

© 2013 г.

**Наталья Солодилова**

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика»  
ректор Уфимского государственного университета экономики и сервиса  
(e-mail: post@ugues.ru)

**Рустам Маликов**

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой  
«Управления и экономики предпринимательства»  
(e-mail: MalikovRI@rambler.ru)

**Рита Сабирова**

(e-mail: sabirovarita@yandex.ru)  
(Уфимский государственный университет экономики и сервиса)

**ФОРМИРОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТАРИЯ  
ИНФРАСТРУКТУРНОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ  
ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ АКТИВНОСТИ**

В статье рассматривается роль инфраструктуры в развитии предпринимательства. Проведен анализ состояния и перспектив существующей системы инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности. Представлена модель оценки потенциальной полезности участия субъекта предпринимательства в формировании инфраструктурных ресурсов.

**Ключевые слова:** инфраструктурные ограничения, взаимовыгодное партнерство государственных и предпринимательских структур, эффект сопряжения инфраструктурных ресурсов.

Одна из основных проблем развития предпринимательства – снятие инфраструктурных ограничений роста. Эффективная инфраструктура предпринимательства при прочих равных условиях выступает решающим фактором инвестиционной привлекательности и создания конкурентных преимуществ для социально-экономического развития регионов, а также может послужить платформой для инноваций, выступая своеобразным каркасом «полюсов роста».

Под инфраструктурой предпринимательства в контексте данной статьи понимается вся совокупность условий и институтов, необходимых и достаточных для функционирования и развития предпринимательских структур, и обеспечивающих сопряженность взаимодействующих в процессе осуществления предпринимательской деятельности элементов.

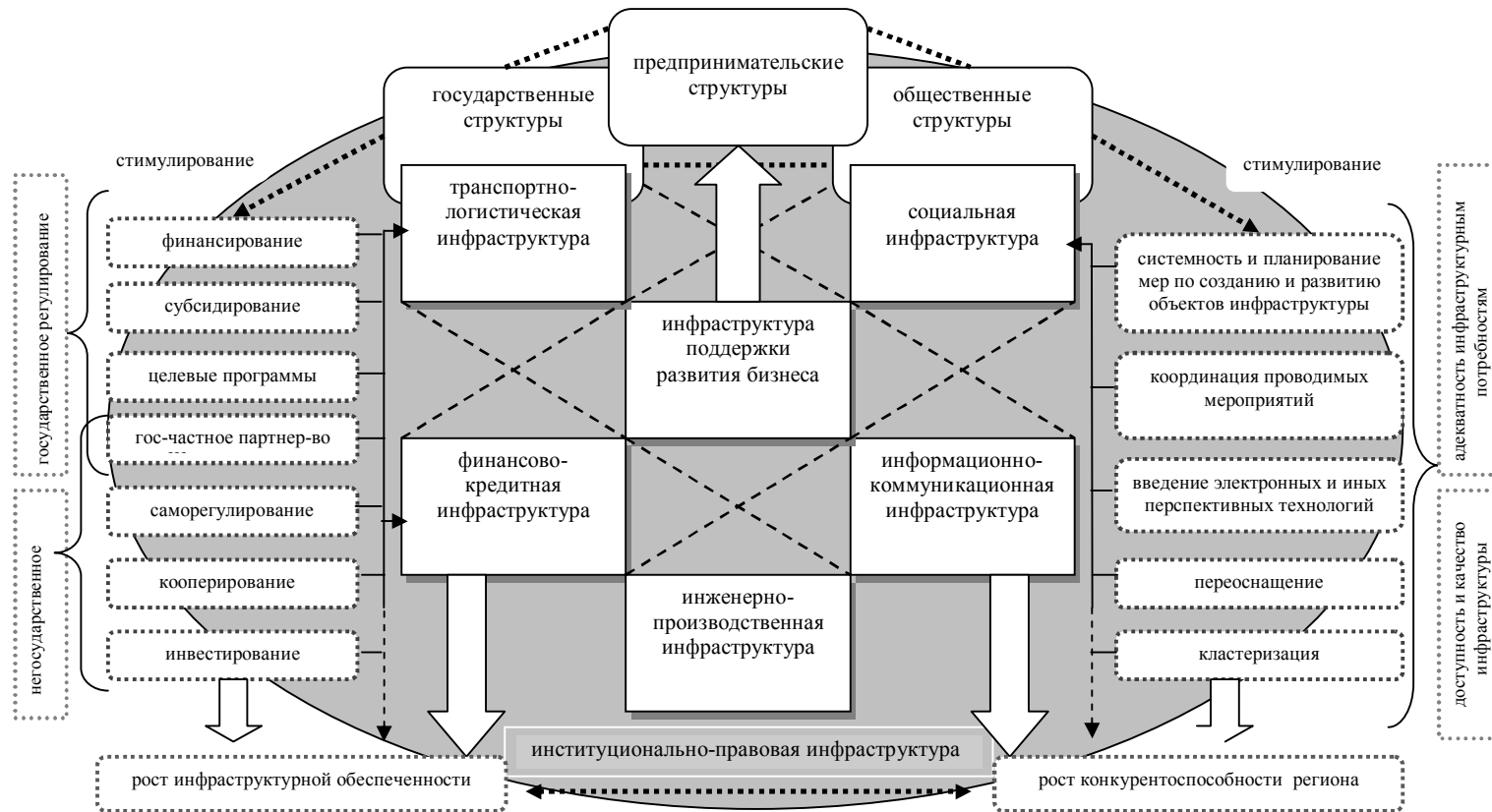
С одной стороны, развитие кредитных, страховых, инвестиционных институтов, научно-технологических комплексов, дорог, магистралей,

