

Об изменении концепции развития инфраструктурных секторов России

Е. Б. Гокжаева

Глубокоуважаемые участники конференции! Уважаемые руководители Международного научного фонда Н. Д. Кондратьева! Хочу выразить вам свою признательность за высокую награду, присуждаемую за вклад в развитие общественных наук. Свой научный доклад на церемонии вручения я решила посвятить крайне актуальному для России вопросу – изменению концепции развития ее инфраструктурных секторов.

Инфраструктура классически считается обязательным компонентом любой целостной экономической системы, в том числе региональной. С одной стороны, она представляет собой составную часть общего устройства экономической жизни, носящую подчиненный, вспомогательный характер, и обеспечивает устойчивое социально-экономическое развитие региона, а с другой стороны, определяет тактические и стратегические ориентиры развития различных видов экономической деятельности и освоения регионального пространства.

В связи со сменой экономической парадигмы, переходом к рыночным принципам хозяйствования и кардинальными преобразованиями в системе государственного управления региональным развитием в РФ подходы к исследованию состояния и развития инфраструктуры в значительной степени изменились. Бессистемные преобразования в сфере управления инфраструктурными секторами региона привели к ограничительному характеру их развития, характеризующемуся низким уровнем согласованности процедур строительства и реконструкции инфраструктурных объектов, высокими показателями их морального и физического износа, чрезмерными потерями в инфраструктурных сетях и значительными издержками по их содержанию, низким качеством предоставляемых инфраструктурных услуг. Вызывает тревогу и растущее негативное воздействие многих инфраструктурных видов деятельности на состояние окружающей среды, что приводит к ухудшению экологической обстановки в регионе, повышению заболеваемости населения, деградации экологических систем и существенно тормозит развитие всей социально-экономической системы региона.

Исходя из вышеизложенного, особую актуальность в условиях перенесения задач по развитию инфраструктурных секторов на региональный уровень и сокращения их бюджетного финансирования приобретают вопросы выработки новых рыночно ориентированных концепций и стратегий, направленных на достижение согласованного опережающего роста инфраструктурных секторов в воспроизводственной системе региона за счет их модернизации и перехода к энергоэффективным, экологически чистым траекториям развития, и определения оптимальных форм государственного участия в их реализации.

История уже знает пример перенесения на инфраструктуру роли катализатора экономического развития экономики в целом. Это так называемый «Новый курс» Рузвельта, который детально изучен. Очевидно, что новая конъюнктура мировой экономики, ее тенденции и особенности определяют использование новых инструментов развития инфраструктуры и придания ей инновационных свойств. На сегодняшний день представляется объективным тезис о том, что современные подходы отводят инфраструктуре одну из ведущих ролей в определении возможного вектора развития тех или иных территориальных сообществ. При этом от степени развитости и интеграции территориальной инфраструктуры в общемировое пространство во многом зависят темпы роста и развития данной территории.

Так, инфраструктура играет особую роль в использовании пространства. Сокращение свободных пространственных ресурсов на Земле и, что очень важно, ожидание еще большего их сокращения и даже дефицита увеличивают их общую ценность. Большее значение, чем прежде, приобрели вопросы оптимального динамического использования пространства, в связи с чем появляется возможность, проводя целенаправленную политику по формированию инфраструктуры, влиять и на фундаментальный фактор развития – фактор пространства.

В данном контексте следует определить новый подход к определению роли инфраструктуры в стимулировании развития региональных социально-экономических систем, представляющих собой один из видов пространственно-организованных систем. Этот подход состоит в обеспечении за счет опережающего роста инфраструктурных секторов и формирования оптимального использования регионального пространства и имеющихся ресурсов стратегических направлений социально-экономического развития региона. Посредством опережающего развития различных объектов инфраструктуры можно регулировать и оптимизировать структуру всей региональной воспроизводственной системы и составляющих ее подсистем и территорий.

