

**ИНФРАСТРУКТУРА КАК НАУЧНЫЙ КОМПОНЕНТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ РОССИИ**

*Алефтина Ивановна Кузнецова, д.э.н., профессор, профессор кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания  
Тел.: 8-915-318-19-48, e-mail: alla.kuznetso@yandex.ru  
Московский университет им. С.Ю. Витте  
<http://muiiv.ru>*

*В статье говорится о том, что самую важную роль в расцвете европейской цивилизации и экономическом развитии стран Европы сыграла урбанизация и целенаправленное развитие инфраструктурных отраслей, прежде всего транспорта, дорог, средств связи и коммуникаций. В XXI в. научно-технический прогресс, переустроивший всю цивилизацию, начинает стремительно умножать сложность инфраструктуры городов. При одновременном росте населения городов и их территории, при многократном возрастании интенсивности транспортных потоков старая логика здравого смысла в инфраструктурном обустройстве уже не срабатывает.*

*Ключевые слова: инфраструктура, устойчивое развитие, город, инновационная экономика, инновационная модель инфраструктурного развития города, выбор направлений и приоритетов инфраструктурного обустройства города.*



**А.И. Кузнецова**

В теоретическом плане выделение инфраструктуры как научного компонента экономического и социального развития мирового хозяйства, связанного с длительным развитием производства и воспроизводства, развитием рынка, возникновением различных технологических укладов и как парадигмы научно-технического прогресса и глобализации, ранее не проводилось [1].

Научное исследование сущности и понятия инфраструктуры города (страны, отдельной отрасли или региона) с позиций всей мирохозяйственной системы в ее эволюционном развитии имеет важное значение с политической, экономической, организационно-технической, экологической точек зрения и государственной безопасности.

Проблемы теории, на наш взгляд, заключаются в следующем:

- не выработаны направления теоретического осмысления инфраструктуры;
- не установлены взаимосвязи структуры и инфраструктуры;
- не выработаны методы определения эффекта инфраструктуры и др.

Необходимо научное обоснование:

- инфраструктурной концепции как ядра экономической науки;
- инфраструктуры как сферы деятельности по трансляции социально-экономического опыта;
- инфраструктуры как условия цивилизационного развития;
- инфраструктуры как адекватной формы структурной модели города.

Характер и тенденции развития инфраструктурного обустройства на земле, начиная с древних исторических формаций (IV–III тысячелетия до н.э.), имеют приоритетное значение для понимания и учета проблем современного инфраструктурного обустройства. Человек начал создавать инфраструктуру как среду выживания. Зарождение, расцвет и гибель инфраструктуры, исходя из анализа истории древних и современных цивилизаций [2], во многом связаны с уровнем управления государством, политическими устремлениями, состоянием экономики, общественными производительными силами, уровнем организации и методологией инфраструктурного обустройства среды.

Основой первых крупных территориальных или «мировых» империй было развитие производственной, военной, социальной, рыночной инфраструктур, дающих возмож-

ность установления исключительно военной власти и могущества. В этих империях создавались грандиозные центры городской жизни, намного интенсивнее и безопаснее осуществлялись торговые контакты.

Период феодальной раздробленности характеризуется непрерывной войной всех против всех. Такие периоды в истории государств отличаются застоем в развитии инфраструктуры.

Средневековью присущ процесс сложения централизованных государств и бурное развитие производственной, рыночной, институциональной и социальной инфраструктур. Кроме того, новые идеи появлялись благодаря развитию сильного капиталистического уклада в городах.

Ретроспективный анализ эволюционного развития мировой цивилизации отдельных государств, их союзов, городов, некоторых поселений показал, что в истории человеческого развития отмечается несколько периодов. Начиная с Раннего царства по настоящее время для них характерны определенные формы инфраструктуры, адекватные политическим и экономическим преобразованиям этих периодов и отражающие структуру общества, уровень культурного развития, образ жизни и трудовые занятия людей в этот период. С одной стороны, инфраструктура создается как ответ на появление и развитие жизни на земле как среда выживания, особенно на ранних стадиях ее развития, и трансформируется при переходе на новый виток развития цивилизации – как неотъемлемая составляющая развития общественного производства и социальной жизни. С другой стороны, является фундаментом, условием для цивилизационного развития и расцвета; отображает также такой субъективный фактор, как влияние личности и государства в организации и управлении инфраструктурой.

