

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Развитие инфраструктуры в условиях модернизации строительных предприятий Украины обусловлено объективными и необходимыми предпосылками возникновения и использования новых форм и методов управления строительными предприятиями (планировки, карты распределения бытовых учреждений, комплексные программы развития предприятия и др.).

Инфраструктура представляет собой категорию региональной экономики, так как на этом уровне сталкиваются отраслевые и территориальные интересы субъектов собственности и субъектов хозяйствования. Под региональной инфраструктурой понимаем сложную систему отраслей и сфер деятельности, обслуживающих и обеспечивающих нормальную деятельность строительных предприятий региона. Ее модель определяет и сама определяется социальным укладом жизни общества как результатом длительного развития в условиях реального состояния экономики на определенном этапе.

Развитие региональной инфраструктуры следует представить в виде трех моделей:

1) социально-ориентированной нерыночной, т.е. предоставление услуг инфраструктуры обществу осуществляется при доминирующей роли государства. В этой модели значительную долю занимают общественные услуги, частные же предоставляются достаточно редко. Развитие социальной инфраструктуры обеспечивается за счет бюджетных инвестиционных ресурсов регионов. Реализация такой модели в краткосрочном периоде достигает значительного экономического эффекта, но в долгосрочном же является невыполнимой для бюджета финансовой нагрузкой;

2) рыночной, т.е. предоставление услуг социальной инфраструктуры обществу осуществляется с привлечением частного капитала при минимальном участии государства. Задачей последнего является создание условий для конкуренции и нормативно-правовых основ регулирования ры-

ночных отношений. Развитие социальной инфраструктуры обеспечивается инвестиционной активностью субъектов;

3) социально-ориентированной рыночной, смешанной, т.е. созданной в результате конвергенции двух вышеназванных моделей. Ее функцией является предоставление услуг социальной инфраструктуры обществу, осуществляемых на основании государственно-частного партнерства, представляющего собой взаимодействие компаний частного сектора с государственными органами в целях обеспечения финансирования инфраструктуры.

Социальная ориентация экономики – это ориентация производства на спрос потребителей, но это присуще экономике эффективной, которая предполагает развитым рыночным механизмом, при условии, что данный механизм не деформирован ни монополизмом производителей, ни бюрократизированным государственным вмешательством.

Социальная ориентация строительных предприятий предполагает строгую регламентацию общественными институтами определенного уровня государственного регулирования, при котором осуществляется соответствие социальным интересам.

Такая ориентация характеризует, помимо других признаков, значительные масштабы перераспределения доходов в целях оказания строительных услуг обществу, предоставление определенных гарантий [1].

Для реализации этой модели целесообразна конструктивная социальная политика, призванная укрепить доверие людей к власти и соответствующая задачам современного и перспективного развития строительной отрасли региона. В качестве инвестиционных ресурсов строительных предприятий выступают государственные и частные инвестиции. Исследование региональной социальной инфраструктуры в методологическом плане неотделимо от оценки условий и среды ее существования, так как «...система как целостность относительно обособлена от остального мира, который и выступает в качестве ее среды» [2].

Институциональные и рыночные преобразования в Украине привели к необходимости адаптации отраслей строительной инфраструктуры к современным экономическим условиям. Следует учитывать влияние факторов на развитие региональной строительной инфраструктуры, анализ которых позволяет системно оценить глубину ее проблем. Все это учитывается при разработке концепции посткризисного развития региональной строительной инфраструктуры.

Оценка влияния демонополизации экономики на развитие инфраструктуры строительного предприятия предполагает учет украинских особенностей формирования конкурентной среды при переходе от централизованного хозяйства к смешанной экономике. Унаследованный от централизованной экономики монополизм имеет особенности: охватывал производство, распределение, обмен и потребление; сложился как способ оптимизации распределения ресурсов на основе «экономии на масштабах производства».

