

Для цитирования: Оборин М.С. Перспективы развития инфраструктуры строительных объектов на сельских территориях. Вестник Дагестанского государственного технического университета. Технические науки. 2018; 45 (1): 245-254. DOI:10.21822/2073-6185-2018-45-1-245-254

For citation: Oborin M.S. Prospective infrastructural development of building objects in rural territories. Herald of Daghestan State Technical University. Technical Sciences. 2018; 45 (1): 245-254. (In Russ.) DOI:10.21822/2073-6185-2018-45-1-245-254

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК: 338.48

DOI: 10.21822/2073-6185-2018-45-1-245-254

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕКТОВ НА СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЯХ

Оборин М.С.

Пермский институт (филиал) Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова,

614070, г. Пермь, ул. бульвар Гагарина, 57, Россия,

Пермский государственный национальный исследовательский университет

614990, г. Пермь, ул. Букирева, 15, Россия,

Пермский государственный аграрно-технологический университет им. ак. Д.Н. Прянишникова,

614990, г. Пермь, ул. Петропавловская, 2, Россия,

Сочинский государственный университет

354000, г. Сочи, ул. Советская, 26-а, Россия

e-mail: recreachin@rambler.ru

Резюме: Цель. Целью исследования является изучение состояния и оценка перспектив развития инфраструктуры строительства на примере Пермского края. **Метод.** Методами исследования являются системный подход, ситуационный анализ, формально-логический метод, диалектический метод исследования социально-экономических процессов. **Результат.** Доказана важная роль инфраструктуры строительной отрасли в социально-экономическом развитии регионов. Установлено, что создание инфраструктуры строительных объектов на сельских территориях способствует повышению занятости, обеспечению комплексного эффекта для укрепления национальной безопасности, росту доходов населения, развитию бизнес-структур. К первоочередным мерам создания инфраструктуры относятся техническая оснащенность строительной отрасли. Не менее значимой является коммунальная инфраструктура, влияющая на качество продукции и санитарно-гигиенические условия труда. Особая роль принадлежит транспортной обеспеченности, поскольку от качества и наличия транспортно-логистических сетей зависит эффективность бытовой деятельности, снабжения, соблюдения сроков производства. **Вывод.** Исследование инфраструктуры строительной отрасли позволило выявить проблемы транспортной обеспеченности основных процессов, высокую себестоимость и снижение рентабельности застройщиков в отдаленных местностях и сельских территориях, которые не приспособлены для организации бесперебойного производственного цикла. Сельские территории остро нуждаются в реализации государственных программ, которые комплексно направлены на преобразование социально-экономического пространства, инфраструктурный рост. Организация системного инвестиционного процесса будет способствовать повышению количественно-качественных характеристик объектов инфраструктуры, повлечет развитие строительства, обеспечение достойного уровня жизни населения, роста заработной платы и занятости жителей сельских территорий. Решению основных инфраструктурных проблем строительства на сельских территориях страны может способствовать ориентированность государственной политики на экономическую безопасность отдельных регионов; упрощение системы поставки продукции от производителя к потребителю без потери качества; развитие транспортно-логистических сетей.

Ключевые слова: строительство, экономическая безопасность, инфраструктура, транспорт, техническая оснащенность, сельские территории, показатели, себестоимость строительства, цены на жилье

