

## УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕГИОНА

© 2017 Палей Татьяна Феликсовна

Казанский (Приволжский) федеральный университет  
420008, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Кремлевская, д. 18  
Email: kmen555@gmail.com

Изложен концептуальный подход к стратегии превентивного развития инфраструктуры промышленности, при котором стратегические решения дифференцированы как обеспечение, применяемое в случае “провалов рынка” и падения темпов производства, и стимулирование, применяемое в случае отставания темпов развития инфраструктуры от темпов развития промышленности, и на этой основе предложены два новых понятия: “инфраструктурное обеспечение” и “инфраструктурное стимулирование”. На основе концепции инфраструктурного стимулирования и инфраструктурного обеспечения сформирована новая методология классификации регионов и управления развитием инфраструктуры промышленности.

*Ключевые слова:* инфраструктурное обеспечение, инфраструктурное стимулирование, инфраструктурный потенциал, промышленная политика.

Изучение эволюции промышленной политики европейских стран и России доказало целесообразность перехода от структурного ее характера к содействию росту конкурентоспособности национальных компаний посредством институциональных, инфраструктурных механизмов на основе “мягкой” модели содействия национальной конкурентоспособности, ориентированной на создание условий для ведения бизнеса, включающей совершенствование инфраструктуры, поощряющей развитие технологической базы и модернизации при необходимости соблюдения сопряжения среднесрочных и перспективных целей экономического развития с реальными социальными, финансовыми, а также институциональными и инфраструктурными ограничениями. К перечню основных трендов промышленной политики мы отнесли: повышение эффективности распоряжения оборонно-промышленным потенциалом страны с целью извлечения наибольшей выгоды от сокращения военных расходов, усиление протекционизма, реализацию политики региональной кластеризации и политики повышения привлекательности территорий, поддержку программ государственно-частного партнерства, уделение большего внимания экологической составляющей развития, инфраструктурному менеджменту.

В контексте вышеизложенного нами разработан концептуальный подход к стратегии превентивного развития инфраструктуры промышленности, при котором стратегические решения

дифференцированы как обеспечение, применяемое в случае “провалов рынка” и падения темпов производства, и стимулирование, применяемое в случае отставания темпов развития инфраструктуры от темпов развития промышленности, и на этой основе предложены два новых понятия: “инфраструктурное обеспечение”, связанное с непосредственным предоставлением государственных субсидий для снижения объемов рыночного финансирования инфраструктурных проектов с целью снятия инфраструктурных ограничений промышленного роста, и “инфраструктурное стимулирование”, представляющее собой понятный прозрачный механизм привлечения финансовых ресурсов для инвестирования в инфраструктурные проекты при условии обеспечения возвратности инвестиций посредством трансформации возникающих экономических эффектов в платежи за пользование или доступность инфраструктуры, а также обеспечения снижения инвестиционных рисков с целью формирования благоприятных рамочных условий для развития конкретного хозяйственно-политического территориального пространства, привлечения в него (и удержания в нем) капиталов, услуг и рабочей силы.

На основе концепции инфраструктурного стимулирования и инфраструктурного обеспечения сформирована новая методология классификации и управления инфраструктурой промышленности региона исходя из динамики в регионах Приволжского федерального округа (ПФО) доли инфра-

структурных и обрабатывающих видов экономической деятельности в структуре их ВРП с целью определения, в каких из них необходимо инфраструктурное обеспечение, а в каких стимулирование.

