

S.V. Kelbakh

BASIC TENDENCIES IN THE DEVELOPMENT OF REGIONAL INFRASTRUCTURE IN THE MODERN ECONOMY

Sergey Kelbakh – Chairman of the State Company “Russian Motor Roads”, PhD in Economics, St. Petersburg;
e-mail: dept.kgmu@engec.ru.

The article studies typical features and tendencies of the regional infrastructure development as a subsystem being independent in every way including its institutional status, organization and information respects and as the basis for the formation of innovative economics which is considered to be a topical issue of the strategy of regional economic development in Russia.

The article substantiates criteria of differentiation between types of regional infrastructure: the level of integration into the global economic space, the type of habitation (urban and rural infrastructure), production sphere, type of goods market and economy segment (with such critical as securities, defence-industrial, energy, market and other kinds of infrastructure being defined), the type of capital being in use (social, organizational, information, ecology infrastructure).

In the course of the study the author has used such methods as comparative analysis, classification, synthesis and grouping as well as the systems approach towards the study of tendencies in the development of regional Infrastructure in modern economics.

Keywords: regional economics; regional infrastructure; Russia; integration of regional infrastructures.

С.В. Кельбах

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВИДОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ

Сергей Валентинович Кельбах – председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги», кандидат экономических наук, г. Санкт-Петербург; e-mail: dekanat205@yandex.ru.

В статье исследованы характерные черты и тенденции развития региональной инфраструктуры как институционально, организационно и информационно автономной подсистемы и базы формирования инновационной экономики в регионах, что является актуальным вопросом стратегии экономического развития регионов России.

Обоснованы критерии выделения видов региональной инфраструктуры: масштаб интеграции в мировое экономическое пространство, тип поселения (городская и сельская инфраструктура), сфера производства, тип товарного рынка и сегмента экономики (при этом выделяется критическая силовая, оборонно-промышленная, энергетическая, рыночная и другие виды инфраструктуры), вид используемого капитала (социальная, организационная, информационная, экологическая инфраструктура).

В ходе исследования автор использовал такие методы, как сравнительный анализ, классификация, синтез и группировка, а также системный подход к исследованию тенденций развития видов региональной инфраструктуры в современной экономике.

Ключевые слова: регион; региональная экономика; региональная инфраструктура; Россия; интеграция региональных инфраструктур.

Развитие региональной инфраструктуры как институционально, организационно и информационно обособленной подсистемы экономики направлено на увеличение числа её видов, уровней и сегментов по мере развития общественно-го разделения труда и превращения общественных производительных сил в основ-

ной фактор экономического роста. Одновременно с обособлением региональной инфраструктуры и передачей ей всё большего числа научно-производственных функций хозяйственных единиц усиливается интеграция видов инфраструктуры на кластерном, межрегиональном и глобальном уровне. Сложность региональной инфраструктуры качественно возрастает при переходе от централизованно планируемой к контрактной и от ресурсно-сырьевой к инновационной и постиндустриальной экономике. Всё это делает неправомерным определение инфраструктуры как комплекса производственных и непроизводственных отраслей, обеспечивающих условия воспроизводства (т.е. носящих по отношению к нему вспомогательный, подчинённый характер) и включающего ограниченный, конечный перечень элементов (к нему относятся дорожное хозяйство, связь, транспорт, образование и здравоохранение) [1. С. 423].

Нельзя согласиться и с распространённым определением инфраструктуры лишь как совокупности государственных и негосударственных организаций, обеспечивающих функционирование товарного, финансового, внешнеторгового и кадрового рынка. Как уже отмечалось выше, инфраструктура включает не только предприятия и учреждения, но всю совокупность институтов, устанавливающих правила поведения хозяйственных субъектов, органов власти и граждан.