Хозяйствующие строительные субъекты не имели возможности в альтернативности экономического поведения, поскольку действовали в условиях натурально-хозяйственной замкнутости, централизованного планирования и закрепления поставщиков и потребителей. Для советского периода было свойственно огосударствление экономики, а не монополизм хозяйствующих субъектов в его рыночном понимании. Поэтому демонополизация украинской экономики в области строительства означала ее разгосударствление путем демонтажа административно-командной системы управления, изменения мотивационного поведения субъектов и легитимацию правовых норм, исключающих монопольные действия государственных органов и участников хозяйственного оборота [4]. С целью снижения транзакционных издержек происходит «распад» крупных и средних строительных компаний на мелкие.

Государственная поддержка является неотъемлемой частью развития внутренней инфраструктуры строительного предприятия. «По доле расходов, включающих затраты на обеспечение, помощь безработным, пенсии, здравоохранение и образование, в общем объеме государственных расходов, Украина уступает США в 1,7 раза, Франции – 2,5, Германии – 3 раза» [5]. Государственная поддержка строительных предприятий в развитых странах осуществляется в различных формах: в виде полного субсидирования капиталовложений, субсидий строительным предприятиям, индивидуальных грантов [6]. Эффективность государственной поддержки обеспечивается в условиях распределения бюджетных средств через специализированные государственные консультационные органы или фонды, которые имеют право отбора проектов.

Государственная поддержка сопряжена с проводимой налоговой политикой, выделяемой как внешний фактор влияния на развитие внутреннюю инфраструктуру строительного предприятия. Устойчивость экономи-

ческого роста в долгосрочной перспективе базируется на инвестициях в инновации и человеческий капитал (он становится более значимым фактором конкурентоспособности на международных рынках), что без сильной социальной политики недостижимо. Постсоветская Украина продемонстрировала невозможность экономического роста в условиях снижения социальных стандартов, так как у значительной части общества одновременно сокращается совокупный спрос и снижается экономическая мотивация к труду.

Для развития внутренней инфраструктуры строительного предприятия необходим адекватный подход к использованию инструментов фискальной политики. Налоговые льготы предоставляются не только инновационным, венчурным предприятиям, технопаркам и технополисам, но и тем строительным компаниям, которые осуществляют образовательные программы для своего персонала. Действуют льготы подоходного налога для тех физических лиц, которые продолжают образование и повышают квалификацию. Занятость обеспечивается в рамках модели интенсивного экономического развития: стимулируются инновации и инвестиции, венчурный бизнес, проводятся мероприятия по преодолению структурных кризисов в экономически депрессивных регионах.

Сделать это возможно в условиях нового культурно-технического мировоззрения, позволяющего создать такой технологический способ жизнедеятельности общества, при котором денежный и товарный фетишизмы уступают место фетишизмам гуманитарному и природному.

Среди внутренних факторов оказывающих воздействие на развития инфраструктуры строительного предприятия, следует выделить доминирование формы собственности. Адекватность формы собственности модели экономической системы способствует развитию строительной инфраструктуры.

Следующий фактор – инвестиционные интересы строительных субъектов сопровождаются приоритетностью развития определенных сфер экономики в долгосрочном периоде. Источником финансирования инфраструктурных строительных проектов могут стать средства коммерческих банков, негосударственных пенсионных фондов, страховых компаний. Эти инвесторы диверсифицируют свой бизнес, и наряду с основной деятельностью финансируют строительные инфраструктурные проекты. Так, «в Украине данный процесс происходит ввиду наличия свободных финансовых

ресурсов, но вследствие того, что при остром дефиците мощностей объекты строительной инфраструктуры, безусловно, будут востребованы в условиях экономического роста. И хотя строительные проекты не являются высокодоходными по сравнению, например, с нефте- и газодобычей, и имеют длительные сроки окупаемости инвестиций, но приносят прибыль стабильно, что немаловажно для стратегически мыслящего бизнеса» [8].

Емкость и потенциал рынка услуг строительных предприятий являются основными показателями спроса и предложения этих услуг на региональном уровне. Емкость рынка строительных услуг определяем как совокупный платежеспособный спрос потребителей региона на эти услуги, или предельное значение рыночного спроса. Под потенциалом рынка строительных услуг понимается возможный объем потребления услуг социальной инфраструктуры на региональном уровне. Формирование рыночных отношений неразрывно связано с институтом частной собственности и четким разделением прав собственности.