ECONOMIC SCIENCE
PROSPECTIVE INFRASTRUCTURAL DEVELOPMENT OF BUILDING OBJECTS
IN RURAL TERRITORIES

Matvey S. Oborin

Perm Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics

57 Gagarina Blvd, Perm 614070, Russia,

Perm State University,

15 Bukireva Str., Perm, 614990, Russia,

D.N. Pryanishnikov Perm State Agro-Technological University,

23 Petropavlovskaya Str., Perm, 614990, Russia,

Sochi State University,

26a Sovetskaya Str., Sochi 354000, Russia,

e-mail: recreachin@rambler.ru

Abstract Objectives. *The purpose is to study the present state and developmental prospects of the rural built environment infrastructure and to assess its impact on the sustainable growth of regional socio-economic indicators on the example of the Perm Territory. **Methods.** Research methods included the system approach, situational analysis, the formal-logical method and the dialectical method of studying social and economic processes. **Results.** The important role of the built environment infrastructure in the socio-economic development of the regions is demonstrated. It is established that the creation of the built environment infrastructure in rural areas contributes to the increase of employment, providing a comprehensive effect for strengthening national security, increasing the incomes of the population and developing business structures. The primary measures for creating the infrastructure include the technical equipment of the construction industry. Equally important is the communal infrastructure, which affects the quality of products as well as providing sanitary and hygienic working conditions. A special role belongs to transport security, since the quality and availability of transport and logistic networks depends on the efficiency of marketing activities, supply, optimisation and compliance with production times. **Conclusion.** The investigation of the infrastructure of the construction industry makes it possible to identify problems related to the transport security of the primary processes, including high production costs and lower profitability of developers in remote and rural areas that are not adapted for the organisation of an uninterrupted production cycle. Rural territories are in acute need of the implementation of state programmes comprehensively aimed at transforming the socio-economic space and infrastructural growth. The systematic organisation of the investment process will contribute to the improvement of the quantitative and qualitative characteristics of infrastructure facilities and support construction development, ensuring a decent standard of living for the population through increased wages and employment of rural residents. The solution of the basic infrastructural problems related to construction in rural areas of the country can be facilitated by the orientation of state policy towards the economic security of individual regions, the simplification of the supply system of products from the producer to the consumer without loss of quality and the development of transport and logistic networks.*

Keywords: *construction, economic security, infrastructure, transport, technical equipment, rural areas, indicators, cost of construction, housing prices*

Введение. Сложные макроэкономические условия привели к необходимости формирования концепции экономической безопасности, ее конкретизации в различных отраслях экономики.

Капитальное строительство является сложным материальным производством, обладающим особенностями, связанными с несколькими аспектами: социальным, экономическим, экологическим.

Первая часть связана с обеспечением норм безопасности, поскольку отрасль является одной из наиболее травмоопасных с точки зрения выполнения работ разных категорий; нару-

шение норм и правил возведения капитальных объектов могут повлечь в будущем нанесение ущерба здоровью и жизни людей; отсутствие комплексного подхода к управлению безопасностью и регулированию ответственности на всех уровнях способствует уязвимости. Экологический аспект, связанный с работами, заключается в контроле и превентивных мерах о не нанесении ущерба окружающей среде, что представляется сложным с точки зрения достижения нескольких целей, связанных с экономическим ростом и безопасностью. Некоторые территории России представляют собой депрессивные регионы, которые необходимо развивать, в том числе на основе комплексных проектов, предполагающих ввод новых объектов материальной инфраструктуры в эксплуатацию. Отдельные районы могут представлять ценность как особо охраняемые зоны, где строительство может быть запрещено. Наиболее сложным является регулирование экономического роста отрасли.

Опыт передовых стран и России свидетельствует о том, что развитие строительства оказывает мощный положительный эффект на экономику регионов и государств в целом. Капитальное строительство способствует обеспечению занятости работников разной квалификации, что существенно улучшает социальные показатели территории, обеспечивает рост доходов граждан и местных бюджетов. Материальная инфраструктура, которая является результатом инвестиционных проектов, оказывает преобразующее воздействие на региональное пространство, являясь основой других отраслей экономики: промышленности, гостиничного бизнеса и санаторно-курортного комплекса, сферы услуг, агропромышленного комплекса, транспорта.

Современный исторический этап, связанный с длительными кризисными явлениями, показал уязвимость отрасли строительства по ряду причин: сокращение денежной массы способствует снижению числа проектов, их длительной заморозке вследствие высоких затрат и неопределенности; чувствительность проявляет спрос рынка жилищной и коммерческой недвижимости, что увеличивает количество банкротств предприятий-застройщиков; поддержка на государственном и региональном уровнях не дает быстрого эффекта, в связи с этим в условиях дефицита ликвидности является труднореализуемой.

Вторая группа проблем относится непосредственно к самим сельским территориям: отток трудоспособного населения в регионы, районные центры, которые экономически более развиты; неразвитость бизнес-структур, обеспечивающих занятость и удовлетворяющих спрос местных жителей в товарах и услугах.

Исследования показывают, что техническая, коммуникационная и транспортная обеспеченность являются приоритетными при развитии строительства на сельских территориях страны, поскольку повышается качество снабжения и сокращаются затраты, снижаются сроки, вследствие чего возрастает рентабельность застройщика [1-5].

Постановка задачи. Недостаточная инфраструктурная обеспеченность является серьезным ограничивающим фактором в развитии строительства на сельских территориях. Достаточно много проектов связано с формированием материальной базы депрессивных регионов, но отсутствие транспортно-логистических сетей, качественных дорог и коммуникаций способствует заморозке, а иногда и свертыванию инвестиций в пользу более развитых субъектов РФ. В связи с этим возникает необходимость формирования инфраструктуры строительства, соответствующей потребностям региона и населения, отвечающей требованиям экономической эффективности.

