***Афтахова Ульяна Владимировна***
*аспирантка кафедры экономики и организации промышленного производства, Пермский национальный исследовательский политехнический университет*
***uliana_aftakhova@rambler.ru***

# *Формирование социально-ориентированного механизма промышленного развития экономики индустриального региона*

Аннотация

*Данная статья посвящена формированию социально-ориентированного механизма промышленного развития региона на основе внедрения принципов государственно-частного партнерства. В рамках этого был разработан организационно-экономический механизм частно-государственного партнерства в сфере создания. Эти процессы рассмотрены на примере малого авиастроения.*

***Ключевые слова:*** регион, социально-ориентированное производство, малое авиастроение, государственно-*частное партнерство*

Регион сегодня является участником конкурентной борьбы на рынках товаров, услуг и капитала разного уровня. Поэтому для сохранения целостной и внутренне мобильной экономики подход к развитию региона должен опираться не только на теорию полюсов роста и структурно-инновационного регионального развития, но и учитывать социально-ориентированную концепцию, которая опирается на теорию нового роста, всеобщего благосостояния, а также теорию «зеленого роста».

Очевидно, что решение экономических задач должно восприниматься шире, чем технологическое развитие, а инновационное обновление промышленных отраслей не является самоцелью, оно, в конечном счете, направлено на повышение качества жизни людей. Поэтому при решении вопросов промышленного развития необходимо использовать не утилитарный, «чисто экономический», а более широкий и емкий социально-экономический подход, обеспечивающий выбор приоритетов производственной модернизации, связанных с

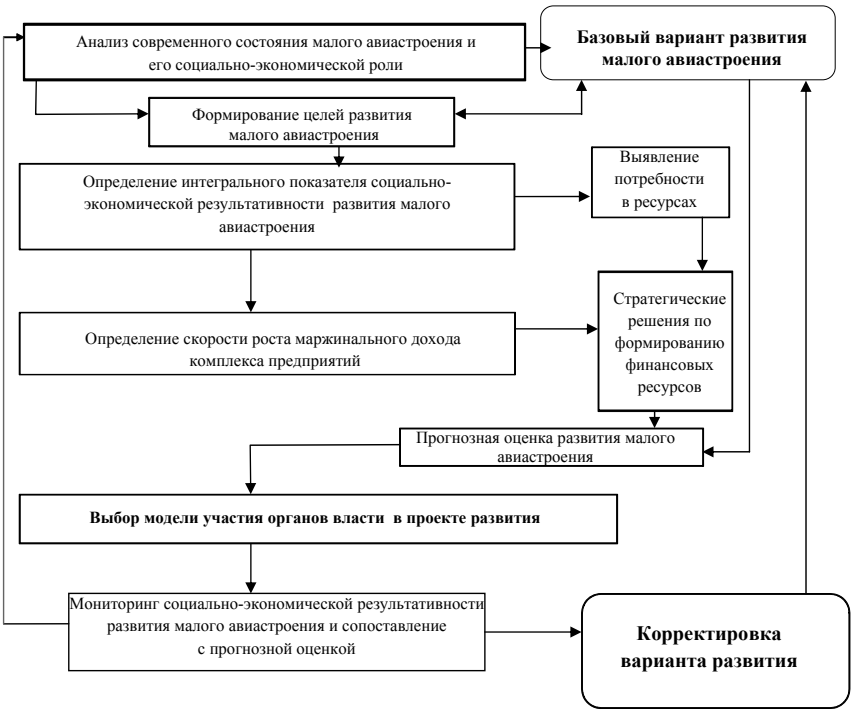



*Рис. 1.* Механизм развития социально-ориентированного производства на примере малого авиастроения

решением социальных проблем, при этом само промышленное развитие приобретает индустриально-социальную характеристику реализации.

### *Сущность социально-ориентированного производства*

Для того чтобы избежать неточностей, необходимо уточнить ключевую дефиницию – социально-ориентированное производство, под которым, прежде всего, мы понимаем создание продукции, фактически формирующей услуги населению страны производителя и максимально удовлетворяющей его требованиям. Примеров такого производства много. Так, наличие развитого сектора малого авиастроения обеспечивает движение и перемещение населения в экстремальных ситуациях или делает доступными далекие «уголки» страны, обеспечивает патрулирование, туристические услуги, перевозку небольших грузов, различные виды сельскохозяйственных работ и т.д. Производство медицинского оборудования обеспечивает оказание медицинских услуг – операции, реабилитация, производство военной техники обеспечивает безопасность и снижает риск возникновения захватнических военных действий, угрожающих мирному существованию.