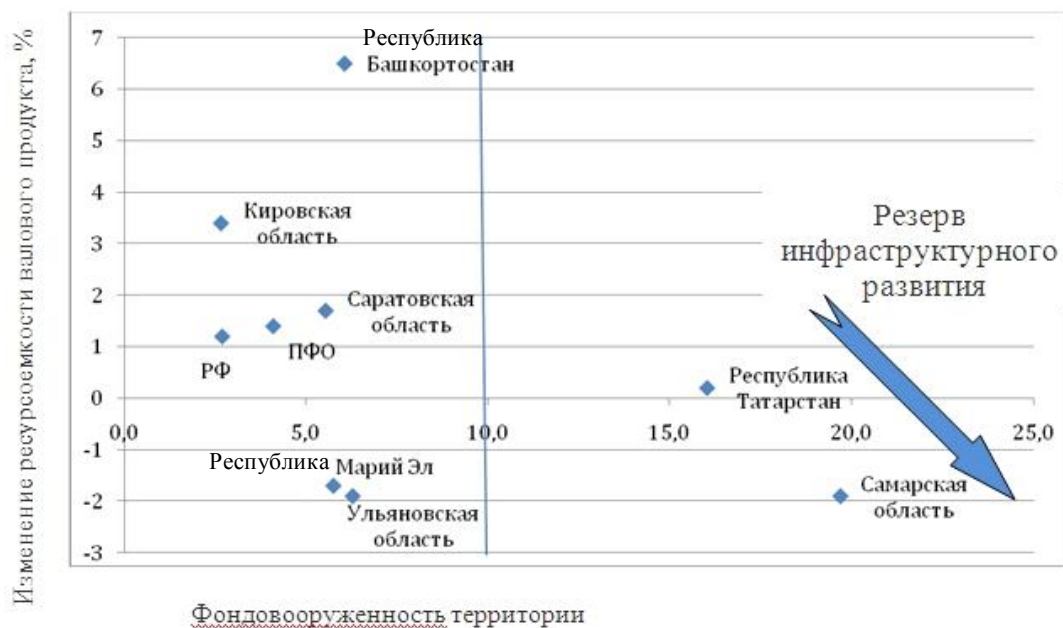
В российской экономике в целом и экономике ПФО и Республики Татарстан в частности после спада промышленного производства, произошедшего в 2008-2009 гг., и падения ВВП, вызванного снижением цены на нефть в 2015 г., наметился определенный рост. Наибольший вклад в прирост промышленного производства в Республике Татарстан внесли добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, тор-

говля, транспорт и связь, строительство, сельское хозяйство<sup>1</sup>.

В таблице мы сгруппировали регионы ПФО, исходя из динамики доли инфраструктурных и обрабатывающих видов экономической деятельности в структуре их ВРП. Инфраструктурные ВЭД мы проанализировали по отдельности, так как их динамика по регионам имеет отличия. В зеленую зону (решетка) вошли регионы, ситуация с инфраструктурным обеспечением в которых, с нашей точки зрения, сбалансирована. В желтую зону (вертикальная полоска) вошли регионы, нуждающиеся в инфраструктурном обеспечении. В оранжевую зону (диагональная полоска) вошли

**Группировка регионов ПФО по характеру динамики доли обрабатывающих производств и инфраструктурных ВЭД в ВРП**

		Доля производства и распределения электроэнергии, газа и воды в структуре ВРП		
		Растет	Не меняется	Снижается
Доля обрабатывающих производств в структуре ВРП	Растет	Татарстан Кировская обл.	Удмуртия Нижегородская обл.	ПФО в целом Мордовия Чувашия Пензенская обл. Саратовская обл. Ульяновская обл.
	Не меняется		Оренбургская обл.	
	Снижается	Башкортостан Марий Эл		Пермский край Самарская обл.
		Доля ВЭД: Строительство в структуре ВРП		
		Растет	Не меняется	Снижается
Доля обрабатывающих производств в структуре ВРП	Растет	ПФО в целом Мордовия Удмуртия Чувашия Кировская обл. Пензенская обл. Саратовская обл. Ульяновская обл.		Татарстан Нижегородская обл.
	Не меняется	Оренбургская обл.		
	Снижается	Башкортостан Марий Эл Самарская обл.		Пермский край
		Доля ВЭД: Транспорт и связь в структуре ВРП		
		Растет	Не меняется	Снижается
Доля обрабатывающих производств в структуре ВРП	Растет		Удмуртия	ПФО в целом Мордовия Татарстан Чувашия Кировская обл. Нижегородская обл. Пензенская обл. Саратовская обл. Ульяновская обл.
	Не меняется	Оренбургская обл.		
	Снижается	Марий Эл Пермский край Самарская обл.		Башкортостан