энергетических систем и сетей, социальных структур, телекоммуникаций и других инфраструктурных компонентов определяет состояние и стимулирует развитие предпринимательства. С другой стороны, реализация крупных бизнес-проектов требует и влечет за собой создание всего комплекса их инфраструктурного обеспечения. Развитая инфраструктура способна как снизить издержки производства и трансформационные издержки, так и минимизировать транзакционные издержки деятельности хозяйствующих субъектов.

Исходя из данного определения, существующая система инфраструктуры бизнеса складывается из следующих составляющих (рисунок 1): социальная инфраструктура, фактически определяющая пропорции развития кадровых ресурсов для бизнеса; непосредственно инфраструктура поддержки бизнеса (технопарки, бизнес-инкубаторы, центры трансфера технологий, федеральные центры коллективного пользования научным оборудованием и другие специализированные учреждения); кредитно-финансовая инфраструктура (финансовые институты, имеющие прямое или косвенное отношение к прямому инвестированию предпринимательской деятельности); информационно-коммуникационная (совокупность информационных систем, сетей связи, средств коммутации и управления информационными потоками, в том числе электронные технологии); инженерно-производственная и транспортно-логистическая инфраструктура (автомобильные дороги, сеть железных дорог, магистральные трубопроводы, воздушный транспорт, инфраструктура дорог и авиаперевозок, транспортно-логистические центры и комплексы).

Отдельно следует выделить институционально-правовую инфраструктуру, которая является не только основополагающим компонентом инфраструктурной обеспеченности развития бизнеса и социально-экономического развития территории, но и средой для функционирования остальных его составляющих.

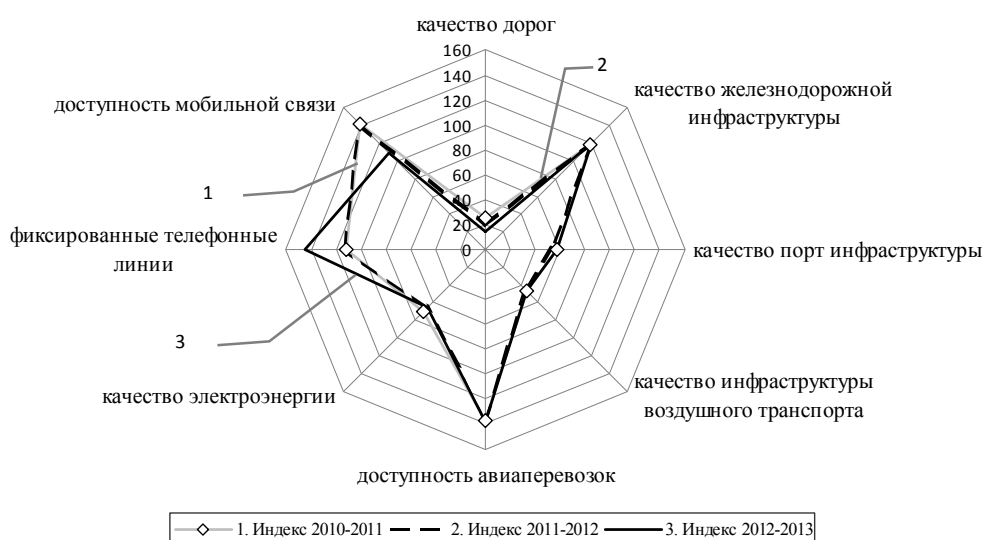
Институционально-правовая инфраструктура определяет нормы правоприменения и правила поведения взаимодействия предпринимательских, государственных и общественных структур. Институционально-правовая инфраструктура отвечает за создание такого внутреннего правопорядка, при котором результаты хозяйственной деятельности позволяли бы участвующим в ней субъектам развиваться в оптимальных возможностях и обеспечивали бы аллокативную эффективность в точках приложения их усилий. Создание и модернизация тех или иных инфраструктурных объектов, реализация инвестиционных проектов невозможна без соответствующего институционально-правового сопровождения.