Бурный расцвет инфраструктурных отраслей и их влияние на развитие экономики Европы происходит в XIX веке. Глубокие перемены произошли в сфере инфраструктуры, особенно таких ее элементов, как транспорт и пути сообщения. Идеология национализма и либерализма оказывают значительное влияние на политическую жизнь Европы. Появляются новые государства-нации, такие как Греция, Бельгия, Румыния. Другие, как Италия и Германия, заняты объединением. Модернизация инфраструктуры происходит в таких отраслях, как образование, культура, здравоохранение.

В течение XIX века экономическое превосходство Европы служит причиной прироста населения по сравнению с другими частями света. Численность населения континента, включая Россию, возрастет приблизительно от 190 млн человек в 1800 г. до 420 млн в 1900 г. **Развитие городов и усовершенствование** сельскохозяйственного и промышленного производства, улучшение банковского дела позволяют удовлетворить потребности растущего населения и даже улучшить инфраструктурное обустройство стран Европы. Прибывающие в Европу мигранты из-за высокой зарплаты работают на прокладке новых дорог, на рытье каналов и прокладке железных дорог. Растет население городов: девять англичан из десяти проживают в городе. Первые промышленные районы, такие, как угольные бассейны Великобритании, Бельгии, Франции и Германии, характеризуются высокой степенью урбанизации.

Индустриализация способствует развитию здравоохранения. Специалисты городских служб борются за лучшую организацию санитарных условий: идет строительство систем очистки, водостоков, систем подачи и слива воды. Подобные нововведения изменяют жизнь многих европейских городов.

Промышленность и сельское хозяйство не смогли бы развиваться такими темпами, если бы параллельно не развивался наземный и морской транспорт. Индустриализация и адекватное развитие инфраструктуры совершили такой же глубокий переворот в истории человечества, как появление земледелия в эпоху неолита за восемь тысяч лет до того. Никогда еще в Европе не происходило таких внезапных и значительных изменений. С 1880 по 1914 г. над Европой пронесется ветер оптимистического модернизма.

Развитие инфраструктуры и науки создает предпосылки для научных открытий. Применяемые технические новшества имеют в большинстве своем европейское происхождение, хотя некоторые из них уже являются американскими. Автомобиль и самолет, кино, искусственные удобрения, красители, радиоактивность – все это европейские изобретения.

Итак, из вышеизложенного следует, что самую важную роль в расцвете европейской цивилизации, в экономическом развитии стран Европы сыграли урбанизация и целенаправленное развитие инфраструктурных отраслей, прежде всего транспорта, дорог, средств связи и коммуникаций.

Самая важная функция инфраструктуры – создавать условия жизнедеятельности и определенное качество жизни в густонаселенных промышленно насыщенных больших городах. Ломка стереотипов мышления в отношении транспортной инфраструктуры: от более эффективного использования коммуникаций к сокращению потерь времени и более скоростному преобразованию действительности.

С древних времен одним из основных элементов системы инфраструктуры являются дороги. Дорога, или постоянно употребляемый путь – средство жизнеобеспечения, средство общения и реализации торговых отношений между физическими лицами, организациями, городами, регионами, странами. Объем труда, требовавшийся для поддержания отлично выстроенных дорог Персидской, Римской, Китайской и Инкской (в Латинской Америке) империй, объем деятельности, направленный на обеспечение безопасного и удобного передвижения по этим дорогам, был грандиозен. Он во много раз превышал объем труда, затраченного на городские укрепления.

Этапы эволюции транспортной инфраструктуры прослеживаются по этапам развития структурных элементов цивилизации: **с появлением и развитием городов и государств.** Всякий большой город рождается дважды. Первый раз – как пешеходное поселение; второй раз – как промышленный и информационный центр обширного района, узел разветвленной сети транспортных магистралей. Начавшись с сотни-двух извозчиков, городской транспорт за последние полтора столетия вырос в гигантский технополис. Ворвавшись в города, формы которых были выработаны для пешеходов, транспортная инфраструктура развивалась стремительными темпами. Со времен Цезаря до Наполеона скорость движения по сухопутным и водным дорогам оставалась неизменной, не более 5 км в час. Лишь курьеры двигались быстрее. Но вот наступил час железной дороги. Началось строительство огромных станционных хозяйств, вокзалов. Полвека спустя в западных городах, а к 80-м годам и в наших городах автостреды начали буквально прорываться в города. Улицы превратились в дороги, и их необходимо стало расширять, чтобы пропускать автомобили. Площади превратились в транспортные «развязки» и автостоянки, например, площадь Вогезов в Париже. Надземный транспорт не стал справляться с перевозкой пассажиров. В крупных городах стали строить **метро**. Но с ростом городов оно также оказалось неспособным полностью разрешить транспортную проблему. Лондонские метростроители оказались прозорливыми: они на самых многолюдных, напряженных участках метро строили две, три и даже четыре параллельных линии. Главная принципиальная задача транспортной инфраструктуры – втянуть измеряемые временем расстояния в пределы социальной нормы.

