

ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОЦЕССОВ МОДЕРНИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

© 2011 В.В. Матвеев

кандидат экономических наук, доцент

Всероссийский заочный финансово-экономический институт, г. Москва

E-mail: OET2004@yandex.ru

Инвестиции в инфраструктуру - это идеальный путь перераспределения ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост. Неадекватная инфраструктура тормозит процессы углубления международного разделения труда и развития экономического обмена на глобальном экономическом пространстве.

Ключевые слова: инфраструктура, региональная инфраструктура, транспортная и коммуникационная инфраструктура, инвестиции в инфраструктуру.

В отечественных условиях трактовки инфраструктуры как совокупности “вспомогательных” хозяйственных отраслей не сложилось целостного статистического определения инфраструктуры по аналогии с американским public works (общественные службы и сооружения), в которое включаются: автомобильные дороги, аэропорты, водный транспорт, водоснабжение и канализация, удаление твердых отходов и общественный транспорт.

Примечательным является факт различной трактовки значимости инфраструктуры в развитых и развивающихся странах. В условиях постиндустриальной экономики развитых капиталистических хозяйственных систем расходы на инженерную инфраструктуру объясняются в большей степени влиянием сектора потребления, а не большими потребностями производства. В развивающихся странах, наоборот, серьезные расходы на инфраструктуру критичны для “запуска” национальных модернизационных проектов. В США доля основных фондов, считающихся сооружениями, принадлежащими правительственным учреждениям (уровень “регион”-”муниципалитет”), составляет в последние 15-20 лет около 43 %. Американская статистика трактует данный показатель как охватывающий только инфраструктурные объекты. В России аналогичного показателя не существует, однако косвенное сопоставление можно осуществить используя значение доли основных фондов, обеспечивающих сферу услуг (около 70-75 %).

За последнее десятилетие на Западе опубликован ряд работ, специально посвященных региональной инфраструктуре. Так, фундаменталь-

ная работа по финансированию региональной инфраструктуры была выполнена в 2000 г. Р. Шмидтом по заказу Национальной Ассоциации по промышленной и офисной недвижимости. Задача Р. Шмидта заключалась в изучении аспектов планирования и финансирования развития региональной инфраструктуры. В рамках рабочих групп были проведены обследования правительственных агентств на разных уровнях, участвующих в развитии инфраструктурных объектов. Работа Р. Шмидта стала первым опытом осознания важности системного подхода к анализу национальных инфраструктурных проблем, реперными точками которого стали: соответствующий финансовый инжиниринг инфраструктурных проектов и институциональная поддержка профильных преобразований. Впоследствии подобные инициативы стали неотъемлемой частью государственных программ экономического развития ряда стран.

По заказу Центра по региональной конкурентоспособности Г. Тофтом была выполнена работа по стратегической оценке объектов региональной инфраструктуры для отдельных регионов США¹. В исследовании утверждается необходимость беспрепятственного обеспечения бизнеса широким спектром инфраструктурных услуг. Автор делает вывод, что любое развитие инфраструктуры в современных условиях неизбежно является региональным по существу, поскольку инвестиции в инфраструктурные отрасли должны коррелировать со стратегическим экономическим профилем региона.

В общем случае инфраструктура определяется западными специалистами как комплекс капитальных товаров, потребление которых возмож-

но исключительно в комбинации с “трудом” и другими факторами производства; при этом данная группа активов не имеет “прямого потребителя”.

Указанное определение позволяет различать несколько компонент инфраструктуры и анализировать их прямое влияние на проблемы развития, а также показывает важность спецификации инфраструктурного сектора для целей оценки эффективности вложений в него. Основываясь на указанном же определении инфраструктуры, в ее составе выделяют следующие сегменты:

- транспортная инфраструктура;
- жилищно-коммунальная инфраструктура (система сточных вод, система мусоропереработки);
- телекоммуникационная инфраструктура;
- энергетическая инфраструктура (линии электропередачи, трубопроводный транспорт, рассмотрение которых доступно с учетом “физических” единиц измерения (по каждому сегменту): протяженность дорожного полотна, железнодорожной линии; количество домохозяйств, подключенных к системам водоснабжения и переработки мусора; количество линий телефонной связи; количество электростанций, распределительных мощностей).