**Рисунок 1. Механизм инфраструктурного обеспечения развития предпринимательства**

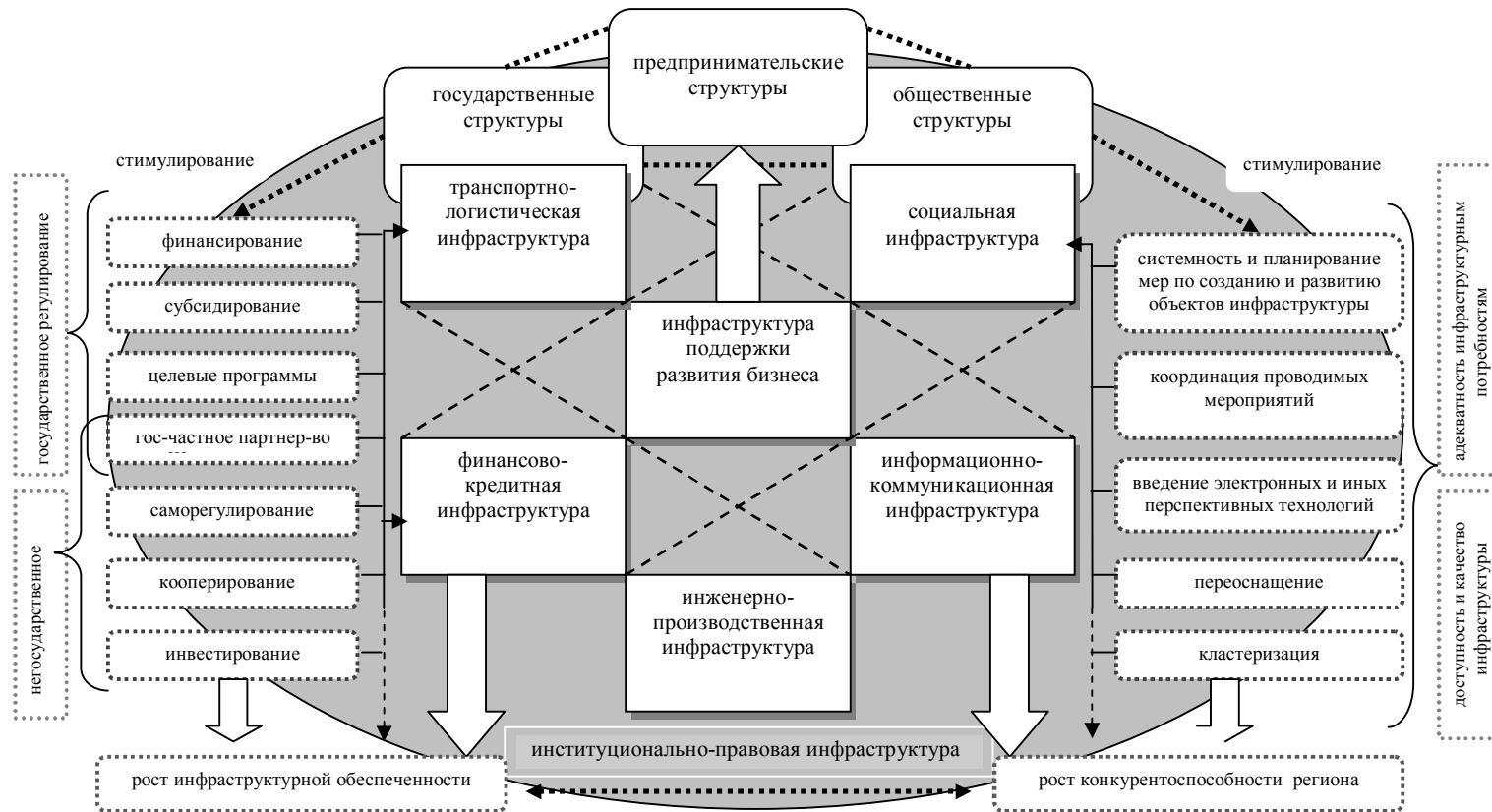
В общедоступных информационных источниках в настоящее время отражаются лишь отдельные репрезентативные данные для оценки институционально-правовой и иных составляющих инфраструктуры. Тогда как необходимость постоянного комплексного наблюдения за состоянием объектов инфраструктуры обусловлена потребностью в информационном обеспечении при принятии управленческих решений по эффективному развитию территорий и размещению на ней промышленных и инфраструктурных объектов. Помимо этого, мониторинг инфраструктуры необходим для эффективного моделирования и формирования прогнозов развития и рисков как существующих, так и перспективных инвестиционных проектов.