Методы исследования. Системный подход заключается в комплексной оценке влияния инфраструктуры строительства на сопутствующие отрасли, социально-экономические показатели развития сельских территорий. Ситуационный анализ состоит в учете факторов и условий, оказывающих воздействие на объект исследования в данный период: состояние отрасли, наличие структурных и финансовых проблем, разработка новых направлений инвестирования в инфраструктурные объекты.

Формально-логический метод направлен на выявление причинно-следственной связи между изучаемым объектом и социально-экономическими показателями территориального развития и устойчивого роста экономики, в выявлении наиболее перспективных направления преобразования коммунальной и транспортной инфраструктуры сельских территорий.

Диалектический метод исследования социально-экономических процессов способствует пониманию направлений развития объекта исследования и моделированию показателей, характеризующих устойчивый рост отрасли строительства на сельских территориях.

Обсуждение результатов. Проблемы отрасли строительства рассматривались отечественными и зарубежными учеными-экономистами, выделим наиболее актуальные.

В современных условиях назревает необходимость формирования эффективного организационно-экономического механизма, ориентированного на учет особенностей регионов, муниципалитетов, сельских территорий, потребностей бизнеса, населения и государственных приоритетов по развитию субъектов страны [1-6]. Важная роль отводится государству как субъекту и потребителю отрасли, регулятору социально-экономических отношений в сфере строительства, направленных на интересы коммерческих структур и населения, важным инструментом являются программы, основанные на целевом подходе, системе показателей, контроле [2]. Некоторые исследователи комплексно подходят к анализу проблем отрасли с точки зрения безопасности, являющейся многоаспектной, затрагивающей политику субъектов бизнеса, региональных и федеральных органов власти, необходимость модернизации правовой системы [3]. Целесообразным является анализ динамики и тенденций ключевых показателей строительства в стране и отдельных регионах, оценка роли данной сферы деятельности в социально-экономическом развитии страны [4].

Развитие строительства как приоритетной экономической сферы рассматривается также многими зарубежными учеными, в основном подчеркивается связь с инвестициями в инфраструктурное обеспечение, выбор оптимальных параметров проектов с точки зрения социальной, коммерческой эффективности [9-13].

Актуальность исследований инфраструктурного потенциала территорий подтверждается большим количеством зарубежных публикаций, посвященных данной тематике.

Особенности формирования инновационной инфраструктуры представлены в трудах Mises, L [17]; специфика развития отраслевой инфраструктуры охарактеризована в работах Asfaw, S., Davis, B., Dewbre, J., Handa, S. & Winters, P. [8]; Evans, D.K. & Popova, A. [14].

Отдельно следует упомянуть Fujita, M. & Thisse, J. F. [15], Henderson, J. V. [16], исследующих промышленную инфраструктуру регионов, а также Porter, M. E. [18], раскрывающих проблемы становления индустриальных парков как актуального направления социально-экономического развития территорий.

Как показало проведенное исследование, отрасль строительства России находится в сложном положении. Рынок жилищного строительства России значительно отстает в развитии от стран ближнего и дальнего зарубежья. Приоритетными направлениями в области жилищной политики на среднесрочный период являются сохранение объемов жилищного строительства, государственная поддержка спроса на рынке жилья и повышение доступности жилья [7, 14-16].

Характерной особенностью отрасли жилищного строительства России является тот факт, что чуть больше половины введенной площади жилья приходится на 8 субъектов федерации. Лидерами по объемам жилищного строительства являлись: Москва и Московская область – 15,3 %, Краснодарский край - 5,6%, Санкт-Петербург и Ленинградская область – 6,6%, Республика Башкортостан - 3,4%, Тюменская область - 3,3%, Республика Татарстан – 3,0%, Ростовская область - 2,9%, Новосибирская область - 2,8%, Свердловская область - 2,6%, Республика Дагестан и Самарская область - по 2,3%.

Таким образом, центральные территории России являются лидерами практически по всем параметрам рынка жилищного строительства. Такое неравномерное распределение объемов ввода жилья связано с тем, что движение ресурсов, инвестиций и квалифицированной рабочей силы ориентировано на состоятельные регионы, а из депрессивных территорий наблюдается отток ресурсов, в том числе рабочей силы (развитая трудовая миграция). В итоге богатые регионы богатеют, бедные регионы если и не беднеют, то рост их благосостояния весьма ограничен. Объем работ выполненных по экономическому виду деятельности «Строительство» в целом по России в фактических ценах вырос в 2016 году по сравнению с предыдущим годом на 3%, тогда как в сопоставимых ценах – снизился на 2% (рис. 1).