Различные виды инфраструктуры вступают друг с другом в горизонтальное и вертикальное (по уровням) взаимодействие, образуя мега-инфраструктуру. К ней в регионах можно отнести не только информационную инфраструктуру, которая определяет развитие и научно-производственного, и торгового, и финансово-банковского, и государственного сегментов, но и создание региональных логистических центров. Стандартизация технологий и централизация обслуживания на базе ВРО (business process outsourcing) даёт фирмам большую экономию. Однако в России они нередко, опасаясь потери контроля за своим не всегда законопослушным бизнесом, передают некоторые

функции внешним поставщикам услуг по набору персонала (аутстаффинг) и т.д., но одновременно дублируют все эти операции у себя. Без реального создания мега-инфраструктуры аутсорсинг не даёт результата.

В итоге классификация видов региональной инфраструктуры может быть только многокритериальной. По критерию «масштаб интеграции» выделяется муниципальная (в рамках населённого пункта или их группы), региональная, межрегиональная, а также действующая на территории региона национальная, международная и глобальная инфраструктура. Региональная и межрегиональная, в т.ч. кластерная инфраструктура является по сути мезоэкономической, т.е. занимает промежуточное между микро- и макроуровнями положение в составе межотраслевых и других интеграционных комплексов. При этом регион как сложная система представляет собой не только совокупность элементов (объектов), но и совокупность свойств этих элементов и взаимосвязей между ними. Целостное понимание социальной сложной региональной системы означает, что её устойчивость определяется характером связей между подсистемами и поведением включённых в них людей. Каждый объект имеет свою внутреннюю структуру, следовательно, внутреннюю и внешнюю по отношению к его внутренним элементам среду.

В условиях глобализации необходимо развитие макрорегиональной инфраструктуры, позволяющей повысить конкурентоспособность местной экономики. В России, Казахстане и Беларуси создаётся единый рынок с унифицированным законодательством, согласованной социально-экономической политикой, гармоничным использованием технологических и гуманитарных ресурсов. На едином экономическом пространстве обеспечивается свободное движение товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов, действуют однотипные механизмы регулирования экономики, согласованная экономическая политика, гармонизация и унификация законодательств сторон.

Ряд стран с высоким и растущим ин-

дексом глобализации (об этом свидетельствует доля в ВВП внешней торговли, кредитных ресурсов, сферы услуг, в т.ч. высокотехнологичных, удельный вес зарубежных инвестиций и иностранной рабочей силы) добились благодаря приоритетному развитию инфраструктуры несомненных успехов. Среди них Индия, Бразилия, Вьетнам.

Главный положительный результат глобализации – возможность полностью использовать конкурентные преимущества регионально-национальной экономики в международном разделении труда. Использование Интернета позволило сократить транзакционные издержки – затраты на поиск покупателей и поставщиков по всему миру, рекламу, подготовку и заключение контрактов, их юридическое сопровождение, налоги и таможенные пошлины, страхование коммерческих рисков.

В ходе глобализации в мировой инфраструктуре произошёл системный дисбаланс, который стал одной из причин глобального кризиса [4]. По оценке президента Казахстана Н. Назарбаева, он не имеет аналогов в мировой истории и кардинально меняет мировой порядок, все экономические устои, старые догмы и стереотипы. В основе мировой инфраструктуры лежит капитал как самовоспроизводящееся мировое богатство, а в основе капитала – система мировой валюты, инфраструктура её генерации и обращения. До сих пор она не контролировалась странами-пользователями, а поэтому не была эффективной.

Неконтролируемая эмиссия доллара и долговых обязательств США, производных ценных бумаг вызвала избыток ликвидности, финансово-долговой пузырь. Объём кредитов рос вдвое быстрее мирового ВВП, а сумма бесконтрольно выпущенных инвестиционными и хеджевыми фондами производных ценных бумаг (деривативов) превысила ВВП в сотни раз. Это обрушило мировую финансовую инфраструктуру. СНГ, ЕврАзЭС и другие региональные интеграционные образования могут и должны создать свои легальные и контролируемые центры эмиссии

межгосударственных наднациональных расчётно-валютных единиц, наподобие евро.