В различных международных и национальных исследованиях ведения бизнеса и конкурентоспособности дается следующая оценка инфраструктурных условий. Так, согласно Глобальному индексу конкурентоспособности Всемирного экономического форума (The Global Competitiveness Index 2012–2013), по состоянию инфраструктуры Россия занимает 47 место из 142<sup>1</sup>. Среди слабых сторон отмечаются качество дорог, инфраструктуры воздушного транспорта. В сравнении с исследованиями за предыдущие годы положительная динамика показателей инфраструктуры, за исключением уровня фиксированных телефонных линий, практически отсутствует (рисунок 2).



**Рисунок 2. The Global competitiveness index: рейтинг России по состоянию инфраструктуры**

<sup>1</sup> Глобальный индекс конкурентоспособности 2012-2013: <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>



**Рисунок 1. Механизм инфраструктурного обеспечения развития предпринимательства**

Ежегодные исследования IMD World Competiveness Yearbook 2011, в рамках которого оценивается состояние базовой инфраструктуры, энергетической, технологической, научной инфраструктуры, коммуникационных технологий, России отвели лишь 49 место из 59<sup>1</sup>.

Несмотря на предпринимаемые в России и ее регионах меры по улучшению инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности, по-прежнему не решены проблемы координации деятельности по развитию объектов инфраструктуры предпринимательства, комплексной оценки эффективности использования и доступности инфраструктурных возможностей.

В рамках исследований Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» «Предпринимательский климат в России: индекс Опоры 2010–2011» установлено, что 42% респондентов удовлетворяет состояние транспортной и логистической (склады временного хранения и специализированные транспортно-логистические компании) инфраструктуры. Относительно благоприятно выглядит ситуация с доступностью выставочных помещений: об этом позитивно отзывается 63% компаний. Тарифы на интернет оценивают как удовлетворительные 68%, для 23% компаний высокие тарифы играют роль барьеров для развития. Также отмечается нехватка квалифицированных специалистов и сложности с внедрением новых технологий. Что касается энергетической инфраструктуры, то проведенный опрос свидетельствует о том, что в целом ее состояние ограничивает развитие малого и среднего бизнеса (негативно оценивают доступность новых энергетических мощностей 45% организаций и доступность тарифов на электроэнергию 65%)<sup>2</sup>.

Следует отметить, что в различных регионах наблюдаются некоторые различия в доступности к объектам инфраструктуры. Так, согласно исследованиям Всемирного банка «Ведение бизнеса в России – 2012», подключение к системе электроснабжения требует от малых и средних предприятий от 6-10 процедур, срок подключения в различных субъектах от 120 до 360, в среднем по России 230 дней. Для сравнения: в Германии подключение занимает 17 дней, в Турции – 70 дней, Украине – 285, Бангладеше – 404 дня. (таблицы 1, 2).

---

<sup>1</sup> Результаты исследований IMD World Competiveness Yearbook 2011: <http://www.imd.org/research/publications>

<sup>2</sup> Предпринимательский климат в России: индекс Опоры 2010-2011: <http://opora.ru/analysis/research/12167>

Таблица 1

**Количество процедур, сроки и стоимость подключения к электрическим сетям, тарифы на электроэнергию в регионах России**

Город/регион	Количество процедур	Срок (дней)	Стоимость (% от дохода на душу населения)	Тариф руб. за 1 кВт/ч (без НДС) <sup>1</sup>
Ростов-на Дону/Ростовская область	6	223	115,1	1,88-2,92
Пермь/Пермский край	6	305	618,2	1,95-2,24
Самара/Самарская область	6	290	1153,0	2,17-2,42
Ставрополь/Ставропольский край	7	238	443,5	2,39
Ульяновск/Ульяновская область	9	164	654,9	1,67-3,44
Санкт-Петербург	9	238	1080,0	1,01-2,05
Казань/ Республика Татарстан	9	186	929,1	1,82
Калуга/Калужская область	10	144	589,8	1,87-3,68
Москва	10	281	1852,4	около 1,7

Из приведенных данных следует, что тарифы на электроэнергию в зависимости от региона варьируются от 1 до 3,7 руб. кВт/ч., что отражается на себестоимости и конкурентоспособности производимой продукции и предоставляемых услуг. В целом по стране тарифы на электроэнергию ниже многих европейских стран, но выше аналогичных показателей США и Канады.