**Рис. 1. Стратегическая матрица «Изменение ресурсоемкости валового продукта “Фондовооруженность территории”»**

регионы, в которых требуется инфраструктурное стимулирование. Так, инфраструктурное стимулирование в области энергетики необходимо в Пермском крае и Самарской области, строительства - в Пермском крае, транспорта - в Башкортостане. Снятие инфраструктурных ограничений промышленного роста в области энергетики требуется в ПФО в целом, Мордовии, Чувашии, Пензенской, Саратовской, Ульяновской областях, а в области транспорта - в Мордовии, Татарстане, Чувашии, Кировской, Нижегородской, Пензенской, Саратовской, Ульяновской областях.

С целью планомерного снижения реальных затрат на уровне отдельных организаций и регионов необходимо содействие интенсификации промышленного роста, повышению общей производительности факторов, таких как технический прогресс, накопление физического и человеческого капитала, создание инфраструктуры и экономических институтов. Интенсификация приводит к увеличению в структуре используемых ресурсов овеществленного труда (фондовооруженности), так как за счет внедрения новых машин и оборудования происходит экономия живого труда и растет его производительность.

Мы выявили зависимость между характером экономического роста и обеспеченностью регионов ПФО основными фондами (рис. 1).

Так, в регионах с более высокой фондовооруженностью (отношением основных фондов к

площади региона) наблюдается снижение ресурсоемкости валового продукта, что свидетельствует об интенсификации экономического роста, при этом видно, что высокая фондовооруженность Самарской области более четко отражается на интенсификации промышленного роста региона по сравнению с Республикой Татарстан, что говорит о необходимости поиска путей более эффективного использования основных фондов, а именно о развитии как материальной, так и институциональной инфраструктуры промышленности. Снижение ресурсоемкости валового продукта в Республике Марий Эл и Ульяновской области при невысокой фондовооруженности объясняется, с нашей точки зрения, дотационностью этих регионов. Так, финансовая помощь из федерального бюджета в доходах консолидированных бюджетов этих субъектов Российской Федерации составляет 30-40 %<sup>2</sup>.

Базируясь на дифференциации воспроизводственных процессов, происходящих в регионах, мы определили четыре стратегии инвестирования в инфраструктуру (рис. 2).

Низкий уровень инфраструктурного обеспечения страны или отдельного региона сдерживает инвестиционную активность. Поэтому при принятии инвестиционных решений учитывается сложившийся инфраструктурный потенциал территории. Инфраструктурный потенциал региона мы определяем как совокупность инфраструктурных

		Инвестиции	
		в строительство	в обслуживание
Инфраструктура	Существующая	Стратегия модернизации, направленная на рост ТФР Энергетика (Респ. Мордовия, Чувашская Респ., Пензенская обл., Саратовская обл., Ульяновская обл. Оренбургская обл.) Транспорт (Респ. Мордовия, Респ. Татарстан, Чувашская Респ., Кировская обл., Нижегородская обл., Пензенская обл., Саратовская обл., Ульяновская обл., Оренбургская обл.)	Традиционная оборонительная стратегия Энергетика (Респ. Татарстан, Кировская обл., Удмуртская Респ., Нижегородская обл.,) Транспорт (Удмуртская Респ.)
	Новая	Стратегии реструктуризации экономики, оптимизации размещения ПС, направленная на рост ВВП (Пермский край)	Стратегия создания рабочих мест, направленная на рост региональной конкурентоспособности (Респ. Башкортостан, Респ. Марий Эл, Самарская обл.)

