

8.5. РЕШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОБЛЕМ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИ- МАТЕЛЬСТВА ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА РОССИИ

Заргарян А.М., к.э.н., доцент,
кафедра экономики и управления

*Череповецкий государственный университет,
г. Череповец*

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ

Статья посвящена актуальным вопросам управления инфраструктурными проблемами субъектов малого и среднего предпринимательства Европейского Севера Российской Федерации. В качестве ключевых инфраструктурных преград развития предпринимательства выделены отраслевые, институциональные и инновационные проблемы. Предложен механизм объединения усилий предпринимательства и государства для решения инфраструктурных проблем предпринимательства региона.

Подавляющая часть предпринимательских структур в ходе своего развития сталкивается с множеством проблем, вынуждающих перестраивать систему жизнедеятельности компании. Бизнес трансформирует свой вид, меняя целевые ориентиры, либо поглощается крупными участниками рынка. Поэтому сектор малого и среднего предпринимательства (МСП), являясь самой динамичной сферой, постоянно требует апробации новых идей.

Однако, несмотря на сравнительную гибкость субъектов предпринимательства, позволяющую адаптироваться к новым условиям, эффективность бизнеса во многих отраслях является низкой.

Подобная ситуация, в том числе, связана множеством отраслевых проблем предпринимательства [5]. Исследование приоритетных отраслей МСП Европейского Севера Российской Федерации (ЕСР) выявило ряд проблем, оказывающих влияние на способность бизнеса к рыночному развитию, расширению хозяйственной деятельности.

Проблема 1. Отсутствие государственной системы комплексного решения отраслевых проблем. Большая часть неприоритетных для государства отраслей в силу разных причин не относится к высокоэффективным. Это означает, что помощь государства в решении целого ряда проблем является едва ли не единственным вариантом функционирования отрасли.

Однако государственная помощь носит точечный характер путем выделения субсидий отдельным предпринимательским секторам [4, 3]. В подобных условиях в тени остаются источники возникновения отраслевых проблем, которые сводятся к слабой развитости инфраструктуры предпринимательства, стоимости транспортировки сырья и материалов.

Иными словами, экономика неприоритетных отраслей с помощью государства решает точечные проблемы, добиваясь конкретных результатов на уровне бизнеса. При этом со стороны государства

прилагаются недостаточные усилия для развития отрасли в целом.

Оценка реализуемых государством программ поддержки МСП показывает, что отсутствие комплексной государственной системы развития отраслей, в том числе, связано со следующими причинами [1, 2]:

- отсутствует целостная картина реализуемых программ поддержки МСП (непонятен механизм установления взаимосвязи между различными программами федерального и регионального уровней);
- размыты критерии оценки эффективности реализуемых государством программ поддержки МСП;
- отсутствует система показателей, с помощью которых осуществляется отбор рыночных сегментов и отраслей, получающих государственную поддержку.

Известно, что государственная система комплексного развития отдельных отраслей не может быть реализована с высокой эффективностью без развития транспортной инфраструктуры.

Слабо развитая транспортная инфраструктура приводит к увеличению себестоимости производимых МСП товаров и услуг, что еще больше усугубляет отраслевые проблемы.

Проблема доступности транспорта и связи является одним из самых значимых в системе регионального предпринимательства.

Особенно когда речь идет о регионах, отдаленных от центров протекания основных транспортных потоков страны. Особенно актуальной проблема транспорта и связи является для ЕСР, часть территории которого находится за Северным полярным кругом.

Развитие транспортной инфраструктуры в том числе характеризуется численностью занятых в данной сфере работников. По данным, представленным в табл. 1, на Северо-Западный федеральный округ приходится 13,8% работников сферы транспорта и 9,9% работников сферы связи РФ [7].

Таблица 1

СРЕДНЕСПISОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ РФ В 2013 г.

Тыс. чел.