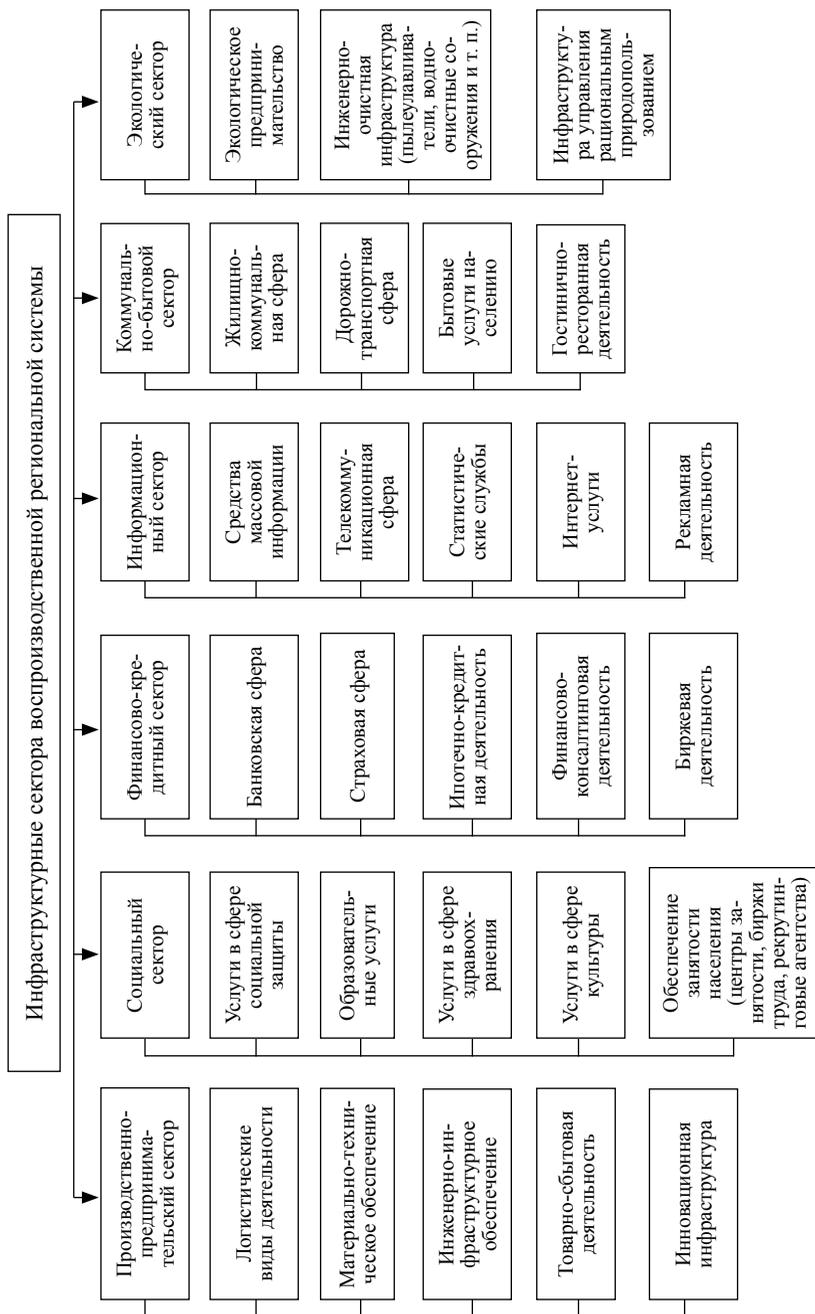


Рис. 1. Современная классификация инфраструктурных секторов (составлено автором)

Кроме того, предполагается необходимым расширить классификацию инфраструктурных секторов и соответствующих им видов деятельности в экономике, которая бы демонстрировала ее гибкий поэлементный состав и отражала институциональный характер (институциональную роль) инфраструктуры в обеспечении расширенного воспроизводственного развития региональных систем (Рис. 1).

Такой подход позволяет систематизировать современные направления экономической деятельности, определяющие ускоренные темпы устойчивого социально-экономического развития региона. При этом инфраструктура может и должна рассматриваться как социально-экономический базис развития потенциала региональной экономики, а составляющие ее инфраструктурные сектора – как своего рода материально-институциональная среда для расширенного воспроизводства соответствующих им подсистем региона.