Рис. 2. Стратегии инвестирования в инфраструктуру

факторов размещения производительных сил, обеспечивающих условия для функционирования производства, обращения товаров и жизнедеятельности людей в процессе оптимального взаимодействия с окружающей средой и рационального использования ресурсов. Количественную сравнительную оценку инфраструктурного потенциала регионов Приволжского федерального округа мы осуществили с использованием кластерного анализа с помощью программы statistiXL 1.8 путем итеративного сведения статистических данных по 15 регионам ПФО, ПФО в целом и РФ к нескольким группам наблюдений (кластерам) со схожими характеристиками. При этом при выборе показателей инфраструктурного потенциала мы учли то, что степень инфраструктурной обеспеченности региона должна оцениваться с учетом разной плотности населения. Мы определили территории с высоким, средним и низким инфраструктурным потенциалом, что позволило дать рекомендации по

оптимальным направлениям инвестирования в инфраструктуру региона (рис. 3).

Вышеизложенное легло в основу методологии управления развитием инфраструктуры промышленности регионов на основе их дифференциации:

- по темпам роста доли обрабатывающей промышленности и инфраструктурных ВЭД в ВРП, что позволило определить методы промышленной политики (инфраструктурное стимулирование и инфраструктурное обеспечение);

- по уровню инфраструктурного потенциала, что позволило определить тип инвестиционной политики (экстенсивный - в расширение инфраструктуры, интенсивный - в инфраструктурные инновации), а также определить регионы, в которых инфраструктура не является фактором, ограничивающим развитие;

- по характеру соотношения темпов экономического роста и роста фондовооруженности

Среднегодовые темпы роста ВРП \ Инфраструктурный потенциал	Высокий	Средний	Низкий
	Высокий	Чувашская Республика	
Средний	Республика Татарстан Оренбургская обл.* Пензенская обл.*	Самарская обл. Республика Марий Эл Республика Башкортостан Нижегородская обл. Ульяновская обл.	Саратовская обл. Республика Мордовия Удмуртская Республика
Низкий		Пермский край	Кировская обл.

Рис. 3. Матрица «Темпы роста ВРП - уровень инфраструктурного потенциала региона»

\* Скорее всего, высокие темпы роста обусловлены низкой базой.

регионов, что позволило определить стратегии инвестирования (стратегия создания рабочих мест, направленная на рост региональной конкурентоспособности; стратегия интенсификации и модернизации, направленная на рост ТФР, традиционная оборонительная стратегия, стратегия реструктуризации, оптимизации размещения производительных сил, направленная на рост ВРП).

В итоге, например, для Оренбургской, Пензенской, Ульяновской областей и Республики Татарстан рекомендуется политика инфраструктурного обеспечения по интенсивному типу, инфраструктурных инноваций, стратегия интенсификации и модернизации, направленная на рост общей производительности факторов (ТФР - total factor productivity). Для Пермского края - стратегия инфраструктурного стимулирования в энергетике и инфраструктурного обеспечения на транспорте по

экстенсивному типу, расширения инфраструктуры, стратегия реструктуризации, оптимизации размещения производительных сил, направленная на рост ВРП. Для Удмуртской Республики инфраструктура не является фактором, ограничивающим развитие, рекомендуется традиционная оборонительная стратегия. Для Республики Марий Эл рекомендуется политика инфраструктурного обеспечения по экстенсивному типу - расширения инфраструктуры, стратегия создания рабочих мест, направленная на рост региональной конкурентоспособности, и т.д.

<sup>1</sup> Данные Государственного комитета по статистике РФ. URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/cbsd/dbinet.cgi?pl=7000004>.

<sup>2</sup> Рейтинг дотационных регионов России. URL: <http://tayga.info/documents/2007/01/23/~92889>.

*Поступила в редакцию 03.04.2017 г.*