



И.А. Зайцева

Кандидат экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой экономики
Ивановского филиала НОУ ВПО «Институт управления»

Особенности развития региональной инфраструктуры в условиях инновационной экономики

В статье рассматриваются подходы, модели и стратегии развития региональной инфраструктуры. Оцениваются перспективы инновационного развития данной сферы с позиций теории длинных волн экономической конъюнктуры Н.Д. Кондратьева.

Ключевые слова: развитие, региональная инфраструктура, стратегия, инновационная экономика.

В настоящее время инфраструктура в качестве объекта исследования характеризуется существенной спецификой и сложностью, которые во многом определяют особенности процесса ее развития. В связи с этим возникает необходимость в изучении подходов, моделей и стратегий развития инфраструктуры.

Развитие инфраструктуры следует анализировать в цивилизационном и формационном аспектах, которые позволяют полнее учесть связи подсистемы с системой и внешней средой [1]. Цивилизационный аспект отражает развитие инфраструктуры в соответствии с совокупностью элементов материальной и духовной культур и показывает диалектическую связь между качественным изменением инфраструктуры и эффективностью основного производства. Формационный аспект предполагает определение места инфраструктуры в системе производственных отношений на исторических ступенях развития общества с учетом интересов различных групп, классов и т.д.

Известно несколько подходов к развитию инфраструктуры [3].

Во-первых, следует указать на своеобразный «магистральный» (базовый)

подход к развитию инфраструктуры. Такой подход характерен для многих отраслей экономики, и прежде всего для энергетических сетей и транспорта, где главное внимание уделяется решению фундаментальных задач, связанных с созданием общих условий расширенного воспроизводства, заблаговременной подготовкой важнейших инфраструктурных объектов.

Второе важное направление – создание инфраструктуры в районах нового индустриального освоения. Здесь главное внимание уделяется вопросам формирования социальной инфраструктуры, обеспечивающей закрепление кадров в новых районах, строительству современных благоустроенных городов и поселков.

Третьим важным направлением формирования инфраструктуры является «узловой принцип» сооружения объектов промышленного и городского строительства (его еще называют принципом группового укрупнения). Такие планировки позволяют рационально увязывать разнообразное строительство на данной территории, в них предусматривается выделение и концентрация обслуживающих хозяйств и служб, сооружение наиболее экономичных

подъездных путей и коммуникационных систем.

Закономерности развития инфраструктуры целесообразно определить как объективно возникающие, систематические и существенные связи между основным и вспомогательным производством, обеспечивающие устойчивую тенденцию в изменениях структуры и подструктуры на всех этапах эволюции рыночного хозяйства, влияющие на конкурентоспособность, устойчивость и безопасность функционирования экономической системы в целом и ее подсистем.

На основе проведенного анализа теорий инфраструктуры, а также мирового опыта ее развития выявлены следующие основные закономерности развития инфраструктуры [6]:

- обособление инфраструктурных видов деятельности в результате отделения функций основного производства и их распространение посредством диффузии и диверсификации;

- разноскоростное развитие во времени и неравномерность пространственного размещения факторных видов инфраструктуры, разноуровневые концентрация, степень централизации и государственного регулирования инфраструктуры;

- соответствие структуры и инфраструктуры и диалектическая связь между ними в процессе перехода инфраструктуры в структуру и наоборот;

- последовательность и постепенность трансформации инфраструктуры в зависимости от типа экономической системы;

- снижение средних транзакционных издержек по мере роста объемов производства товаров и услуг на фоне увеличения транзакций экономических субъектов;

- объединение инфраструктурных предприятий, специализирующихся на оказании однотипных услуг, между собой с целью усиления потенциала для реализации определенных проектов и с предприятиями основного производства в едином технологическом цикле;

- регионализация инфраструктуры в силу территориальной привязки ее предприятий к потребителям услуг и ориентация сферы услуг на специфику региона;

- глобализация различных видов инфраструктуры под воздействием процесса формирования единого глобального рынка товаров, капиталов и услуг, усиления взаимозависимости, открытости и сближения национальных, макро- и мегарегиональных экономик.

Эволюция инфраструктуры протекает с разной скоростью в рамках различных ее видов и элементов. Ее двигателем является развитие основного производства и соответствующее изменение потребностей, ресурсами – вещества природы, техника, технология и живой труд. Совершенствование одной сферы общественного производства предопределяет переворот в других сферах.