Важными, на наш взгляд, являются вопросы исследования специфики управления и трансформации государственно-частного взаимодействия в развитии инфраструктурных секторов региона, влияния соотношения государственных и частных предприятий в инфраструктурных секторах на развитие экономики региона, формирования механизма управления согласованным опережающим развитием инфраструктурных секторов региона и развития регионального государственно-частного партнерства как основного его элемента. Можно предложить следующие инструменты финансирования модернизации инфраструктурных секторов (Рис. 2):



Рис. 2. Инструменты обеспечения опережающего развития инфраструктурных секторов региона

Любой инфраструктурный сектор является сложным объектом с точки зрения управления, в том числе на региональном уровне. Эта сложность объясняется рядом следующих факторов: большинство инфраструктурных секторов характеризуются высоким уровнем капитализации и медленной оборачиваемостью средств; хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность в инфраструктурных секторах, во многих случаях являются естественными монополиями на уровне муниципальных образований со всеми вытекающими из этого последствиями; услуги, производимые в инфраструктурных секторах, часто имеют высокую социальную значимость и, следовательно, должны быть доступными для всех слоев населения; инфраструктурные услуги, оказываемые производственно-предпринимательскому сектору, также не должны быть чрезмерно дорогими, поскольку в конечном счете это скажется на эффективности предпринимательского сектора, себестоимости производимой им продукции и на ее конечной цене для потребителя; функционирование ряда инфраструктурных секторов характеризуется существенным воздействием на окружающую среду (например, ЖКХ, дорожно-транспортный сектор); развитие инфраструктурных секторов имеет пространственный аспект, который должен быть согласован с территориальными особенностями развития региональных систем; разные инфраструктурные сектора играют различную роль в развитии территориальных социально-экономических систем, однако отсутствие или недостаточность какого-либо одного сектора может привести к снижению эффективности всех других секторов (даже при их очень хорошем обеспечении), что требует согласования их развития друг с другом.

Для согласованного развития инфраструктурных секторов можно предложить следующую схему (Рис. 3).

Такой механизм позволит обеспечивать синхронизацию процессов оптимизации территориальной системы расселения, развития инфраструктуры и строительства на всех уровнях (региональном, муниципальном, районном внутри крупных городов и т. п.), а также согласование планирования развития инфраструктурных объектов, включаемых в различные инфраструктурные сектора. В рамках предложенного механизма возможно также согласовывать планы развития инфраструктурных секторов с требованиями развития составляющих регион территорий (территориальных образований), от приоритетов которых должны отталкиваться их территориальные планы развития инфраструктуры. Данные территориальные планы должны согласовываться муниципальными органами власти с инвестиционными планами предприятий и организаций, осуществляющих свою деятельность на данной территории.

Для этого, на наш взгляд, необходимо создание процедуры, обеспечивающей принятие решений об объединении предприятий инфраструктурных секторов экономики региона и создании региональной интегрированной бизнес-структуры.

