

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

Императивы инновационного развития российской экономики обуславливают актуальность задач обеспечения трансформационных процессов в региональной экономике, степень интенсивности которых напрямую зависит от характеристик инфраструктуры инновационной системы. Современные институциональные факторы задают рамки и параметры регионального развития посредством установления приоритетов их инфраструктурного развития, концептуальное осмысление которых не возможно без выявления общих закономерностей и частных, определяемых спецификой их региональной транскрипции в пространственном аспекте. Исследование региональных систем в эволюционном разрезе показывает, что в процессе их развития инфраструктурные и структурные способы организации социально-экономического пространства региона постоянно конкурируют, а результаты их взаимодействия выливаются в конкретные объекты и параметры функционирования материально-пространственных сред. Первостепенность значения инфраструктурных принципов развития региональных систем в современных условиях обеспечивается благодаря возникновению принципиально новых отношений субъектов региональной экономики, вызываемых тотальным распространением объектов «новой экономики», требующих развития концепции инфраструктурной подсистемы региона. Реализация концептуальных положений с точки зрения методологии управления региональными системами, по нашему мнению, приведет к выработке инструментария управления в соответствии с трансформационными изменениями региона как социально-экономической системы и формы их пространственной организации.

Ключевые слова: регион; императивы инновационного развития; институциональные ограничения; приоритеты региональной политики; инфраструктурные принципы; модели развития; пространственно-стратегическое планирование.

N. G. Yushkova

PhD in Architecture, Associate Professor,

Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering

INFRASTRUCTURAL PRIORITIES OF SPATIAL PLANNING OF REGIONAL SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT

The imperatives of innovative development of Russian economy determine the actuality of transformation process tasks in regional economy which gradation depends directly on characteristics of the innovative system infrastructure. The modern institutional factors set the parameters of regional development by establishing the priorities of their infrastructural development the conceptual understanding of which is not possible without identifying common patterns and peculiar ones that are determined by specificity of their regional transcription in the spatial aspect. Investigation of regional systems in the evolutionary aspect shows that during their development process the infrastructural and structural methods of organizing the region's socio-economic space constantly compete with each other and their interactions result in specific objects and parameters of functioning of their material and spatial environments. The significance supremacy of infrastructural development principles for regional systems in the current context is provided due to the rise of principally new relations between

the subjects of the regional economy which results from total distribution of the «new economy» objects that demand developing the concept of the region's infrastructural subsystem. Implementation of the conceptual provisions with regard to methodology of regional system management will result, in our opinion, in working out a management tool set in accordance with the region's transformational changes and forms of their spatial organization.

Keywords: region; imperatives of innovative development; institutional limitations; priorities of regional policy; infrastructural principles; development models; spatial and strategic planning.

Инфраструктурные приоритеты развития региональных хозяйственных систем определяются императивными требованиями инновационного развития экономики России. Прогрессивное и принципиально новое для отечественной практики государственного управления понятие «инновационная инфраструктура» было законодательно определено в 1999 г.¹ С этого момента берет отсчет времени заявленная необходимость последовательного развития этой социально-экономической категории.

Инновационная инфраструктура, или инфраструктура инновационной системы, на этой стадии коренных изменений в современной системе экономических отношений только зарождается, определяясь как совокупность организаций, предоставляющих услуги по созданию, освоению в производстве и (или) практическому применению новой или усовершенствованной продукции, нового или усовершенствованного технологического процесса [6; 8; 9]. В это время она рассматривается не более чем вспомогательное средство, способствующее большей эффективности решения задач регионального управления в рамках, обозначенных государственной инновационной политикой [4; 10].

Впоследствии эти положения, возникшие на рубеже веков как гипотетические и концептуальные, доказали и в теории, и на практике свою состоятельность, и определили понятийный вектор исследований процессов трансформационных изменений региональных хозяйственных систем (РХС) в условиях инновационной экономики.

Исследования инфраструктурных приоритетов развития региональных систем могут быть признаны одними из наиболее актуальных и перспективных. Это и прямо, и косвенно подтверждают современные концептуальные разработки, инициируемые правительством РФ², а также новейшая законодательная практика Государственной Думы РФ. В них раскрываются роль и степень участия инфраструктурной составляющей в инновационной системе экономики страны, а эти вопросы как первостепенные включены в целый ряд проектов законодательных актов, предопределяющих принципы государственного управления в вопросах инновационной политики уже на протяжении 15 лет, включая и проекты федеральных законов самых последних лет³. Не меньшее значение приобретают имеющиеся теоретические исследования и разработки как в отечественной, так и мировой практике, активно обращающиеся к этим вопросам [4; 11]. Несмотря на многообразие таких работ и всесторонний охват проблем, связанных с развитием инфраструктурных принципов в инновационной экономике, ряд вопросов остается малоизученным.