Наименование	Транспорт		Связь	
	ед.	%	ед.	%
РФ	2804,7	100,0	752,2	100,0
Центральный федеральный округ	660,8	23,6	216,8	28,8
Северо-Западный федеральный округ	387,9	13,8	74,4	9,9
Южный федеральный округ	242,3	8,6	66,3	8,8
Северо-Кавказский федеральный округ	57,8	2,1	27,2	3,6
Приволжский федеральный округ	513,0	18,3	154,7	20,6
Уральский федеральный округ	336,8	12,0	64,4	8,6
Сибирский федеральный округ	414,1	14,8	103,1	13,7
Дальневосточный федеральный округ	191,9	6,8	45,3	6,0

Среди регионов Северо-Западного федерального округа на долю ЕСР приходится 38% работников сферы транспорта и 42% работников связи. В целом значение данного показателя рассматривается пози-

тивно, если не учитывать существенное отставание регионов **ЕСР** в объемах развития транспортной инфраструктуры от других регионов Европейской части РФ (табл. 2) [7].

Таблица 2

СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ РФ В 2013 г.

Наименование	Тыс. чел.	
	Транспорт	Связь
Северо-Западный федеральный округ	387,9	74,4
Новгородская область	13,3	3,7
Псковская область	16,3	3,8
Калининградская область	24,1	4,6
Ленинградская область	35,0	6,2
г. Санкт-Петербург	150,5	24,5
В том числе:		
ЕСР	148,7	31,7
Республика Карелия	18,8	4,7
Республика Коми	41,7	6,7
Архангельская область	33,1	7,8
Вологодская область	26,5	6,5
Мурманская область	28,6	6,0

Недостаточное внимание государства к транспортной доступности отдаленных регионов подтверждается неравномерным развитием автомобильных дорог. В частности, в регионах ЕСР, в которых субъекты МСП сталкиваются с проблемами транспортной доступности, государством не уделяется повышенное внимание. Представленные в табл. 3 данные ввода в действие автомобильных дорог с твердым покрытием показывают, что на долю ЕСР приходится всего 9,9% всех затрат государства, осуществленных по итогам 2013 г., что примерно соответствует уровню регионов с более развитой транспортной инфраструктурой [7].

Помимо нехватки комплексного подхода к решению инфраструктурных проблем предпринимательства, государство не уделяет должного внимания структурным проблемам отдельных отраслей. В качестве подтверждения отсутствия взаимосвязи между государственными механизмами точечной поддержки субъектов МСП и комплексной системой развития отраслей выступают данные размеров субсидий, направляемых государством на поддержку МСП значимых отраслей экономики.

Так, наряду с отраслями, обеспечивающими продовольственную безопасность страны и импортозамещение отдельных категорий товаров, деревообрабатывающая отрасль РФ также признана ключевой и получает государственную поддержку. В данной сфере принимаются различные законодательные акты, призванные усиливать позиции отечественных производителей на зарубежных рынках.

Однако точечные государственные механизмы поддержки отдельных категорий производителей не могут обеспечить развитие отрасли в целом.

Субъекты МСП сталкиваются с нехваткой лесной инфраструктуры. Согласно данным Федерального агентства лесного хозяйства, в РФ на 1 тыс. га леса приходится 1,2 км лесовозных дорог, что в 40 раз меньше чем в Европе. То есть для обеспечения нор-

мального функционирования лесной отрасли необходимо построить до 12 тыс. км лесных лесовозных дорог, что, по приблизительным оценкам, потребует до 12 млрд. руб. (1 км лесной дороги строит примерно 1 млн. руб.).

Таблица 3

ВВОД В ДЕЙСТВИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ ПО РФ

Наименование	2011 г.		2012 г.		2013 г.	
	км	%	км	%	км	%
РФ	1 904,5	100,0	2 024,4	100,0	2 504,1	100,0
Центральный федеральный округ	394,6	20,7	197,9	9,8	387,3	15,5
Северо-Западный федеральный округ	196,0	10,3	186,1	9,2	303,3	12,1
В том числе:						
ЕСР	143,9	7,6	144,0	7,1	248,8	9,9
Южный федеральный округ	63,4	3,3	143,7	7,1	109,0	4,4
Северо-Кавказский федеральный округ	119,1	6,3	143,0	7,1	153,9	6,1
Приволжский федеральный округ	544,1	28,6	500,1	24,7	509,6	20,4
Уральский федеральный округ	175,9	9,2	180,0	8,9	353,9	14,1
Сибирский федеральный округ	248,2	13,0	341,9	16,9	375,9	15,0
Дальневосточный федеральный округ	163,2	8,6	331,7	16,4	311,2	12,4

Представленные в табл. 4 данные показывают, что на протяжении последних трех лет темпы поддержки значимых отраслей не снижаются. Объем господдержки МСП значимых отраслей в целом по стране за 2014 г. составил более 19 млрд. руб., в т.ч. на ЕСР – 494 млн. руб.