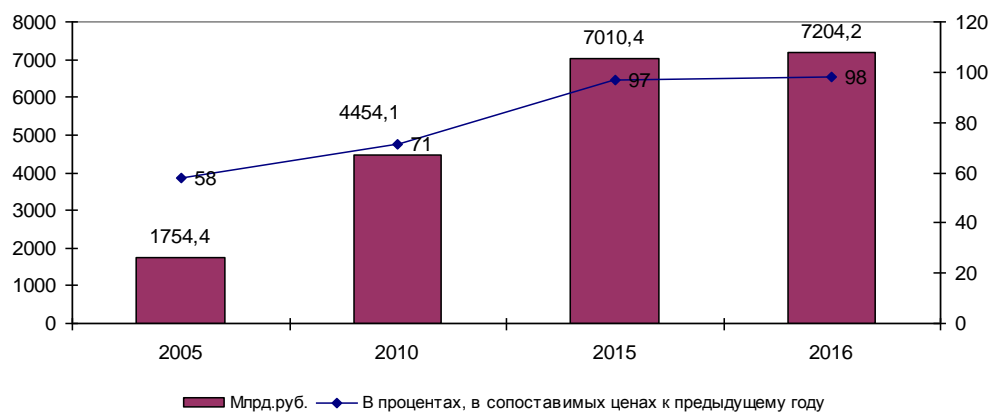


Рис. 1. Объем работ по виду деятельности «Строительство» Динамика основных показателей строительства в России за 2016 год, % [7]

Fig. 1. Volume of works by type of activity "Construction" Dynamics of the main indicators of construction in Russia for 2016, % [7]

Прочие стоимостные показатели строительной отрасли, такие как средняя цена реализации 1 квадратного метра и стоимость его строительства также продемонстрировали динамику, сходную с общероссийскими показателями. Так средняя стоимость строительства 1 кв.метра во введенных в эксплуатацию жилых домах, построенных в 2016 г. составила в Пермском крае 39 334 рубля, что меньше общероссийского показателя на 4%, в 2015 г. – 35 801 рубль, в 2010 г. – 29 679 рублей. Средняя же цена 1 м² на первичном рынке жилья по сравнению с предыдущим годом выросла незначительно на 0,6% и в конце 2016 г. составила 52 300 рублей, что в 1,3 раза превышает среднюю фактическую стоимость строительства [5]. Если предположить, что пермские застройщики как и участники рынка из других регионов следуют правилу успешного продвижения жилых объектов на рынке и направляют на эти цели в среднем 5% от выручки, то рентабельность их затрат в 2016 году медленно, но неуклонно приблизилась к общероссийскому показателю и не превысила 25%, тогда как в предыдущие годы колебалась от 35 до 40% (рис. 2).

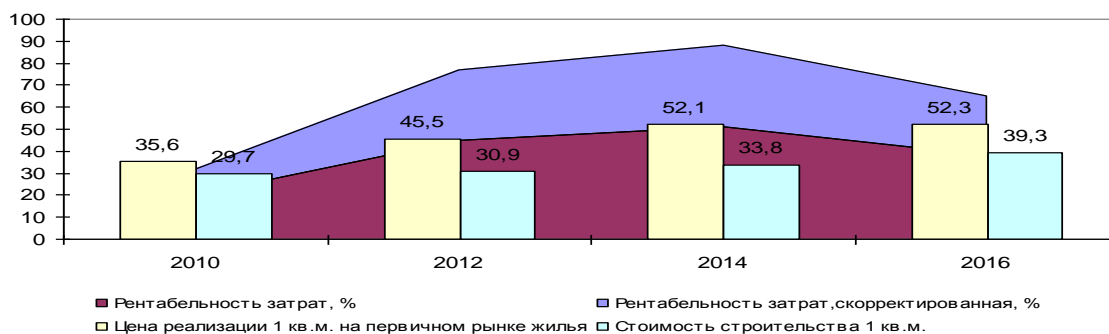


Рис. 2. Динамика основных показателей реализации и себестоимости строительства в России, тыс.руб.; % [7]

Fig. 2. Dynamics of the main indicators of realization and Prime cost of construction in Russia, thousand rubles. ; % [7]

Серьезным фактором снижения маржинальности деятельности строительных компаний явился рост себестоимости материалов более чем на 25%. В течение 2016 года объем предложения на рынке новостроек сократился на 40%. Если в 2015-м в продаже фиксировалось рекордное за последние 5 лет количество квартир (около 4 тыс.), то в 2016 года количество предложений не превышало 2200 в месяц.

