

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА, РЕГИОНА И БИЗНЕСА

Натрошвили Г. Р., аспирант

Abstract. The problems of functioning of regional infrastructure are described in the article. The aspects of co-operation of the state are considered, region and business at the construction of infrastructure. Intellectual technologies of making decision are described informing of infrastructural policy.

Keywords: infrastructure, region, regional economy, infrastructural policy, technologies of making decision, state, business.

Жизнеспособность социально-экономической среды региона во многом зависит от уровня развития и надежности инфраструктуры. Поэтому инфраструктурное обустройство регионального рынка является первостепенной задачей наряду с такими процессами, как приватизация, принятие антимонопольного законодательства, совершенствование ценообразования, подавление инфляции и т.д.

Процесс формирования инфраструктуры довольно длительный. Он неразрывно связан с определенными ресурсами, жестко привязан к территории и во многом зависит от территориальной организации сферы производства и сферы обращения в каждом конкретном регионе.

В переходный период меняется роль и место инфраструктуры в экономике региона, ее функционирование осуществляется на иных принципах, в совершенно других условиях, что и определяет особенности формирования и развития инфраструктуры региона в настоящее время. К сожалению, сегодня инфраструктуре уделяется недостаточно внимания, поэтому ее развитие происходит во многих случаях стихийно и лишь частично отражает потребности формируемых ре-гиональных субъектов рыночных отношений.

Первоначально термин «инфраструктура» появился в военной терминологии для обозначения вспомогательных служб и систем. В экономическую литературу этот термин ввел в 1955 г. американский ученый П. Розенштейн-Родан, определивший инфраструктуру как комплекс общих условий, обеспечивающих благоприятное развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности всего населения. Он выделил два основных вида: хозяйственную (производственную) и социальную инфраструктуру.

В целом в зарубежной литературе проблемам развития инфраструктуры стали уделять особое внимание с начала 60-х гг. (см. труды Д. Кларка, А. Маршалла, Р. Фрэя, Е. Симониса, Ш. Штонера, Д. Рэя и др.). Большинство авторов трактовали инфраструктуру как совокупность отраслей связи, транспорта, материально-технического снабжения, сферы услуг и институциональную сферу (органы юстиции, нотариат, муниципалитет и т. д.).

В отечественной научной литературе первыми стали рассматривать этот термин специалисты регионального направления и географии, а уже затем ученые других специальностей. В конце 60-х - 70-е гг. данной проблеме большое внимание уделяли такие ученые, как И. Майергойз, Э. Алаев, С. Дебабов.

Инфраструктура во многом обуславливает темпы роста производительных сил региона. Для нашей страны с ее довольно большой территорией, на которой неравномерно размещены природные, трудовые, финансовые и материальные ресурсы, это имеет исключительно важное значение [1].

Инфраструктура — это прежде всего характеристика общих условий эффективного развития материального производства и социальной жизни, а не просто совокупность определенных отраслей [2]. Именно создание наилучших условий для производства товаров, их свободного движения и личного потребления в определенных регионах и есть то главное, что отличает инфраструктуру от остальных видов деятельности, является основополагающим признаком выделения ее отраслей из национального хозяйства. В условиях рыночных отношений производство благ, необходимых сообществу людей для ведения различных видов деятельности, требует иной инфраструктуры. Неизбежно изменяются количественные и качественные

характеристики инфраструктурного комплекса, как и состав инфраструктуры конкретной территории, в частности регионов [3].

Таким образом, основываясь на вышеизложенном, можно дать следующее определение. Региональная инфраструктура — это комплекс сооружений и видов деятельности, обеспечивающий создание необходимых условий для эффективного функционирования материального производства, свободного движения всех видов товаров и ресурсов, а также нормальной жизнедеятельности населения на территории региона.

В совокупности элементы инфраструктуры отражают степень освоенности (обустройства) данной территории. Переход экономики на интенсивный путь развития обуславливает повышение уровня всей системы инфраструктуры и ее отдельных элементов.

Региональная инфраструктура как экономическая категория выражает материально-вещественные элементы и производственные отношения по поводу деятельности различных объектов как производственного, так и непроизводственного характера, направленной на создание комплекса условий для развития экономики и обеспечения жизнедеятельности населения отдельной территории (в данном случае региона).