Сейчас над городами нависла фатальная зависимость от автомобиля. Ее необходимо учитывать при долговременном планировании транспортной инфраструктуры, т.к. эта проблема стала занимать ведущее положение в крупных городах. Решать эту проблему чрезвычайно сложно. Сложность заключается в том, что это задача принципиального характера, возникающая в XX веке, не решенная до настоящего времени. Для доставки людей на рабочие места потребовалось столько транспорта и он стал занимать так много места в городе, что стали создавать автотранспортные предприятия, строить транспортные кольца, например, как в Москве; многоярусные подземные и надземные высотные скоростные автодороги, автостоянки и учреждения обслуживания, как, например, в Париже под руслом Сены; совмещать станции пригородной железной дороги и метрополитена;

опускать их под землю, например, как в Варшаве: Центральный вокзал города связал его напрямую с трамвайными линиями; пешеходные подземные переходы в Киеве, Ереване и Тбилиси превратили в торговые центры. Другим решением этой проблемы стало наделение функциями столиц государства двух городов: Москва и Санкт-Петербург, Вашингтон и Нью-Йорк и др. Железная дорога остается главной внешней коммуникацией наших городов, и ничто не предвещает сокращения ее роли. Эффективным решением является опускание дорог под землю или подъем их на высокие эстакады.

Транспортная инфраструктура города не существует отдельно от его застройки. Например, как основное средство грузовых перевозок, железная дорога с самого начала обусловила размещение городской индустрии. Промышленный пояс любого промышленного города отчетливо воспроизводит характерные контуры железнодорожной сети, задавая таким образом направления главных трудовых тяготений. Железная дорога при этом играет структурообразующую роль, влияет на внутреннюю организацию города.

Однако научно-технический прогресс, переустроивший всю цивилизацию, начинает в XXI в. стремительно умножать сложность инфраструктуры городов. При одновременном росте населения городов и их территорий, при многократном возрастании интенсивности транспортных потоков старая логика здравого смысла в инфраструктурном обустройстве уже не срабатывает. Поэтому у транспортной инфраструктуры города может быть только один проектировщик – сам город. Социальная и экономическая эффективность каждой отдельной транспортной «ветки» должна отсчитываться от инфраструктуры в целом. Только тогда можно говорить о настоящей рациональности решения.

При перспективном планировании транспортная инфраструктура играет главенствующую роль (занимает ведущее положение). Сложность заключается в том, что транспортная инфраструктура города не существует отдельно от его застройки. Если мы хотим изменить инфраструктуру целесообразным образом – экономически, технически и экологически, – то мы волей-неволей обязываем себя изменить и принцип освоения городской территории. Коммуникационно-транспортная инфраструктура расширяет масштаб инфраструктурного формата. Как один из организационных компонентов городской инфраструктуры, она обеспечивает измеряемые временем расстояния в пределы социальной нормы, создавая для людей комфортные условия жизни в городе.

Динамические процессы развития экономической системы и динамика инфраструктурного ее отображения не всегда совпадают. Технологические процессы меняются, меняется производимая продукция, а производственная инфраструктура остается. Она особо ретроградна в промышленности: цементирует производственные процессы, сдерживает обновление, имеет свойство запаздывать. Поэтому при замене, внедрении новых технологий старая инфраструктура подлежит разрушению. И вновь требуются большие капиталовложения в ее создание и проектное обоснование приоритетных инфраструктурных форм и направлений.

В 90-е годы стабильным приоритетом пользовались инвестиции в транспорт и связь, что отражало постоянство потребностей в создании условий для эффективного функционирования как сферы производства, так и сферы потребления. Почти удвоилась доля вложений в преобразование финансовой системы, что обусловлено значительным расширением ее функций, в частности, по обслуживанию населения.