В 2016 году появилась тенденция перераспределения потребительского спроса из сегмента вторичного жилья в новое. Этому способствовала доступность ипотечных кредитов на квартиры в новостройках по договорам долевого участия и более высокая ликвидность нового жилья.

Рынок первичного жилья – единственный сегмент пермского рынка недвижимости, который в последние годы демонстрирует стабильную ценовую динамику. На протяжении 3 лет цены на рынке строящегося многоквартирного жилья в Перми сохраняются в пределах 52 тыс. руб./ кв. м. Рынок сохраняет прямую зависимость от доступности ипотечного кредитования.

По данным Банка России, объем предоставленных физическим лицам ипотечных кредитов на покупку жилья на первичном рынке (в рублях) в 2016 г. составил в Пермском крае 26,2 млрд. рублей, что больше объема выданных жилищных кредитов в 2015 г. на 22%. Темпы прироста количества выданных ипотечных кредитов по Пермскому краю за аналогичный период сформировались примерно на том же уровне. Средняя сумма ипотечного займа значительно уступает общероссийскому показателю 1,7, против 1,35 млн. руб. [5].

Важным показателем обеспечения развития отрасли строительства является транспортная инфраструктура. Степень согласованности и развитости этих систем влияет на экономику региона в целом, поскольку именно транспортная инфраструктура связывает все отрасли региона в единый механизм. Недостаточное обеспечение нарушает взаимодействие отраслей и может снижать темпы социально-экономического развития экономики региона, в том числе агропромышленного комплекса.

Являясь важной частью любого региона, инфраструктура (включая транспортную) обеспечивает сокращение времени перехода от стадии сырья (заготовок) продукции до покупки их конечным потребителем. В свою очередь от развития материальных объектов застройщика зависит стоимость транспортных услуг, объем использования транспортных услуг, транспортные затраты, поскольку только рациональное расположение позволяет определить оптимальные размеры перевозок.

Совершенствование транспортной инфраструктуры вокруг строящихся объектов позволит повысить уровень финансово-экономических связей между различными звеньями производства и снабжения. Сокращение сроков доставки продукции от одного звена в другой позволит уменьшить денежные потери на транспортировку.

Транспортная инфраструктура в Пермском крае за последние года характеризуется снижением количества перевозки грузов автомобильным и водным транспортом, ростом перевозок железнодорожным транспортом (табл. 1).

Таблица 1. Перевозки грузов по видам транспорта (тысяч тонн) [7]
Table 1. The carriage of goods by modes of transport (thousand tons) [7]

Виды транспорта	2010г.	2011г.	2014г.	2016г.	Изменение	
					Абс.	%
Транспорт, всего, в том числе	72811	66906	57635	53525	-19286	73,5
Железнодорожный	40828	40117	42173	41855	1027	102,5
Автомобильный	25659	22627	11376	9728	-15931	37,9
Внутренний (водный)	6324	4023	4085	1942	-4382	30,7

Снижение объемов перевозки грузов автомобильным транспортом может говорить, как и об ухудшении качества дорог Пермского края, так и, прежде всего, введении системы «Платон» для большегрузных перевозок. Данные меры коснулись и АПК Пермского края.

Для определения конкретной тенденции развития транспорта и АПК Пермского края рассмотрим динамику транспортной инфраструктуры по степени развития в регионе транспортных коммуникаций (автомобильных, железных дорог) (табл.2).

Таблица 2. Динамика развития транспортной инфраструктуры Пермского края [4; 5]
Table 2. Dynamics of transport infrastructure in Perm region [4; 5]

Показатель	Значение показателя по годам					Изм., % 2016/2012
	2012	2013	2014	2015	2016	
Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, км путей на 1000 км ² территории	118	124	128	130	134	113,6
Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог	70%	68%	68%	67%	69%	

Из табл. 2 видно, что несмотря на увеличение плотности дорог с твердым покрытием за последние 5 лет, их удельный вес в общем объеме автомобильных дорог снижался вплоть до 2016. Это является негативным фактором, поскольку именно автомобильные дороги с твердым покрытием являются основой транспортной инфраструктуры, как для экономики региона, так и для отрасли строительства. Увеличение данного показателя в 2016 году дает возможность делать оптимистичный прогноз о развитии автомобильных дорог региона.