Таблица 2

**Количество процедур, сроки и стоимость подключения к электрическим сетям, тарифы на электроэнергию в различных странах**

Страна	Количество процедур	Срок (дней)	Стоимость (% от дохода на душу населения)	Тариф (industrial) у.е. за 1кВт/ч (с учетом налога)/рублей в пересчете на конец 2010 г. <sup>2</sup>
Германия	3	17	48,3	0,0795 евро/ 2,86
Япония	3	105	0,0	0,0135 тыс. япон. йен/ 4,96
США	4	68	16,1	0,069 долларов США/2,06
Турция	5	70	517,9	0,2262 тур. лира/ 4,75
Финляндия	5	47	29,6	0,0716 евро/2,87
Франция	5	79	43,9	0,0797 евро/3,19
Чехия	6	279	180,0	2,75 чеш. крона/ 4,34
Бельгия	6	88	92,6	0,0940 евро/3,76
Канада	8	142	140,4	0,0720 канад. дол./ 2,17

<sup>1</sup> Электроснабжение регионов России - данные промышленной группы АСК:

<http://www.russia-energy.ru/>

<sup>2</sup> Организация экономического сотрудничества и развития (OECD-Organisation for Economic Co-operation and Development): <http://www.oecd-ilibrary.org/energy/electricity-information-2011>

По оценкам Министерства энергетики, в ближайшие десять лет в топливно-энергетический комплекс России будет инвестировано 30 трлн руб.<sup>1</sup> Среди приоритетных направлений – модернизация и техническое перевооружение действующих объектов, создание новых объектов генерации с широким использованием возобновляемых источников энергии и повышением эффективности использования энергетических ресурсов, устранение «узких мест» энергетической инфраструктуры.

Другая важная проблема – формирование инфраструктуры, адекватной потребностям хозяйствующих субъектов. По мнению международных аналитиков, Россия обладает значительным потенциалом для развития инфраструктуры, но необходимые для этого ресурсы распределены неравномерно.

Если рассматривать потребности в инфраструктуре общего уровня в масштабах страны, то совокупный спрос на инфраструктуру оценивается в размере 100 миллиардов долларов в год, что представляет около 6,5% ВВП<sup>2</sup>. Тогда как объем реальных инвестиций соответствует 2% ВВП. Для сравнения: Европа и Северная Америка вкладывают 3% ВВП, самый большой объем инвестиций в собственную инфраструктуру у Китая – 6% ВВП<sup>3</sup>. По данным американских экспертов, планируемые среднегодовые объемы инвестиций в инфраструктуру в 2010–2020 гг. стран Евросоюза составляют более 300 млрд долл., Китая – около 200 млрд долл., США и Канады – 180 млрд долл. Страны бывшего СССР, включая Россию, находятся на уровне стран Среднего Востока (совокупно 56 млрд долл.). Основными объектами вложений в развитых странах выступают новые дороги, телекоммуникации, скоростные железнодорожные магистрали, портовые сооружения и аэропорты, электроэнергетическая инфраструктура. В России за последние несколько лет наблюдается слабая динамика ввода объектов энергетической, инженерно-производственной, транспортной инфраструктуры. Плотность распределения отдельных объектов инфраструктуры также различается в зависимости от региона (таблица 3).

Приведенные данные свидетельствуют о недостаточном уровне развития, доступности и сбалансированности существующей системы инфраструктуры функционирования предпринимательства в России в целом и большинстве ее регионов, что является сдерживающим фактором для притока частных инвестиций. Формирование современной инфраструкту-

---

<sup>1</sup> Электроэнергетическая инфраструктура России: инвестиции и перспективы развития» /агентство экономической информации Прайм: <http://www.lprime.ru>.

<sup>2</sup> По данным исследований компании CG/LA Infrastructure: <http://www.cf-la.com>.

<sup>3</sup> Инвестиций в инфраструктуру недостаточно /интервью исполнительного директора The Boston Consulting Group Ханс-Пола Бюркнера/World economic journal/ноябрь 2012.



ры предпринимательства, адекватной запросам общества и экономики, требует от региональных органов власти и управления эффективных механизмов управленческих воздействий и поддержки в соответствии со стратегическими целями и приоритетами региональной экономики путем рационального сочетания экономических, правовых, и административно-хозяйственных способов, рычагов и методов воздействия.