¹ Об инновационной деятельности и государственной инновационной политике в РФ : федер. закон от 16 июня 1999 г. № 4125-П ГД.

² Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 нояб. 2008 г. № 1662-р; Основные направления деятельности правительства Российской Федерации на период до 2012 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 17 нояб. 2008 г. № 1663-р; Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года : распоряжение Правительства РФ от 8 дек. 2011 г. № 2227-р.

³ О государственной поддержке инновационной деятельности в Российской Федерации : проект федер. закона.

Одним из таких вопросов, становящихся для российских регионов крайне актуальными, является установление зависимостей между инфраструктурными и структурными составляющими РХС. Важность данного аспекта обусловлена спецификой происходящих трансформационных процессов в региональной экономике, особенности которой определяются и институциональными факторами, и спецификой их региональной транскрипции [13–16]. Объективно задачи формирования схем управления территориями, отвечающих инновационным вызовам, вынуждены решаться на доставшейся им «в наследство» базе, компилирующей результаты 70-летнего опыта построения экономической системы социалистического типа в России. Важно понимать, что на предшествующем этапе развития региональных систем в качестве их основы структурные принципы использовались как главные, а инфраструктурные — как второстепенные. Такой способ их взаимодействия выстроил иерархию экономических объектов, связей между ними, установил определенную подчиненность, определил интенсивность происходящих в них процессов [7]. То, каким образом в экономическом отношении состоялись эти взаимодействия, не могло не оказать влияние на формирование материально-пространственной среды отдельных региональных систем.

Как следствие этого, и одновременно как необходимость перехода к новым условиям хозяйствования, требующим следовать императивам инновационной экономики, сложившиеся принципы взаимодействия структурных и инфраструктурных компонентов РХС не могут оставаться постоянными. В них, в подчинении общей логике трансформационных изменений РХС и в восприятии вызовов инновационной экономики, начнутся аналогичные процессы изменений, которые в итоге скажутся на мотивированном выборе доминанты региональной системы — инфраструктуры или структуры.

Постановка данной научной проблемы именно в таком аспекте вызывает необходимость проведения ретроспективного анализа эволюции инфраструктурных и структурных приоритетов региональной политики в отечественном опыте развития РХС, что повлекло за собой обращение к сфере междисциплинарных исследований, рассматривающих эти вопросы с различных сторон.

Формирование региональных систем на основе структурных принципов способно наделять их как количественными, так и качественными параметрами функционирования, соотношения и взаимодействия которых приводит впоследствии к их закреплению в пространстве посредством неких пространственных стандартов [19]. С позиций структурного подхода отечественной науке известны подобные перспективные модели организации (и описания) системы.

Приоритеты структурной организации региональных систем (структуризации) означают расчленение целого на отдельные составляющие — структурные элементы, выполняющие определенные функции и находящиеся в строго фиксированных и функционально обусловленных взаимосвязях между собой. Соответственно, структура представляет собой совокупность устойчивых связей объекта, обеспечивающих его ценность и тождественность самому себе, сохранение основных свойств при различных внешних и внутренних изменениях [1].

При таком понимании системы, не исключая возможности вариативов, существовали некие научные образцы структурного описания региональных систем. В одном из таких достаточно широко используемых вариантах предлагался принцип ее дифференциации на отдельные пространственно-экономические блоки, различающиеся как типологически и функционально, так и по экономической роли в реализации процессов развития территориально-пространственных систем [18]. Он стал использоваться во всех отраслях народного хозяйства, получив широкое распространение в региональной экономике, чему во многом способствовали реально существующие народно-

хозяйственные потребности, связанные, прежде всего, с обеспечением территорий трудовыми ресурсами и достижением оптимальных пропорций в размещении объектов производства и населения.

На 1-м уровне региональную систему образуют два крупных пространственно-экономических блока:

- блок, сформированный объектами промышленного производства, предопределяющими принципиальные направления образования систем, реализуются основные внутренние экономические функции, организуемые в системе, что позволяет им оказывать прямое и косвенное влияние на развитие всех остальных региональных подсистем. В зависимости от специфики и особенностей его организации определяется функциональный тип региональных систем и ее элементов, таких, например, как многофункциональные столичные города; индустриальные центры; местные организующие или обслуживающие центры; транспортные города; города — оздоровительные центры; города — научно-экспериментальные центры;

- блок региональной системы, включающий по функциональной принадлежности объекты внешнего транспорта, значительную часть складского хозяйства, материально-технического снабжения, учреждения сбыта и заготовок сельскохозяйственной продукции, осуществляет ее внешние экономические связи и инфраструктурное обеспечение объектов промышленного производства.