В Пермском крае наблюдается противоречивая ситуация: с одной стороны происходит рост некоторых показателей (плотность автомобильных дорог с твердым покрытием, с другой стороны идет неоднозначный рост других важных показателей (удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием, объем производства отрасли строительства в сопоставимых ценах). Таким образом, можно сделать вывод о том, что идет медленное развитие строительства сельских территорий.

В тоже время, при рассмотрении карты дорог Пермского края можно видеть, что к южным районам пролегают крупные магистрали, что говорит о транспортной доступности этих регионов. Поэтому доступность для доставки строительных материалов в другие регионы осуществляется по нескольким маршрутам (рис. 3).

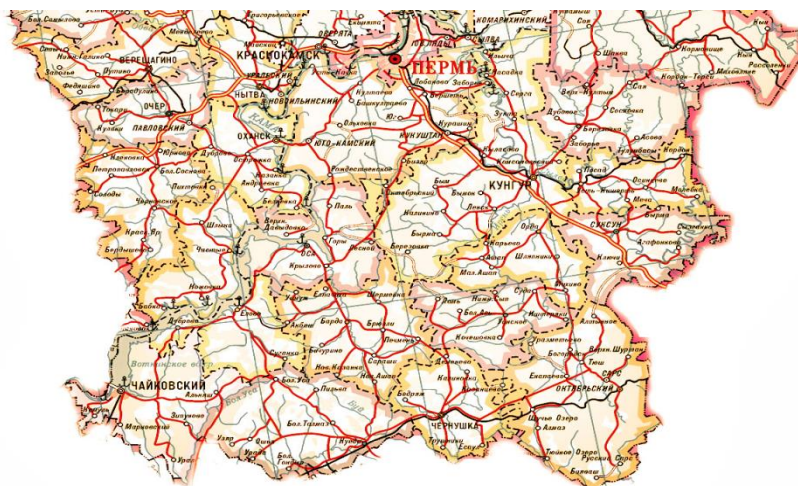


Рис. 3. Карта дорог южных районов Пермского края
Fig. 3. Map of the roads of the southern districts of Perm Krai

Тем не менее, большинство дорог южных регионов, так и многих других находится в плохом состоянии. Согласно последним проведенным исследованиям более 22% региональных дорог Пермского края находятся в ненормативном состоянии, не соответствуют общепринятым стандартам. Свыше 19% дорог перегружены большим количеством транспорта. При этом большинство дорог имеет ускоренный износ из-за передвижения по ним большегрузных машин. С муниципальными трассами ситуация хуже – по официальным исследованиям около 43,8% из них находятся в ненормативном состоянии.

Таким образом, можно говорить о том, что обеспеченность дорогами, как основной ча-

стью транспортной инфраструктуры сельских территорий, достаточно слабая. Особенно это актуально для муниципальных территорий, поскольку большинство сельскохозяйственных предприятий находятся в сельской местности.

Все вышеуказанное говорит о том, что транспортная инфраструктура имеет достаточно сильное влияние на развитие строительства в сельских территориях Пермского края, поскольку хорошая обеспеченность различными путями сообщения позволяет развиваться экономике более интенсивно.

К сожалению, оценивая ситуацию в Пермском крае, можно лишь говорить о небольшом улучшении транспортной инфраструктурой в последние годы. Несмотря на то, что достаточно значительная часть бюджета расходуется на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, радикальные изменения отсутствуют. Это может говорить либо о некачественном подборе материалов для строительства дорог, либо о малой обеспеченности дорогами в одном направлении, что приводит к большему их износу.

При этом развитие строительства на сельских территориях региона имеет постепенную, устойчивую тенденцию к росту. Все это говорит о необходимости постоянного участия государства в инвестиционной поддержке социального, транспортного и производственного развития отдаленных регионов, которая в современных условиях должна быть направлена не столько на увеличение отдельных количественных показателей производства, сколько на способность привлечения стабильного инвестирования, обеспечивающего капитальное и жилищное строительство, достижению более полного удовлетворения социальных потребностей и качества жизни сельского населения, сохранению и приумножению объектов инфраструктуры.

Вывод. Строительство как вид экономической деятельности является одним из приоритетных для решения стратегических задач. В первую очередь речь идет о повышении качества жизни населения за счет улучшения жилищных условий. Другой аспект заключается в формировании материально-технической базы других отраслей, которые не могут развиваться без материальных объектов: заводов, санаториев, гостиниц, складских помещений, гаражей и автопарков. Сельские территории остро нуждаются в реализации государственных программ, которые комплексно направлены на преобразование социально-экономического пространства, инфраструктурный рост.

