УДК 338.242 DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-4-133-139

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

Рябова Таисия Фоминична доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и управления, Московский государственный университет технологий и управления им. К.Г. Разумовского (109003, Россия, г. Москва, ул. Земляной вал, 73). E-mail: taisiya-ryabova@yandex.ru

Маслюкова Екатерина Александровна кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, Российский государственный университет правосудия (117418, Россия, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, 69). E-mail: katrinamas@mail.ru

Юткина Ольга Владимировна кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, Российский государственный университет правосудия (117418, Россия, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, 69). E-mail: olga_yutkina@mail.ru

Аннотация

В статье представлены результаты исследования эффективности привлечения частного бизнеса для решения государственно значимых социально-экономических задач. Выделены преимущества и недостатки взаимодействия в рамках ГЧП для всех партнеров. Выявлена динамика роста проектов на основе государственно-частного партнерства на всех уровнях национальной экономики. Установлено, что наибольший объем которых приходится на инфраструктурные объекты. По результатам исследования сделан вывод о необходимости активизации процесса привлечения инфраструктурных инвестиций на принципах государственно-частного партнерства, что будет способствовать росту национальной экономики, а также позволит сократить сроки реализации национальных проектов в сфере образования, транспорта, экологии и др.

Ключевые слова: *партнерство, экономический рост, регионы, инвестиции, государственная политика, инфраструктура, предпринимательство, проекты, устойчивое инновационное развитие.*

Для устойчивого инновационного развития, являющего стратегическим фактором экономического роста страны, необходимы значительные объемы инвестиций, которые во многом можно обеспечить за счет партнерства с частным сектором, так как это взаимодействие способно принести неоспоримые преимущества для обеих сторон при условии правильной организации.

Создание максимально благоприятных условий для предпринимательской инициативы, повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности российских предприятий, расширение их способности к работе на открытых глобальных рынках в условиях жесткой конкуренции является одной из приоритетных задач, стоящей перед экономикой. Решение данного вопроса видится, прежде всего, в консолидации государственных, частных бизнес-структур и общественных интересов, или другими словами, в консолидации государственного и частного капиталов, интеллектуальных и человеческих ресурсов [1].

В настоящее время потребность населения в социальных объектах удовлетворена не в полной мере, в тоже время необходимо поддерживать и уже имеющуюся социальную инфраструктуру, как следствие все возрастающая потребность правительства в достаточном финансировании объектов общественного пользования. Неэффективное использование государственной собственности, не всегда удовлетворительное качество услуг, которые предоставляются гражданам, ограниченные финансовые возможности правительства обостряют потребность в привлечении капитала частного бизнеса для инвестиций в развитие современнойинфраструктуры регионов.

ГЧП может стать механизмом преодоления перечисленых проблем и прогрессивной формой осуществления крупных инвестиционных проектов в России, а также может существенно повысить эффективность государственных инвестиций. Таким образом, можно заключить, что функциональная составляющая государственно-частного партнерства заключается в удовлетворении потребностей общественного сектора путем использования или заимствования ресурсов частного сектора и поддержании государственных полномочий и функций при предоставлении услуги совместно с частным сектором.

Многие ученые полагают, что основными функциями государства по регулированию экономики являются следующие: правовое обеспечение экономической деятельности, организация денежного обращения, производство общественных товаров, минимизация транзакционных издержек, охрана окружающей среды, антимонопольное регулирование и др. [2].

В рамках проводимого исследования были выявлены положительные и отрицательные стороны для каждого контрагента ГЧП.

Так, основными преимуществами для публичного сектораможно отнести:

- создание общественно значимых объектов даже при отсутствии достаточных бюджетных средств без увеличения долговой нагрузки на бюджет;

• возможность объединения этапов проектирования, строительства и эксплуатации в рамках одного проекта;

• возможность приобретать не объект, а услугу, что также способствует развитию конкуренции на рынке социально значимых услуг;

• возможность использовать ресурсы и компетенции частного партнера, привлекать новые технологии, увеличивать свою выручку и одновременно оказывать социально значимые услуги населению региона;

• передача части рисков по проекту частному партнеру;

• снижение присутствия государства в экономике;

• возможность переложить затраты, связанные с разработкой проекта, на частного инициатора проекта, сократить срок отбора инвестора, а также повысить эффективность управления имущественным комплексом.