Экономическая сущность региональной инфраструктуры заключается в экономии, получаемой за счет концентрации вспомогательных производств в период строительства и во время функционирования [4].

Особенно большое значение региональная инфраструктура имеет для поощрения малого и среднего бизнеса, который в этом случае, экономя на вспомогательных производствах, повышает конкурентоспособность своей продукции.

Инфраструктура составляет неотъемлемую часть экономического пространства, т. е. это созданный на определенном пространстве комплекс условий, стимулирующий развитие экономической деятельности на данной территории.

В региональном аспекте развитие инфраструктуры необходимо как для подъема экономики отсталых регионов, так и для обеспечения потребности развитых регионов. В отсталых регионах необходимо значительную долю капитальных вложений направлять на развитие инфраструктуры, ибо создание последней будет привлекать капитал (в основном частный) в производственные отрасли, что поможет обеспечить экономическое развитие этих регионов.

В экономическом смысле инфраструктура обладает несколькими очень важными характеристиками. Во-первых, все составляющие ее отрасли не создают ценностей, и затраты на создание инфраструктуры (весьма существенные) могут окупиться лишь после того, как начнут давать продукцию возникающие благодаря ей производственные отрасли; во-вторых, современное производство не может развиваться в конкретном регионе, если он не обустроен, т. е. создание инфраструктуры должно известным образом опережать хозяйственное освоение территории; в-третьих, уровень развития инфраструктуры определяет в каждый данный момент возможности всестороннего экономического развития региона; в-четвертых, состояние инфраструктуры — это основное стратегическое средство развития региона [5].

Роль инфраструктуры в региональном развитии в условиях рынка заключается в создании и поддержании устойчивых связей между отдельными субъектами регионального хозяйства, что обусловлено наличием достаточно большого количества обособленных производителей, работающих на региональном рынке.

По мнению ряда экономистов [3; 4], от степени развития инфраструктуры зависит социально-экономическая эффективность региона и его конкурентоспособность. Инфраструктура поглощает значительную часть капиталовложений территории, поэтому большую роль должно играть размещение на ней таких производств, которые наиболее эффективно используют созданную инфраструктуру и местные условия.

Место региональной инфраструктуры в системе рыночных отношений в основном определяется ее конституирующими функциями, среди которых можно выделить три наиболее существенных: распределительную, коммуникационную и регулирующую. Под Распределительной функцией понимается способность инфраструктуры обеспечить распределение товарно-материальных ценностей, финансовых и трудовых

ресурсов по отраслям и территориям региона. Коммуникационная функция — это организация эквивалентного обмена продуктами труда (товарами, услугами, информацией и т. п.). Регулирующая Функция обеспечивает восстановление и поддержание сбалансированного спроса и предложения на разнообразных региональных рынках. Незрелость названных функций способна парализовать производство, привести к нарастанию негативных тенденций в экономике [2].

Основными Принципами функционирования региональной инфраструктуры являются эквивалентность, надежность, сопряженность.

Эквивалентность в рыночных условиях устанавливает сбалансированность спроса и предложения через гибкий механизм ценовой, налоговой, кредитной и иной политики. Следовательно, обмен результатами труда основывается на свободных экономических отношениях, без принудительного распределения произведенной продукции по фондам и лимитам, что было характерно для административно-командной системы.

Надежность инфраструктуры достигается совокупностью мер экономического, социального, правового, политического характера. При прочих равных условиях надежность функционирования региональной инфраструктуры тем выше, чем больше экономически самостоятельных хозяйствующих субъектов, полностью отвечающих своим имуществом по принятым на себя обязательствам, как в экономике вообще, так и в инфраструктурной сфере в частности.

Сопряженность подразумевает четкое соответствие элементов инфраструктуры обслуживаемым ею рынкам, т. е. рынкам товаров, капитала, труда, недвижимости и т. п., а также сбалансированность между основными элементами самой инфраструктуры. Неадекватность инфраструктуры уровню развития рыночных отношений приводит к возникновению и развитию кризисных явлений. Например, несопряженность банковской системы с развитием рынка капиталов является одной из причин падения интереса предпринимателей к инвестированию производства.