Доминирующей тенденцией в технологической структуре основных фондов было повышение активной части: машин и оборудования, повышение доли современной электронной и электрифицированной техники. В конце 90-х годов она составляла до 30% по всему хозяйству. Это являлось основным сдвигом в технологической структуре капиталовложений. Реализация, в первую очередь, возможностей, способных обеспечить успех: нельзя напрасно тратить усилия и средства там, где нет никаких

«заделов», где имеется значительное отставание от всего мира в факторах конкурентоспособности, где финансовые вложения не окупаются.

Обновление технологий является важнейшим фактором экономического роста и требует постоянных капиталовложений в создание гибкой, легко модернизируемой инфраструктуры, научных исследований и инновационных подходов к организации управления созданием инновационной инфраструктуры, квалифицированных менеджеров для ее модернизации. Место страны, региона, города, занимаемое в мирохозяйственной системе в XXI веке определяется наличием развитой инновационной инфраструктуры. Она стала доминирующим фактором в развитии производительных сил, мирового рынка и мирохозяйственной системы. Создавая наиболее благоприятные инфраструктурные условия, страна, город обеспечивает себе лидерство в международной конкуренции и экономический рост в целом.

Несомненно, актуализация проблемы инфраструктуры городов России связана с политическими устремлениями, изменением организации общественного производства, уровнем управления государством, состоянием рыночной экономики, производительными силами; уровнем и направлениями развития науки, состоянием теории и методологии инфраструктурного обустройства среды, и ее следует рассматривать не под, а над структурой, как первейшего капиталоемкого, затратного, долговременного компонента управления народным хозяйством

Чтобы внедрять новые технологии и интенсифицировать научный процесс, необходимо изменить сложившиеся стереотипы мышления в отношении инфраструктуры. Рассматривать ее не как вторичный элемент народно-хозяйственных задач или как часть материально-технической базы народного хозяйства; не продолжать практику «остаточного финансирования», запаздывания при создании инфраструктуры, перекладывания ответственности за создание инфраструктуры на регионы, придания инфраструктуре «местного» характера. Инфраструктура во всех случаях является национальным достоянием и в любое время может иметь международное значение.

Иностранные, да и отечественные инвесторы вкладывают свои средства в совместные предприятия или любые другие проекты, если в данном городе имеется соответствующий инфраструктурный потенциал.

Сложилась парадоксальная ситуация: пытаться получить качественную продукцию для мирового рынка, используя отсталую отечественную производственную инфраструктуру – занятие безнадежное, а подтянуть эту инфраструктуру до уровня мировой, не хватает средств. Осталось только «гнать» на экспорт сырье и за счет этого удерживать на достаточном уровне инфраструктуру ВПК. Но такой чудовищный перекосяк не может существовать бесконечно...

«Серьезный стратегический просчет допускает Россия в своей энергетической и сырьевой внешнеэкономической стратегии. Не будучи признанным участником мировых воспроизводственных циклов, она выбрасывает на внешний рынок по экспортно-импортным (торговым) операциям свои природные ресурсы, тем самым обеспечивая бесперебойную работу мировых воспроизводственных циклов. В результате она закрепляет за собой статус огромного «хозяйственного двора американских, западноевропейских и японских транснациональных воспроизводственных комплексов» [3].

Для реализации стратегии развития своей страны нам необходим переход от торгово-посреднической к воспроизводственной модели внешнеэкономических связей.

«Дело в том, что геоэкономическая парадигма требует своего институционального оформления, своих специфических организационно-функциональных и координирующих структур. У нас нет носителей геоэкономических государственных интересов в лице мощных российских транснациональных корпораций и финансовых российских групп, которым государство могло бы делегировать права на реализацию этих интересов. Нам необходимо научиться оперировать на мировом рынке не только товарной массой, но и хозяй-

ственными структурами, вписывая их в различные воспроизводственные циклы с целью обеспечения нашего участия в формировании и распределении мирового дохода» [3].