Основными преимуществами для частного сектора являются:

• долгосрочноевзаимодействие с государством закрепленноев рамках соглашения;

• возможность получения земельного, лесного, водного участка без торгов;

• возможность получения дополнительных гарантий со стороны государства по минимальной доходности инвестиций;

• возможность увеличивать свою выручку по проекту на этапе создания или эксплуатации и/или за счет оказания дополнительных платных услуг;

• передача части рисков по проекту государству;

• закрепление в сферах деятельности, традиционно занимаемых государством;

• возможность самостоятельно проработать структуру проекта и предложить проект соглашения, сократить срок заключения соглашения.

Основными недостатками ГЧП для государства можно выделить следующие моменты:

• в долгосрочной перспективе государство осуществляет суммарные платежи частному сектору в большем объеме, чем стоимость строительства исключительно за счет бюджетных средств;

• принадлежащее государственной власти право распоряжения созданным инфраструктурным объектом сильно ограничено, а, следовательно, государство теряет часть контрольных и регулирующих функций;

• государство несет определенные дополнительные расходы по отбору частных партнеров, на дальнейший контроль за реализацией проекта в рамках ГЧП, финансированием деятельности конкурсных комиссий, рабочих групп по мониторингу и контролю за строительством и эксплуатацией объекта и т.д.;

• риск выбора не соответствующего всем требованиям частного партнера, что может привести к нарушению сроков выполнения работ, созданию объектов ненадлежащего качества, а, следовательно, к неудовлетворению со стороны конечных потребителей.

Для частного сектора сдерживающими факторами являются:

• регулирование платы со стороны государства, которую взимает частный инвестор с третьих лиц за пользование объектами. Следует отметить, что представители бизнеса имеют возможность при заключении договора обсудить все вопросы, касающиеся тарифов за пользование объектами недвижимости, а также процедуру взимания платы с пользователей и ее последующую корректировку. В мировой практике в решении данного вопроса используется ежегодный пересмотр величины платежей с учетом инфляции в стране.

• формальное закрепление права собственности на объект за государством, что ограничивает возможности использования финансов компании и не может служить в качестве залогового обеспечения перед кредиторами;

• большая степень риска и ответственности за реализуемый объект по сравнению с традиционными государственными заказами в части соблюдения срока сдачи объекта в эксплуатацию, нарушения в графике проведения работ и т.д.

Несмотря на сдерживающие факторы взаимодействие государства и частного бизнеса облегчает выход на мировые рынки капитала, стимулируют привлечение иностранных инвестиций в реальный сектор экономики и развитие региональной социально значимой инфраструктуры, местные рынки капитала, товаров и услуг.

Существующие особенности использования регионального потенциала и механизмы управления им предопределили глубокую дифференциацию инвестиционно-экономического положения регионов страны. Выравнивание социально-экономического положения является актуальной задачей и требует значительных вложений капитала. Как показывает изучение, в последнее время уровень конкуренции между регионами за привлечение инвестиций имеет устойчивую тенденцию к росту, что определяет прерогативу руководства регионов по выбору эффективных направлений развития, предусматривающих новые векторы взаимоотношений бизнеса, власти и рынка [3].

Как показало изучение, в последние годы заметно ускорились темпы развития регионов как в социальной, так и в экономической сфере. При этом можно констатировать факт увеличения финансирования объектов инфраструктуры, в том числе и за счет внебюджетных источников.

Сотрудничество бизнеса и государства способно решать взаимовыгодные задачи при недостаточности ресурсов участников проектов. В условиях ограниченности региональных и местных бюджетных средств в краткосрочном периоде достигается экономия за счет распределения финансирования на более длительный период. Привлечение ресурсов частного сектора обеспечивает повышение эффективности использования бюджетных средств, повышение качества оказываемых услуг населению, обеспечение развития инфраструктуры, повышение конкурентоспособности региона, рост экономики страны.

Анализ данных, представленных в табл. 1 и на рис. 1, о реализуемых в России проектах показывает, что в 2018 г. 353 проекта с использованием механизмов ГЧП прошли стадию коммерческого закрытия, что более чем в полтора раза меньше, чем годом ранее. При этом объем частных инвестиций в 2017 г. составил 247,5 млрд. руб., а в 2018 г. увеличился до 451,7 млрд. руб., что свидетельствует о тенденции укрупнения совместных проектов [4]. Надо отметить, что такой рост произошел в основном за счет двух мега-строек – железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино (126,6 млрд. руб. частных инвестиций) и Северного широтного хода (103 млрд. руб.).