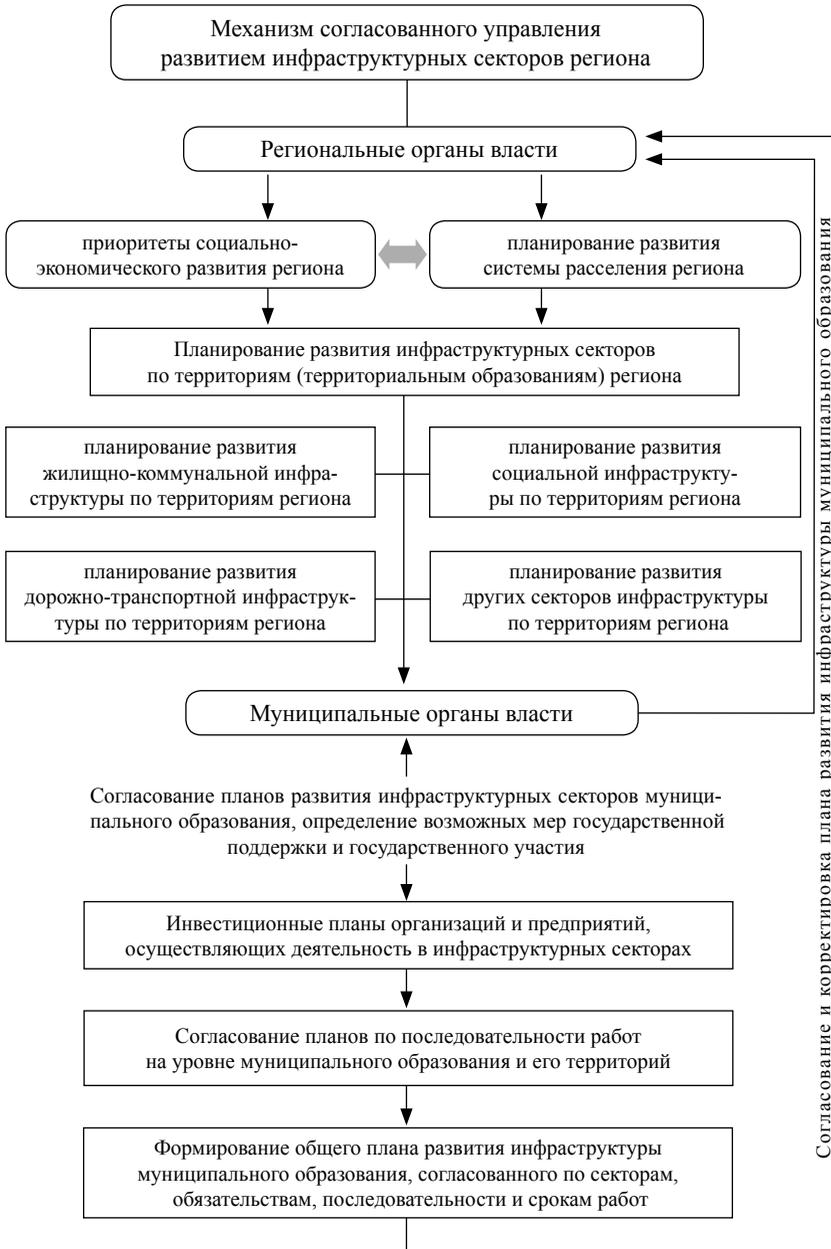


Рис. 3. Механизм согласованного управления развитием инфраструктурных секторов региона

Реализация такой схемы предусматривает полномасштабное вовлечение предприятий в инвестиционный процесс путем поэтапного их объединения в различные организационно-правовые формы. Это позволит, не привлекая существенных бюджетных средств, поэтапно создать новую высокодоходную региональную сферу экономической деятельности и на этой основе в конечном итоге полностью отказаться от бюджетного финансирования. Одновременно при этом будут решаться задачи разной направленности: экологические (оздоровление территорий), экономические (реализация электротранспортных и рекламных услуг, наполнение бюджетов разных уровней налоговыми отчислениями) и социальные (создание дополнительных высокооплачиваемых рабочих мест).



Рис. 4. Система управления развитием государственно-частного взаимодействия в инфраструктурных секторах экономики региона (составлено автором)

Региональные органы власти должны образовывать особый вид предпринимательской деятельности. Последний необходимо осуществлять как в рамках государственного сектора экономики посредством участия государственных предприятий в производстве, распределении, обмене и потреблении материальных благ на уровне региона, так и участия региональных властей через специальные управляющие компании в уставном капитале и хозяйственной деятельности приоритетных для инфраструктурного развития региона предприятий различных сфер экономической деятельности. В частности, таких как дорожно-транспортная, жилищно-коммунальная, социальная и другие сферы, от которых напрямую зависит как жизнеобеспечение жителей региона, так и развитие новой инфраструктуры на селитебных и неселитебных территориях, а также формирование социально-экономического базиса развития потенциала региональной экономики и определение стратегических ориентиров устойчивого социально-экономического развития региона (Рис. 4).

Представленная на Рис. 4 система управления развитием государственного предпринимательства в инфраструктурных секторах экономики региона концептуально опирается на предложенную нами классификацию инфраструктурных секторов и соответствующих им видов деятельности в экономике.

В настоящее время активно идет процесс подготовки экономико-правового базиса для развития инфраструктурных секторов, созданы специальные структуры, координирующие этот процесс. Прошедший саммит АТЭС-2012 имел целью в том числе и обмен опытом в области инфраструктурных секторов. Кроме того, работа по внедрению механизмов, основанных на принципах, применяемых в странах ЕС и зарекомендовавших себя как эффективные, должна положительно сказаться на качестве инфраструктуры. Все это дает основание полагать, что модернизация инфраструктуры в РФ пройдет максимально эффективно.