³;

- увеличение инвестиций в основной капитал на 2,9% ежегодно;

- темп роста рассчитан исходя из показателей ВРП и инвестиций в прогнозный период;

- β -коэффициент принят на уровне средней величины доходности акций по РТС1 и РТС2 на уровне 2017–2018 гг.;

- премия за систематический риск рыночного диверсифицированного портфеля акций Российской Федерации принята на уровне 2018 г. по данным верифицированного источника аналитических данных Damodaran Online;

- безрисковая ставка в прогнозном периоде принята на уровне прогнозных значений ставки рефинансирования ЦБ РФ;

- ставка дисконтирования рассчитана исходя из прогнозных значений ставки рефинансирования ЦБ РФ⁴, премии за систематический риск⁵ и средней величины доходности акций, а также предложенного индекса качества транспортной инфраструктуры.

Прогнозные значения представлены в таблице 5.

¹ Для прогнозного значения в 2019 г. выбран среднеарифметический показатель изменений – 10% согласно данным Международной информационной группы «Интерфакс» и изменению показателя за 3 года (<https://www.interfax.ru/moscow/634460>) Вместе с тем власти Москвы озвучили о сокращении выбросов от транспортной инфраструктуры на 45% согласно данным информационного агентства REGNUM (<https://regnum.ru/news/2186396.html>).

² Рост населения Москвы за последний межпереписной период (2003–2010 гг., т. е. за 8 лет) составил почти 1,2 млн человек (<https://storage.strategy24.ru/files/strategy/201705/4503b46feba97e0ceb3a5d5c0af06237.pdf>).

³ Какие регионы сформировали большую часть российской экономики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/19/09/2018/5ba1182d9a794772d85103fb>.

⁴ АКРА: ключевая ставка ЦБ РФ может опуститься ниже 6% к 2021 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/5092608>.

⁵ Equity Risk Premiums (ERP): Determinants, Estimation and Implications – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://papers.ssrn.com/sol3/results.cfm>

Таблица 5 – Прогнозные значения индекса качества транспортной инфраструктуры и уровня социально-экономического развития Москвы

Год	Площадь, кв. км, <i>S</i>	Численность населения, тыс. чел., <i>N</i>	Протяженность дорог региона, км, <i>Lt</i>	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, тыс. т на 1 кв. м территории, <i>es1</i>	Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные объекты, млн куб. м, <i>es2</i>	Доля продукции высокотехнологичных отраслей, <i>De</i>	Индекс качества транспортной инфраструктуры, <i>QП</i>	Бета коэффициент, β	Премия за риск, <i>ERP</i>	Безрисковая ставка, <i>Rf</i> . Ставка рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, %	Ставка дисконтирования, <i>R</i>	Темп роста, <i>q</i>	ВРП на душу населения, руб.	Социально-экономический уровень, руб.
2020 (оценка)	2 561,50	12 806,50	9 073,70	34,76	618,30	25,00	0,500	1,069	5,08	6,00	13,37	0,00038	1 758 155	13 094 694
2021	2 561,50	12 956,50	9 890,30	34,76	618,30	25,00	0,501	1,069	5,08	5,75	12,98	0,00037	1 793 318	13 613 208
2022	2 561,50	13 106,50	10 706,90	34,76	618,30	25,00	0,502	1,069	5,08	5,50	12,61	0,00037	1 829 184	14 157 503
2023	2 561,50	13 256,50	11 523,50	34,76	618,30	25,00	0,503	1,069	5,08	5,25	12,26	0,00037	1 865 768	14 729 235
2024	2 561,50	13 406,50	12 340,10	34,76	618,30	30,00	0,521	1,069	5,08	5,25	11,92	0,00036	1 903 083	15 108 028
2025	2 561,50	13 556,50	13 156,70	34,76	618,30	30,00	0,522	1,069	5,08	5,25	11,84	0,00066	1 941 145	15 416 375

Источник: рассчитано автором.

Таким образом, предложенная экономико-математическая функция (2) позволяет оценивать и моделировать влияние качества транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие субъекта. Применительно к рассчитанным показателям это отражается в снижении риска социально-экономического развития Москвы (таблица 5) за счет повышения качества транспортной инфраструктуры и социально-экономического роста через увеличение привлеченных инвестиций.

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационной работе обосновывается транспортная инфраструктура как один из основных элементов экономического пространства региона, с помощью которого возможно достижение устойчивого развития региона. Сформулированные подходы способствуют расширению теоретической базы для оценки уровня развития инфраструктурной обеспеченности региона и самого региона в целом в современных условиях.

Определены количественные показатели, позволяющие проанализировать направления развития транспортной инфраструктуры в контексте повышения уровня социально-экономического развития региона. Предложен показатель оценки качества состояния транспортной инфраструктуры – индекс качества транспортной инфраструктуры.

Алгоритм выработки оптимальных решений по развитию транспортной инфраструктуры на основании многокритериальной экономико-математической модели был разработан для города Москвы.

С целью эффективного управления транспортной инфраструктурой в современных условиях усовершенствована концепция развития транспортной инфраструктуры Москвы и предложена схема управления развитием транспортной инфраструктуры исследуемого региона.