Таблица 1

Количество проектов ГЧП, прошедших стадию коммерческого закрытия, и объем частных инвестиций в этих проектах в 2014-2018 гг.

Показатель	Годы					Темп роста 2018 г. к 2017 г., %
	2014	2015	2016	2017	2018	
Количество проектов, прошедших стадию коммерческого закрытия	316	593	1202	620	353	57
Объем частных инвестиций, млрд. руб.	298, 7	286,8	300,2	247,5	451,7	183

В целом же, в России сейчас реализуется без учета завершенных проектов 3422 законтрактованных ГЧП-проекта с общим объемом частных инвестиций 2182 млрд. руб. На проекты дороже 1 млрд. руб. приходится 92% всех частных инвестиций в проектах ГЧП, что в количественном выражении составляет всего 193 проекта или 6 % от общего их числа.

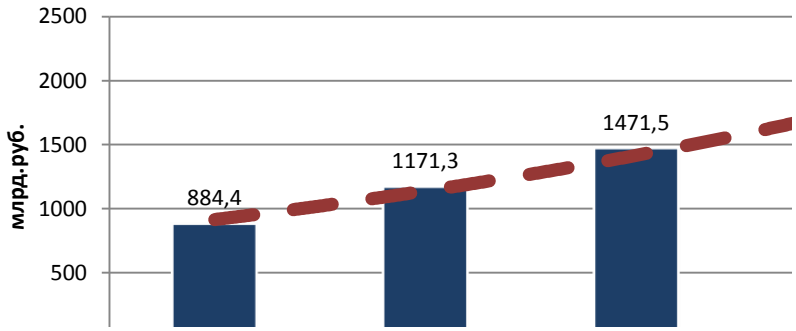


Рис. 1. Динамика роста законтрактованных инвестиционных обязательств частных партнёров в проектах ГЧП накопленным итогом в 2014 – 2018 гг.

Залогом успешного функционирования национальной экономики является взаимодействие всех ее субъектов. В первую очередь речь идет о государстве, поскольку именно сбалансированная экономическая политика государства способствует процветанию экономики, ее развитию, соответствию требованиям внешней и внутренней среды [5].

Анализ показал, что на всех уровнях национальной экономики увеличивается количество проектов на основе государственно-частного партнерства, что подтверждается данными табл. 2.

Таблица 2

Количество ГЧП проектов за 2013-2018 гг. в разрезе уровней, проекты

Уровень	Годы					Темп роста 2018 г. к 2017 г., %
	2013	2014	2015	2016	2018	
Федеральный	4	7	12	15	24	160
Региональный	17	75	104	193	356	184
Муниципальный	110	504	757	1975	3042	154
Всего	131	586	873	2183	3422	157

На федеральном уровне в 2018 г. реализовано 24 проекта с частными инвестициями, что на 60% больше, чем в 2016 г. Финансирование в размере 496 млрд. руб. осуществляется в такие проекты, как ЦКАД, система взимания платы «Платон» и другие. Федеральные проекты, несмотря на свои масштабы, все же уступают по объему инвестиций региональным. В региональные проекты получили частного финансирования в два раза больше – 1,3 трлн. руб. На муниципальном уровне реализуется большое количество мелких проектов – 3042 единиц, с общим объемом частных инвестиций 368 млрд. руб.

Таблица 3

Объем частных инвестиций в реализуемых проектах ГЧП по уровням реализации, млрд. руб.

Уровень	Годы				2018 г. в : к 2016 г.
	2014	2015	2016	2018	
Региональный	200,9	408,1	1038,6	1318	127
Муниципальный		98,5	144	368,1	в 2,6 р.
Федеральный		133,7	182,4	496	в 2,7 р.
всего		640,3	1365	2182,1	в 10,9 р.

Мониторинг данных табл. 3 об общем объёме финансирования проектов на основе ГЧП позволяет сделать вывод, что основные объемы частных инвестиций приходятся на региональный уровень. Так в 2018 г. было подписано договоров в рамках проектов ГЧП со стороны бизнес партнеров на сумму превышающую объем 2016 г. на 27 %, а объемы 2014 г. в 6,5 раз.

Общее количество проектов ГЧП на всех уровнях за 2013-2018 года увеличилось в 26 раз при росте частного финансирования почти в 11 раз. Но не смотря на большое количество проектов на муниципальном уровне, по объемам финансовых частных обязательств они уступают и федеральному и региональному уровню.