Инфраструктурная среда в условиях рыночной экономики играет важную роль как с точки зрения привлечения в страну иностранных инвестиций от зарубежных партнеров, так и с точки зрения расширенного воспроизводства, а также стратегии дальнейшего развития экономики городов и России вообще. Реалии экономического развития страны в настоящее время таковы, что остро встает проблема определения не только путей и направлений развития, но и методов, применяемых Правительством. Методы, суть которых реализуется в документах по социально-экономической политике государства, таких, например, как «Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию», «Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации», Федеральный Закон «О федеральном бюджете» и другие, отражают лишь статус-кво и текущий момент развития страны, определяя стратегию и тактику лишь на текущий момент или краткосрочный период. Такой подход не актуален. На экономическое поведение современных субъектов хозяйствования в части формирования инфраструктуры продолжают оказывать влияние унаследованные привычки надеяться на государство. В национальной экономической системе России продолжают, начатые в конце 80-х годов XX века преобразования. Продолжается переход от централизованно планируемого хозяйства, основанного на ответственности государства за пропорциональное развитие структуры и инфраструктуры страны, к системе рыночных отношений с «размытой» ответственностью за состояние национальной инфраструктуры.

Весьма интересен опыт стратегического планирования инфраструктурного обустройства, применяемый в советский период нашей страны по единой системе расселения (ЕСР), в частности в Литве [5]. Специалист по проблемам расселения в Литве Л.К. Ринкунас (1978 г.) излагает историю «литовского эксперимента» следующим образом. Первая схема развития городов Литовской ССР на долгосрочную перспективу (25 лет) была разработана в 1959 г. В ней было намечено более рациональное размещение производительных сил и формирование 10 региональных центров, в том числе пяти старых: Вильнюса, Каунаса, Клайпеды, Шяуляя, Паневежиса; пяти новых – на базе новых городов: Алитуса, Капсукаса, Утены, Тельшия и Таураге. На этой основе литовскими организациями была разработана схема размещения промышленности и развития городов до 1980 г. Она стала первым таким проектом не только в Литве, но и в стране. Проектировалось формирование на территории республики десяти относительно равномерно расположенных межрайонных (региональных) центров эпизодического социально-культурного обслуживания населения, 26 городов-центров укрупненных административных районов для периодического обслуживания населения, 174 местных центров микрорайонов для ежедневного обслуживания населения и свыше 4 тыс. развиваемых сельских поселений (центральных, вспомогательных и бригадных). Данная схема, утвержденная в 1964 г., имела большое значение для ограничения роста крупных городов (Вильнюса и Каунаса), более равномерного размещения производительных сил, а также ускоренного развития городов средних (Клайпеды, Шяуляя, Паневежиса) и малых (Алитуса, Утены, Капсукаса и др.). Суть литовского эксперимента состоит в том, что каждому городу найдено место в общем экономическом строю, а также то, что он был полностью реализован. Ощутимые результаты достигнуты в рационализации территориальной системы обслуживания населения республики; из 33,1 тыс. км автодорожной сети трассы с твердым покрытием составили 57,1%, асфальтированные – свыше 20%; в десятой пятилетке введено в действие 4 тыс. км внутрихозяйственных дорог. Благодаря реализации этой стратегии Литва по уровню экономического развития заняла 3 место в ряду союзных республик СССР. Весьма любопытен такой показатель уровня жизни, как средний размер вклада в сберегательных кассах. По этому показателю Литва находилась в 1970 г. на 3 месте в Союзе после Грузии и Армении, а в 1974 году вышла на 1 место. Если за 1960–1965 гг. среднегодовые темпы прироста национального дохода составили 8,7%, то за 1966–1970 гг. – 9,4%. В 1970 г. по приросту национального дохода Литва была на 1 месте в Советском Союзе.

*Наличие долгосрочной экономической перспективы особенно важно для определения стратегии дальнейшего развития инфраструктуры городов как составной части национальной инфраструктуры.*

Надо понять и объяснить тенденции, векторы и направления развития городов, смоделировать на их основе национальную экономическую политику. Методология научного поиска должна базироваться на инновациях. На этом направлении сейчас успешно работают в России ряд крупных ученых, таких как Кузык Б.Н., Яковец Ю.В., Агеев А.И., Азроянц Э.А., Боков В.В., Васильев В.С., Гранберг А.Г., Доброчеев О.В., Иванов Н.П., Кузнецова А.И., Коллонтай В.М., Куроедов Б.В., Кочетов Э.Г., Мясоедов Б.А., Неклесса А.И., Новосёлов А.С., Шишков Ю.В., Эльянов Э.Я., Юнь О.М. и другие.

