

УДК 330.34

## Концепция устойчивого развития в контексте инвестиционно-инфраструктурного развития макрорегионов



### **Поздеева О.Г.**

Кандидат экономических наук, доцент  
кафедры региональной, муниципальной экономики и управления  
Уральского государственного экономического университета (Екатеринбург)

**Квон Г.М.**  
Кандидат экономических наук, доцент  
кафедры региональной, муниципальной экономики и управления  
Уральского государственного экономического университета (Екатеринбург)



*В статье рассмотрены теоретические и практические вопросы обеспечения устойчивого развития макрорегионов в контексте развития их инфраструктуры. Важность инфраструктуры для функционирования производственной и непроизводственной сферы, а также жизнеобеспечения населения обуславливает необходимость инвестирования в нее на основе обоснованной потребности по отраслям.*

*Ключевые слова: макрорегион, устойчивое развитие, инвестиции, инфраструктура, потребность в инвестировании*

Концепция устойчивого развития, ставшая в настоящее время мейнстримом развития всех стран, формировалась в обществе последовательно на протяжении десятка лет, большей частью ее развитию послужили работы Римского клуба, проводившее «сопоставление глобальной экономической системы с живым организмом» [1]. Предпосылками для создания концепции стало понимание обществом необходимости обеспечивать не только экономическую эффективность, но также решение социальных и экологических задач, актуализируемых в условиях глобализации, которая несмотря на научно-технический прогресс, создание новых возможностей для экономики привела к обострению проблем нищеты, безработицы, несправедливого распределения доходов, усиливая дифференциацию регионов во всем мире, в том числе и в нашей стране. Концепция устойчивого развития охватывает три аспекта: социальный (направлен на поддержание социальной стабильности и достижение достойного бла-

госостояния людей), экономический (направлен на обеспечение роста экономики с ее ресурсными возможностями и учета интересов будущих поколений) и экологический (направлен на создание условий для выживания человека, как биологического существа, удовлетворения его важнейших потребностей в обеспечении его жизнедеятельности) [2]. Впервые термин «устойчивое развитие» появился в 1987 г., он был введен Международной комиссией по окружающей среде и развитию<sup>1</sup> и представляет определённый процесс изменений, в котором «изменения согласуются с нынешними и будущими потребностями». Устойчивое развитие требует «удовлетворения основных потребностей всех и предоставления всем возможности удовлетворять свои стремления к лучшей жизни» [3]. С целью решения вопросов защиты планеты и повышения благосостояния людей в 2015 г. ООН приняла Концепцию устойчивого развития на 2015-2030 гг. [4], в которой выделены 17

<sup>1</sup> Комиссия создана ООН в 1983 г.

целей устойчивого развития (далее – ЦУР). Предшествовали этому разработанные в 2000 г. принципы, представленные в Декларации тысячелетия ООН [5]. За 15 лет реализации целей («цели развития тысячелетия») страны, прежде всего развивающиеся, достигли положительных результатов в процессе социально-экономического развития [6].

Одним из важнейших вопросов достижения целей устойчивого развития являются вопросы инфраструктурного развития любых территорий, позволяющие обеспечивать общественное воспроизводство и эффективное обслуживание для «функционирования структурообразующих отраслей и жизнеобеспечения населения» [7]. Необходимость инвестирования в инфраструктуру обоснована в трудах П. Розенштейна-Родана [8; 9], где инвестиции выступают в качестве своеобразного «толчка» для развития отраслей и должны предшествовать им. При этом инвестирование должно проходить более активно в менее развитых странах, так как их инфраструктуры нуждаются в более крупных инвестициях. В работе З. Куреши [10] определены будущие тенденции по вложению инвестиций в инфраструктуру стран с формирующимся рынком и развивающиеся страны. По мнению ученого, инвестиции в инфраструктуру таких стран составят три четверти от суммы общих инвестиций. В России оценка инфраструктуры и потребности инвестирования в инфраструктуру стали определяться с 2018 г. группой компаний *InfraOne*. В данной работе нами представлены результаты оценки инфраструктуры в разрезе федеральных округов.

Для анализа авторами выбраны такие экономические показатели, как валовой региональный продукт (общий объем и рассчитанный на душу населения), являющийся интегральным показателем результативности функционирования экономики на региональном уровне, инвестиции в основной капитал (общий объем и рассчитанные на душу населения), индекс развития инфраструктуры, потребность в дополнительном финансировании инфраструктуры, которые характеризуют обязательные условия обеспечения экономического развития любых территорий.