Развитие объектов материальной инфраструктуры сельских территорий повышает экономическую устойчивость хозяйств, снижает риск непредвиденных потерь. Однако не во всех регионах климатические и экономические условия позволяют проводить масштабную модернизацию инфраструктуры.

Сегодня активно проводится модернизация сельских территорий, реализуются крупные инвестиционные проекты, направленные на повышение качества жизни населения, формирования материальной основы экономики и социальных услуг. Одновременно необходимо предотвратить риск роста структурной безработицы среди сельского населения, должностные обязанности которого подпадают под автоматизацию.

Для предотвращения подобных явлений необходимо заранее способствовать формированию новых рабочих мест.

Решению основных инфраструктурных проблем строительства на сельских территориях страны может способствовать формирование системы нормативно-правовой и экономической поддержки малого бизнеса; ориентированность государственной политики на экономическую безопасность отдельных регионов; упрощение системы поставки продукции от производителя к потребителю без потери качества; развитие транспортно-логистических сетей.

Библиографический список:

1. Гладкова О.Н. Организационно-экономический механизм регионального рынка строительства жилья// *Vaikal Research Journal*. 2013. № 5. С. 89-96.
2. Ларин С. Н. Экономическое обоснование эффективности программ воспроизводства жилищного фонда// *Региональная экономика: теория и практика*. 2012. № 29 (260). С. 41-52.
3. Мхитарян Ю.И. Национальная безопасность и ее обеспечение в строительной отрасли Российской Федерации// *Власть*. 2016. № 6. С. 52-61.
4. Паттури Я.В. Жилищное строительство в России: анализ состояния и перспективы развития отрасли// *Вестник Новгородского государственного*

университета им. Ярослава Мудрого. 2011. № 9. С. 14-23.

5. Пермский край в цифрах. 2017: Краткий статистический сборник/Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю. Пермь, 2017. 193 с.

6. Пожилова И.В. Актуальные аспекты оптимизации региональной жилищной политики// Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 3: Экономика. Экология. 2014. № 9. С. 69-77.

7. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 01.02.2017).

8. Asfaw, S., Davis, B., Dewbre, J., Handa, S. & Winters, P. (2014). Cash transfer programme, productive activities and labour supply: evidence from a randomized experiment in Kenya. *The Journal of Development Studies*, 50(8): 1172–1196.

9. Gatti, S. (2014). Private Financing and Government Support to Promote Long-term Investments in Infrastructure, OECD Publishing, Paris.

10. Gatti, S. and Della Croce, R. (2015). International trends in infrastructure finance, in Caselli S., Corbetta G., Vecchi V. (2015), Public Private Partnership for infrastructure and business development, Palgrave Macmillan, New York.

11. Gatti S., Vecchi V., Borgonovo E., Cusumano N.,

References:

1. Gladkova O.N. Organizatsionno-ekonomicheskii mekhanizm regional'nogo rynka stroitel'stva zhil'ya. *Baikal Research Journal*. 2013;5:89-96. [Gladkova O.N. The organisational and economic mechanism of the regional housing market. *Baikal Research Journal*. 2013;5:89-96. (In Russ.)]

2. Larin S. N. Ekonomicheskoe obosnovanie effektivnosti programm vosproizvodstva zhilishchnogo fonda. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. 2012;29(260):41-52. [Larin S. N. Economic rationale for the effectiveness of programs for the reproduction of housing stock. *Regional Economics: Theory and Practice*. 2012;29(260):41-52. (In Russ.)]

3. Mkhitaryan Yu.I. Natsional'naya bezopasnost' i ee obespechenie v stroitel'noi otrasli Rossiiskoi Federatsii. *Vlast'*. 2016;6:52-61. [Mkhitaryan Yu.I. National security and its provision in the construction industry of the Russian Federation. *The Authority*. 2016;6:52-61. (In Russ.)]

4. Patturi Ya.V. Zhilishchnoe stroitel'stvo v Rossii: analiz sostoyaniya i perspektivy razvitiya otrasli. *Vestnik Novgorodskogo gosudarstvennogo universiteta im. Yaroslava Mudrogo*. 2011;9:14-23. [Patturi Ya.V. Housing construction in Russia: analysis of the state and prospects for the development of the industry. *Vestnik of Yaroslav the Wise Novgorod State University* 2011;9:14-23. (In Russ.)]

