

Курочкин Александр Васильевич

магистрант

ФГБОУ ВО «Российский государственный

социальный университет»

г. Москва

АНАЛИЗ РОЛИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

***Аннотация:** в статье анализируется подход к инфраструктуре как фактору развития региона. В работе также обосновано ее влияние не только на экономическое развитие, но и на социальное.*

***Ключевые слова:** инфраструктура, региональная экономика, развитие региона, классификация инфраструктуры, инвестиции в инфраструктуру.*

Инфраструктура оказывает огромное влияние на экономику региона. Рост мощности инфраструктуры способствует экономическому росту.

Сила взаимосвязи оценивалась разными авторами по-разному. Д.А. Ашауэр попытался на основе математических методов оценить взаимосвязь развития экономики и инвестиций в инфраструктуру и пришел к выводу, что коэффициент эластичности выпуска продукции к объему инвестиций в ключевую инфраструктуру примерно равен 0,39 [5, с. 177]. Данная оценка явно завышена, но дала почву для дальнейших исследований и попыток оценки вклада инфраструктуры в экономический рост.

В противовес П. Эванс и Г. Каррас на основе исследования статистики семи стран-членов ОЭСР за период с 1963 по 1988 год сделали вывод о том, что увеличение государственных расходов в инфраструктуру не повышает эффективность и экономический рост: «нет никаких эмпирических доказательств, что государственные расходы высокопродуктивны» [6, с. 273].

Еще одну точку зрения высказали Д. Каннинг и П. Педрони. Используя методологию эконометрики, они обосновали наличие точки оптимума инвестиций

в инфраструктуру, в которой максимизируется отдача от них и наблюдается долгосрочный экономический рост.

Дальнейшее увеличение инвестирования влечет за собой убывающую отдачу, другими словами, рост инфраструктурных мощностей, отвлекающий экономические блага и факторы производства от других отраслей, будет приносить меньше экономических бенефиций [7, с. 511].

В настоящее время роль инфраструктуры не подвергается сомнению. «Конкретный экономический закон структурного соответствия и согласованного взаимодействия» [4, с. 74] требует сбалансированного развития собственно экономики, производящей экономические блага, и инфраструктуры, которая ее поддерживает и обслуживает, для устойчивого роста экономической системы.

С точки зрения регионального подхода развитая внутренняя инфраструктура становится важным конкурентным преимуществом территории, фактором привлечения инвестиций в ее экономику. Обеспечивая доступ различным субъектам рынка к экономическим благам и информации, развитая инфраструктура снижает транзакционные издержки экономических агентов, тем самым увеличивая маржинальность экономической деятельности, стимулируя рост предпринимательской активности и привлечение новых субъектов, в том числе в инновационные отрасли экономики. Кроме этого, развитая инфраструктура способствует интеграции региона с соседними территориями, повышает возможности товарооборота, обмена интеллектуальными и материальными ресурсами. Здесь ключевую роль играет транспортная инфраструктура. Железнодорожное, наземное, авиационное и водное сообщение выступают основой для перемещения ресурсов и факторов производства. К функциям транспортной инфраструктуры региона относятся обеспечение транспортными артериями региональной экономики, удовлетворение потребностей в транспортных объектах, формирование транспортной сети региона, обеспечение взаимодействия различных видов транспорта и в результате способствование социально-экономическому развитию региона.

Фактически становясь самостоятельной отраслью экономики, инфраструктура создает рабочие места, привлекает государственные и частные инвестиции, стимулирует рост совокупного спроса.

Выполняя регулирующую функцию, государственное инвестирование в инфраструктуру выступает инструментом региональной промышленной политики, позволяя перераспределять ресурсы и создавать благоприятные условия для роста отдельных отраслей экономики или развития определенных территорий. Это ведет к аккумуляции и концентрации ресурсов и факторов производства: капитала и рабочей силы. Реализация инвестиционных проектов требует привлечения значительных капиталовложений, что, в свою очередь, повышает спрос на продукцию и услуги производящих товары и услуги, в данном случае вспомогательных отраслей региона. Инвестиционные проекты помогают государству стимулировать инновации и сотрудничество с бизнесом и наукой.

Развитая инфраструктура также улучшает условия жизни индивидов. Системы законодательства и охраны правопорядка, образования и здравоохранения, охраны окружающей среды и природопользования, транспортные сети и ЖКХ, и прочее напрямую связаны с повседневной деятельностью людей и оказывают непосредственное влияние на их качество и уровень жизни.

С политической точки зрения, развитая инфраструктура является основой обороноспособности и безопасности государства, как внутренней, так и внешней.

В связи со стратегической важностью сферы инфраструктуры и особенностями ее функционирования вмешательство государства в процессы инвестирования необходимо. Ранее эта сфера была прерогативой исключительно государства. В последние десятилетия все большую роль играют инвестиции частного сектора. С положительным влиянием данной тенденции согласны и эксперты. Однако «необходимы государственное регулирование участия частного капитала в инфраструктурных инвестициях, а также соответствующая политическая воля, позволяющая реализовать такое регулирование на практике для

обеспечения конкурентного давления на приватизированные инфраструктурные объекты» [1, с. 10].

