

УДК 332.12 : 338.49

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ПРОБЛЕМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ*Вайсман В. Я.*

Рассмотрены подходы к определению сущности и функций инфраструктуры в экономике, обоснована целесообразность использования механизмов государственно-частного партнерства в сфере реализации инфраструктурных проектов, применение которых предусматривает создание условий для развития инвестиционных и предпринимательских инициатив.

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, регион, инфраструктура, социально-экономическое развитие, инвестиционный проект.*

Трансформация современных условий хозяйствования обусловила кардинальные преобразования в системе государственного регулирования социально-экономического развития. Поэтому управляющие воздействия являются многоуровневыми и сфокусированы на решении проблем, связанных с функционированием экономических комплексов, видов экономической деятельности, отдельных экономических субъектов и региональной экономики в целом. Важным при этом является обеспечение принципа автономного существования всех элементов региональной общественной системы при условии оптимального вмешательства государства как гаранта соблюдения паритета экономических, социальных, политических интересов различных социальных групп. Согласно мнению ученых [1, 2] решение сложных проблем регионального развития требует государственного участия, прежде всего, в процессе формирования инфраструктуры, уровень которой обуславливает эффективность территориальной организации хозяйства и обеспечивает возможность осуществления региональных воспроизводственных процессов. Это позволит определить стратегические направления развития инфраструктуры региона, в полной мере соответствующие социально-экономическим приоритетам, учитывая степень изменчивости рыночной среды региона, которая предопределяется влиянием социально-экономических, демографических, экологических, политических и др. факторов. При этом эффективность реализации регуляторных функций государства в отношении развития инфраструктуры региона во многом будет предопределяться уровнем изученности проблем, что, в свою очередь, требует проведения глубоких социально-экономических исследований.

В современной науке сформировались различные школы, изучающие проблемы функционирования и развития инфраструктуры в рамках регионалистики, экономической географии, экономической теории. Так, в работах таких ученых, как М. Комаров, В. Мамутов, М. Долишний, Л. Абалкин, В. Геец, И. Михасюк, С. Пирожков, Т. Заславская, О. Добрынин, В. Власов, В. Федько, Я. Шевчук и других рассмотрены различные аспекты функционирования инфраструктуры, определена ее роль в социально-экономическом развитии, системно представлены функциональные особенности ее элементов и объектов. Однако, учитывая высокий динамизм рыночной среды, требуют совершенствования подходы к выявлению особенностей функционирования региональной инфраструктуры как системы, которая создает условия для экономического роста и повышения уровня конкурентоспособности экономики региона. Процесс координации деятельности субъектов рыночных отношений и инфраструктурных видов экономической деятельности требует разработки механизмов государственного регулирования развития инфраструктуры в системе региональных общественно-экономических отношений.

Данными аспектами предопределяется цель научной статьи, которая состоит в обосновании подхода к государственному регулированию развития инфраструктуры, учитывая уровень развития существующих объектов и внутренний потенциал региона.

Необходимо обратить внимание на то, что в экономической науке уже сложились основные определения, принципы функционирования и критерии оценки инфраструктуры как вспомогательной системы, которые предопределены характером разделения труда, высоким уровнем информатизации и инновационности современного общества, приоритетами социально-экономического развития и др. Так, эксперты Европейского экономического сообщества определяют сущность и назначение

инфраструктуры с позиции системного подхода и рассматривают ее как «комплекс элементов отраслей общественного или коллективного пользования, составляющих неотъемлемую часть экономического пространства [3, с.28]». Коллектив ученых [4, с.110] обосновывает, что инфраструктура является главным фактором регионального развития, которому присущих комплексный характер.

Социальную значимость инфраструктуры подчеркивает П. Самуэльсон, который отмечает роль «накладных издержек общества», осуществляемых государством для содержания школ, больниц и дорог. Тем самым, по мнению ученого, правительство ассигнует финансовые средства для реализации важных проектов, которые направлены на увеличение стоимости вспомогательного капитала. Также М.П. Комаров [5] считает, что совокупность материально-технических систем (объектов), обеспечивающих выполнение основных функций в различных сферах и отраслях деятельности является инфраструктурой. В рамках данного подхода, ученые [6] акцентируют внимание на вспомогательном характере инфраструктуры, который проявляется в создании оптимальных условий для функционирования основного производства.

В качестве особенностей инфраструктуры выделяют высокую фондоёмкость и капиталоемкость объектов, продолжительный срок создания и длительный срок использования, нематериальный характер, пространственную региональную невзаимозаменяемость, перезагруженность пространственно-ограниченных линейных систем инфраструктуры, инертность (эластичность) функционирования, а также поэтапное влияние на прилегающую территорию (ареалы, зоны) [6, с.57].