За исследуемый период (2011-2019 гг.) во всех федеральных округах наблюдается достаточно стабильный рост. Но в то же время, как можно заметить, достаточно сильно проявляется неравномерность развития макрорегионов, что отражается в увеличении разрыва между макрорегионами. В 2019 г. наибольшее значение ВРП в расчете на каждого жителя показал Уральский ФО (1070,6 тыс. руб.), а наименьшее – Северо-Кавказский (232 тыс. руб.). Тогда как в 2011 г. разница между этими территориями составила 521 и 112 тыс. руб., соответственно (рис. 1).

Такая неравномерность экономического развития привела к тому, что ежегодные темпы роста ва-

лового регионального продукта снизились по всем федеральным округам (рис. 2).

Неравномерность развития экономик федеральных округов повлияла и на их инвестиционную деятельность. За изучаемый период также наблюдается нестабильная динамика в привлечении инвестиций по федеральным округам, а к 2019 г. наметилось снижение инвестиционной активности в Южном, Северо-Западном и Уральском федеральных округах (рис. 3).

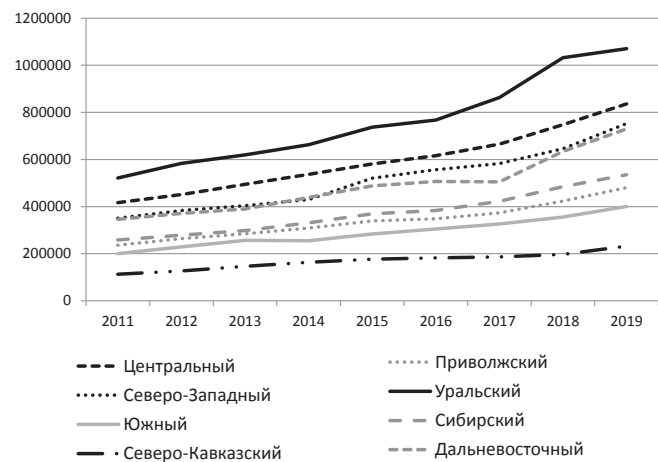


Рис. 1. Валовой региональный продукт на душу населения федеральных округов РФ, руб. [11]

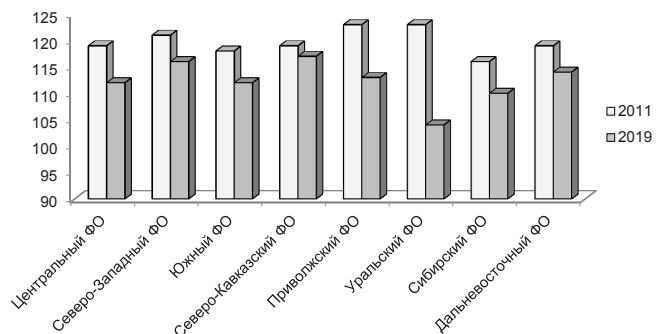


Рис. 2. Ежегодные темпы роста валового регионального продукта в федеральных округах РФ, % [11]

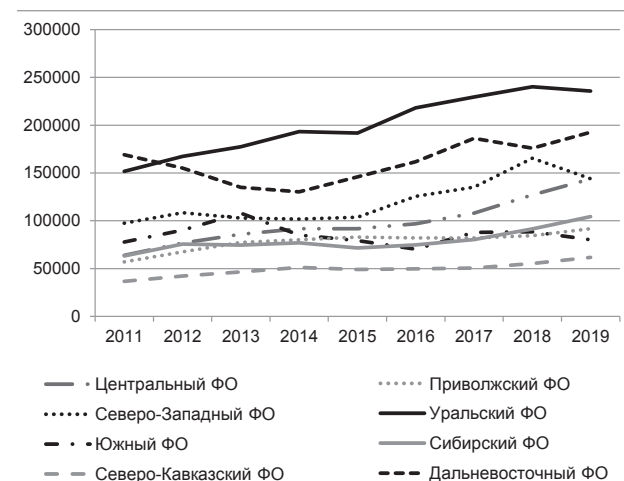


Рис. 3. Инвестиции в основной капитал на душу населения федеральных округов РФ, руб. [12]

В 2019 г. по сравнению с 2011 г. наблюдается снижение темпов роста общего объема инвестиций в основной капитал практически во всех федеральных округах (кроме Северо-Кавказского) от незначительного на 4 процентных пункта в Центральном федеральном округе до существенного на 30 процентных пунктов в Северо-Западном (рис. 4).

Сложившийся уровень развития инфраструктуры в федеральных округах к 2020 г. привел к тому, что территории неравномерно обеспечены инфраструктурой: так, в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Уральском федеральных округах интегральный индекс развития инфраструктуры выше среднероссийского показателя, а в Южном, Северо-Кавказском, Сибирском и Дальневосточном – ниже. В результате интегральный индекс, который показывает реальный уровень развития инфраструктуры, не дотягивает до оптимального во всех федеральных округах (рис. 5).