В связи с тем что объекты инфраструктуры зачастую создают блага, сходные с общественными, частные инвестиции в ее развитие довольно редки и для их осуществления требуется значительная инвестиционная привлекательность объектов.

Отметим некоторые из факторов, выделенных С.В. Плехановым, оказывающих влияние на инвестиции в инфраструктуру [2, с. 58]:

1. Длительный период производственного цикла инфраструктурных объектов.
2. Длительный одноразовый характер объектов инфраструктуры.
3. Непрерывный процесс поддержания объектов инфраструктуры в рабочем состоянии.
4. Обеспечение соответствующих экологических требований к воспроизводственному процессу в сфере инфраструктуры.
5. Специфический характер органического строения капитала в отношении создания объектов инфраструктуры.
6. Комплексная стратегическая значимость.
7. Тесная связь с территорией и землепользованием.
8. Общественная значимость объектов инфраструктуры в сочетании с разным режимом их использования – бесплатным и платным.
9. Особо значимый фактор экономического роста и синергетизации экономики.
10. Геополитическая и геоэкономическая значимость объектов инфраструктуры и инвестиций в их расширенное воспроизводство.
11. Требуемая нейтрализации и активного противодействия повышенная коррупционность кругооборота и оборота капитала в сфере инфраструктуры.

В.Е. Попов отмечает, что «ориентируясь на отдаленную перспективу, следует принимать во внимание конфигурацию и специализацию формируемой инфраструктуры» [3, с. 62]. Так как инвестирование в инфраструктуру связано с ее

регулирующей функцией, направление и преследуемые цели определяют характер будущей экономической системы, создают стимулы и ограничения для отдельных отраслей региональной экономики.

Но не только сформированная инфраструктура оказывает влияние на структуру региональной экономики. Важную роль играют источники инвестиций для нее. Изъятие капитала из производящих отраслей для целей вложения в инфраструктуру может тормозить их рост и обусловить ряд отраслевых проблем и несбалансированное развитие экономики региона. Привлечение внешних инвестиций или кредита связано с выплатой определенного процента за пользование средствами, и может повлечь превышение затрат над предполагаемыми выгодами и доходами от создаваемого объекта инфраструктуры.

Для эффективности инвестиций важным аспектом является территориальный фактор. Речь идет об учете потребностей конкретной территории в объектах инфраструктуры, с одной стороны, и наличии условий для ведения ее в действие и эффективного использования, с другой.

По мнению А.И. Зимина, существуют четыре главные проблемы долгосрочного развития и модернизации инфраструктуры [1, с. 15]:

- 1) выбор приоритетов развития и модернизации. Как правило, речь идет о формировании систем связи между потребляющими и производящими регионами;
- 2) оценка финансовых (инвестиционных) возможностей, определение и формирование источников финансирования инфраструктурных проектов;
- 3) формирование отношения к инфраструктуре как к общественному (или частному) благу. Объекты инфраструктуры должны максимально соответствовать потребностям региона, в связи с чем необходим объективный и эффективный государственный контроль над процессами проектирования, финансирования, строительства, функционирования и ремонта, поддержания в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры;
- 4) анализ и выбор оптимальной концепции развития инфраструктуры.

Необходимо формирование сбалансированной смешанной концепции государственного участия и участия частного сектора в процессе реализации инфраструктурных проектов.

Основным условием привлечения инвестиций для инфраструктурных проектов на региональном уровне является инвестиционная привлекательность региона и перспективы рентабельности создаваемых объектов.

Подводя итог вышеизложенному, необходимо отметить, что динамичное развитие инфраструктуры, требующее привлечения как частных, так и государственных инвестиций, во многом определяет траекторию развития экономической системы региона. Реализация инфраструктурных проектов должна основываться на комплексном анализе региональной экономики с четкой постановкой целей и задач проекта, а также пониманием последствий его реализации.

Список литературы

1. Зимин А.И. Инвестиции в инфраструктуру: тенденции, проблемы, перспективы. // Ежегодник «Виттевские чтения». – 2013. – №1. – С. 9–18.
2. Плеханов С.В. Особенности кругооборота и оборота капитала применительно к инвестициям в производственную инфраструктуру // Экономические системы. – 2016. – №4. – С. 57–60.
3. Попов В.Е. Инвестиции в инфраструктуру и экономический рост: региональный аспект // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – №1. – С. 59–68.
4. Шайхутдинова Е.С. Развитие инфраструктур региональной экономики на основе инноваций // Вестник экономики, права и социологии. – 2015. – №1. – С. 72–77.
5. Aschauer D.A. Is Public Expenditure Productive? // Journal of Monetary Economics. – 1989. – №23. – P.177– 200.
6. Evans P., Karras G. Is government capital productive? Evidence from a panel of seven countries. // Journal of Macroeconomics. – 1994. – №16. – P. 271–279.
7. Canning D. and Pedroni P. The effect of infrastructure on long run economic growth. 2004. // The Manchester School. – 2008. – №76. – P. 504–527.