Вступление в силу федерального закона № 224-ФЗ от 13 июля 2015 г. «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» стало катализатором увеличения объемов участия бизнеса в государственных проектах. Наибольшее количество контрактов приходится на муниципальный уровень. Наименьшее количество на федеральный уровень.

Изучение структуры проектов в разрезе отраслей позволили выявить наиболее значимые для государства сферы, требующие значительных финансовых вложений, рис. 2. Обобщая данные табл. 4, можно сказать, что наибольшее количество контрактов заключается в коммунально-энергетической отрасли.

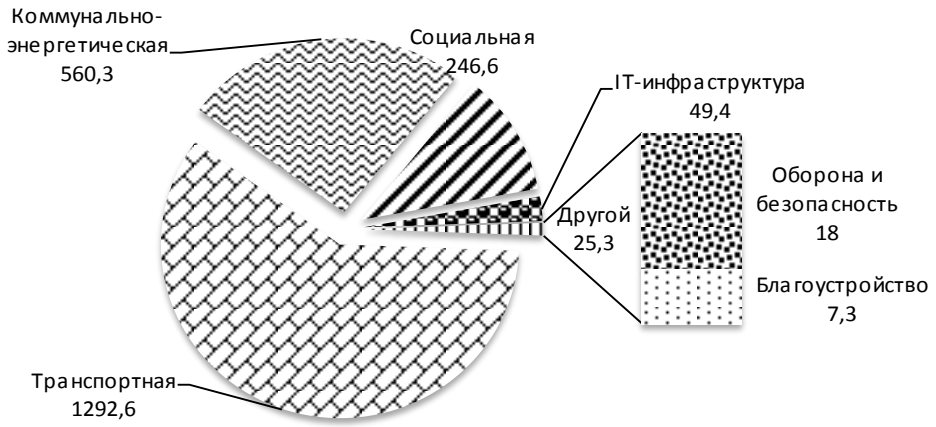


Рис. 2. Отраслевая структура рынка ГЧП по объему частных инвестиций в 2018 г., млрд. руб.

Таблица 4

Структура проектов ГЧП в России в разрезе отраслей общественной инфраструктуры, проекты

Сфера	Годы					Темп роста, 2018 г. в % к 2016 г.
	2013	2014	2015	2016	2018	
Коммунальная	23	194	626	2076	2731	132
Энергетическая	22	163	28			
Транспортная	30	64	47	68	124	182
Социальная	56	165	172	281	452	161

В 2018 г. можно отметить увеличение на 32 % количества контрактов в этой сфере по сравнению с 2016 г., что связано с развитием регулирования в сфере тепло- и водоснабжения. В 2015 г. в отрасли водоснабжения/водоотведения было законтрактовано всего 310 контрактов и 280 в теплоснабжении, а в 2018 г. более 2700 контрактов. Политика правительства, направленная на совершенствование регулирования хозяйственных связей в отношений объектов тепло- и водоснабжения привела к увеличению количества концессионных соглашений, а также усовершенствованию подходов при подготовке и реализации таких проектов.

Информационно-коммуникационная сфера считается наиболее динамично развивающейся, так в 2018 году стали реализовываться проекты по созданию систем контроля безопасности ПДД, проект «Платон» и др. Сегодня в этой сфере реализуются 33 проекта с объемом частных инвестиций 49,4 млрд. руб., которые нацелены на поддержание общественного порядка и безопасности.

Одним из необходимых условий обеспечения конкурентоспособности национальной экономики выступает наличие эффективной транспортной инфраструктуры, составной частью которой является сфера технического обслуживания и оказания транспортных услуг [6].

Дороги – актуальная тема для РФ, поэтому количество контрактов в этой области увеличивается и набольшие инвестиции вкладываются именно в транспортную отрасль, строительство автомобильных и железных дорог, мостов и путепроводов, развитие аэропортов, создание систем фото и видео фиксации и весогабаритного контроля, строительство сопутствующей инфраструктуры. С точки зрения количества проектов – 124 в 2018 году – они составляют лишь 4,5% от контрактов в коммунально-энергетической сфере, а с точки зрения объема инвестиций, то транспортная сфера бесспорно лидирует и в 2,3 раза ее превосходит. На транспортную отрасль приходится 59% от общих инвестиций, что составляет 1,3 трлн. руб.