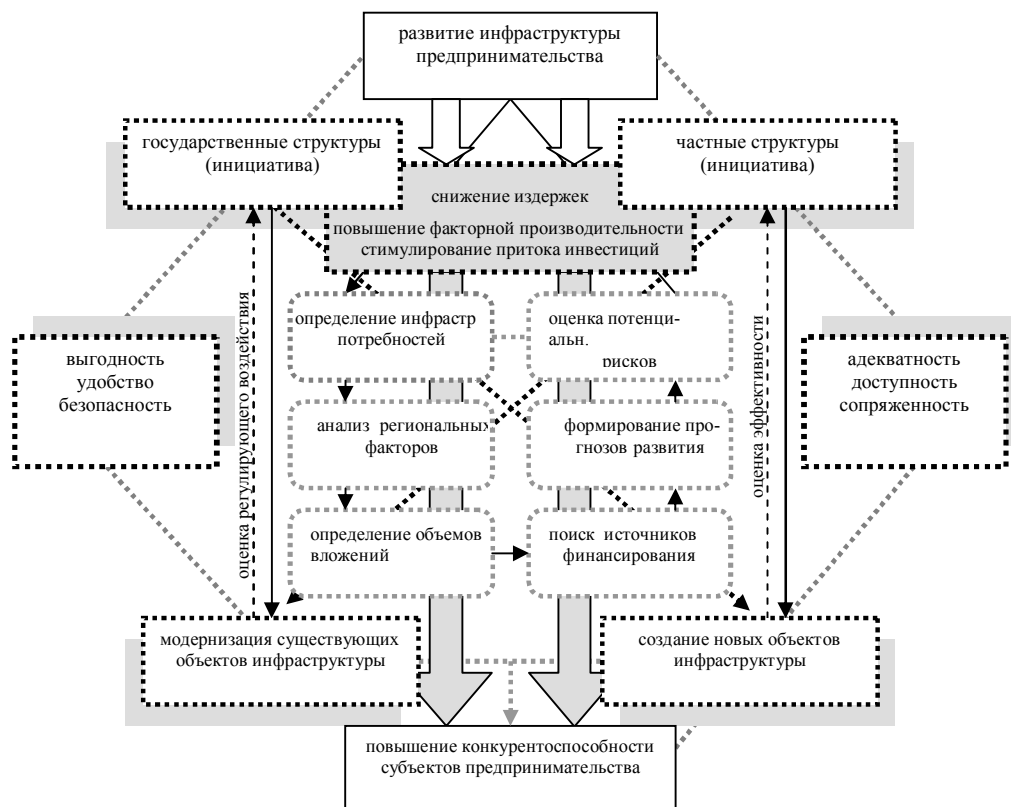
Таблица 3

**Плотность распределения автомобильных дорог и железнодорожных путей в регионах России и странах мира<sup>1</sup>**

Регион России	Густота автомобильных дорог, км дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории (на 2010 г.)	Густота железнодорожных путей, км путей на 1000 км <sup>2</sup> территории (на 2008 г.)	Страна	Густота автомобильных дорог, км дорог на 1000 км <sup>2</sup> территории (на 2007-2009 гг.)	Густота железнодорожных путей, км путей на 1000 км <sup>2</sup> территории (на 2008 г.)
Ростовская область	139	18,2	Россия	46,4	5,0
Пермский край	73	9,7	Германия	1805	94,9
Самарская область	233	25,7	Япония	3178	53,0
Ставропольский край	134	13,9	США	676,6	23,6
Ульяновская область	165	18,9	Турция	452,7	11,2
Ленинградская область	135	34,1	Финляндия	233,3	17,5
Республика Татарстан	374	12,6	Китай	373,3	6,4
Калужская область	304	29,3	Казахстан	35,5	5,5
Московская область	670	57,7	Польша	1228	62,7

Для реализации поставленной задачи необходимы системность и планирование мер по созданию и развитию объектов инфраструктуры, координация и мониторинг проводимых мероприятий, заимствование и внедрение перспективных практик и технологий, использование механизмов саморегулирования и государственно-частного партнерства (рисунк 3).

<sup>1</sup> Основные показатели транспортной деятельности в России 2010 /Федеральная служба государственной статистики: <http://www.gks.ru>



**Рисунок 3. Механизм развития объектов инфраструктуры**

Во многих регионах в рамках реализации программ поддержки бизнеса упор делается в основном на осуществление различных видов финансовой поддержки. Однако, как показывает анализ применяемых мер и динамики роста социально-экономических показателей и количества хозяйствующих субъектов в регионах с равными экономическими возможностями, наряду с традиционными результативными оказываются адресные меры по инфраструктурному сопровождению развития предпринимательства в соответствии с региональной спецификой.

Так, в республике Татарстан, имеющей развитую систему инфраструктурной поддержки бизнеса, предоставляются технологические площадки, оснащенные всей необходимой инфраструктурой для реализации инвестиционных проектов, местные власти оперативно решают проблемы инвесторов. За последние несколько лет количество малых и средних предприятий в республике увеличилось более чем на 30%, тогда как в соседних регионах рост данного показателя составил не более 5-10%.

Аналогичные методы практикуются в Калужской области – индустриальные парки создаются с развитой инженерной инфраструктурой, го-

товой к подключению для заинтересованных субъектов предпринимательства. В Белгородской области для развития инфраструктуры практикуются методы государственно-частного партнерства, например, на условиях софинансирования за счет средств инвесторов осуществляется подведение инженерных сетей, развитие энергосистем.