Инфраструктурные блоки, образуемые на 2-м уровне дифференциации региональной системы посредством их выделения из блока промышленности, выполняют следующие группы функций: блок производственной инфраструктуры, являясь иерархической совокупностью организационно обособленных структурных подразделений народного хозяйства и соответствующих объектов, а также технических устройств, оценивается по конечным результатам деятельности — невещественной (материальной) продукцией, предназначенной непосредственно для производственного и непроизводственного потребления, а обслуживания и обеспечения деятельности базисных отраслей материального производства (промышленности, сельского хозяйства, строительства) и населения [17].

Наряду с подобными описаниями инфраструктурных особенностей функционирования региональных систем в теории и практике региональной экономики получили освещение инженерная и транспортная (коммуникационная) инфраструктуры, за которыми традиционно признавалась главенствующая роль в вопросах организации пространства жизнедеятельности и степень их влияния на другие компоненты была наиболее заметной. Они рассматривались как инженерные системы, образованные транспортными, водохозяйственными, энергетическими и другими коммуникациями и сооружениями, формирующими территориальное и функциональное взаимодействие элементов структуры соответствующего уровня [Там же].

Понятием социальной инфраструктуры, также широко используемым, определяется комплекс сооружений, предприятий и учреждений непроизводственной сферы, функционирующих для удовлетворения материальных и духовных потребностей населения, включающий жилье, общественное обслуживание, образование, науку.

Формализация инфраструктурных компонентов региональной системы в практической деятельности по управлению территориями была обязательной процедурой. Она осуществлялась на основе соответствующих методов, предусматривающих комплексный анализ и оценку существующего состояния инфраструктуры на всех иерархических уровнях пространственной организации системы, ее планирование и проектирование с учетом перспективных потребностей развития региона с последующим закреплением в форме сетей и объектов соответствующего назначения в планах развития.

Принцип построения региональной системы посредством выделения структурных и инфраструктурных блоков является эффективным при условии их сбалансированного и уравновешенного взаимодействия и не допускает опережения или отставания отдельных блоков (в этом случае система выходит из состояния равновесия и вызывает появление проблем). Такие условия может создавать только экономика социализма, в то время как рыночная экономика, функционируя по принципу «спрос — предложение», ограничена в необходимых для его обеспечения ресурсах и не дает абсолютных гарантий балансового состояния системы.

Удобство и практический смысл рассмотренного способа структурирования территориально-пространственной системы региона из составляющих ее элементов заключается в том, что при их одновременном учете не только допускается их взаимодействие, но и определяется общая, координированная направленность ее (системы) функционирования. Кроме того, при таком способе целенаправленно формируются механизмы и инструменты управления РХС, воздействуя как на систему в целом, так и на отдельные ее части, а степень воздействия определяется и общими принципами управления, и специфическими особенностями региональных систем.

Наибольшую известность и распространение получила модель структурной организации территориально-пространственной системы, основанная на принципе взаимодействия градообразующих и градообслуживающих элементов (объектов), дифференцированных в группы по формальному признаку отнесения к производственной или к непроизводственной сфере.

Градообразующие объекты формируют экономическую базу территориально-пространственных систем и обуславливают характерные формы их существования и развития. При этом допускается принадлежность градообразующих объектов к разным производственным отраслям, но принято относить к этой группе в основном промышленные предприятия и учреждения. Объекты градообслуживающей (непроизводственной) сферы, выполняя функции удовлетворения потребностей населения, существуют в прямой зависимости от производственной специализации градообразующих объектов, от динамики их развития и определяются соответствующими характеристиками (количественными и качественными). По тому, каким образом соотносятся и взаимодействуют градообразующие (внешние) и градообслуживающие (внутренние) функции в региональной системе, определяется степень ее вовлеченности в экономику региона и страны (экономическая активность системы).

Данная модель, благодаря большей, по сравнению с блочной моделью, простоте получила широкое практическое применение при разработке документации территориального планирования. В то же время механизм ранжирования на градообразующие и градообслуживающие объекты не получил соответствующего методического обеспечения, что осложняло его практическую апробацию.

Сравнительный анализ моделей структурной организации региональной системы на основе пространственно-экономических блоков, а также из градообразующих и градообслуживающих элементов позволил установить наличие единства и непротиворечивости методологических подходов к их формированию, несмотря на имеющиеся различия формы структуризации, обусловленные единообразием социально-экономических условий и факторов, определяющих их концептуальную направленность.

Основным признаком объединения исследованных методов формирования региональных структур является их дифференциация на элементы, соответствующие выполняемым ими функциям производства и воспроизводства материальных продуктов. Принципы структурирования территориально-про-

странственных систем, использующих эти модели в качестве основы, являются дублирующими, могут корреспондироваться и допускают синхронизацию процедур формирования региональной структуры в целях профессиональной деятельности по управлению территориями.