Определено, что перспективы развития транспортной региональной инфраструктуры и механизмы ее реализации связаны с разработкой комплексной модели развития региона в целом с учетом особенностей организационно-экономических факторов функционирования транспортной инфраструктуры. Перспективой для дальнейшего углубления исследования может служить разработка пространственных и динамических моделей; выявление зависимости результативных показателей и уровня развития других элементов экономического пространства региона.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в рецензируемых научных изданиях

1. Давыдова, О. А. Прогноз развития социально-экономического региона с учетом качества транспортной инфраструктуры (на примере г. Москвы) / О. А. Давыдова // Региональная экономика: теория и практика. – 2019. – Т. 17. – Вып. 9. – С. 1723–1736. – 0,8 печ. л.
2. Давыдова, О. А. Инструменты развития производственной инфраструктуры / О. А. Давыдова // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. – 2017. – № 4 (94). – С. 144–153. – 0,7 печ. л.
3. Давыдова, О. А. Государственные программы: вопросы повышения эффективности реализации / О. А. Давыдова // Вестник АКСОР. – 2017. – С. 345–352. – 0,6 печ. л.
4. Давыдова, О. А. Разработка модели развития производственной инфраструктуры региона (на примере г. Москвы) / О. А. Давыдова // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2017. – № 2. – С. 178–183. – 0,6 печ. л.
5. Давыдова, О. А. Особенности развития транспортной инфраструктуры: опыт зарубежных стран / О. А. Давыдова // Инициативы XXI века. – 2017. – № 2. – С. 21–24. – 0,5 печ. л.

Публикации в других научных изданиях

6. Davydova, O. A. The Modern Condition and Development of Industrial Infrastructure of Moscow / O. A. Davydova // Education Excellence and Innovation Management through Vision 2020 : From Regional Development Sustainability to Global Economic Growth. Editor Khalid S. Soliman // International Business Information Management Association (IBIMA). – 2017. – P 3383–3393. – 0,5 печ. л.
7. Davydova, O. A. Infrastructure as an Internal Tool Increase Competitiveness of Region the Russian Federation in Conditions of Economic Crisis / O. A. Davydova // An Enterprise Odyssey: Saving the Sinking Ship Through Human Capital : 8th International Conference / edited by Lovorka Galetic, Ivana Nacinovic Braje, Vozidar Jakovic. – Croatia : Zagreb, 2016. – June 8–11. – P. 381–389. – 0,8 печ. л.
8. Давыдова, О. А. Кластеры как инструмент модернизации производственной инфраструктуры / О. А. Давыдова // XXX Плехановские чтения (аспирантская секция) : сборник научных статей. – М. : ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2017. – С. 28–31. – 0,46 печ. л.
9. Давыдова, О. А. Анализ состояния и функционирования производственной инфраструктуры на примере города Москвы / О. А. Давыдова // Актуальные вопросы экономики и современного менеджмента : сборник научных трудов по итогам III Международной научно-практической конференции. – Н. Новгород : Инновационный центр развития образования и науки, 2016. – С. 13–16. – 0,6 печ. л.
10. Давыдова, О. А. Инфраструктура как инструмент сохранения экономического суверенитета региона в условиях глобализации /

О. А. Давыдова, Л. Н. Чайникова // Горизонты России : сборник Международной научно-практической конференции. – Казань : Издательство КНИТУ, 2016. – С. 144–148. – 0,4 печ. л. (авт. 0,2 печ. л.).

11. Давыдова, О. А. Производственная инфраструктура как объект государственной поддержки развития экономики (на примере города Москвы). / О. А. Давыдова // Financial centers: Travelling around the world : сборник трудов международного форума. – М. : ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2016. – С. 194–200. – 0,3 печ. л.

12. Давыдова, О. А. Значение производственной инфраструктуры в рейтинге региона на примере города Москвы / О. А. Давыдова // Качество и инновации в XXI веке : сборник материалов 14-й Международной научно-практической конференции. – Чебоксары : ФГБОУ ВО «ЧГУ им. И. Н. Ульянова», 2016. – С. 75–81. – 0,5 печ. л.

13. Давыдова, О. А. Меры поддержки развития инфраструктуры в рамках сохранения конкурентного преимущества региона / О. А. Давыдова // Вопросы современной экономики и менеджмента: свежий взгляд и новые решения : сборник научных трудов по итогам Международной конференции. – Н. Новгород : Инновационный центр развития образования и науки, 2016. – С. 40–42. – 0,4 печ. л.

14. Давыдова, О. А. Инфраструктура как фактор конкурентного преимущества региона / О. А. Давыдова // Неделя молодежной науки : сборник научных статей. – М. : ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2016. – С. 40–43. – 0,34 печ. л.

15. Давыдова, О. А. О мерах стимулирования развития производственной инфраструктуры в г. Москве / О. А. Давыдова // Качество и инновации в XXI веке : сборник материалов 13-й Международной научно-практической конференции. – Чебоксары : ФГБОУ ВО «ЧГУ им. И. Н. Ульянова», 2015. – С. 60–66. – 0,5 печ. л.

16. Давыдова, О. А. Производственная инфраструктура как составная часть экономики региона / О. А. Давыдова // Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития : сборник материалов Международного форума. – М., 2015. – С. 664–669. – 0,4 печ. л.