По уровню развития целесообразно различать инфраструктуру, оставшуюся от предыдущей системы и новую формирующуюся. Если инфраструктура отстает от структуры, то она становится тормозом ее развития. В связи с этим при исследовании соотношения между степенью развития инфраструктуры и степенью развития основного производства (или соотношения времени формирования инфраструктуры и материальной сферы производства) можно выделить различные типы указанного соотношения.

Каждый из этих типов развития отражает индивидуальные особенности регионов по степени соответствия их инфраструктуры уровню индустриализации на разных этапах развития общественного производства [2].

Примерно такую классификацию предлагают некоторые зарубежные ученые при рассмотрении исторически сложившихся уровней инфраструктуры в зарубежных странах. Эту классификацию можно использовать и для российских регионов, характеризующихся наличием ряда экономических районов, резко отличающихся по условиям развития.

Мы выделяем три типа, которые можно рассматривать как три различные модели (типы) развития инфраструктуры: **превентивный, проекционный и инерционный.**

1. *Превентивный (опережающий) тип развития инфраструктуры.*

Характеризуется тем, что объекты инфраструктуры создаются в целом раньше, чем объекты основного производства. Данный тип развития складывается на уже подготовленной территории. Этот тип характеризуется более высокой насыщенностью объектами обслуживающего назначения, чем другие.

2. *Проекционный (одновременный или синхронный) тип развития инфраструктуры.*

Характеризуется одновременным (или своевременным), параллельным развитием инфраструктуры и производства. Проекционный тип развития индустрии и инфраструктуры свойственен развитым регионам страны, таким как Центр, Урал, Юг. В этих регионах по мере развития отраслей материального производства происходило насыщение территории объектами инфраструктуры. Их создание и функционирование являлось предпосылкой ускорения оборота финансовых ресурсов. Отставание развития инфраструктурных отраслей обусловило бы резкое снижение эффективности производства, а затем и его абсолютный спад в связи с появлением узких мест: недостаток рабочей силы, несвоевременные и недостаточные поставки сырья, длительная или неполная реализация продукции.

3. *Инерционный (запаздывающий) тип развития инфраструктуры.*

Характеризуется развитием главным образом отраслей, способствующих быстрому и эффективному вовлечению в народнохозяйственный оборот местных богатых и уникальных природных ресурсов, например, топливная промышленность, энергетика, энергоемкие производства. Такой тип развития может иметь место при наличии наряду с развивающимися районами экономически развитых базовых районов с нормально

функционирующей инфраструктурой. В этом случае обеспечивается возможность создания высоких темпов развития вновь осваиваемых регионов, однако этот рост сопровождается резким абсолютным сокращением и без того отстающего инфраструктурного обеспечения производства, что в конечном итоге приводит к необходимости развития вспомогательной сферы. В динамике этого типа развития наблюдаются ярко выраженные циклы, характеризующиеся чередованием роста и спада инфраструктурного обеспечения.

Инерционный тип развития инфраструктуры присутствует тогда, когда уже созданное основное производство по необходимости принуждает создавать соответствующие объекты инфраструктуры.

При указанном типе развития инфраструктуры временная экономия капитальных вложений приводит к значительному перерасходу эксплуатационных издержек производства за счет более высокой оплаты труда (с целью закрепления квалифицированных кадров) и повышенных затрат в оборотные фонды и реализацию продукции (использование менее рентабельных видов транспорта, нарушения в поставках сырья и материалов, энерго- и водообеспечении).

С точки зрения эффективности инвестиций в развитие инфраструктуры приоритет следует отдать проекционному типу развития. Так как запаздывающий и опережающий представляются менее рациональными направлениями и имеют следующие отрицательные моменты. Так, при опережающем развитии инфраструктурных объектов, часть мощностей которых значительный период времени не задействована, происходит замораживание капитальных вложений и соответственно резко возрастают сроки их окупаемости. При запаздывающем типе развития инфраструктуры временная экономия капитальных вложений приводит к значительному перерасходу эксплуатационных издержек производства за счет более высокой оплаты труда (с целью закрепления квалифицированных

кадров) и повышенных затрат в оборотные фонды и реализацию продукции (использование менее рентабельных видов транспорта, нарушения в поставках сырья и материалов, энерго- и водообеспечения).

В соответствии с рассмотренными моделями развития все виды инфраструктуры можно классифицировать по этапам возникновения и разделить на формирующуюся, развитую и регрессирующую инфраструктуру, что в методологическом отношении важно для текущего и особенно перспективного планирования и прогнозирования. Такая классификация дает возможность выявить степень соответствия отдельных элементов инфраструктуры потребностям хозяйствующих субъектов.

Большинству сфер российской экономики соответствует запаздывающий тип развития инфраструктуры. Для преодоления производственного спада в экономике страны, региона или отдельного предприятия необходимым условием является пропорциональное развитие основного производства и его инфраструктуры.