Основной целью социально-ориентированного промышленного производства является улучшение условий

жизни граждан страны, снижение региональной социально-экономической асимметрии, формирование единого социально-экономического пространства и т.д. Это особенно актуально для территорий с огромными размерами и протяженностью границ, низко развитой дорожной инфраструктурой, а также большой удаленностью многих населенных пунктов от центра и друг от друга, т.к., в совокупности, все это дезинтегрирует экономику регионов и государства в целом.

Экономика, основанная на социально-ориентированном производстве, характеризуется органичным взаимодействием государства и рыночной экономики, которое сопровождается усилением социализации народного хозяйства. Усилия государства при формировании благоприятной среды для социально-ориентированного промышленного производства должны быть сосредоточены на раскрытии внутренних резервов регионов. Это касается прежде всего укреплении человеческого потенциала.

### *Одно из решений обозначенных проблем – механизм развития малого авиастроения*

В качестве одного из решений обозначенных проблем предлагается меха-




*Рис. 2.* Принципиальная схема финансового механизма взаимодействия власти и бизнеса, обеспечивающего развитие социально-ориентированного производства

*Таблица*

**Краткая характеристика моделей взаимодействия власти и бизнеса в процессе социально-ориентированного промышленного развития**

| | Модель государственного инвестирования | Модель реализации ГЧП | Модель кредитования | Модель государственного невмешательства |
|---|---|---|---|---|
| Участники | Федеральные органы власти<br>Региональные органы власти<br>Комплекс предприятий | Федеральные органы власти<br>Региональные органы власти<br>Комплекс предприятий | Региональные органы власти<br>Комплекс предприятий | Комплекс предприятий |
| Схема финансирования | Ф – 30%<br>Р – 30%<br>К – 40% | Ф – 25%<br>Р – 25%<br>К – 50% | Р – 20%<br>К – 80% | К – 100% |
| Преимущества | Сравнительно невысокие затраты корпоративных структур на инвестирование. Усиление возможностей государственного контроля над развитием отрасли | Наличие правового механизма распределения рисков и ответственности участников ГЧП | Возможность концентрировать государственные ресурсы на необходимых направлениях и хорошая мотивация бизнеса в отношении конечных результатов. Существенное снижение финансовой нагрузки на бюджет за счет привлечения внебюджетных источников | Стимуляция инвестиционной активности предприятий, формирование благоприятного инновационного климата через создание технопарков |
| Недостатки | Фактическая национализация предприятий | Более высокая стоимость капитала. Затратная процедура проведения инвестиционного конкурса.<br>За счет государства финансируются не только фундаментальные разработки, но и ОКР | Несовершенство законодательства, ограничивающего привлечение негосударственных инвестиций | Высокорискованные и низкорентабельные инвестиции из-за длительного срока их окупаемости |

низм развития малого авиастроения, существование которого стало, в настоящее время, практически невозможным из-за больших финансовых затрат и отсутствия серьезных научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок. Это, в свою очередь, обусловливает необходимость развития частно-государственного партнерства и формирования

различных моделей интегративного взаимодействия власти и бизнеса.

Государственная поддержка развития малого авиастроения заключается в создании адаптивных и гибких нормативных правовых, инвестиционных, лизинговых, кредитных, налоговых, таможенных, бюджетных, экономических, социальных, организационных, административных и иных методов взаимодействия и равноправного партнерства органов государственной власти с юридическими и физическими лицами, в том числе с иностранными партнерами. Но именно партнерство государства и бизнеса является ключевым условием долгосрочного устойчиво-прогрессивного развития и перспективным институтом конкурентоспособности отрасли авиастроения, поэтому, прежде всего, необходимо разработать институциональные условия участия частного бизнеса как равноправного партнера с органами власти в процессе развития малого авиастроения. Это в свою очередь будет стимулировать инвестиционные потоки в развитие данной отрасли (1).

Данный механизм представлен определенной последовательностью взаимосвязанных действий, представленных на *рисунке 1*.

### *Финансовый механизм взаимодействия власти и бизнеса*

Для развития малого авиастроения особенно необходимы федеральные и региональные целевые программы развития данной отрасли, инвестиции российских и зарубежных партнеров, а также средства предпринимателей, заинтересованных в производстве такой продукции. Поэтому формирование финансовых ресурсов также должно быть представлено финансовым механизмом взаимодействия

усилия государства при формировании благоприятной среды для социально-ориентированного промышленного производства должны быть сосредоточены на раскрытии внутренних резервов регионов

власти и бизнеса, в том числе частных инвесторов, что отражено на *рисунке 2*.

В целях привлечения инвестиционных потоков в данную отрасль целесообразно применять региональные налоговые привилегии для инвесторов, вкладывающих собственные (или кредитные) финансовые ресурсы в создание или в модернизацию основных производственных фондов и развитие мощностей, в которых заинтересован регион. Это может быть частичное или полное освобождение от региональной доли налогов на прибыль и (или) региональные налоговые каникулы на проектный срок окупаемости капитальных вложений, и (или) льготы по налогу на имущество и др.