Йохимсен Р. выделяет материальную; персональную и институциональную инфраструктуру. Так, материальная инфраструктура – это капитал, создающий условия для производства товарной продукции и представляет собой совокупность зданий и сооружений, связанных с обеспечением экономики энергией, транспортом, связью, газом, водой [3, с.57]. Основными объектами материальной инфраструктуры являются плотины, дамбы, мелиоративные и ирригационные и лесозащитные устройства, сооружения для очистки сточных вод и т.д., а также здания и сооружения, связанные с государственным управлением, образованием, здравоохранением, научно-исследовательской работой. Вместе с этим, ученый выделяет персональную инфраструктуру, создающую условия для развития человеческого капитала, включая повышение квалификации, как в общеобразовательном, так и в профессиональном отношении. В свою очередь, институциональная инфраструктура включает правовые нормы и методы, которые регламентируют отношения собственности, найма на работу, профессиональных, экономических, политических интересов населения.

Ефремов А.В. и Малахова В.В. [7] исследуют проблемы инвестирования капиталовложений в инфраструктуру, учитывая зависимость уровня развития инфраструктуры и уровня конкурентоспособности, как отдельных комплексов, так и региона в целом. Основываясь на этом, ученые настаивают на необходимости разработки новых подходов к определению механизмов регулирования развития инфраструктуры, что создаст условия для экономического роста региона.

Основываясь на выше приведенном, следует сделать вывод о том, что основное назначение инфраструктуры, с одной стороны, состоит в создании условий для функционирования основного производства региона, а с другой стороны, - в обеспечении условий для осуществления процессов жизнедеятельности общества. Таким образом, возможно утверждать, что уровень развития инфраструктуры предопределяет уровень конкурентоспособности экономики региона и уровень качества жизни населения. В этой связи возникает необходимость разработки новых форм, методов и инструментов государственного регулирования развития инфраструктуры, одним из механизмов реализации которого, является государственно-частное партнерство. Безусловно, дееспособность таких механизмов предопределяется множеством факторов, которые в совокупности формируют благоприятную среду для реализации инвестиционных проектов в инфраструктурной сфере региона. Вместе с этим, актуальной является необходимость формирования принципиально нового человеческого и социально-трудового капитала, способного принимать адекватные решения, креативно мыслить и генерировать инновационные идеи.

Обобщив мнения ученых, исследующих проблемы адаптации различных форм государственно-частного партнёрства, возможно выделить главные факторы, детерминирующие развитие механизмов взаимодействия государства и бизнеса:

- наличие инвестиционных ресурсов, в полном объеме удовлетворяющих требованиям инвестиционных инициатив в сфере реализации инфраструктурных проектов;
- консолидация усилий власти, населения и бизнес-структур;
- наличие объектов соответствующей материальной и финансовой инфраструктуры;
- предоставление преференций и стимулирование привлечения иностранного капитала для участия в проектах;
- наличие квалифицированных экспертов, осуществляющих экспертизу проекта;
- легитимность нормативных основ инвестиционной инициативы;
- наличие контрактов на обеспечение материальными ресурсами и договоров-намерений в отношении организации сбыта продукции или предоставления услуг;
- высокий профессионализм и уровень личных компетенций менеджеров, участвующих в руководстве и реализации инвестиционных проектов.

Так, наличие инвестиционных ресурсов предусматривает использование любой из существующих форм проектного финансирования и привлечение дополнительных внешних инвестиций. При этом целевое кредитование инвестиционных проектов государственно-частного партнерства может предусматривать использование трех форм проектного финансирования: с полным регрессом, без регресса или с ограниченным регрессом кредитора на заемщика. Однако, оптимальным для данных проектов является комплексное использование разных форм финансирования конкретных инвестиционных проектов и паритетное распределение связанных с реализацией проектов финансовых рисков.

Одним из классических направлений проектного финансирования является «чистый проект», примером которого может служить инвестиционный проект по строительству «Евротуннеля», соединившего Великобританию с европейским континентом. Общий объем финансирования проекта составил 7 млрд. фунтов стерлингов и проекте принимало участие 198 банков из 15 государств. Масштабность большинства долгосрочных инвестиционных проектов обуславливает необходимость финансирования проекта в форме синдицированного кредита. Синдицированный кредит предоставляется несколькими банками, образующими банковский синдикат с целью кредитования крупного инвестиционного проекта.

Консолидация усилий власти, населения и бизнес-структур является одним из главных условий обеспечения эффективного использования механизмов государственно-частного партнерства, поскольку позволяет создать инвестиционную, правовую, научно-техническую, социальную и финансовую среду, способствующую активизации предпринимательских инициатив и реализации региональных и межрегиональных корпоративных и государственных проектов.