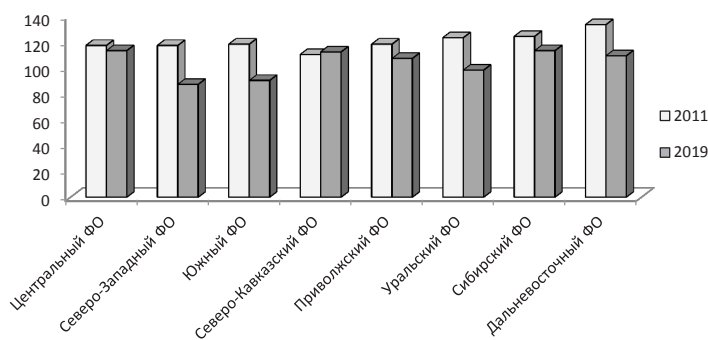
Лидирующее положение по уровню развития социальной, коммунальной и телекоммуникационной инфраструктуры занимает Центральный федеральный округ, по транспортной – Северо-Западный, по энергетической – Уральский, в то же время по всем видам инфраструктуры последнее место занимает Северо-Кавказский федеральный округ.

Наибольшие проблемы в развитии инфраструктуры по всем федеральным округам характерны для транспортной инфраструктуры. При этом по каждо-

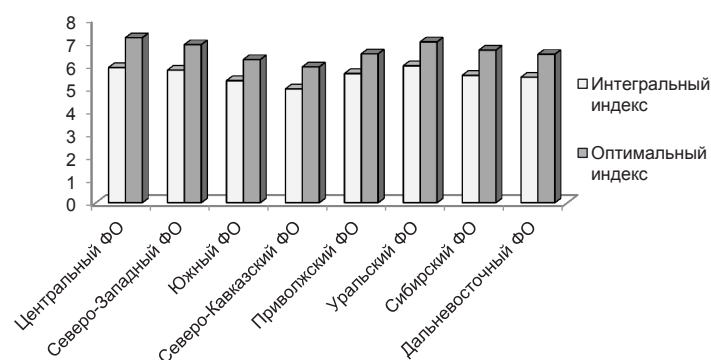
му виду инфраструктуры имеются существенные различия между федеральными округами. Наибольшая разница в уровне развития характерна для энергетической инфраструктуры (в 3 раза), где наибольший индекс имеет Уральский федеральный округ (6,17), а наименьший – Северо-Кавказский (1,51). По остальным видам инфраструктуры разница составляет от 2 до 2,6 раз (табл. 1).

**Таблица 1**  
**Индексы развития инфраструктуры по федеральным округам РФ, 2020 г. [13]**

Показатели	Транспортная	Энергетическая	Социальная	Коммунальная	Телекоммуникационная
Среднероссийский индекс	3,23	5,09	5,5	6,93	6,41
Центральный ФО	3,51	5,08	5,81	7,12	6,94
Северо-Западный ФО	3,57	5,11	5,41	6,99	6,96
Южный ФО	3,12	4,73	5,07	6,98	5,83
Северо-Кавказский ФО	1,51	1,97	2,18	3,58	2,6
Приволжский ФО	2,93	5,1	5,72	6,99	6,47
Уральский ФО	3,53	6,17	5,43	7,06	6,79
Сибирский ФО	3,13	5,54	5,62	6,57	6,09
Дальневосточный ФО	2,94	5,07	5,71	6,57	6,21



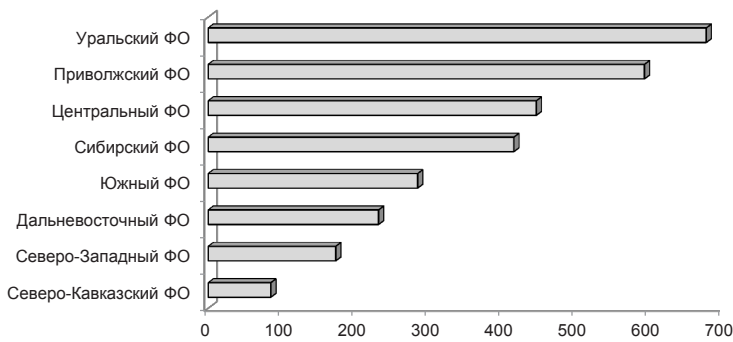
**Рис. 4. Ежегодные темпы роста инвестиций в основной капитал в федеральных округах РФ, % [12]**