Постоянный рост уровня жизни населения, обеспечиваемый реализацией принципа равномерности распределения и потребления материальных благ и услуг, ставший с самого начала 1980-х гг. одним из ведущих направлений государственной политики, выделяет такие факторы интенсификации экономики, как увеличение производительности труда, улучшение благосостояния населения и изменение характера его трудовой занятости, а придание им особого значения отражается на осмыслении особенностей инфраструктурного развития региональных систем. В этих изменившихся условиях сферы обмена и потребления рассматриваются уже не как второстепенные по отношению к производственному сектору, а как равноправные с ним, что вызывает необходимость поиска новых экономических и пространственных форм отражения этих сфер деятельности, объясняя тем самым возросший приоритет вопросов комплексного инфраструктурного обеспечения пространственного развития регионов именно в это время.

Одними из актуальных в этих условиях становятся задачи определения степени сопоставимости направлений интенсификации экономических систем регионов на основе инфраструктурных приоритетов в России и за рубежом. В экономически развитых странах подобные фундаментальные исследования и специальные разработки осуществлялись в массовом порядке, нарастая в геометрической прогрессии, включая и государственный уровень.

Новые аспекты рассмотрения инфраструктурных основ развития региональных систем, проявившиеся в работах этого времени, показали необоснованность и недостаточность вычленения исключительно социальной или инженерно-технической инфраструктуры в перспективных долгосрочных планах развития регионов, что было характерно для отечественной практики [12]. Обнаружились и другие несоответствия трактовок реальному положению вещей.

Их детальное исследование учеными и специалистами вызвало к жизни появления концепции межотраслевой инфраструктуры (В. П. Красовский «Инфраструктура и интенсификация экономики» [5]), основанную на принципе направленности инфраструктуры на обслуживание либо всей экономики в целом, либо ее крупных сфер, комплексов или узлов, а также объединения нескольких групп отраслей народного хозяйства, обладающих внутренним экономическим единством и общим функциональным назначением. Эта концепция ознаменовала собой перелом в системе отечественного научного знания в вопросах инфраструктуры, наступление качественно нового этапа их исследования, предвосхитив тем самым современные интегрированные принципы формирования региональных систем.

Модели структуризации региональных систем остаются перспективными и даже получают практическое применение в различных видах долгосрочных планах вплоть до начала политических и социально-экономических реформ 1990-х гг. Представлялось, что рыночный тип экономической системы, по сравнению с социалистическим, сохраняет установленные роли градообразующих и градообслуживающих объектов, не «подавляет» в целом блоки экономических функций, а при этом влияние может оказываться, в основном, на пропорциональное соотношение элементов внутри региональной системы. Но уже с самых первых лет формирования рыночной системы становится очевидным, что модели, разработанные для условий социалистической экономики, не совместимы с новыми требованиями, а причина этого заключается не только в их неправомерности, но и в технологическом взаимоисключении. Таким образом, невозможность их сосуществования в одном пространственно-вре-

менном измерении потребовала решения на основе адаптационных принципов, что, в свою очередь, привело к кардинальному пересмотру методологии исследований, требовавших целого комплекса ресурсов.

Рыночной экономике России новые концепции инфраструктурного развития региональных систем были крайне необходимы. Гипотетически, порождаемые рынком отношения экономических субъектов и новые типы процессов регионального развития должны были повлечь за собой, в первую очередь, изменения инфраструктурных составляющих региональной системы. Однако в новых трактовках понятия инфраструктуры теперь уже законы рыночной экономики не восприняли должным образом ее значимость, и за ней, по инерции, сохранялось зависимое, подчиненное, второстепенное положение.

Такой взгляд выразился в ограниченности понимания инфраструктуры, рассматриваемой как комплекс отраслей и сфер хозяйства, система учреждений и организаций, обслуживающих производство и обеспечивающих эффективное функционирование предприятий этого сектора экономики, беспрепятственное прохождение материальных и финансовых ресурсов, движение продукта от производителя к потребителю [9]. В попытке исследователей и разработчиков этих вопросов к усилению универсальности этого термина и даже безотносительности к типу экономики инфраструктура была представлена не более чем некая совокупность организационно-экономических, социальных, юридических условий, а также сооружений, зданий, систем и служб. Используемые учеными подходы к описанию развития инфраструктурных процессов, преимущественно для целей материального производства и обеспечения повседневной жизни населения, не позволяло раскрыть сущности новых рыночных отношений, ограничивало его интеграционные возможности, что и послужило причиной его критики [17].