Однако, несмотря на стабильность ежегодно направляемых на поддержку МСП средств бюджета. проблема низкой эффективности данных отраслей остается [6].

Аналогичные проблемы имеют место в сельском хозяйстве ЕСР. Точечные механизмы государственной поддержки позволяют с помощью субсидий постепенно обновлять сельскохозяйственное оборудование путем возмещения расходов, связанных с обслуживанием инвестиционных кредитов субъектов МСП.

Сельхозпроизводители имеют возможность возместить расходы в размере до 3/3 от уровня ключевой ставки, действующей на момент привлечения кредитных средств. Вместе с тем, далеко не все проблемы МСП в сфере производства сельхозпродукции связаны с необходимостью модернизации оборудования. В условиях ЕСР основная проблема производителя заключается не в производстве высококачественной продукции, а в эффективности реализации продукции конечному потребителю.

Это обусловлено неразвитостью системы закупки продукции у отечественных производителей, транспортными и финансовыми ограничениями, которые не позволяют производителю реализовывать про-

дукции по цене, обеспечивающей эффективность производства.

Таблица 4

**ОБЪЕМ СУБСИДИЙ НА ПОДДЕРЖКУ МСП
ЗНАЧИМЫХ ОТРАСЛЕЙ РФ**

Наименование	2012 г.		2013 г.		2014 г.	
	млн. руб.	%	млн. руб.	%	млн. руб.	%
РФ	20 800	100,0	19 815	100,0	19 374	100,0
Центральный федеральный округ	5 622	27,0	4 656	23,5	3 668	18,9
Северо-Западный федеральный округ В том числе:	1 376	6,6	1 253	6,3	1 465	7,6
ЕСР	623	3,0	621	3,1	494	2,6
Южный федеральный округ	1 722	8,3	1 830	9,2	1 312	6,8
Северо-Кавказский федеральный округ	1 656	8,0	1 411	7,1	2 342	12,1
Приволжский федеральный округ	4 681	22,5	4 994	25,2	5 456	28,2
Уральский федеральный округ	1 324	6,4	1 548	7,8	1 573	8,1
Сибирский федеральный округ	3 340	16,1	3 202	16,2	2 460	12,7
Дальневосточный федеральный округ	1 076	5,2	917	4,6	904	4,7
Крымский федеральный округ	–	–	–	–	190	1,0

Весомая доля маржи от реализации сельскохозяйственной продукции (по примерным оценкам, от 30-60%) остается у дистрибутора, владеющего средствами доставки и продажи продукции. Иными словами, низкая эффективность деятельности в сфере сельского хозяйства обусловлена тем, что производитель вынужден осуществлять дополнительные затраты, связанные с неразвитостью инфраструктуры и отсутствием комплексной государственной поддержки.

Таким образом, выдвинутая гипотеза относительно отсутствия государственной системы комплексного решения отраслевых проблем подтверждается тем, что государство на самом деле осуществляет весомые затраты на поддержку отдельных категорий отраслей МСП. К подобным программам относятся затраты на строительство дорог, поддержка предпринимателей на приобретение оборудования. Однако, данные программы не предполагают комплексного подхода к решению отраслевых программ.

Проблема 2. Нехватка институциональной инфраструктуры предпринимательства. Основой деятельности МСП служит материально-техническая база, которая в значительной степени определяет конкурентные преимущества предприятий данного сектора. Малые и средние предприятия испытывают значительную нехватку производственных и офисных помещений. Зачастую приходится пользоваться имуществом крупных компаний с высокими арендными платежами, оказывающими значительное влияние на эффективность бизнеса.

Система МСП характеризуется недостаточно развитой и эффективной инфраструктурой государственной и муниципальной поддержки, а также отсутствием механизма эффективного международного сотрудничества. Низкая конкурентоспособность отдельных отраслей во многом объясняется высокими затратами производства и дистрибуции готовой продукции в силу неразвитости инфраструктуры бизнес среды.