Наличие объектов соответствующей финансовой инфраструктуры предполагает создание центров правовой и консультационной, а также финансово-кредитной помощи, включая бизнес-центры, бизнес-инкубаторы, технопарки. При этом, достаточно важным является возможность привлечения в процесс разработки или экспертизы проекта государственно-частного партнерства научно-исследовательских институтов, что обеспечит взаимодействие бизнеса и науки и значительно повысит уровень социальной эффективности проекта.

Предоставление преференций и стимулирование привлечения иностранного капитала для участия в проектах следует осуществлять согласно существующих в государстве режимов регулирования предпринимательской и инвестиционной деятельности. Традиционно, используют режимы стимулирования (дозволительный, рекомендательный, льготный, поощрительный) и режимы ограничения (обязывающий, запрещающий, наказывающий), срок действия которых варьируется от постоянно действующих до временных. Целесообразность применения льготных режимов в сфере государственно-частного партнерства определяется, прежде всего, высоким уровнем экономической и социальной эффективности получаемых результатов от реализации инфраструктурных проектов.

Наличие квалифицированных экспертов, а также высокий уровень личных компетенций менеджеров, участвующих в руководстве и реализации инвестиционных проектов, обеспечивает возможность максимально эффективного использования материальных, финансовых и трудовых

ресурсов. Так, наряду с такими причинами, как неразвитость внутренних источников долгового финансирования, несоответствие между доходами и займами внутри страны и обслуживанием долгов в валюте, законодательная нестабильность в области согласования и распределения рисков и предоставления гарантий по финансированию инвестиционного проекта, препятствующих развитию государственно-частного партнерства, ученые рассматривают низкий уровень квалификации специалистов по проектному финансированию и отсутствие профессиональных менеджеров проекта.

Легитимность нормативных основ инвестиционной инициативы предусматривает наличие в государстве действенной системы контрактного права, а также институтов гражданско-правовых отношений. В целом, стабильная политико-правовая среда характеризуется наличием законодательных основ и правовых полномочий институциональных структур, создающих условия для осуществления инвестиционных, инновационных, финансово-кредитных и других процессов.

Наличие контрактов на обеспечение материальными ресурсами и договоров-намерений в отношении организации сбыта продукции или предоставления услуг обеспечивает возможность формирования ресурсов, необходимых для реализации проекта. Учитывая высокий динамизм рыночной среды, который проявляется, прежде всего, в колебании цен на энергоресурсы и другие стратегические материалы, важным является предоставление государственных гарантий на поставку сырья по фиксированным ценам или оплату альтернативных видов материалов. В этой связи возрастает роль местных органов власти, способных предложить проекту специальные условия в форме «стимулирующего пакета» в соответствии с уровнем компетенций.

ВЫВОДЫ

В заключении следует отметить, что на современном этапе реализации основных направлений социально-экономического развития Украины возрастает необходимость разработки новых подходов к регулированию хозяйственно-экономической деятельности регионов, эффективность осуществления которой во многом определяется уровнем развитости инфраструктурных видов экономической деятельности, которые создают условия для функционирования основного производства, определенного территориальной специализации. В этой связи возможно разработать научно-практические рекомендации по развитию инфраструктурных объектов в рамках реализации механизмов государственно-частного партнерства, соответствующих стратегическим приоритетам развития региона и задачам региональной социально-экономической политики в целом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Глазьев С. Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития / С. Ю. Глазьев. — М. : ВлаДар, 1993. — 351 с.
2. Гесць В. М. Нестабільність та економічне зростання / В. М. Гесць. — К. : Ін-т екон. та прогноз., 2000. — 344 с.
3. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur / R. Jochimsen. — Tubingen, 1996. — 332 p.
4. Региональные исследования за рубежом / [под ред. Ю. М. Павлова, Э. Б. Аблаева]. — М.: Изд – во «Наука», 1973. — 302 с.
5. Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира / М. П. Комаров. — СПб. : Изд-во Михайлова В.А., 2000. — 346 с.
6. Рекреация: социально-экономические и правовые аспекты / [Мамутов В. К., Амоша А. И., Дементьева Т. Н. и др.]. — Киев: Наук. думка, 1992. — 141 с.
7. Ефремов А. В. Инфраструктура как элемент регионального хозяйствования / А.В. Ефремов, В. В. Малахова // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. — Вип. 224. — Том II. — Дніпропетровськ: ДНУ, 2007. — С. 379—397.
8. Шлихтер С. Б. Транспортные системы в территориальной структуре капиталистического хозяйства / С. Б. Шлихтер // Итоги науки и техники ВИНТИ. — 1990. — № 17. — С. 1—20. — (Серия: География заруб. стран).