Экономисты и эксперты в области градостроительства различают два типа инфраструктуры (табл. 1): экономическую и социальную. Первая определяется как условие, напрямую способствующее развитию экономической активности (дороги, железные дороги, порты, линии связи, системы водоснабжения и очистки). Вторая же рассматривается как фактор, косвенно влияющий на экономическое развитие, однако несущий “социальную нагрузку” (школы, рекреационный сектор). J. Fourie² утверждает, что инфраструктуре так или

иначе присущи свойства “капитальности” и “публичности”, что позволяет при анализе оперировать термином “инфраструктурный капитал”.

В научной литературе роль инфраструктуры в последнее время также определяется через “сервисную” природу инфраструктурных активов. Так, Baldwin и Dixon³ делят последние на три категории:

- инфраструктурные активы, объединяемые с трудом (как фактором производства) для производства капитала или промежуточных товаров;
- инфраструктурный капитал, объединяемый с трудом (как фактором производства) для производства/оказания конечных товаров и услуг;
- инфраструктурный капитал, объединяемый с другими формами капитала, повышая их внутреннюю эффективность (например, качественное дорожное полотно для скоростных экспресс-поездов нового поколения).

На основании такого разделения упомянутые авторы представляют инфраструктуру в трех формах: техника и оборудование, здания, инженерные сооружения.

В начале 1990-х гг. понятие рыночной инфраструктуры приобрело новое экономическое содержание, а именно - комплекс обслуживающих рынков сфер деятельности, необходимых для перехода экономики к развитым рыночным отношениям.

Различаются две стороны рыночной инфраструктуры:

- во-первых, ее материально-вещественное содержание, экономический потенциал, создающий условия функционирования системы рынков (складские здания и сооружения, торговые площади, торгово-складское оборудование, здания и оборудование бирж, коммерческих банков и т.д.).

Таблица 1

Инфраструктура и сопутствующие общественные услуги*

Общественная услуга	Сопутствующая инфраструктура
Транспорт	Дороги, мосты, туннели, ж.-д. пути, порты и т.д.
Водоснабжение	Дамбы, резервуары, трубы, очистительные системы
Система сточных вод	Канализационные сети, водоочистительные установки
Ирригация	Дамбы, каналы
Переработка мусора	Система сброса мусора, мусоросжигательные печи, системы уничтожения мусора
Система отопления	Отопительные мощности, сетевое тепловое хозяйство
Телекоммуникации	Линии связи
Энергетика	Мощности по производству энергии, линии передачи и распределения

* Составлено автором по: Кондратьев В. Отраслевая промышленная политика как мотор модернизации экономики // Перспективы. 2012. 27 янв.

- во-вторых, экономические отношения по поводу деятельности субъектов рынка, направленной на создание условий товарного и денежного обращения; носителем этих отношений является рыночная инфраструктура.

По материально-вещественному содержанию рыночная инфраструктура подразделяется на две подсистемы: первая представлена совокупностью отраслей, обслуживающих процесс производства, а вторая - отраслями, обеспечивающими бесперебойное продвижение готовой продукции до потребителя. Именно вторая функция рыночной инфраструктуры - эффективное продвижение товаров на рынки сбыта за пределы своего региона - и составляет сущность инфраструктуры межрегионального экономического взаимодействия.

Современная экономика требует наличия мощных торгово-складских комплексов, информационно-коммерческих сетей, высокоэффективных средств финансово-кредитных расчетов.

Особенно важную роль рыночная инфраструктура играет в обеспечении жизнеспособности и развития регионов. Недостаточный уровень развития инфраструктуры межрегиональных связей во многих регионах РФ неизбежно приводит к снижению деловой активности и конкурентоспособности регионов, слабому развитию экономического сотрудничества с другими регионами, нарушению процессов товарного и денежного обращения. В конечном итоге все это негативно отражается на занятости и уровне жизни населения регионов.

Таким образом, инфраструктура межрегиональных экономических связей, являясь частью

рыночной инфраструктуры, представляет собой каркас, на котором строится система региональных рынков. В воспроизводственном процессе инфраструктура межрегионального сотрудничества обеспечивает цикл товарно-денежного обращения, способствуя ускорению оборота материальных, финансовых, трудовых и информационных потоков в экономике регионов.