Таким образом, анализируя перспективы развития современного бизнеса, по нашему мнению, все большее значение приобретает потенциал инфраструктурных ресурсов как фактор повышения инвестиционной привлекательности и конкурентных преимуществ региона. При этом эффективность развития объектов инфраструктуры во многом зависит от взаимной координации интересов государства, регионов и бизнеса, а также внедрения эффективных механизмов привлечения инвестиций.

Вместе с тем, при реализации совместных инфраструктурных проектов и инвестировании в развитие инфраструктуры для хозяйствующих субъектов возникают большие риски, связанные с коррупцией и неэффективностью принятия решений, длительными сроками или пролонгацией строительства крупных объектов. Так, например, расчеты показывают, что стоимость строительства одного километра современной автострады в России в 2,5 раза выше, чем в США, в 3,5 раза выше, чем в Бразилии и в 4 раза выше, чем в Китае<sup>1</sup>. Реализации действенного механизма государственно-частного партнерства в России также препятствует несовершенство нормативно-правовой базы и правовых институтов.

Проблема выбора оптимального сценария взаимодействия требует проработки методического сопровождения деятельности предпринимательских структур по получению инфраструктурного ресурса, определению доступности и условий по его использованию с учетом участия бизнес-структур в формировании совместно используемых инфраструктурных ресурсов на условиях взаимовыгодного партнерства с местными администрациями.

Для оценки потенциальных выгод субъекта предпринимательства от его участия в формировании инфраструктурного ресурса, с учетом возможных рисков ситуаций и эффекта сопряжения (сбалансированности элементов инфраструктуры) предлагается использовать следующую экономическую модель оценки полезности:

$$EU(D, C, n, q, k, \gamma, z, P) = (1 - P) \cdot [(D - C) \cdot n \cdot (1 - q) - (D - C) \cdot \kappa] + P \cdot [(D - C) \cdot n \cdot (1 - q) - (D - C) \cdot \kappa + (D - C) \cdot (1 + \gamma + z)]$$

где  $EU$  – ожидаемая полезность субъекта предпринимательства, стоим.ед.;  $P$  – вероятность получения субъектом предпринимательства дос-

---

<sup>1</sup> Russia's Infrastructure at the Crossroad – The Key to Modernisation. USRBCWhitePaper. Wash.DC 2010.

тупа к инфраструктурному ресурсу, отн. ед.;  $D$  – располагаемый доход субъекта предпринимательства, стоим. ед.;  $C$  – издержки ведения предпринимательской деятельности, стоим. ед.;  $q$  – совокупные риски ведения предпринимательской деятельности, включая риски связанные с получением инфраструктурного ресурса, отн. ед.;  $n$  – уровень налогов с учетом предоставляемых налоговых льгот и преференций на развитие инфраструктуры, отн. ед.;  $k$  – дополнительные издержки на инфраструктурный ресурс, стоим. ед.;  $\gamma$  – прирост дополнительного дохода от сопряжения используемых инфраструктурных ресурсов, отн. ед.;  $z$  – прирост доходов от применения дополнительного инфраструктурного ресурса, отн. ед.

Взяв первую производную по полученному доходу и приравняв ее к нулю, после соответствующих преобразований получим:

$$\frac{dEU}{dD} = n(1 - q) - k + P(1 + \gamma + z) = 0$$

$$\text{где } P = \frac{k - n \cdot (1 - q)}{1 + \gamma + z}, \quad k = n(1 - q) + P(1 + \gamma + z)$$

$$\gamma = \frac{k - n(1 - q)}{P} - 1 - z \quad z = \frac{k - n(1 - q)}{P} - 1 - \gamma$$

Таблица 4

**Значения коэффициентов получения субъектом предпринимательства доступа к инфраструктурному ресурсу с учетом возникающих рисков и эффекта от сопряжения объектов инфраструктуры для функции**

$$P = k - n(1 - q) / 1 + \gamma + z \text{ при } n=0,2, k=0,5, z=0,4$$

$\gamma \backslash q$	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
<b>0.00</b>	0.21	0.23	0.24	0.26	0.27	0.29	0.30	0.31	0.33	0.34	0.36
<b>0.10</b>	0.20	0.21	0.23	0.24	0.25	0.27	0.28	0.29	0.31	0.32	0.33
<b>0.20</b>	0.19	0.20	0.21	0.23	0.24	0.25	0.26	0.28	0.29	0.30	0.31
<b>0.30</b>	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.24	0.25	0.26	0.27	0.28	0.29
<b>0.40</b>	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24	0.26	0.27	0.28
<b>0.50</b>	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24	0.25	0.26
<b>0.60</b>	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24	0.25
<b>0.70</b>	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23	0.24
<b>0.80</b>	0.14	0.15	0.15	0.16	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22	0.23
<b>0.90</b>	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.17	0.18	0.19	0.20	0.21	0.22
<b>1.00</b>	0.13	0.13	0.14	0.15	0.16	0.17	0.18	0.18	0.19	0.20	0.21

Исходя из полученных формул представляется возможность просчитать параметры функции, при которых деятельность субъекта предпринимательства по получению доступа к инфраструктурному ресурсу будет иметь оптимальные значения.