В исследовании автора данной статьи решение задачи поиска новых моделей инфраструктурного развития региональных систем повлекло за собой определение их зависимости от интенсивности структурно-технологических и организационных изменений в общественном и экономическом устройстве, а также способов их отражения в пространстве. Для этих целей предлагается при их разработке использовать основы теории постиндустриального общества, согласно которой социально-экономические трансформации вызывают изменения в структуре экономики, определяя приоритетное значение отдельных ее секторов (первичного, вторичного, третичного, четвертичного) [2; 3]. Так, доминирование блока промышленного производства с господством первичного и вторичного секторов экономики на индустриальной стадии развития общественных отношений представляется очевидным. Условия для тотального развития непромышленного производства с образованием новых секторов экономики, в основном, третичного, и несколько в меньшей степени, четвертичного, со значительным расширением типологического разнообразия объектов возникают в период постиндустриального общества.

Рыночная экономика связывает свои перспективы, прежде всего, с развитием третичного сектора, обеспечивающего функционирование первичного и вторичного секторов, и четвертичного сектора, способного показывать ускоренные темпы интенсификации за счет активизации функций управления, торговли, сбыта, материально-технического снабжения, связи, транспорта, систем информационного обеспечения. В этом секторе, кроме того, возможно формирование отдельных современных видов деятельности, специализирующихся в так называемом «репрезентативном» сегменте рынка, сопоставимых по значимости и масштабам в экономическом и пространственном отношении с первичными и вторичными секторами экономики.

Структура экономических отношений определяет поведение субъектов рынка в каждом из секторов экономики, задает направления локализации

населения и диктует характерные способы пространственной организации, а также реорганизации региональных систем. В современных условиях первичный и вторичный сектора экономики утрачивают свои экономические преимущества из-за неспособности конкурировать с третичным и четвертичным секторами, а их требования к пространственной организации кардинально различаются. Экономические процессы в «третично-четвертичных» секторах требуют для своего размещения выделения большого количества разрозненных земельных участков, относящихся к категории репрезентативных, в приращении крупных массивов территорий, не получающих градообразующее значение. Постоянное расширение этих сфер влечет за собой неравномерность размещения их объектов, увеличение удельного веса урбанизированных территорий в пределах региональной системы, характерные количественные и качественные структурные диспропорциональные изменения в сложившейся территориальной системе региона, включая и как социально-экономические, так и пространственные аспекты.

Но именно эти сектора в тоже время являются постоянными источниками привлечения инвестиций и извлечения дополнительной прибыли от функционирования благодаря их ориентации на крупные потоки потребителей, не зависящие от мест их проживания и характера трудовой деятельности. Они стремятся к повсеместному распространению по территории и способны оказывать выраженное воздействие на рыночную экономику региона как территориально-организованной системы, существенно активизируя инвестиционные процессы, использующие мультипликативные эффекты смежных секторов экономической активности в РХС.

Благодаря новым видам экономических процессов в четвертичном секторе, связанным с выполнением сложных технологических, управленческих, обслуживающих и информационных функций, этот сектор отличается выраженной инновационной направленностью хозяйственно-экономической деятельности его субъектов с включением «высоких» технологий управления, администрирования, современных форм науки, образования, медицины и жизнеобеспечения, активным использованием интеллектуальных ресурсов и привлечением высококвалифицированных кадров.

Пятеричный сектор экономики кардинально отличается от всех остальных тем, что побуждаемые им новые экономические объекты напрямую зависят от новейших достижений современной экономики и подчиненности их функционирования конъюнктуре рынка. Пятеричная индустрия, с одной стороны, не требует в пространственном отношении крупных массивов территории для размещения объектов (имеющиеся случаи единичны и являются следствием целенаправленных управленческих мероприятий) и в этом смысле не оказывает известного влияния на сложившуюся региональную систему. Но, с другой стороны, наделение объектов и территорий, выделяемых для их размещения, статусом экономически активных, с высокой инвестиционной отдачей, означает неизбежность специфических трансформаций сложившейся пространственной организации региональных систем посредством приоритета инфраструктурных принципов, отражающих малейшие колебания в структуре рынка. Благодаря тому возникают принципиально новые отношения субъектов региональной экономики, что вызывает необходимость адаптации к ним функционирующей системы регионального управления. В результате обособываются способы решения актуальной для региональной экономики проблемы определения стратегической направленности планирования РХС с учетом этих новых для них тенденций развития.

Как следствие, неравномерности социально-экономических процессов и пульсации их активности происходят преимущественно инфраструктурные, а не структурные преобразования, имеющие слабо организованный (и даже

хаотичный) характер пространственной локализации на территории. Соответственно, при выработке методов управления РХС принципиально, чтобы они приводили к адекватности трансформационных изменений региона как социально-экономической системы и новых форм их пространственной организации и реструктуризации.