Всестороннее изучение инфраструктуры межрегионального экономического взаимодействия обуславливает необходимость системного подхода к рассмотрению различных аспектов ее формирования и функционирования. Инфраструктурный комплекс межрегиональных экономических связей как сложная организационно-экономическая система обладает внутренними взаимосвязями и взаимозависимостями входящих в ее состав элементов, находится во взаимодействии с другими подсистемами экономики региона.

Анализ научной литературы⁴, имеющегося зарубежного опыта и учет специфики регионов России дают основание провести следующую классификацию инфраструктуры межрегионального экономического сотрудничества.

По функциональному признаку выделяются инфраструктуры: торгово-посредническая, информационно-коммерческая, кредитно-финансовая, экономико-правовая, инфраструктура трудового обмена. Конкретные формы инфраструктуры по функциональному признаку представлены в табл. 2.

По сравнению с существующей в литературе классификацией по функциональному признаку нами выделена в отдельный тип экономико-правовая инфраструктура и введена дополнитель-

Таблица 2

Основные функциональные типы инфраструктуры межрегионального сотрудничества*

Тип инфраструктуры	Объекты инфраструктуры
Торгово-посредническая	Ярмарки, биржи, торговые дома, представительства, коммерческие центры и т.д.
Информационно-коммерческая	Маркетинговые центры, рекламные агентства, центры сбора, обработки, передачи коммерческой информации, фирмы связи и коммуникации и т.д.
Кредитно-финансовая	Коммерческие банки, кредитные, страховые, гарантийные учреждения
Экономико-правовая	Экспертные службы, бюро сертификации, определения соответствия, арбитражные суды, адвокатские и нотариальные конторы
Инфраструктура межрегионального трудового обмена	Центры трудового обмена, службы занятости, миграционные трудовые биржи, центры переподготовки кадров

* Составлено автором по: Бурак П.И., Ростанец В.Г., Топилин А.В. Инфраструктура межрегионального экономического сотрудничества и императивы инновационного развития / РАЕН, Междунар. ассамблея городов, Ин-т регион. экон. исследований. М., 2009.

ная инфраструктура межрегионального трудового обмена.

По отраслевому признаку выделяются: торговая, снабженческо-сбытовая, заготовительная, финансовая, кредитная, страховая, информационно-вычислительная инфраструктура, инфраструктура операций с недвижимостью, инфраструктура коммерческой деятельности.

По признаку обслуживания рынков инфраструктура может быть подразделена на общерыночную инфраструктуру универсального характера, обслуживающую несколько различных рынков (коммерческие банки, страховые компании, консультационные, аудиторские фирмы, информационные центры и т.д.), и инфраструктуру, обслуживающую отдельные рынки (потребительский, финансовый, рынок недвижимости и т.д.).

По территориальному признаку инфраструктура межрегионального сотрудничества подразделяется:

- на национальную (Российская ТПП, Аудиторская палата, Федеральная контрактная система, коммерческие банки и биржи национального значения, общероссийские инвестиционно-финансовые компании и др.);

- межрегиональную (ассоциации межрегионального экономического сотрудничества, союзы промышленников и предпринимателей, межрегиональные ассоциации оптовой торговли, крупные оптово-посреднические компании межрегионального значения);

- региональную (торгово-закупочные организации, коммерческие банки и биржи регионального значения, региональные инвестиционные фонды и финансовые компании, торговые дома, информационные центры по изучению спроса и емкости рынка и др.);

- городскую и районную (оптовые и мелкооптовые фирмы, маркетинговые фирмы, рекламные агентства, агентства по продаже недвижимости, адвокатские конторы, аудиторские фирмы и др.).

По формам собственности инфраструктура межрегионального экономического взаимодействия может быть классифицирована следующим образом:

- инфраструктура частной, кооперативной, государственной форм собственности;

- инфраструктура, находящаяся в собственности общественных организаций (например, Ассоциация коммерческих банков, Союз малых предприятий и другие организации и их региональные отделения);

- инфраструктура, принадлежащая иностранным собственникам (филиалы иностранных банков, представительства торговых фирм и др.);

- инфраструктура смешанной формы собственности.