Наличие собственного производственно-хозяйственного комплекса представляет особый интерес для субъектов МСП, так как долгосрочное присутствие на рынке можно обеспечить только на базе собственных производственно-коммерческих активов. Кроме того, высокие арендные платежи негативным образом влияют на эффективность бизнеса.

В настоящий момент проблема имущественной базы усугубляется тем, что срок действия преимущественного права выкупа субъектами МСП арендуемого государственного и муниципального имущества. согласно Федеральному закону №159-ФЗ истек 1 июля 2015 г.

Кроме того, максимальный срок рассрочки оплаты при выкупе субъектами МСП арендуемого имущества, равный трем годам, создает значительные трудности. Как правило, инвестиции в объекты недвижимости в текущих экономических условиях в лучшем случае могут окупиться через 5-7 лет. Очевидно, что предпринимательский сегмент без сторонней помощи не в состоянии за три года полностью выплатить стоимость выкупаемых у государства объектов. Именно этим и объясняется пассивная роль субъектов МСП в процессе выкупа арендуемого имущества.

Предпринимательский сектор вынужден не только заниматься совершенствованием технологии производства и повышением качества оказываемых услуг, но также решать задачи, не имеющие прямого отношения к бизнесу. К подобным задачам можно отнести: решение транспортных проблем, подключение к объектам инженерной инфраструктуры.

Особой слабостью развития МСП являются высокие тарифы и цены на продукцию и услуги естественных и локальных монопольных структур, транспортные услуги перевозчиков. В текущий момент государственная система поддержки МСП в недостаточной степени затрагивает сферу естественных и локальных монополий.

Несмотря на наличие принятых государством программ, позволяющих субъектам МСП рассчитывать на некоторые льготные условия пользования услугами естественных монополий и создания собственных объектов инфраструктуры, существует огромное количество административных преград.

В частности в 2014 г. Генеральной прокуратурой РФ в ходе проверки исполнения законодательства, регулирующего вопросы подключения объектов к сетям инженерно-технического обеспечения, выявлено 11,5 тыс. нарушений. Наиболее распространенными нарушениями признаны:

- уклонение органов местного самоуправления от исполнения обязанности по выдаче технических условий подключения к сетям инженерно-технического обеспечения на этапе принятия решения о предварительном согласовании места размещения объекта капитального строитель-

ства и о предоставлении земельного участка для строительства с предварительным согласованием;

- неправомерное взимание с хозяйствующих субъектов платы за подключение объектов капитального строительства к сетям инженерно-технического обеспечения;
- неправомерное взимание с хозяйствующих субъектов платы за выдачу технических условий на подключение к сетям инженерно-технического обеспечения;
- неправомерное сокращение срока действия выдаваемых технических условий ресурсоснабжающими организациями;
- неправомерный отказ в выдаче технических условий на подключение к сетям инженерно-технического обеспечения.

Проблемы имеются также в отношении подключения объектов капитального строительства к газораспределительным сетям. В частности, в настоящее время подключение осуществляется исключительно газораспределительными компаниями, что ограничивает конкуренцию.

Особенно важно отметить, что действующее законодательство не устанавливает плату за подключение объектов капитального строительства, которые расположены на расстоянии более чем 200 м от сети газораспределения для потребителей газа не более 15 куб. м в час. Это порождает риск необоснованного завышения цен при подключении объектов, расположенных на расстоянии более 200 м от сети.

Государство не принимает никакого участия для снижения расходов МСП, связанных с транспортировкой сырья, материалов и готовой продукции. В данном

вопросе крупный бизнес имеет возможность получить экономию на масштабе, что не работает в случае с МСП. Между прочим, большое значение для инфраструктуры предпринимательства играет уровень транспортной развитости региона, в котором осуществляет деятельность конкретный субъект МСП.

Наиболее развиты сети транспорта и связи в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Сибирском федеральных округах. На долю Северо-Западного федерального округа, куда входит ЕСР, приходится 19,0% объема транспорта и 13,5% объема связи РФ [7]. Однако среди регионов Северо-Западного федерального округа по объемам действующего транспорта на долю ЕСР приходится всего 15,9%, по объемам связи 19% [7].