В современной России на новом этапе развития общественных отношений с переориентацией рыночной системы на пятеричный и развитые формы четвертичного сектора с выраженными векторами шестеричного сектора особенно отчетливой становится проблема выявления инфраструктурных элементов РХС, определения особенностей их проявления и перспективных модификаций. С позиций новейшего понимания места и роли современной рыночной индустрии в экономике региона, отличающейся инновационностью процессов и их цикличностью, очевидна необходимость проведения государственной региональной политики, учитывающих эти тенденции, и вмешательства органов государственной и муниципальной власти в эти виды деятельности, а также разработки и реализации механизма управления, адекватного социально-экономической ситуации.

Оценка состояния экономической системы, основанная на выявлении и дифференцированном учете экономических процессов на территории, позволяет органам государственного управления проводить дифференцированную региональную политику, адекватную рыночным процессам, целенаправленно интенсифицируя (либо сдерживая) развитие отдельных рыночных сегментов и, соответственно, территорий. Для этих целей наиболее целесообразными представляются специально разработанные средства управления, активизирующие механизм регулирования, действующий по принципу сочетания инструментов стимулирования и ограничений [19; 21].

Современное социально-экономическое пространство региона моделируется в полном соответствии с процессами интернационализации инновационной экономики, секторальными по своей генетике. Несмотря на то, что региональный уровень государственного управления относительно не зависит от принятия решений на федеральном уровне, вместе с тем все более очевидным становится необходимость их согласования. Действие институциональных факторов, инициируемых современными императивами инновационного развития экономики, игнорировать сегодня уже не представляется возможным.

В свою очередь, и от эволюционных закономерностей развития РХС, в том числе, и от наследования ими принципов организации сложившейся материально-пространственной организации региональных систем, при всем желании, отказываться также лишено всякой логики. Если говорить о формальной стороне вопроса, то буквальное использование рассмотренных «блочной» и «объектной» моделей организации региональной системы в современных условиях невозможно. И не потому, что они не учитывают современных трендов инфраструктурного моделирования. Основная причина этого заключается не в их моральном устаревании, а в том, что они вызваны к жизни принципиально другими императивами, в которых не было места секторальной экономике, характеристики производственной деятельности которой размыты, что не позволяет с полной очевидностью выявить их специфические различия и назначить им строго определенные параметры пространственного функционирования.

Соответственно, теоретические заповеди предшествующего современному этапу развития РХС нужно понимать и принимать как теоретико-методологические основы, требующие детального исследования, не для их возможности буквального переноса в новые условия, а для выявления закономерностей формирования региональных систем как сложноорганизованных объектов. Строго говоря, не представляется возможным установить как наличие инфраструктурной составляющей в одних секторах, так и их отсутствие в других.

Характеристики процессов деятельности, реализуемых в каждом из секторов экономики, мимикрируют под состояние социально-экономической системы, смешивая структурные и инфраструктурные компоненты.

Многофункциональность современных социально-экономических процессов, включая и их пространственный аспект, приводит к тому, что инфраструктура интегрируется в структуру. И, как следствие этого, трансформируются элементы, составляющие региональную систему, а также их взаимосвязи таким образом, что инфраструктурная подсистема становится сопоставимой по значимости со структурой, а ее влияние — более выраженным, но и изменяется в принципе сам характер функционирования РХС, а направления ее развития формируются, подчиняясь инфраструктуре. Данная закономерность подтверждена результатами мониторинга реализации территориальных проектов и проведенного автором исследования в 2008–2013 гг. на основе анализа долгосрочных планов социально-экономического и территориального развития регионов РФ [20]. Полученные результаты позволили выявить, что инфраструктурные приоритеты региональной политики воспринимаются субъектами региональной экономики с различной степенью адаптивности к императивам государственного управления, обозначающей инновационный вектор развития экономики. Дифференцированный способ отражения региональными системами инновационных вызовов в пространственном аспекте выражается формированием трех типов моделей инфраструктурного развития РХС, показывающих величину «разрыва» между действующими формами их функционирования перспективными трансформациями, определяемыми органами публичной власти в регионе и формализованными соответствующим образом в системе регионального планирования.

По нашему мнению, следует признать доказательность приоритетов инфраструктурного развития РХС, выступающих движущей силой конструирования социально-экономического пространства региона в современных условиях и вызывающих необходимость совершенствования методологии регионального планирования, учитывающую данные тенденции. Выявленное в практике неоднородное восприятие субъектами региональной экономики институциональных ограничений инновационного развития выражается в ранжировании РХС по признаку интенсивности трансформационных изменений, выраженных в пространственном отношении в трех типах моделей перспективного развития. Установленные закономерности обуславливают целесообразность концептуального переосмысления принципов регионального планирования, посредством интеграции пространственных компонентов в систему разработки планов социально-экономического развития регионов, ожидаемым результатом которого является пространственно-стратегическое планирование РХС.