Как отмечают Б.Н. Кузык и Ю.В. Яковец [4], каждый исторический период времени имеет свои измерения, свои горизонты предвидения, свою высоту инновационных волн, меняющих лицо общества. Периоды сравнительно плавного эволюционного развития сменяет эпоха шторма и радикальных перемен. Именно в такую эпоху вступило человечество на рубеже третьего тысячелетия. В эпоху бурных перемен предвидения будущего и основанная на нем долгосрочная стратегия становятся жизненно необходимым делом. Курс на «опережающее» развитие – технологический прорыв, на приоритетное освоение поколений шестого уклада – сценарий оптимистического будущего экономики России.

Итак, предстоит не одно десятилетие напряженной, стратегически целенаправленной деятельности, чтобы при оптимистическом сценарии вернуть себе достойное место в мировом экономическом пространстве. Это необходимо учитывать при разработке долгосрочных перспектив социально-экономического развития страны и ее инфраструктурного обустройства. Такой стратегией должна стать «Стратегия инновационного прорыва», разработанная в фундаментальном исследовании «Россия – 2050», авторы Б.Н. Кузык и Ю.В. Яковец.

Президентом страны поддерживается такая политика. Им поставлена задача перехода развития экономики страны на инновационный путь; обеспечения конкурентоспособности результатов отечественных научных исследований и разработок; ускорения использования их в интересах развития экономики, человека и инфраструктуры. Однако разработанные стратегии социально-экономического развития регионов страны до 2020–2030 гг. не имеют единой генеральной линии развития отдельных городов, регионов, страны в целом, чтобы избавиться от непропорционального развития инфраструктуры регионов, городов.

Последние инфраструктурные инновационные объекты в стране созданы, построены, введены в эксплуатацию по случаю каких-то важных событий и с политическими целями создания престижа страны, включая спортивную инфраструктуру в Казани, университет на острове Русском во Владивостоке, величественные спортивные объекты и инженерную инфраструктуру в Сочи и Краснодарском крае. Всем этим, безусловно, можно и нужно гордиться. Но они не решили главных проблем развития инфраструктуры для расширения масштабов производства промышленных товаров, средств производства, сельскохозяйственной продукции, чтобы повысить уровень независимости страны и наших городов от засилья иноземной продукции и расширения их рынков сбыта, чтобы решить транспортные проблемы. Многие актуальные проблемы городов могли бы решаться быстрее и дешевле при правильной организации и более совершенном управлении [6].

В современных условиях назрела необходимость в разработке новых теоретических и методологических моделей управления процессом создания инфраструктуры как на мировом, так и национальном уровне [7].

Главные задачи управления следующие:

1. Соответствовать динамике изменений в мирохозяйственной системе и своевременно реагировать на новые факторы влияния. Отображать процессы, происходящие в мирохозяйственной системе.
2. Включать исследуемый объект в геоэкономические преобразования.

3. Проводить анализ теоретических закономерностей формирования инфраструктуры.
4. Оценивать состояние национальной инфраструктуры и произошедшее в России за последнее десятилетие снижение факторов роста инфраструктуры.
5. Показать роль инфраструктуры как фундаментальной основы в конструировании современного мира и мировой хозяйственной системы.
6. Изыскать пути создания инфраструктуры, адекватной происходящим преобразованиям внутри страны и в городах.
7. Разработать новую организационно-экономическую модель функционирования инфраструктуры России (эволюция технологий ее создания связана с техногенной революцией, экологической безопасностью и эволюцией экономических отношений).
8. Раскрыть механизм влияния преобразований на конструкцию модели инфраструктуры города.
9. Выявить закономерности, которые влияют на изменение существующих стандартов формирования и модернизации инфраструктуры.
10. Новые стандарты синхронизировать с общемировыми стандартами, адаптируя их к российским климатическим, географическим, экономическим особенностям.
11. Предложить концепцию новой модели управления формированием инфраструктуры. (Основные функции экономических систем – проявление власти, выраженной в целях и планах субъектов экономики.)

Подобные задачи в науке пока не ставились, инфраструктурный подход не применялся в анализе состояния и прогнозировании развития экономик городов и регионов.

Результатом решения вышеперечисленных задач должны быть: оценка, нормы, научно-обоснованные программы, модель построения инфраструктуры и научно-концептуальные выводы и рекомендации.