Увеличивается роль международных проектов (Большой андронный коллайдер, Центр компьютерного моделирования в Японии, программа создания термоядерного реактора «Токамак», программа развития персональной медицины на базе геномной диагностики – Thousand Dollar Genome и др.). Результаты функционирования этой инфраструктуры открыты для всех участников.

Перемещение центра мировой экономики в Азию и АТР требует создания инфраструктуры для введения в мировую экономику громадных по территории регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока как моста между ЕС и АТР. До сих пор половина внешнеторгового оборота России приходится на ЕС, в 2011 г. его объём вырос на одну треть. Новая модель развития экономики регионов России требует создания современной инфраструктуры внешнеэкономических связей со странами АТР.

Интеграции региональных инфраструктур будет способствовать образование холдинга «Росгеология» (100% акций – в федеральной собственности), объединяющего 37 государственных геологических предприятий в регионах. Холдинг отвечает за изучение недр и оценку месторождений во всех регионах, освоение новых районов для воспроизводства минерально-сырьевой базы.

Важное значение для управления инфраструктурой имеет её разделение на городскую и сельскую. Управление городской инфраструктурой как единым целым определяет общий индустриальный ландшафт агломерации, взаимосвязи и отношения между её хозяйственными единицами, информационную мегаструктуру, определяющую отношения между организационной и функциональной структурами города, а главное – социальные институты, регламентирующие отношения хозяйственных субъектов города с окружающей средой, друг с другом, властью и региональным обществом [5].

Разнообразие инфраструктуры пред-

ставлено рыночными и нерыночными продуктами. Рыночные – производятся непосредственно для продажи на рынке (зерновые, овощи и т.д.). Нерыночные – должны обеспечивать продовольственную безопасность и жизнеспособность аграрной зоны (включая борьбу с бедностью и помощь малым и слабым сельскохозяйственным общинам), охранять окружающую среду с целью поддержания биологического разнообразия, благополучия жителей и сохранения культурного наследия. Обособление элементов нерыночной продукции и их изоляция уничтожают социальный и культурный смысл сельского хозяйства, отрицая его мультифункциональность.

К сожалению, пока не реализовано решение Интеграционного комитета ЕврАзЭС (2005 г.) о создании Евразийской товаропроводящей системы (ЕТС) сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия в целях поддержки производящих, перерабатывающих икупающих аграрную продукцию и продовольственные товары сельхозтоваропроизводителей, развития и интеграции инфраструктуры агропродовольственных рынков и сокращения числа посредников при продвижении продукции от производителей к покупателям.

Неупорядоченность правового регулирования земельного оборота и залога земельных участков сельскохозяйственного назначения не позволяет использовать ипотеку применительно к личным подсобным и фермерским хозяйствам, а также агрохолдингам. Из 12 млн. граждан, получивших свидетельства о праве собственности, лишь 20% оформили свои земельные участки. Органы местного самоуправления не в состоянии содержать и тем более развивать местную инфраструктуру.

По данным выборочных исследований, типичное сельское поселение в северных и восточных регионах имеет 1–2 тыс. жителей и бюджет 1,5 млн. руб. (2007 г.), из которых 60% уходит на оплату труда сотрудников. При этом средняя зарплата работников администрации не позволяет удерживать квалифицированные кадры

[3].

Главное муниципальное богатство – земля не приносит дохода, т.к. большинство крестьян не в состоянии оплатить межевание, и поэтому не обратили свои земельные пай в реальные участки и, соответственно, не платят земельного налога.

Развитие интегрированных агропромышленных структур, объединяющих производство, переработку и реализацию продукции, способствует притоку инвестиций, технологическому обновлению АПК, снижает риски неисполнения контрактов. Однако с другой стороны, увеличивает монополизацию рынка агропродукции и оставляет без работы большинство сельских жителей. Трансакционные и торгово-посреднические издержки составляют до 70–80% цены продовольствия, что не позволяет мелким и средним производителям окупить затраты и приобретать новую технику [2; 3].