Применение модели позволит проводить обоснование целесообразности участия бизнес-структуры в формировании инфраструктурного ресурса с учетом формирующихся потенциальных выгод при складывающихся уровнях риска.

Для оценки эффективности инфраструктурных вложений можно использовать функцию изменения дополнительной прибыли, образуемой в результате воздействия инфраструктурной компоненты к общим затратам субъекта предпринимательства на инфраструктуру:

$$q = \frac{\Delta P}{C_{\dot{E}}} = \frac{\Delta N_{\dot{E}} \cdot (p - (1 - v)f \cdot c)}{\varphi \cdot C} = \frac{(\eta - 1) \cdot (1 - (1 - v)f \cdot \mu)}{\varphi \cdot \mu}$$

где  $\eta = (N + \Delta N_{\dot{E}}) / N$  – коэффициент нарастания объемов производства с учетом дополнительного инфраструктурного ресурса, отн. ед.;  $c$  – полная удельная себестоимость, стоим. ед.;  $v$  – коэффициент сокращения издержек от получения доступа к дополнительному инфраструктурному ресурсу, отн. ед.;  $f$  – коэффициент сокращения издержек предпринимательской структуры под воздействием эффекта сопряжения используемых инфраструктурных ресурсов, отн. ед.;

$$\varphi = \frac{C_{\dot{E}}}{C} \text{ – доля издержек на инфраструктуру в общих затратах субъекта предпринимательства;}$$

$$\mu = \frac{c}{p} \text{ – удельная доля себестоимости в цене продукции.}$$

Таблица 5

Значения отношения дополнительной прибыли  $q$  в зависимости от доли издержек на инфраструктуру  $\varphi$  при  $\mu = 0,75, v=0,2, f=0,1$

$\eta \backslash \varphi$	0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
1.1	1.25	0.63	0.42	0.31	0.25	0.21	0.18	0.16	0.14	0.13	0.11
1.2	2.51	1.25	0.84	0.63	0.50	0.42	0.36	0.31	0.28	0.25	0.23
1.3	3.76	1.88	1.25	0.94	0.75	0.63	0.54	0.47	0.42	0.38	0.34
1.4	5.01	2.51	1.67	1.25	1.00	0.84	0.72	0.63	0.56	0.50	0.46
1.5	6.27	3.13	2.09	1.57	1.25	1.04	0.90	0.78	0.70	0.63	0.57
1.6	7.52	3.76	2.51	1.88	1.50	1.25	1.07	0.94	0.84	0.75	0.68
1.7	8.77	4.39	2.92	2.19	1.75	1.46	1.25	1.10	0.97	0.88	0.80
1.8	10.03	5.01	3.34	2.51	2.01	1.67	1.43	1.25	1.11	1.00	0.91
1.9	11.28	5.64	3.76	2.82	2.26	1.88	1.61	1.41	1.25	1.13	1.03
2.0	12.53	6.27	4.18	3.13	2.51	2.09	1.79	1.57	1.39	1.25	1.14
2.1	13.79	6.89	4.60	3.45	2.76	2.30	1.97	1.72	1.53	1.38	1.25

Предложенный инструментарий оценки экономической целесообразности формирования инфраструктурных компонентов сопровождения предпринимательской активности позволяет проводить сценарную проработку вариантов участия (соучастия) бизнес-структур, региональных властей и местных администраций в создании комплексной инфраструктуры развития, поддержки, инициирования и сопровождения бизнес-проектов, определяющих конкурентные параметры экономики региона.

Комплексные мероприятия по расширению инфраструктурных возможностей развития предпринимательского потенциала могут быть эффективно реализованы в рамках выстраиваемых партнерских отношений властных и бизнес-структур. Применение моделей активизации ресурсов инфраструктурного развития с привлечением дополнительных финансовых источников от участия предпринимательских структур представляется целесообразным при определении оптимальных параметров взаимодействия делового сообщества с различными уровнями власти и оценке сопутствующего синергетического эффекта, создании нового формата инфраструктуры деловой среды, адаптированной к потребностям развития предпринимательского потенциала регионов.

---