В настоящее время Россия вкладывает в инфраструктуру 2,8% от ВВП, что составляет 67% от рекомендуемого расчетного значения Национального Центра ГЧП на основе данных Global Infrastructure Hub. Абсолютным лидером инфраструктурных инвестиций в 2018 г. стал Китай (826 млрд. долл.), на втором месте США – 302 млрд. долл., на третьем – Япония 139 млрд. долл., что показано на рис. 3. Россия же инвестировала в развитие инфраструктуры существенно меньше – всего 39 млрд. долл.

В современном мировом сообществе вопросам инновационного развития социально-экономических систем отводится одно из главенствующих мест, как на государственном уровне, так и в рамках функционирования конкретных организаций [7].

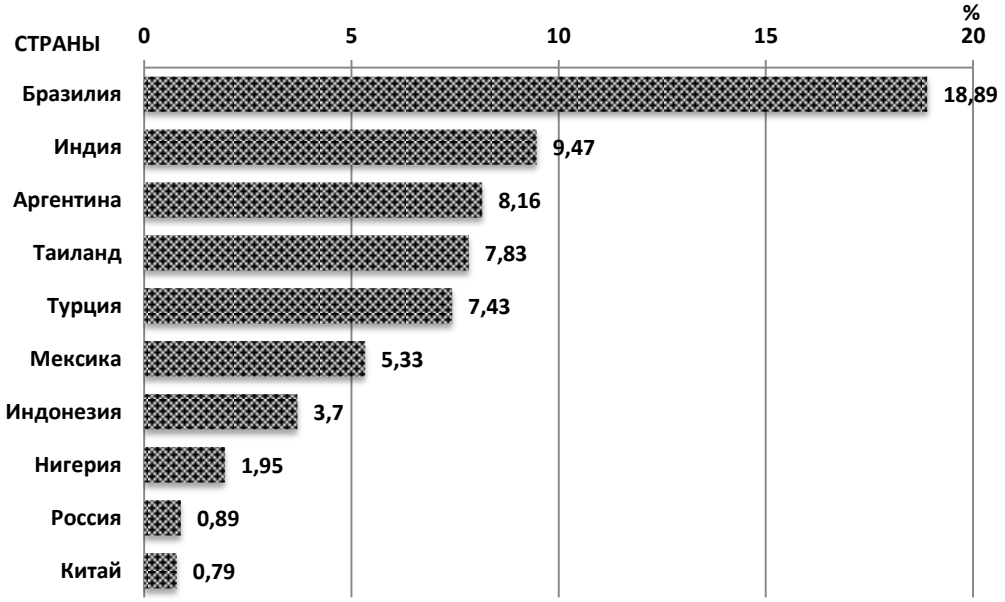


Рис. 3. Соотношение частных инвестиций в проектах ГЧП к номинальному ВВП в странах мира в 2018 г., процент

Во всем мире развитие инфраструктуры в транспортной, информационно-коммуникационной, энергетической сферах является залогом развития экономики. В рейтинге стран по объему инвестирования в перечисленные отрасли инфраструктуры Россия соответственно занимает одиннадцатое, пятнадцатое и двенадцатое место.

В условиях, характеризующихся высоким уровнем конкуренции за рынки сбыта продукции, а также постоянно изменяющихся требований рыночной среды бизнесу необходимо вырабатывать такую стратегию управления, которая будет приемлема для имеющихся организационных, техни-

ческих, технологических, производственно-коммерческих, финансовых, экономических и социальных условий [8].

Расширение национальной инфраструктуры при участии государства и частного бизнеса должно основываться на развитии институциональной среды в сфере государственно-частного партнерства; нормативно-правовом обеспечении контрактации, обоюдной защите прав, прозрачных и понятных правилах их финансирования; эффективной деятельности высших должностных лиц субъектов РФ; гибкости инструментов бюджетного планирования и др.

Сбалансированный процесс привлечения инфраструктурных инвестиций на принципах ГЧП в национальную экономику России позволит повысить национальный рейтинг инвестиционной привлекательности субъектов РФ; сформировать новые ниши бизнеса на стыке разных отраслей в условиях цифровизации экономики; увеличить международный и межрегиональный товарооборот и обеспеченность регионов всеми видами ресурсов; сократить сроки реализации национальных проектов в сфере образования, транспорта, экологии, демографии, жилью и т.д.; повысить качество дорог, зданий, систем коммуникации и других объектов жизнеобеспечения регионов; обеспечить доступность востребованных качественных социальных услуг населению регионов.