Мировой финансовый кризис обнажил проблемы действующей системы государственного регулирования экономики. Возникшие экономические и социальные проблемы требовали решительных мер со стороны государства. Даже самые яростные сторонники свободного рынка признали необходимость государственного вмешательства в экономику.

Многие принимаемые меры являются неполными, либо несвоевременными, либо неэффективными. Чрезмерная зарегулированность создает излишние административные барьеры для предпринимателей. Слабая роль государства в экономике повышает риски возникновения дополнительных издержек как для граждан, так и для самого государства. При этом часто забывают о тесной взаимосвязи и зависимости всех целевых групп—адресатов регулирования. Например, бизнес — это не только предприниматели, но и тысячи рабочих мест. А социальное благополучие граждан связано, прежде всего, с уровнем занятости. Доказательством этого являются последствия безработицы в некоторых странах Европы, уровень которой обновляет все рекорды.

Стало очевидным, что в современных условиях экономическая политика должна проводиться при условии соблюдения баланса интересов всех заинтересованных групп: государства, бизнеса, региональных элит, населения. Поэтому сегодня наметился переход к так называемому «умному» регулированию, предусматривающему построение комплексной системы принятия экономических решений исходя из интересов всего общества, снятие административных барьеров и принятие простых законов.

В современном информационном обществе особую актуальность приобретает проблема гармонизации развития триады «государство — регион — предприятие». Считаем, что регулирование развития структурных элементов этой триады с учетом критерия гармоничности возможно только на основе современных «умных» технологий.

Концепция "умного" регулирования получила широкое распространение с 2010 года в Европейском Союзе и включена им в стратегию до 2020 года. "Умное" регулирование заключается в постоянном и систематическом совершенствовании качества

регулирующего за счет комплексной оценки воздействий на каждом этапе принятия решения, его реализации и мониторинга, четкой координации заинтересованных государственных органов и учета мнения всех целевых групп воздействия. Реализация этих принципов позволяет принимать четкие и понятные законы и постоянно их совершенствовать, то есть эффективно управлять регулированием.

Базовым элементом "умного" регулирования является оценка регулирующего воздействия (ОРВ) на всех этапах управленческого цикла. ОРВ уже внедрена и эффективно действует во многих странах. Ряд стран, в том числе Россия, Украина, Казахстан и другие страны СНГ, находятся на начальном этапе построения целостной системы ОРВ. Например, сейчас в Казахстане все государственные органы проводят социально-экономическую оценку последствий принимаемых законопроектов. С 2011 года была внедрена научная экономическая экспертиза законопроектов Республики Казахстан. Она производится научной организацией, независимой от деятельности государственных органов. Таким образом, в Казахстане создана основа системы ОРВ. При этом формируется специальный паспорт по оценке социально-экономических последствий действия принимаемого законопроекта, который состоит из следующих структурных элементов: общая информация; соответствие законопроекта стратегическим целям государства; социально-экономические последствия; анализ выгод и издержек; источник финансирования; выводы.

Вместе с тем, чтобы соответствовать принципам "умного" регулирования, необходимо продолжить работу по ее совершенствованию.

Во-первых, нужно обеспечить ее централизацию. На недавнем совещании по вопросам развития предпринимательства глава государства заявил о необходимости создать централизованную систему публичного анализа регуляторного воздействия принимаемых норм законов и инструментов регулирования экономики. В этом аспекте важно обеспечить координацию деятельности по проведению ОРВ государственными органами и неправительственными организациями.

Во-вторых, "умное" регулирование требует проведения оценки регулирующего воздействия на всех этапах принятия решений: от анализа проблемы до оценки действующих механизмов госрегулирования. Сегодня ОРВ в большей степени концентрируется на уровне готового проекта нормативно-правового акта. Это затрудняет внесение концептуальных изменений в проект, так как смещает акценты на уже выбранный вариант решения проблемы. Как показывает практика, ОРВ эффективно проводить уже на стадии оценки проблемы, когда у регуляторов есть возможность объективно оценить множество инструментов регулирования. Не менее важен постоянный мониторинг действующего законодательства. В условиях быстроменяющейся экономики система регулирования нуждается в постоянном обновлении и совершенствовании. Но при этом нельзя забывать о значимости сохранения стабильных правил игры. В большей степени здесь речь идет об упрощении и создании более понятной нормативно-правовой базы, снижении излишних барьеров. Например, в прошлом году в Казахстане перечень разрешительных документов был сокращен на 30%. В этом году принят закон, сокращающий количество разрешительных документов еще на 30%. В результате в рейтинге Doing Business 2013 Казахстан поднялся на семь пунктов и занял 49-е место.