Институциональная структура предпринимательства также определяется пропускной способностью региональной системы транспорта и связи по своевременной доставке сырья и материалов, поступлению информационных потоков. Важным показателем при этом является доступность основных транспортных фондов и степень их износа. Представленные в табл. 5 данные показывают, что основные транспортные фонды ЕСР за период с 2010 г. по 2013 г. увеличились на 22,8%, за тот же период износ действующих транспортных фондов увеличился на 6,9%. В целом можно отметить высокий уровень износа транспортных средств практически всех регионов ЕСР, средний уровень которого составляет 44,6% [7].

Таблица 5

ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ ОРГАНИЗАЦИЙ ТРАНСПОРТА ЕСР

Наименование	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд. руб.				Степень износа основных фондов, %			
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
РФ	8633,2	9971,6	11123,9	12056,0	32,9	34,7	36,0	37,1
ЕСР	525,4	599,3	618,3	645,3	37,7	39,7	42,9	44,6
Республика Карелия	64,8	68,5	71,0	79,4	28,8	31,9	37,0	39,1
Республика Коми	113,3	126,0	125,7	127,8	43,0	45,6	49,9	51,2
Архангельская область	224,8	256,6	266,9	289,9	40,9	42,3	40,9	42,0
Вологодская область	46,6	61,9	63,7	63,4	42,9	44,6	49,0	49,0
Мурманская область	75,9	86,3	91,0	84,8	32,8	34,2	37,5	41,6

Данные, приведенные в табл. 6, показывают рост основных фондов систем связи ЕСР на 46,3% за период 2010-2013 гг., увеличение степени износа дей-

ствующих систем связи на 8,6%. Средний уровень износа оборудования связи в целом по ЕСР является высоким и находится на уровне 54,2% [7].

Таблица 6

ОСНОВНЫЕ ФОНДЫ ОРГАНИЗАЦИЙ СВЯЗИ ЕСР

Наименование	Основные фонды (по полной учетной стоимости), млрд. руб.				Степень износа основных фондов, %			
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
РФ	1667,0	2063,1	2308,3	2610,8	50,5	53,1	55,3	53,7
ЕСР	51,4	56,8	66,9	75,2	45,6	49,0	52,2	54,2
Республика Карелия	6,7	7,4	8,8	9,6	46,7	50,3	51,7	54,4
Республика Коми	13,1	14,9	17,8	21,5	45,6	46,4	49,1	48,8
Архангельская область	10,2	11,5	15,0	16,9	43,7	47,4	54,0	54,1
Вологодская область	12,1	13,8	15,7	17,0	42,3	44,7	49,2	53,7
Мурманская область	9,3	9,2	9,6	10,2	49,8	56,1	57,1	60,1

Таким образом, заявленная слабая развитость институциональной инфраструктуры предпринимательства подтверждена наличием административных барьеров по выкупу субъектами МСП арендуе-

мого у государства имущества, преградами в подключении к сетям инженерно-технического обеспечения, а также статистическими данными об уровне развитости транспортной инфраструктуры ЕСР. Во-

влечение предпринимательского сектора в достижение государственных задач возможно только при создании благоприятной инфраструктуры предпринимательства (рис. 1).



Рис. 1. Инфраструктурные проблемы малого и среднего предпринимательства ЕСП

Предложим ряд этапов, которые могут способствовать решению выявленных инфраструктурных проблем предпринимательства, создать предпосылки для комплексного развития отраслей, а также привлечь в отдельные отрасли инновационные идеи и инвестиции [4, 8].

Этап 1. Разработка программы комплексного решения отраслевых проблем, учитывающей эффективность точечных программ и способствующей развитию отраслевой инфраструктуры. В частности, реализация мероприятий, повышающих инвестиционную привлекательность отраслей путем создания транспортной логистики, формирование тарифной и налоговой политики государства с учетом возможностей конкретной отрасли, формирование спроса на продукцию и услуги неэффективных отраслей.