**Рис. 5. Соотношение интегрального и оптимального индексов развития инфраструктуры в федеральных округах РФ, 2020 г. [13]**

Объемы минимальной дополнительной потребности регионов РФ в инвестициях в инфраструктуру, рассчитанной Группой компаний *InfraOne*, также показывают существенные различия между федеральными округами. Наиболее высокая потребность в дополнительных инвестициях в инфраструктурный комплекс характерна для Уральского и Приволжского федеральных округов, которая прежде всего объясняется планируемой реализацией проекта строительства скоростной дороги Казань – Екатеринбург. Наименьшая потребность в дополнительном финансировании инфраструктуры сформировалась в Северо-Кавказском федеральном округе (рис. 6).

Таким образом, проведенный анализ показал, что экономическое развитие федеральных округов хоть и осуществляется неравномерно, но является достаточно близким. Данные различия во многом объясняются тем, что инвестиционные вложения в большей мере подвержены колебаниям на уровне макрорегионов и пока не могут обеспечить снижение межтерриториального неравенства. Важнейшим условием и роста уровня развития экономик макрорегионов, и сокращения различий между территориями является улучшение инфраструктурного устройства территорий. Анализ современного



**Рис. 6. Минимальная дополнительная потребность в инвестициях в инфраструктуру в федеральных округах РФ, млрд руб. [13]**

состояния основных видов инфраструктуры в федеральных округах показал наличие существенной потребности в развитии инфраструктуры во всех федеральных округах без исключения.

Но, к сожалению, на наш взгляд, в ближайшие годы будет невозможно решить имеющиеся проблемы в развитии инфраструктуры в федеральных округах, прежде всего из-за ограниченного финансирования инфраструктурного развития, а также неравномерности развития строительных рынков и их ограниченности по возможностям удовлетворять потребности в необходимых объемах строительства.

#### Литература:

1. Гизатуллин Х.Н., Троицкий В.А. Концепция устойчивого развития: новая социально-экономическая парадигма // *Общественные науки и современность*. – 1998. – № 5. – С. 124–130
2. Kvon G., Pozdeeva O. Transformative investments in sustainable economic development: infrastructure aspect // *E3S Web of Conferences* 1. – 2020. – URL: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202020803031>

3. Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Наше общее будущее». – URL: <https://www.un.org/ru/ga/pdf/brundtland.pdf>
4. Резолюция Генеральной Ассамблеей ООН «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (принята 25 сентября 2015 г.). – URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/70/1>
5. Декларация тысячелетия Организации Объединенных Наций. Утверждена Резолюцией 55/2 Генеральной Ассамблеи от 8 сентября 2000 г. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/901784387>
6. Millennium Development Goals Report 2015. – URL: [https://www.un.org/millenniumgoals/2015\\_MDG\\_Report/pdf/MDG%202015%20rev%20\(July%201\).pdf](https://www.un.org/millenniumgoals/2015_MDG_Report/pdf/MDG%202015%20rev%20(July%201).pdf)
7. Говорин А.А. Инфраструктура современного предпринимательства: проблемы теории и практики. – М.: Финстатинформ, 1999. – 174 с.
8. Rosenstein-Rodan P.N. Problems of Industrialisation of Eastern and South-Eastern Europe // *The Economic Journal*. – 1943. – Vol. 53. – № 210/211. – P. 202-211.
9. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the Big Push // *Economic Development for Latin America: Proceeding of a Conference held by the International Economic Association*. – London: MacMillan, 1961. – P. 57-73.
10. Куреши З. Глобальный вызов развития инфраструктуры и роль «Группы двадцати» и БРИКС // *Вестник международных организаций*. – 2017. – Т. 12. – № 2. – С. 164-193.
11. Валовой региональный продукт на душу населения по субъектам Российской Федерации в 1998-2019 гг. – URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/VDSwf9mM/dusha98-19.xlsx>.
12. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 01.09.2021).
13. Индекс развития инфраструктуры России 2020. – URL: [infraone-research.ru/index\\_id/2020](https://infraone-research.ru/index_id/2020)

## The Concept of Sustainable Development in the Context of Investment and Infrastructure Development of Macro-Regions

*Pozdeeva O.G., Kvon G.M.*  
*Ural State Economic University (Yekaterinburg)*

*The article deals with theoretical and practical issues of ensuring the sustainable development of macro regions in the context of the development of their infrastructure. The importance of infrastructure for the functioning of the production and non-production spheres, as well as the life support of the population, makes it necessary to invest in it on the basis of a reasonable need by industry.*

*Key words: macro-region, sustainable development, investment, infrastructure, the need for investment*