

Гайнова Регина Асхатовна (Gaynova Regina Askhatovna),  
ГБУ «Центр перспективных экономических исследований  
Академии наук Республики Татарстан», аспирант  
Regina.Gaynova@tatar.ru; 8 9520 408650

ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ ВНЕШНИЕ ЭФФЕКТЫ  
ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ПОЛИТИКИ И ИХ ВЛИЯНИЕ  
НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РЕГИОНА  
SPATIAL EXTERNALITIES OF INFRASTRUCTURE POLICY AND  
THEIR INFLUENCE ON REGIONAL COMPETITIVENESS

В статье рассматриваются внешние эффекты, генерируемые инфраструктурной политикой региона, которые могут как положительно, так и отрицательно воздействовать на конкурентоспособность региона.

In this article we deal with externalities of regional infrastructure policy, which may have as positive so negative influence on regional competitiveness.

*Ключевые слова: инфраструктурная политика, внешние эффекты, конкурентоспособность региона.*

*Keywords: infrastructure policy, externalities, regional competitiveness.*

Разработка инфраструктурной политики должна представлять для органов государственной власти одну из стратегических целей. От эффективности инфраструктурной политики, адекватного региональному развитию выбора приоритетных инфраструктурных проектов и целевых показателей их реализации зависит не только инфраструктурная обустроенность территории, но и конкурентоспособность всей экономики. Перспективы развития определяющих ее факторов невозможно обеспечить без устранения соответствующих инфраструктурных ограничений.

При разработке инфраструктурной политики необходимо учитывать пространственные внешние эффекты (также их называют экстерналиями),

которые возникают за пределами региона, в котором вложены инвестиции в развитие инфраструктуры. Внешние эффекты приводят к недооценке (если эффекты положительны) или переоценке (в случае отрицательных экстерналий) роли инфраструктуры.

Положительные внешние эффекты возникают, когда соседние регионы получают выгоды от развития инфраструктуры другого региона, не осуществляя при этом инвестиций в ее создание. Так, улучшение состояния автомагистралей или железных дорог в регионе А может иметь следствием положительные внешние эффекты для региона Б (повышение производительности труда) благодаря уменьшению затрачиваемого на переезд времени сотрудников региона Б из региона А. Развитие инфраструктуры в регионе может оказать негативное влияние на другой регион в части отвлечения факторов производства (перемещение производств в инвестиционно привлекательные регионы, миграция рабочей силы из регионов, не осуществляющих инвестиции в обновление инфраструктуры, в регионы с развитой инфраструктурой).

Р. Морено и Э. Лопез-Базо рассматривали зависимость внешних эффектов от вида инфраструктуры. Они обнаружили, что отрицательные экстерналии генерируются только транспортной инфраструктурой [3]. Д. Коэн и К. Монако пришли к выводу, что инвестиции в развитие портовой инфраструктуры способствуют снижению издержек местных производителей, но при этом увеличиваются издержки в соседних регионах [2]. В соответствии с позицией Е.А. Коломак решения по инвестиционным проектам основаны на сопоставлении издержек и выгод, которые трудно оценить для элементов инфраструктурного капитала из-за наличия экстерналий, которые имеют как межотраслевое, так и пространственное измерение [1]. С. Страуб и А. Терада-Хагивара полагают, что инфраструктурный капитал генерирует возникновение внешних эффектов, которые оказывают большее влияние, чем простая совокупность факторов производства [4].

Причинами возникновения внешних эффектов при инвестировании в развитие инфраструктуры могут быть следующие:

- неопределенность внешней среды, которая способствует тому, что любое действие региона может затронуть интересы соседних регионов;
- наличие информационной асимметрии;
- специализация отраслей инфраструктуры, как правило, на производстве общественных благ;
- оппортунистическое поведение.



Рис. 1 Этапы разработки и реализации инфраструктурной политики региона

Если первые две причины являются объективными и на них довольно трудно воздействовать, то в рамках последних двух возможно снижение

внешних эффектов. Для снижения внешних эффектов при производстве общественных благ уместно установление различных ограничений (зона платного проезда в городах, запрет въезда большегрузных автомобилей на некоторые территории и т.д.). Оппортунистическое поведение можно ограничить посредством внедрения стандартов, взыскания платежей за нарушение требований стандартов. Одним из обязательных условий стандартов является использование передовых технологий, обеспечивающих рациональное использование ресурсов.

На основании изложенного полагаем в рамках предложенной нами последовательности этапов разработки и реализации инфраструктурной политики региона (Рис. 1) учесть возможные внешние эффекты от ее реализации. Для этого проводится анализ социально-экономического развития региона, в том числе и его инфраструктурного обеспечения, путем сопоставления со сходными по уровню развития регионами, в том числе и соседними. На основании проведенного анализа формулируются цели и задачи инфраструктурной политики, определяется перечень инфраструктурных мероприятий и проектов. По каждому проекту определяются методы поддержания текущего уровня / развития инфраструктуры, в рамках которых нами выделены две группы методов: экономические и институциональные. Институциональные методы напрямую направлены на снижение внешних эффектов посредством нормативно-правового регулирования, а именно разработка стандартов охраны окружающей среды и общественной безопасности, технологических регламентов, лицензирование и другие методы.

#### Список литературы

1. Коломак Е.А. Инфраструктура: влияние на экономический рост и пространственные экстерналии. [www.hse.ru](http://www.hse.ru)

2. Cohen J., Monaco K. Ports and highways infrastructure. An analysis of intra- and interstate spillovers // International Regional Science Review. – 2008. – №31.
3. Moreno R., Lopez-Bazo E. Returns to local and transport infrastructure and regional spillovers // International Regional Science Review. – 2007. – №30.
4. Straub S., Terada-Hagiwara A. Infrastructure and growth in developing Asia // Asian Development Review. – 2011. - №1.