Расширение механизма ОРВ должно также происходить не только по этапам принятия и реализации решений, но и по уровням государственного управления. То есть начиная от законов, принимаемых парламентом и подписываемых президентом, и заканчивая решениями местных государственных органов на уровне регионов, районов, городов. Эти решения также нуждаются в оценке положительных и негативных эффектов воздействия, поскольку в них может быть заложен механизм, отличающийся от идеи, заложенной в законе, что может негативно сказаться на определенных социальных группах населения. Только комплексная система ОРВ, охватывающая все этапы управленческого цикла и все уровни государственного управления, будет наиболее результативной. А результат этот заключается в принятии четких правил, понятных бизнесу и гражданам, и учи-тывающих интересы всего населения.

И, в-третьих, это повышение прозрачности проведения ОРВ, внедрение механизмов общественного обсуждения принимаемых решений. Публичные консультации являются неотъемлемым элементом проведения ОРВ во всем мире. При анализе регуляторного воздействия публичные консультации позволяют получить мнение целевых групп о регулятивных мерах. Сложность заключается в проведении публичных опросов, анкетирования, интервью. Несмотря на то, что это требует больших затрат времени и финансов, такие мероприятия необходимо проводить как можно чаще и с наибольшим охватом. С сегодняшним уровнем развития Интернета к обсуждению проблем регулирования можно привлекать широкий круг населения на постоянной основе.

Большое распространение получила идея открытого правительства. Открытое правительство основано, прежде всего, на активном участии граждан в процессе разработки государственной политики. Европейская комиссия создала веб-портал Your Voice in Europe, концепция открытого правительства принята многими странами: Сингапуром, США, Австралией, Канадой и другими. В Российской Федерации недавно был создан портал "Открытое правительство". В Украине также начаты работы по созданию электронного правительства, однако бюджетное финансирование для реализации этой инициативы отсутствует. Казахстан продвинулся дальше всех. По показателю "электронное участие" (e-participation) граждан в электронных государственных проектах в 2012 году Казахстан находится на втором месте в мире.

Таким образом, оценка регулирующего воздействия призвана стать именно тем элементом системы "умного" регулирования, который поможет добиться переворота в действующем порядке управления экономикой и предприятиями, полностью оптимизировав принятие государственных решений. Ключевым направлением такого регулирования может стать комплексная поддержка экспортной деятельности предприятий. Актуальным является вопрос укрепления экспортного потенциала предприятий с использованием возможностей региональной инфраструктуры.

Формирование новой идеологии регулирования в триаде «государство — регионы — предприятие» предусматривает совершенствование действующих инструментов оценки проектов разрабатываемых управленческих решений. Желательно, чтобы этот процесс проходил в условиях тесного сотрудничества и обмена опытом. "Умное" регулирование может выступить в качестве моста между интересами и ценностями разных социальных групп.

Литература:

1. Экономика Украины: шоковое влияние и путь к стабильному развитию [монография] / под ред. д. э. н. Й. В. Крючковой. — К. НАНУ, 2010. — 480 с.
2. Геец В. М. Общество, государство, экономика: феноменология взаимодействия и развития [монография] / В. М. Геец. — К.: НАН Украины, 2009. — 864 с.
3. Гордиенко Т. М. Развитие региональной экономики в контексте экономического кризиса / Т. М. Гордиенко // Актуальные проблемы экономики. — 2010. — № 6. — С. 162-166.
4. Конкурентоспособность экономики Украины: состояние и перспективы повышения [монография] / под ред. И. В. Крючковой. — К.: Основа, 2007. — 488 с.
5. Экономика Украины: стратегия и политика долгосрочного развития / под ред. акад. НАНУ В. М. Гееца. — К.: НАНУ, 2003. — 1008 с.