Список использованной литературы

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география / Э. Б. Алаев. — М. : Мысль, 1983. — 350 с.
2. Власова Н. Ю. Структурная модернизация экономики крупнейших городов России / Н. Ю. Власова. — Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2000. — 255 с.
3. Занадворов В. С. Экономика города. Вводный курс : учеб. пособие / В. С. Занадворов, А. В. Занадворова. — М. : Академкнига, 2003. — 272 с.
4. Инновационное развитие — основа модернизации экономики России : национал. доклад ИМЭМО РАН, ГУ ВШЭ / под ред. Л. М. Гохберга, Н. И. Ивановой, Д. В. Клевжиц, Н. В. Михайлова, В. Д. Рудашевского. — М. : Изд-во ИМЭМО РАН, 2008. — 168 с.
5. Инфраструктура и интенсификация экономики / В. П. Красовский, Я. Т. Бронштейн, Т. Г. Зотова [и др.] ; отв. ред. В. П. Красовский. — М. : Наука, 1980. — 387 с.
6. Исмаилов Т. А. Инновационная экономика — стратегическое направление развития России в XXI веке / Т. А. Исмаилов, Г. С. Гамидов // Инновации. — 2003. — № 1. — С. 6–8.

7. Колодина Е. А. Трансформация региональной политики в постсоветской России / Е. А. Колодина // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2008. — № 3 (59). — С. 30–36.
8. Макконнел К. Р. Экономикс: Принципы, проблемы и политика : в 2 т. / К. Р. Макконнел, С. Л. Брю ; пер. с англ. 11-го изд. — М. : Инфра-М, 1992. — Т. 2. — 972 с.
9. Популярная экономическая энциклопедия / А. Д. Некипелов, В. С. Антомонов, И. Т. Богомолов [и др.]. — М. : Большая рос. энцикл., 2001. — 368 с.
10. Проблемы и тенденции развития региональной инфраструктуры в России / А. Н. Арянин, М. М. Минченко, Н. Н. Ноздрина, Е. М. Щербакова // Региональные исследования. — 2007. — № 5 (8). — С. 3–29.
11. Развитие российских регионов: новые теоретические и методологические подходы / отв. ред. Е. Б. Костяновская. — СПб. : Наука, 2006. — 618 с.
12. Савченко Е. Е. Пространственно-экономические трансформации региона ресурсного типа: системно-инфраструктурный подход / Е. Е. Савченко // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2014. — № 2 (94). — С. 50–62.
13. Самаруха А. В. Место и роль регионального центра в системе прогнозирования социально-экономического развития региона / А. В. Самаруха, Д. И. Сачков // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2007. — № 2 (52). — С. 40–43.
14. Самаруха А. В. Современные тенденции стратегического планирования социально-экономического развития Иркутской области / А. В. Самаруха // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2007. — № 5 (55). — С. 37–41.
15. Самаруха В. И. К вопросу о стратегическом социально-экономическом развитии северных территорий Иркутской области / В. И. Самаруха // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2008. — № 2 (58). — С. 37–41.
16. Самаруха В. И. Стратегические направления развития России / В. И. Самаруха // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2008. — № 3 (59). — С. 27–30.
17. Сегединов А. А. Проблемы экономики пространственного развития инфраструктуры городов : автореф. дис. ... д-ра экон. наук / А. А. Сегединов. — М., 1982. — 22 с.
18. Управление развитием крупных городов / под ред. И. И. Сигова. — Л. : Наука, 1985. — 222 с.
19. Юшкова Н. Г. Регулирование функционально-пространственных преобразований территории на основе информационно-управляющих систем / Н. Г. Юшкова, Д. Г. Донцов // Недвижимость: экономика, управление. — 2005. — № 11–12. — С. 37–44.
20. Юшкова Н. Г. Совершенствование системы регионального планирования: предпосылки и императивы // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 3. Экономика. Экология. — 2014. — № 1 (24). — С. 31–42.
21. Юшкова Н. Г. Теоретические основы разработки инновационных проектно-управленческих решений: градостроительный аспект / Н. Г. Юшкова // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Технические науки. — 2012. — № 1 (13). — С. 118–122.