В результате институциональные условия развития сельской экономики, к которой относится и рыбохозяйственный комплекс, остаются неблагоприятными. Рождаемость на селе ниже, чем в городе, несоизмеримы условия доступа к общественным благам – науке, образованию, здравоохранению, комфортному жилью, к дорожно-транспортной и иной инфраструктуре.

Из сельскохозяйственного оборота за последние 20 лет выведено более 30 млн. га, в т.ч. 2,2 млн. га мелиорированных земель. Эрозии подвержено 58,6% сельхозугодий, ежегодно утрачивается более 1,5 млрд. т плодородного слоя. Водная эрозия регистрируется на 17,8% сельскохозяйственных земель. Снижается содержание органического вещества в почве, накопление влаги в почвенном профиле. Регулярно повторяющиеся засухи повышают рискованность земледелия в южных регионах [3].

Аграрная инфраструктура не является узкоотраслевой, её цель – освоение и сохранение территории региона, сбережение страны и её народа. Продовольственная безопасность является основой национального суверенитета. Возрождение ин-

фраструктуры села, в котором люди могут найти себе достойное занятие, позволит избежать дальнейшего расслоения общества, устойчивой бедности, обеспечить заселение огромных территорий, укрепление единой территориальной структуры, усиление связи центра с регионами.

Классификация элементов инфраструктуры по сферам производства, типам товарных рынков, сегментам экономики (АПК, ТЭК, добывающая и обрабатывающая, в т.ч. высокотехнологичная промышленность, ВПК, кредитно-финансовая и другие сферы услуг) отражает процесс развития инфраструктуры в ходе модернизации экономики, её превращения в инновационную и постиндустриальную. Здесь необходимо учитывать усложнение связей между видами инфраструктуры. Так, финансовая система превращается в ультраструктуру, поскольку она проникает во все сферы экономической деятельности.

Особо следует отметить критическую силовую инфраструктуру (армия, полиция, ФСБ, МЧС). С одной стороны, она интегрируется с гражданской инфраструктурой, передавая ей функции обслуживания военных городков, организации питания, снабжения, строительства и т.д. Силовые ведомства всё больше зависят от рыночной экономики. Так, военное ведомство отказалось финансировать заказы тех оборонных корпораций, которые резко увеличили стоимость своей продукции. Цена атомной подводной лодки в последние годы выросла с 47 до 112 млрд. руб., танков – в несколько раз. Это обусловлено отсутствием реальной конкуренции в ВПК, низкими объёмами производства, устаревшим оборудованием, дефицитом рабочих кадров и вынудило заказывать многие образцы техники за рубежом, что противоречит интересам многих регионов.

Развитию региональной инфраструктуры не способствует создание монопольных промышленных корпораций, подобных советским министерствам оборонной промышленности. Они были эффективны лишь при наличии всемогущего Госплана, который выделял средства, назначал все

цены на сырьё, элементную базу, компоненты, обеспечивая, таким образом, необходимую рентабельность. В современных условиях наиболее эффективны конкурирующие кластеры, соединяющие выпуск военной и гражданской техники с участием сотен малых и средних поставщиков.

В ряде публикаций особо выделяется рыночная инфраструктура, обеспечивающая повседневное, текущее функционирование капитала. Она включает производственную (транспорт, связь и т.д.), коммерческую (обслуживает рынки средств производства, товаров и услуг на всех стадиях обращения продукта), предпринимательскую (консалтинг, инжиниринг, реклама, маркетинг, аренда, лизинг и т.д.) и кредитно-финансовую (обслуживает денежный, фондовый и инвестиционный рынок). Большинство элементов рыночной инфраструктуры имеет региональное предназначение, поскольку обслуживает хозяйственные единицы и население на определённой территории.

По определению специалистов Российской академии государственной службы, рыночная инфраструктура представляет собой совокупность видов деятельности, обеспечивающих эффективное функционирование субъектов рыночной экономики, а также их единство и взаимодействие в определённом реальном рыночном пространстве.