5. Permskii kraj v tsifrakh. 2017: Kratkii statisticheskii sbornik. Territorial'nyi organ Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki po Permskomu krayu. Perm'; 2017. 193 s. [Perm region in figures. 2017: A Brief Statistical

Amadio S. (2014). Do Public Guarantees to Infrastructure Investments Engender Moral Hazard of Private Bidders? A Multiple Agents Based Simulation. Paper Laboratorio ASPI – Bocconi.

12. Hellowell M., Vecchi V., Caselli S. (2015). Return of the State? An Appraisal of Policies to Enhance Access to Credit for Infrastructure-based PPPs, *Public Money Management*, 35 (1): 71-78.

13. Helm, d. and Tindall, T. (2009). The Evolution of Infrastructure and Utility Ownership and its Implications, *Oxford Review of Economic Policy*, Vol. 25, No. 3: 52-59.

14. Evans, D.K. & Popova, A. 2014. Cash transfers and temptation goods: a review of global evidence. *World Bank Policy Research Working Paper No.6886*. Washington, DC, World Bank.

15. Fujita, M. & Thisse, J. F. (2002). *Economics of Agglomeration Cities, Industrial Location, and Regional Growth*. Cambridge University Press.

16. Henderson, J. V. (1988). *Urban Development. Theory, Fact and Illusion*. Oxford: Oxford University Press.

17. Mises, L. (2005). *Human Action: a treatise on economic theory*. Moscow, Society, 717. (In Russian).

18. Porter, M. E. (1998). *On competition*. Cambridge. MA: A Harvard Business Review Book.

Digest. Territorial body of the Federal State Statistics Service for Perm Krai. Perm'; 2017. 193 p. (In Russ.)]

6. Pozhilova I.V. Aktual'nye aspekty optimizatsii regional'noi zhilishchnoi politiki. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 3: Ekonomika. Ekologiya*. 2014;9:69-77. [Pozhilova I.V. Relevant aspects of optimisation of regional housing policy. *Science Journal of VolSU. Global Economic System*. 2014;9:69-77. (In Russ.)]

7. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoi statistiki. [Elektronnyi resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.gks.ru/> (data obrashcheniya: 01.02.2017). [Federal Service of State Statistics. [Electronic resource]. Available at: <http://www.gks.ru/> (Access date: 01.02.2017). (In Russ.)]

8. Asfaw S., Davis B., Dewbre J., Handa S. & Winters P. Cash transfer programme, productive activities and labour supply: evidence from a randomized experiment in Kenya. *The Journal of Development Studies*. 2014;50(8):1172–1196.

9. Gatti S. Private Financing and Government Support to Promote Long-term Investments in Infrastructure. OECD Publishing: Paris; 2014.

10. Gatti S. and Della Croce R. International trends in infrastructure finance. *Public Private Partnership for infrastructure and business development*. Palgrave Macmillan: New York; 2015.

11. Gatti S., Vecchi V., Borgonovo E., Cusumano N., Amadio S. Do Public Guarantees to Infrastructure Investments Engender Moral Hazard of Private Bidders? A Multiple Agents Based Simulation. Paper Laboratorio ASPI – Bocconi; 2014.

12. Hellowell M., Vecchi V., Caselli S. Return of the State? An Appraisal of Policies to Enhance Access to Credit for Infrastructure-based PPPs. *Public Money Management*. 2015;35(1):71-78.
13. Helm D. and Tindall T. The Evolution of Infrastructure and Utility Ownership and its Implications. *Oxford Review of Economic Policy*. 2009;25(3):52-59.
14. Evans D.K. & Popova A. Cash transfers and temptation goods: a review of global evidence. *World Bank Policy Research Working Paper No.6886*. Washington DC: World Bank. 2014.
15. Fujita M. & Thisse J. F. *Economics of Agglomeration Cities, Industrial Location, and Regional Growth*. Cambridge University Press; 2002.
16. Henderson J. V. *Urban Development. Theory, Fact and Illusion*. Oxford: Oxford University Press; 1988.
17. Mises L. *Human Action: a treatise on economic theory*. Moscow, Society, 717. 2005 (In Russian).
18. Porter M. E. *On competition*. Cambridge. MA: A Harvard Business Review Book; 1998

Сведения об авторе:

Оборин Матвей Сергеевич – доктор экономических наук, профессор.

Information about the authors:

Matvey S. Oborin – Dr. Sci. (Economics), Prof.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Поступила в редакцию 02.02.2018.

Принята в печать 01.03.2018.

Conflict of interest.

The author declare no conflict of interest.

Received 02.02.2018.

Accepted for publication 01.03.2018.