Этап 2. Сдача в долгосрочную аренду малым и средним предприятиям части государственной собственности, продаваемой на аукционах. При этом приоритет должен отдаваться региональным предпринимательским структурам, осуществляющим деятельность в аналогичной сфере.

Этап 3. Обеспечение доступа к объектам недвижимости, относящимся к технологической инфраструктуре (электросети, газовая и коммунальная инфраструктура). Предполагает реализацию комплекса мер, направленных на совершенствование законодательства, регулирующего деятельность естественных и локальных монополий в части стандартизации административных процедур, установления экономически обоснованных тарифов, предоставления возможностей по вовлечению в коммерческий оборот созданных компаниями объектов технологической инфраструктуры:

Этап 3.1. Внесение изменений в процесс выкупа арендуемого у государства имущества (Федеральный закон №159-ФЗ):

- продление срока действия преимущественного права выкупа субъектами МСП арендуемого государственно- и муниципального имущества до 1 июля 2019 г.;
- увеличение минимального срока рассрочки оплаты при выкупе субъектами МСП арендуемого имущества до 5-7 лет в зависимости от обоснованных предпринимателями сроков окупаемости выкупаемого у государства имущества.

Этап 3.2. Сокращение административных барьеров в сфере подключения объектов к сетям инженерно-технического обеспечения и снижения необоснованных затрат субъектов МСП:

- упрощение процесса подключения объектов к системам водоснабжения, водоотведения и теплоснабжения;
- утверждение единых стандартов и типовых форм договоров на подключение объектов к системам водоснабжения, водоотведения и теплоснабжения;
- рассрочка оплаты стоимости подключения объектов к системам водоснабжения, водоотведения и теплоснабжения на срок до 18 месяцев;
- установление упрощенного порядка оформления разрешительных документов на подключение к газораспределительным станциям;
- утверждение формулы расчета строительства каждого дополнительного метра (свыше 200 м) для льготных категорий потребителей;
- предоставление права независимым организациям осуществлять подключение к газораспределительным станциям при одновременной разработке механизма контроля.

Этап 4. Разработка механизма использования малым и средним предпринимательством простаивающих у крупного бизнеса производственных помещений и оборудования. Речь идет как об имущественных комплексах крупных предприятий-банкротов, так и о предприятиях, не имеющих перспектив полного использования располагаемых мощностей и производственных площадей.

Необходимо создание таких условий, которые стимулируют сотрудничество. В частности, предлагаемый механизм должен освобождать предприятие, передающее мощности в МСП, от уплаты налога на имущество (дополнительный стимул к арендным платежам).

Этап 5. Развитие института частных лизинговых компаний за счет софинансирования начального капитала из государственных средств. Механизм лизинга оборудования и техники является самым действенным способом решения проблем инфраструктурной обеспеченности МСП. Долгосрочная аренда с правом последующего выкупа позволит повысить эффективность функционирования МСП.

Этап 6. Создание национальных инновационных компаний в форме кластера, участниками которого могли бы стать субъекты малого и среднего бизнеса, государство, субъекты РФ, венчурные фонды. Подобная кооперация позволит снизить административные барьеры при получении финансовой помощи предпринимательским сектором, обеспечить активность и интерес региональных и местных органов власти.

Этап 7. Участие государства в процессе финансирования инвестиционных проектов средствами коммерческих банков. При отсутствии возможности прямого финансирования элементов развития инфраструктуры предпринимательства в отдельных отраслях, государство могло бы выступать гарантом исполнения обязательств представителей МСП при финансировании инвестиционных проектов коммерческими банками.

Выполнение предлагаемого комплекса мероприятий позволит с помощью кооперации государства и предпринимательского сектора повысить эффективность деятельности последнего разрешив такие проблемы, как отсутствие государственной системы

комплексного решения отраслевых проблем, нехватку институциональной инфраструктуры предпринимательства, а также слабую развитость инновационной инфраструктуры предпринимательства.