Полагаем целесообразным дополнить классификацию инфраструктуры по уровню ее развития:

- инфраструктура, созданная еще в советский период и нуждающаяся в изменениях с учетом современных требований рынка;

- новая формирующаяся инфраструктура;

- сформировавшаяся инфраструктура, отвечающая требованиям рыночной экономики.

Признавая приведенную выше классификацию по нескольким признакам вполне обоснованной и приемлемой для дальнейшего исследования, вместе с тем методически важным считаем еще один аспект классификации. По нашему мнению, целесообразно рассматривать инфраструктуру в виде двух взаимосвязанных частей: инфраструктуры реализации межрегионального экономического сотрудничества и инфраструктуры регулирования взаимодействия регионов.

Опыт разных стран свидетельствует, что успешное осуществление политики модернизации, экономического роста и повышения конкурентоспособности требует учета специфики функционирования отдельных секторов хозяйства. Кроме того, залогом успеха является высокая степень взаимодействия государства и частного сектора в этом процессе. Примером эффективности такого взаимодействия может служить финский сектор мобильной связи. В 1980-1990-е гг. городок Улу на севере Финляндии с населением 200 тыс. чел. превратился в высококонкурентный кластер беспроводной связи благодаря тесному сотрудничеству местных органов власти, университета и частного бизнеса.

Используя в качестве первоначального толчка к развитию оборонные заказы на военные радиопередатчики, компания Nokia и университет Улу совместно разработали систему беспроводной связи для малозаселенных территорий. Этот проект не только приблизил академические исследования к бизнесу, но и изменил характер образовательного процесса, сориентировав его на подготовку инженеров связи. Муниципалитет города инициировал создание большого количества малых компаний в кластере, что обеспечило необходимую массу высококвалифицированных кад-

ров. Государство участвовало в этом как непосредственно, так и косвенно, играя ключевую роль. Помимо поддержки университетского образования и военных контрактов, национальное правительство направляло финансовые потоки НИОКР на поддержку исследований и разработок компании Nokia и других фирм через Национальное агентство технологий (TEKES), что позволило финским компаниям продолжить исследования в 1990-х гг., несмотря на наступившую рецессию.

Сегодня, по мере выхода из глубочайшего экономического кризиса, власть и бизнес в разных странах озабочены одной и той же задачей - повысить конкурентоспособность производства и темпы экономического роста. Многие представители бизнеса выступают за более активную роль государства в этом процессе. Так, бывший руководитель корпорации Intel Крэг Барретт призвал правительства проводить политику "развития энергичных людей и энергичных идей"⁵. Глава Rolls-Royce Джон Роуз заявил, что финансовый кризис заставил государство сделать усиленный акцент на конкурентоспособности промышленности⁶.

Как следствие, многие страны стали осуществлять стимулирование экономического роста и конкурентоспособности. В этих условиях повышается ответственность за принятие правильных ре-

шений, способных обеспечить основательный долгосрочный экономический рост. Проведенный анализ показывает, что разные отрасли экономики требуют разных подходов и инструментов. Только четкое понимание отраслевых факторов роста и конкурентоспособности и выработка на этой основе соответствующих методов государственного воздействия в сотрудничестве с частным сектором позволяют государству проводить эффективную промышленную политику модернизации.

¹ Toft G. Strategic Assessment of Regional Infrastructure Assets. 2003.

² Fourie J. Economic infrastructure: a review of definitions, theory and empirics // South African J. of Economics. 2006. № 74. P. 530-556.

³ Baldwin J.R., Dixon J. Infrastructure Capital: What Is It? Where Is It? How Much of It Is There? // Research Paper Research Paper Series. 2008. № 16.

⁴ См., например: Шапкин И.Н., Блинов А.О., Кестер Я.М. Управление региональным хозяйством: учеб. пособие. М., 2005; Климанов В.В. Региональные системы и региональное развитие в России. М., 2004; США: государство, человек, экономика. Региональные аспекты. М., 2004.

⁵ Davos: Craig Barrett on the post-crisis world. January 29. 2009. URL: <http://blogs.intel.com/csr/2009/01/>.

⁶ Made in Britain, World in 2009 edition // Economist. Nov. 19. 2008.

Поступила в редакцию 07.11.2011 г.