Стратегическая цель данных социально-экономических преобразований состоит в том, чтобы в исторически обозримом времени Россия по уровню и экономического, и социального развития вышла в мировые лидеры. Основой происходящих изменений является инновационная деятельность, ориентированная на ускорение темпов инвестирования в знания, экономического роста и повышения объема валового и регионального внутреннего продукта [1].

В Российской Федерации в масштабе реализуемых национальных проектов общей стоимостью 25,7 трлн. руб. на развитие инфраструктуры предполагается направить еще 15,3 трлн. руб. Использование бюджетных средств с активным применением механизма ГЧП в качестве внебюджетного источника повысит эффективность проектов по развитию инфраструктуры.

Таким образом можно заключить, что ГЧП является одной из самых эффективных и прогрессивных форм взаимодействия государства и частного бизнеса в целях развития национальной инфраструктуры и реализации общественно значимых проектов.

Литература

1. *Гусев В.В.* Принципы государственно-частного партнерства как инструмент повышения эффективности инновационной экономики АПК // Международные научные исследования. 2017. № 2(31). С. 201 – 214.
2. *Проскурина З.Б.* Система функций государственного управления экономикой сферы зернопроизводства // Международные научные исследования. 2017. № 2 (31). С. 237 – 240.
3. *Рябова Т.Ф., Маслюкова Е.А., Юткина О.В.* Внутренние резервы роста экономики страны // Экономика и предпринимательство. 2018. № 8 (97). С. 1310 – 1313.
4. Просто и честно об инвестициях в инфраструктуру и государственно-частном партнерстве в России. Аналитический обзор. М.: Центр развития государственно-частного партнерства, 2019. 32 с.
5. *Александрова М.В.* Некоторые аспекты взаимодействия денежно-кредитного регулирования и бюджетно-налоговой политики государства в условиях кризиса // Экономика и предпринимательство. 2015. № 11 (ч. 1). С. 108 – 112.
6. *Гайдаренко Л.В., Александрова М.В., Помпик Е.А.* Стратегии развития предприятий сферы технического обслуживания и оказания транспортных услуг // Экономика и предпринимательство. 2014. № 1. Ч. 3. С. 466 – 470.
7. *Минаева Е.В.* Ключевое значение инновационного потенциала для развития организаций в условиях импортной зависимости страны // Экономика и предпринимательство. 2015. № 11 (ч. 1). С. 605 – 608.
8. *Чижик А.С., Рябова Т.Ф.* Основные аспекты управления бизнес-процессами в современных рыночных условиях хозяйствования // Экономика и предпринимательство. 2014. № 6 (47). С. 783 – 787.

***Ryabova Taisiya Fominichna*,** Doctor of Economics, Professor, Department of Economics and Management, Moscow State University of Technology and Management named after K.G. Razumovsky (73, Zemlyanoy Val St., Moscow, 109003, Russian Federation). E-mail: taisiya-ryabova@yandex.ru

Maslyukova Ekaterina Aleksandrovna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics, Russian State University of Justice (69, Novocheremushkinskaya Str., Moscow, 117418, Russian Federation). E-mail: katrinamas@mail.ru @mail.ru

Yutkina Olga Vladimirovna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics, Russian State University of Justice (69, Novocheremushkinskaya Str., Moscow, 117418, Russian Federation).
E-mail: olga_yutkina@mail.ru

TOPICAL ISSUES OF DEVELOPMENT OF NATIONAL INFRASTRUCTURE BASED ON STATE-PRIVATE INTERACTION

Abstract

The article presents the results of a study of the effectiveness of attracting private business to solve state-significant socio-economic problems. The advantages and disadvantages of interaction in the framework of PPP for all partners are highlighted. The dynamics of the growth of projects based on public-private partnerships at the federal, regional and local levels, the largest amount of which falls on infrastructure facilities, is revealed. According to the results of

the study, it was concluded that it is necessary to intensify the process of attracting infrastructure investments on the principles of public-private partnership, which will contribute to the growth of the national economy, as well as reduce the time for the implementation of national projects in the field of education, transport, ecology, etc.
Keywords: *partnership, economic growth, regions, investments, state policy, infrastructure, entrepreneurship, projects, sustainable innovative development.*