Литература

1. Герчикова И.Н. Регулирование предпринимательской деятельности: государственное и межфирменное [Текст] : учеб. пособие / И.Н. Герчикова. – М. : Консалтбанк, 2002. – 704 с.
2. Глебова И.С. Государственное регулирование малого и среднего предпринимательства [Текст] : учеб. пособие / И.С. Глебова, Р.Р. Садырtdинов. – Казань: Казанский госуд. ун-т им. В.И. Ульянова-Ленина, 2008. – 326 с.
3. Динаев Т.И. Развитие государственного регулирования предпринимательской деятельности на современном этапе [Текст] : автореф. дисс. ... к-та экон. наук / Т.И. Динаев. – М., 2007. – 27 с.
4. Заргарян А.М. Значение элементов государственного регулирования в развитии малого и среднего предпринимательства в регионе [Текст] / А.М. Заргарян // Череповецкие научные чтения – 2015 : мат-лы Всеросс. науч.-практ. конф. (г. Череповец, 11-12 нояб. 2015 г.) : в 4 ч. Ч. 3 : Естественные, экономические, технические науки и математика / отв. ред. К.А. Харахнин. – Череповец: ЧГУ, 2016. – С. 68-70.
5. Заргарян А.М. Современный взгляд на развитие российского малого и среднего предпринимательства [Текст] / А.М. Заргарян // Современный менеджмент: проблемы и перспективы : мат-лы VIII Междунар. науч.-практ. конф. 11-12 апр. 2013 г. Ч. 3 : Секции 3-4 / ред. кол.: Ю.В. Мячин – СПб. : СПбГЭУ, 2013. – С. 173-177.
6. Малое и среднее предпринимательство в России [Текст] : 2015 : стат. сб. / Федер. служба госуд. статистики. – М., 2015. – 96 с.
7. Транспорт и связь в России [Текст] : 2014 : стат. сб. / Федер. служба госуд. статистики. – М., 2014. – 114 с.
8. Zargaryan A.M. Effective ways of personnel interaction in small business strategic management [Electronic resource] / A.M. Zargaryan, N.A. Makaricheva // Science, technology and life – 2014: proceedings of the international scientific conference. Czech Republic, Karlovy Vary, 27-28 dec. 2014 / ed. V.A. Iljuhina, V.I. Zhukovskij, N.P. Ketova, A.M. Gazaliev, G.S. Mal'. – Karlovy Vary: Skleněný Můstek - Kirov: MCNIP, 2015. – Pp. 520-523.

Ключевые слова

Малое и среднее предпринимательства; инфраструктурные проблемы; Европейский Север России; институциональная и инновационная среда.

Заргарян Аршак Месропович

РЕЦЕНЗИЯ

В статье представлены результаты анализа инфраструктурных проблем малого и среднего предпринимательства Европейского Севера России (ЕСР). В качестве наиболее значимых препятствий развития предпринимательства региона выделены:

- отсутствие государственной системы комплексного решения отраслевых проблем;
- нехватка институциональной инфраструктуры предпринимательства;
- слабая развитость инновационной инфраструктуры предпринимательства.

Для решения установленных проблем предложена совокупность мероприятий, предусматривающих выполнение следующих этапов.
 Этап 1. Разработка программы комплексного решения отраслевых проблем, учитывающей эффективность точечных программ и способствующей развитию отраслевой инфраструктуры.

Этап 2. Сдача в долгосрочную аренду малым и средним предприятиям части государственной собственности, продаваемой на аукционах.

Этап 3. Обеспечение доступа к объектам недвижимости, относящимся к технологической инфраструктуре (электросети, газовая и коммунальная инфраструктура).

Этап 4. Разработка механизма использования малым и средним предпринимательством простаивающих у крупного бизнеса производственных помещений и оборудования.

Этап 5. Развитие института частных лизинговых компаний за счет софинансирования начального капитала из государственных средств.

Этап 6. Создание национальных инновационных компаний в форме кластера, участниками которого могли бы стать субъекты малого и среднего бизнеса, государство, субъекты РФ, венчурные фонды.

Этап 7. Участие государства в процессе финансирования инвестиционных проектов средствами коммерческих банков.

В качестве недостатка можно выделить отсутствие четко прописанных механизмов реализации предлагаемых мероприятий по решению инфраструктурных проблем предпринимательства ЕСР.

Васильцов В.С., д.э.н., и.о. заведующего кафедры экономики и управления Бизнес-школы Череповецкого государственного университета, г. Череповец.

Перейти на ГЛАВНОЕ МЕНЮ