References

1. Alayev E. B. *Sotsialno-ekonomicheskaya geografiya* [Socio-Economic Geography]. Moscow, Mysl Publ., 1983. 350 p.
2. Vlasova N. Yu. *Strukturnaya modernizatsiya ekonomiki krupneyshikh gorodov Rossii* [Structural modernization of Russia's major city economies]. Yekaterinburg, Ural State Economic University Publ., 2000. 255 p.
3. Znanadporov V. S., Znanadporova A. V. *Ekonomika goroda. Vvodnyy kurs* [Urban Economics. Introductory Course]. Moscow, Akademkniga Publ., 2003. 272 p.
4. Gokhberg L. M., Ivanova N. I., Klevzhits D. V., Mikhailov N. V., Rudashevskii V. D. (ed.) *Innovatsionnoe razvitie — osnova modernizatsii ekonomiki Rossii* [Innovative development — the basis of economic modernization in Russia]. Moscow, IMEMO RAN Publ., 2008. 168 p.
5. Krasovskii V. P., Bronshtein Ya. T., Zotova T. G. et al. *Infrastruktura i intensifikatsiya ekonomiki* [Infrastructure and intensification of economy]. Moscow, Nauka Publ., 1980. 387 p.
6. Ismailov T. A., Gamidov G. S. Innovative economy — strategic development direction in Russia in the XXI century. *Innovatsii = Innovations*, 2003, no. 1, pp. 6–8. (In Russian).

7. Kolodina E. A. Transformation of regional policy in post-soviet Russia. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2008, no. 3 (59), pp. 30–36. (In Russian).
8. Makkonel K. R., Bryu S. L. *Ekonomiks: Printsipy, problemy i politika* [Economics: principles, problems and policy]. Moscow, Infra-M Publ., 1992. Vol. 2. 972 p.
9. Nekipelov A. D., Antomonov V. S., Bogomolov I. T. (ed.) *Populyarnaya ekonomicheskaya encyclopediya* [Popular Economic Encyclopedia]. Moscow, Bolshaya rossiiskaya entsiklopediya Publ., 2001. 368 p.
10. Aryanin A. N., Minchenko M. M., Nozdrina N. N., Shcherbakova E. M. Problems and development trends in Russia's regional infrastructure. *Regionalnye issledovaniya = Regional Studies*, 2007, no. 5 (8), pp. 3–29. (In Russian).
11. Kostyanovskaya E. B. (ed.) *Razvitie rossiiskikh regionov: novye teoreticheskie i metodologicheskie podkhody* [Development of Russian regions: new theoretical and methodological approaches]. Saint Petersburg, Nauka Publ., 2006. 618 p.
12. Savchenko E. E. Spatial and economic transformation of the region of the resource type: a system and infrastructural approach. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2014, no. 2 (94), pp. 50–62. (In Russian).
13. Samarukha A. V., Sachkov D. I. Role and place of the regional center in system of forecasting of social and economic development of region. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2007, no. 2 (52), pp. 40–43. (In Russian).
14. Samarukha A. V. Modern tendencies of strategic planning of social and economic development of Irkutsk region. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2007, no. 5 (55), pp. 37–41. (In Russian).
15. Samarukha V. I. To a question on strategy of social and economic development of northern territories of Irkutsk region. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2008, no. 2 (58), pp. 37–41. (In Russian).
16. Samarukha V. I. Chief strategic aims of Russia development. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2008, no. 3 (59), pp. 27–30. (In Russian).
17. Segedinov A. A. *Problemy ekonomiki prostranstvennogo razvitiya infrastruktury gorodov. Avtoref. Dokt. Diss.* [Economic problems in spatial development of city infrastructure. Doct. Diss. Thesis]. Moscow, 1982. 22 p.
18. Sigov I. I. (ed.) *Upravlenie razvitiem krupnykh gorodov* [Major city development management]. Leningrad, Nauka Publ., 1985. 222 p.
19. Yushkova N. G., Dontsov D. G. Regulation of functional and spatial territorial transformations in terms of information managerial systems. *Nedvizhimost: ekonomika, upravlenie = Real Estate: Economy, Management*, 2005, no. 11–12, pp. 37–44. (In Russian).
20. Yushkova N. G. Improving the system of regional planning: background and imperatives. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 3. Ekonomika. Ekologiya = Bulletin of Volgograd State University. Series 3. Economics*, 2014, no. 1 (24), pp. 31–42. (In Russian).
21. Yushkova N. G. Theoretical fundamentals of developing innovative design and managerial decisions: urban-planning aspect. *Izvestiya vuzov. Severo-Kavkazskii region. Tekhnicheskie nauki = Bulletin of Universities. North Caucasian Region. Technical Sciences*, 2012, no. 1 (13), pp. 118–122. (In Russian).

Информация об авторе

Юшкова Наталья Геннадьевна — кандидат архитектуры, доцент, кафедра экономической истории, теории и права, Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1, e-mail: ymanul@gmail.com.

Author

Natalya G. Yushkova — PhD in Archeology, Associate Professor, Chair of Economic History, Theory and Law, Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering, 1 Akademicheskaya St., 400074, Volgograd, Russia; e-mail: ymanul@gmail.com.