Финансовое состояние строительных предприятий является немаловажным фактором влияния на его развитие. Низкая рентабельность и финансовая устойчивость строительных предприятий и учреждений не обеспечивает оказания качественных услуг. Так, в Украине инфраструктура строительных предприятий непривлекательна с точки зрения низкого уровня оплаты труда, что является причиной снижения занятости граждан в этой сфере. «Уровень заработной платы работников образования составляет 41,9 %, работников здравоохранения – 45,5, работников культуры – 42,1 % от уровня средней заработной платы в промышленности» [5].

Влияние институциональных факторов на развитие внутренней инфраструктуры строительного предприятия является значительным. Институциональным фактором, влияющим на внутреннюю инфраструктуру строительного предприятия, является эффективность институциональной среды.

Только в экономической среде с соответствующей институциональной средой возможно достичь результатов развития внутренней инфраструктуры строительного предприятия. Целесообразна господдержка предприятий, специализирующихся в сфере строительных услуг, так как в условиях нестабильной экономической ситуации инвесторы, как правило, не заинтересованы инвестировать строительные проекты с длительными сроками окупаемости.

Большинство инвестиций осуществляется предприятиями государственной и смешанной формы собственности, и роль последних увеличивается. Эффективной формой финансирования инфраструктурных строительных проектов является государственно-частное партнерство, при котором государство передает бизнесу права владения и пользования государственной собственностью, административно-хозяйственные, управленческие функции, но оставляет за собой право распоряжения.

Основными типами партнерства в зависимости от объема передаваемых прав частным строительным компаниям являются государственные контракты, лизинг, создание совместных строительных фирм и концессии.

Причиной неэффективного функционирования внутренней инфраструктуры строительных предприятий с запаздывающим типом развития является «размытость прав собственности» на строительные объекты. «Размывание права собственности понимается сознательное введение неопределенности и нечеткости в те или иные компоненты специфицированного права собственности» [9]. Конфликтность интересов между собственником строительных объектов и частными строительными компаниями не позволяет привлекать долгосрочные инвестиции. Отсутствие законодательно оформленного права собственности на строительные объекты, неурегулированность передачи прав от государства к частным строительным компаниям порождают повышенные риски долгосрочных частных инвестиций.

Таким образом, изучение вышеуказанных факторов позволяет определить их роль и специфику воздействия на развитие региональной и внутренней инфраструктуры строительных предприятий. Теория факторов региональной строительной инфраструктуры актуальна на любом этапе общественного развития, но они подвергаются изменению в соответствии с вектором развития строительной системы, который направлен в сторону формирования нового технологического уклада.

Библиографический список

1. Варлавацкий В. Риски частных инвестиций в строительную инфраструктуру // *Мировая экономика и международные отношения*. 2004. № 5. С. 76.
2. *Государство и отрасли инфраструктуры в современной рыночной экономике*. М.: Наука, 2001. С. 194.

3. Курс экономической теории: Общие основы экономической теории. Микроэкономика. Макроэкономика. Основы национальной экономики: уч. пособие / под ред. д.э.н., проф. А.В. Сидоровича; МГУ им. М.В. Ломоносова. – М.: Изд-во «Дело и Сервис», 2001. С. 408–522.

4. Региональная экономика. Основной курс: учебник / под ред. В.И. Видяпина, М.В. Степанова. М.: ИНФРА-М, 2005. С. 272–384.

5. Тамбовцев, В. Улучшение защиты прав собственности – неиспользуемый резерв экономического роста России? // Вопросы экономики. 2006. № 1. С. 27.

6. Тимофеев, Л.М. Институциональная коррупция. Очерки теории. М.: РГГУ, 2000. С. 88.

7. Яковлев, В.А. Научные основы повышения эффективности управления мегаполисом: дис...д-ра. экон. наук. СПб., 2001. С. 40.