В ряде работ предложена детальная классификация структурной (ассоциации предпринимателей и торгово-промышленные палаты, имеющие структурные подразделения), функциональной (торговые, сервисные, экспертно-консультационные, учебные, финансовые, юридические, посреднические и другие организации), информационно-коммуникационной и интеллектуальной подсистем региональной рыночной инфраструктуры (к последней относятся организации, занятые генерацией и адаптацией новых знаний).

К числу видов региональной рыночной инфраструктуры относятся разнородные группы услуг: консалтинговые, маркетинговые, лизинговые, компьютерные, услуги связи, информационно-коммуникационные, юридические, транспортно-

экспедиционные, логистические, франчайзинговые, дистрибьюторские, посреднические, инжиниринговые, прикладные научно-исследовательские, проектные, услуги дизайна и рекламы, финансовые (включая венчурные, кредитные, страховые), риелторские (связанные с землёй и другой недвижимостью), бухгалтерские, аудиторские, налоговые, инновационно-внедренческие, инвестиционные, патентные, экспертно-сертификационные, услуги по метрологии, регистрационные, услуги по обучению, подбору и расстановке персонала, экологические услуги и др.

Таким образом, рыночная инфраструктура рассматривается как совокупность институтов, обеспечивающих нормальное функционирование рыночной экономики, различных по своей природе, характеру и назначению. Рыночную среду формируют правовые, финансовые, организационные элементы инфраструктуры. Они носят государственный неправительственный и частный характер и подразделяются в зависимости от рынка, который обслуживают – товаров, факторов производства (капиталов, труда, земли), финансовый. Эта классификация представляет академический интерес, но не может служить методологической основой управления и регулирования региональной инфраструктуры. Эту инфраструктуру как конкретную форму хозяйства нельзя отделить от рыночного механизма распределения и обмена продуктов и факторов производства. Современная региональная инфраструктура обеспечивает не только дополнительные, вспомогательные для основного производства рыночные услуги, но и сама производит базовые услуги, выделенные хозяйственными субъектами в ходе аутсорсинга.

Конечные продукты функционирования различных организаций рыночной инфраструктуры (маркетинговых центров, инжиниринговых, аудиторских, страховых фирм, венчурных фондов, рекламно-информационных агентств, кредитных учреждений, логистических компаний и др.) весьма разнообразны и не представ-

ляют собой однородный объект регулирования. Они ориентированы на совершенно различные категории потребителей (хозяйствующие субъекты, домохозяйства, органы власти, отдельных граждан).

Многопрофильность деятельности организаций рыночной инфраструктуры, множественность видов услуг, в т.ч. частных, общественных, общественно-частных), многообразие видов эффекта обуславливают многокритериальность оценок эффективности и не позволяют рассматривать приведённую выше классификацию как типологию видов инфраструктуры.

Региональная рыночная инфраструктура предназначена для обеспечения каждодневного функционирования региональной экономики, удовлетворения текущих потребностей участников рыночных отношений и потому отличается от базовой для модернизации экономики, инновационно-инвестиционной инфраструктуры, связанной с освоением принципиально новых технологий, продуктов, методов организации производства, труда и управления.

ЛИТЕРАТУРА

1. Большой финансово-экономический словарь. М.: Экзамен, 2003.
2. Гордеев А. Системные проблемы и Стратегия развития агропродовольственного комплекса России в среднесрочной перспективе // Труды Международной промышленной академии. Вып. 2. М., 2005. С. 6–18.
3. Древинг С.Р. Кластер как организационно-экономическая форма межотраслевой народнохозяйственной системы (на материалах рыбопромышленного комплекса Камчатского края): автореф. ... канд. экон. наук. СПб., 2010.
4. Николаев М.В. Организационно-экономические формы межрегиональной интеграции в условиях глобализации. СПб., 2004.
5. Hayes B. Infrastructures a field guide to the industrial landscape. N.Y., 2005. 536 p.