### Литература

1. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – М.: КомКнига, 2006. – 456 с.
2. Всемирная история. Т. 1–10. – М., 1955–1965 гг.
3. Кочетов Э.Г. Глобалистика как геоэкономика, как реальность, как мироздание. – М.: Прогресс, 2001.
4. Кузык Б.Н. Россия – 2050: стратегия инновационного прорыва / Б.Н. Кузык, Ю.В. Яковец. – М.: Экономика, 2004. – 151 с.
5. Ринкунас Л.К. Основные направления совершенствования системы расселения в Литовской ССР // Моделирование экономических систем. 1978. № 15.
6. Кузнецова А.И. Инфраструктура как необходимое условие устойчивого развития инновационной экономики города // Вестник МУ им. С.Ю.Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2012. №1 (1).
7. Инфраструктурный подход – инновационный метод обеспечения равновесия и устойчивости экономического развития города // Вестник МУ им. С.Ю.Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2013. №3 (5).
8. История Древнего мира. Древняя Греция. / А.Н. Бадак, И.Е. Войнич, Н.М. Волчек и др. – М.: Харвест, 1998. – 800 с.
9. История Древнего мира. Древний Восток. Египет, Шумер, Вавилон, Западная Азия / А.Н. Бадак, И.Е. Войнич, Н.М. Волчек и др. – М.: Харвест, 1999. – 832 с.

### Infrastructure as scientific component of economic and social development of Russian cities

*The article is devoted to the urbanization and purposeful infrastructure development, first of all, transport, roads and communication facilities, that play the most significant role in the*



*prosperity of European civilization and economic development in Europe. In the XXI century, scientific and technical progress that has rearranged the entire civilization begins to increase rapidly the complexity of city infrastructure. The old logic of common sense does not work in the infrastructure development with simultaneous growth of the population of cities and their territory, with a multiplex increase of transport flows intensity.*

*Keywords: infrastructure, sustainable development, city, innovative economy, innovation model of city infrastructure development, choice of priorities and directions for city infrastructure development.*

*Alefina Ivanovna Kuznetsova, Ph. D., Professor, Urban Economics and Service Sector Economics Department, Moscow Vitte University*

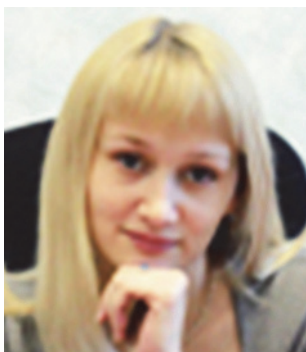
УДК 338.012

## **АЛГОРИТМ ВЫДЕЛЕНИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА**

*Ирина Александровна Медведева, к.э.н., доцент кафедры «Экономика»,  
Тел.: (4812) 38-76-62, e-mail:postboxmy@yandex.ru  
Смоленский государственный университет  
<http://www.smolgu.smolensk.ru>*

*В статье предложен алгоритм выделения приоритетных направлений развития социальной инфраструктуры региона, разработанный с использованием метода функционально-стоимостного управления. Применение алгоритма способствует оптимизации бюджетных затрат на систему социальной инфраструктуры региона, обеспечивая наилучший результат при заданном объеме средств или получение заданного результата при минимальных затратах средств.*

*Ключевые слова: социальная инфраструктура, управление, развитие, финансирование, эффективность.*



**И.А. Медведева**

В настоящее время необходимо применение современных методов для выделения приоритетных направлений финансирования социальной инфраструктуры региона, которые будут способствовать внедрению системы бюджетирования, ориентированного на результат. Предлагаемый алгоритм выделения приоритетных направлений развития социальной инфраструктуры региона разработан с использованием метода функционально-стоимостного управления, который является совершенствованием метода функционально-стоимостного анализа.

Процесс выделения приоритетных направлений деятельности для преимущественного финансирования в процессе разработки стратегического плана развития социальной инфраструктуры региона представлен в виде следующего поэтапного алгоритма (рис. 1) [1].

### **Этап 1. Построение структурной модели системы индикаторов устойчивого развития социальной инфраструктуры региона**

Автором разработана система индикаторов устойчивого развития социальной инфраструктуры региона и методика их оценки [1]. По нашему мнению, индикаторами устойчивого развития социальной инфраструктуры региона являются показатели, от-