References

1. Gusev V.V. Principy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva kak instrument povysheniya effektivnosti innovacionnoj ekonomiki APK // Mezhdunarodnye nauchnye issledovaniya. 2017. № 2(31). P. 201 – 214.
2. Proskurina Z.B. Sistema funkcij gosudarstvennogo upravleniya ekonomikoj sfery zernoproizvodstva // Mezhdunarodnye nauchnye issledovaniya. 2017. № 2 (31). P. 237 – 240.
3. Ryabova T.F., Maslyukova E.A., YUtkina O.V. Vnutrennie rezervy rosta ekonomiki strany // Ekonomika i predprinimatel'stvo. 2018. № 8 (97). P. 1310 – 1313.
4. Prosto i chestno ob investiciyah v infrastrukturu i gosudarstvenno-chastnom partnerstve v Rossii. Analiticheskij obzor. M.: Centr razvitiya gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, 2019. 32 p.
5. Aleksandrova M.V. Nekotorye aspekty vzaimodejstviya denezhno-kreditnogo regulirovaniya i byudzhetno-nalogovoj politiki gosudarstva v usloviyah krizisa // Ekonomika i predprinimatel'stvo. 2015. № 11 (ch. 1). P. 108 – 112.
6. Gajdarenko L.V., Aleksandrova M.V., Pompik E.A. Strategii razvitiya predpriyatij sfery tekhnicheskogo obsluzhivaniya i okazaniya transportnyh uslug // Ekonomika i predprinimatel'stvo. 2014. № 1. CH. 3. P. 466 – 470.
7. Minaeva E.V. Klyuchevoe znachenie innovacionnogo potenciala dlya razvitiya organizacij v usloviyah importnoj zavisimosti strany // Ekonomika i predprinimatel'stvo. 2015. № 11 (ch. 1). P. 605 – 608.
8. CHizhik A.S., Ryabova T.F. Osnovnye aspekty upravleniya biznes-processami v sovremennyh rynochnyh usloviyah hozyajstvovaniya // Ekonomika i predprinimatel'stvo. 2014. № 6 (47). P. 783 – 787.

УДК 332.14 DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-4-139-142

ОБЗОР ПОДХОДОВ К ПОНЯТИЮ СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА

Сергеева Надежда Владимировна старший преподаватель кафедры экономики, Российский государственный университет правосудия (117418, Россия, г. Москва, Новочеремушкинская ул., 69). E-mail: serna1963@yandex.ru

Аннотация

Устойчивый рост экономики Российской Федерации может быть обеспечен исключительно за счет существенного повышения темпов сбалансированного социально-экономического развития ее регионов. Понятие «сбалансированное развитие региона» широко распространено в научной литературе, но при этом разные авторы трактуют его в зависимости от контекста своих исследований и сферы научной деятельности. В статье исследуются различные подходы к определению понятий «регион», «сбалансированное развитие региона», что дает возможность уточнения для реализации их универсальности.

Ключевые слова: *регион, социально-экономическое развитие, сбалансированность, устойчивость, экономический рост, производительные силы, хозяйственная деятельность, территориальные общности, экономико-географические особенности.*

Как известно, основным показателем эффективности с точки зрения сбалансированности процесса социально-экономического развития является достижение состояния устойчивого развития экономической и социальной сферы региона, когда процесс идет с гарантированным достижением намеченных эталонных параметров, адаптивно к высокой скорости изменений и носит опережающий характер. Это является априори необходимым условием для так называемого «бескризисного» пути развития в условиях высокой нестабильности внешней политической и социально-экономической ситуации.

Перед регионами стоит проблема – каким образом, в условиях дефицита ресурсов, высокой степени неопределенности векторов развития и усиления тяжести внешних вызовов с более высокой степенью гарантии достичь таких показателей, как повышение доходности регионального бюджета, реальных доходов населения, инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности экономики, а также добиться снижения социально-политических рисков и решить актуальные социальные и кадровые проблемы (занятость населения, демография, миграция, дефицит квалифицированных кадров и т.п.) [1].

В целях решения научной проблемы, связанной с поиском совершенствования моделей, демонстрирующих управленческие решения, направленные на достижения сбалансированности социально-экономического развития регионов, научный и практический интерес представляет уточнение сущности понятия «сбалансированное социально экономическое развитие региона» в условиях инновационной экономики.

Анализ научных источников показывает, что появление термина «регион» связано с появлением такого направления в экономической науке, как региональная экономика, один из основополож-