Тип развития инфраструктуры того или иного региона можно определить по следующим факторам (показателям).

1. Отраслевая структура экономики региона (объем капитальных вложений, фондоемкость, стоимость основных фондов, объем выпущенной продукции, численность занятых).

2. Современное состояние внутриузловой сферы инфраструктуры. Оно определяется степенью насыщенности населения (на 1000 человек) предприятиями инфраструктуры (например, предприятиями сферы быта и обслуживания, культуры и образования, медицинскими и другими учреждениями).

3. Различия в региональных уровнях межузловой сферы инфраструктуры, определяемые степенью насыщенности данной сферы инфраструктурными объектами на единицу площади региона, которая на настоящее время практически освоена, т.е. охвачена функционирующей инфраструктурой и техническими возможностями этих объектов

(протяженность железных и автомобильных дорог, коммуникаций и т.п.).

Кроме того, степень насыщенности инфраструктурой в каждом конкретном регионе определяется размещением, масштабом и структурой производства, уровнем концентрации и специализации, а также местом самого региона в территориальном разделении труда.

Таким образом, ключевым фактором, характеризующим тип социально-экономического развития инфраструктуры, является ее состав. Изменение пропорций в структуре накладывает отпечаток на перспективы ее развития и является основой для формирования стратегии развития.

В рамках предложенного подхода к типам развития инфраструктуры авторы [7] предлагают три варианта возможных стратегий ее развития:

1. *Стратегия активизации развития* (для инерционного типа) – объективная оценка накопившихся проблем, максимально эффективное использование ресурсов, стимулирование инициатив и инвестиций, партнерства.

2. *Стратегия стимулирования* (для проекционного типа) – сосредоточение усилий на мобилизацию и поддержание имеющихся пропорций в развитии.

3. *Стратегия реабилитации* (для превентивного типа) – обеспечение и восстановление равновесного состояния в развитии на основе ускоренного развития положительных тенденций, поиска специфических ниш в социально-экономическом пространстве.

Однако перспективы развития региональной инфраструктуры непосредственно зависят от траектории движения к макроэкономической стабилизации, а также от переноса центра тяжести реформ на уровень регионов и предприятий.

Идеи инновационного развития заложены в разработанной в 20-е годы XX столетия Н.Д. Кондратьевым теории длинных волн экономической конъюнктуры [4], динамика которых связана с жизненными циклами научно-

технических знаний и формированием на их основе технологических укладов.

Инновационное развитие является тем вызовом, который стоит перед современным российским обществом, поскольку именно принятие инновационной парадигмы хозяйствования [5] способно увеличить благосостояние общества, усилить позиции государства в мире, вернуть уверенность в будущем. Важным моментом является то, что власть, по меньшей мере, озвучила понимание этой ситуации, сформулировала его в виде концепции четырех «И»: институты, инновации, инфраструктура, инвестиции. Однако, в последнее время количество «И» данной концепции увеличилось до семи элементов: институты, инновации, инфраструктура, инвестиции, индустрия, интеллект, информация. Именно в такой последовательности, как нам представляется, должны быть расставлены эти составляющие концепции.

Библиографический список:

1. Андреева О.Р., Зайцева И.А. Оценка состояния и развития социальной инфраструктуры // Сборник научных трудов вузов России «Проблемы экономики, финансов и управления производством». 2010. № 29. С. 99.
2. Витебский Р., Региональные различия в затратах на инфраструктуру//Вопросы экономики, № 9, стр.44-53.
3. Зайцева И.А. Совершенствование методических подходов выбора перспективных направлений развития региональной инфраструктуры: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. - Иваново, 2005.
4. Кондратьев Н.Д. Основные проблемы экономической динамики. – М.: Наука. 1991.
5. Малахов Р.Г. Эволюция процессов присвоения и развития инновационной экономики // Вестник Алтайской академии экономики и права, 2010. №2(15). С. 19-23.
/
<http://journal-aael.intelbi.ru/category/%d0%bd%d0%be%d0%bc%d0%b5%d1%80%d0%b0/2010-215/>
6. Русскова Е.Г. Методология системного исследования инфраструктуры рыночной экономики: автореф. дис. ... докт. экон. наук: 08.00.01. - М, 2007.
7. Andreeva O.R., Zaitseva I.A. RESEARCH OF THEORETICAL ASPECTS OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT // Многоуровневое общественное воспроизводство: вопросы теории и практики. 2010. № 2. С. 6-13.

©Зайцева И.А., 2015