Кроме того, в качестве инструмента, стимулирующего развитие социально-ориентированного производства, могут выступать таможенные льготы на приобретение специального производственного оборудования за рубежом, а также меры по обеспечению

выгодных лизинговых и кредитных отношений.

Особый интерес в модели, представленной на *рисунке 1*, имеет выбор модели участия органов власти в проекте промышленного развития, который определяется исходя из уровня либерализации рыночных отношений и устанавливается институциональными нормами. Мы выделяем четыре такие модели: государственного инвестирования, реализации частно-государственного партнерства, кредитования и государственного невмешательства. Характеристики моделей взаимодействия власти и бизнеса в процессе социально-ориентированной промышленной модернизации представлены в *таблице*.

### *Выводы*

1. В целом, считаем, что в процессе развития малого авиастроения партнерство государства и бизнеса является ключевым условием долгосрочного устойчиво-прогрессивного развития и перспективным институтом конкурентоспособности отрасли, поэтому, прежде всего, необходимо разработать институциональные условия участия частного бизнеса как равноправного партнера с органами власти в процессе развития малого авиастроения. Это в свою очередь будет стимулировать инвестиционные потоки в развитие данной отрасли.

2. Развитие регионов обусловлено внедрением принципов частно-государственного партнерства. Поэтому развитие малого авиастроения на базе финансового интегративного взаимодействия власти и бизнеса существенно упростит решение многих социально-экономических проблем, т.к. будут созданы дополнительные условия для экономического подъема и рентабельности регионов – мировой опыт свидетельствует, что годовой оборот по рынку малой авиации в США составляет около $50 млрд, при этом ежегодный объем налоговых сборов составляет около $4 млрд. Число рабочих мест – более 500 000, что имеет прямое влияние на уровень безработицы и объем доходов населения.

Кроме того, будет снята транспортная напряженность, особенно для регионов Крайнего Севера, Дальнего Востока, Забайкалья, Сибири, Кавказа и других территорий со слабо развитыми железнодорожными, автомобильными и водными транспортными коммуникациями (5).

Однако данный подход будет результативным только в случае параллельного формирования институциональной основы для решения уже существующих проблем поддержки эксплуатации малой авиации, т.е. будут действовать вспомогательные механизмы.

Например, необходимо упрощение длительной процедуры оформления и согласования заявок на планирование использования воздушного пространства, совершенствование существующей сертификации летательных аппаратов, которую пройти крайне сложно и дорого. Не менее актуальна реконструкция существующих и создание

> в целях привлечения инвестиционных потоков в данную отрасль целесообразно применять региональные налоговые привилегии для инвесторов…

новых небольших аэродромов и площадок, которые в настоящее время практически отсутствуют или прекращают свое существование.

3. Организация и обеспечение развития социально-ориентированного производства является сложной научной задачей, требующей не только исследования социально-экономической роли данной отрасли, но и многих технических вопросов ее реализации, выходящих за границы экономической сферы.

***Литература***

1. Афтахова У.В. Авиадвигателестроение: формирование кооперации на межрегиональном уровне // Российское предпринимательство. – 2013. – № 5 (227). – С. 60–68.

2. Афтахова У.В. Пространственная организация российского авиадвигателестроения: новые решения // Российское предпринимательство. – 2012. – № 21.– С. 94–100.

3. Афтахова У.В. Формирование методики оценки эффективности межрегиональной интеграции авиадвигателестроительного комплекса Российской Федерации // Вестник экономической интеграции. – 2013. – № 3 (60). – С. 44–49.

4. Жуланов Е.Е. Организационно-экономический механизм взаимодействия федеральной, региональной и муниципальной власти: воспроизводственный подход // Региональная экономика: теория и практика. – 2012. – № 31. – С. 30–40.

5. Рябченюк Ю. Разговор о стратегии: возможности повышения конкурентоспособности регионов // Рынок ценных бумаг. – 2007. – №3.

рп

***Ulyana V. Aftahova***
*Postgraduate student, Academic Department of Economics and Industrial Engineering,*
*Perm National Research Polytechnic University*

**Formation of a socially oriented mechanism of the industrial development of industrial region economics**

Abstract

*The article is devoted to the organization of socially oriented mechanism for the region industrial development based on the implementation principles of public private partnership. As a part of this, the organizational-economical mechanism of public private partnership in the field of organization was designed. These processes are considered in the terms of small aircraft industry.*

***Keywords:*** region, socially oriented production , small aircraft industry, public private partnership