

На правах рукописи

Глушич Наталья Григорьевна

**Производственная инфраструктура и
перспективы её развития в России**

Специальность 08.00.01 – экономическая теория

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Нижний Новгород, 2009

Работа выполнена на кафедре экономической теории экономического факультета ГОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Золотов А.В.

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Волостнов Н.С.
кандидат экономических наук
Силина Т.Л.

Ведущая организация: Нижегородский государственный
технический университет
им. Р.Е. Алексеева

Защита состоится «24» апреля 2009 года в 15 часов на заседании диссертационного совета Д 212.166.11 при Нижегородском государственном университете им. Н.И. Лобачевского по адресу: 603950, Нижний Новгород, ул. Б. Покровская, д.60, ауд. 512.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке Нижегородского Государственного Университета им. Н.И. Лобачевского.

Автореферат размещен на сайте <http://www.unn.ru>

Автореферат разослан ____ марта 2009 года

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических наук,
профессор

И.В. Ефимчук

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Прогресс российской экономики требует структурной перестройки народного хозяйства страны, перехода от ориентации преимущественно на добычу природных ресурсов к становлению и развитию инновационного производства. Инновационное общественное производство не может обойтись без соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей его нормальное функционирование и выступающей тем самым одним из важнейших элементов современной экономики.

Для успешного выполнения своей функции сама инфраструктура должна обладать высоким уровнем развития, однако в России она пока не отвечает этому требованию. Так, крайне низким остается уровень обновления производственных мощностей инфраструктуры (2-4 % в год). В результате износ основных фондов в сфере инфраструктуры составляет свыше 50 % (например, в газотранспортной отрасли – в среднем 56 %, нефтепроводов – 54,8 %, в электроэнергетике – 57,3 %, в транспортной системе – 55-70 % ¹). Большая степень морального и физического износа основного капитала инфраструктурных подразделений и медленное его обновление снижают эффективность их функционирования на современном этапе развития российской экономики.

С учетом сказанного все более актуальным становится увеличение инвестиций в производственную инфраструктуру, в обновление её объектов. Это значимо не только для самой инфраструктуры, но и для развития общественного производства в целом, для успешного функционирования отдельных предприятий, как крупных и средних, так и мелких. Безусловно, крупномасштабные инвестиции в производственную инфраструктуру могут стать мультипликатором экономического роста.

Таким образом, проблема развития производственной инфраструктуры в современной России стала одной из самых существенных, значимых, что и обуславливает актуальность темы диссертационного исследования.

¹ Сайт Федеральной службы государственной статистики России [электронный ресурс]. Режим доступа <http://www.gks.ru/>

Степень разработанности проблемы. По проблемам, прямо или косвенно связанным с производственной инфраструктурой, существует значительное количество работ российских и зарубежных экономистов.

Концептуальные проблемы развития инфраструктуры нашли отражение в работах ряда отечественных ученых: Л.И. Абалкина, А.И. Белевича, И.К. Белявского, В.Г. Варнавского, В.В. Власова, В.А. Жамина, Ю.А. Жаравиной, Л.В. Залуниной, Л.А. Ибрагимова, Л.Д. Каминой, А.Н. Кочетова, В.Н. Лившица, А.Г. Милейковского, Н.В. Мордовченкова, С.С. Носовой, Г.П. Полуниной, Е.И. Поповой, Н.И. Ригина, Ф.Ф. Рыбакова, В.С. Самсонова, Г.П. Солюса, В.Н. Стаханова, И.А. Таракановой, С.И. Тюльпанова, Д.А. Харитонова, Т.С. Хачатурова, С.А. Хеймана, С.И. Яковлевой и др. В контексте концептуальных исследований производственной инфраструктуры можно отметить труды таких зарубежных исследователей, как Дж. Кларк, Ф. Котлер, К. Маркс, А. Маршалл и др.

В экономической науке существуют различные взгляды на отраслевой состав производственной инфраструктуры. Проблемы определения её поэлементного состава анализировались в работах Г.А. Волощука, Л.М. Гатовского, Р.Т. Джаббарова, А.М. Игнатьева, И.Ф. Чернявского.

Большинство исследований связано с проблемами формирования и функционирования производственной инфраструктуры на региональном уровне. Результаты этих исследований отражены в трудах Э.Б. Алаева, Ю.В. Блохина, А.В. Гуковой, С.А. Дебабова, Д.С. Дробышева, Н.Р. Ковалева, М.П. Комарова, В.П. Красовского, М.В. Плешаковой и других.

В работах таких авторов, как Р. Йохимсен, А. Картер, У. Льюис, А. Пезенти, М. Портер, П. Рассел, П. Самуэльсон, А. Янгсон, осуществлялись исследования инфраструктуры как фактора антикризисного регулирования современной экономики.

Проблема влияния производственной инфраструктуры на экономический рост рассматривалась в работах А.И. Анчишкина, С. Брю, В.Г. Канина, Н.Д. Кондратьева, В.В. Леонтьева, Р. Макконнелла, Р.Нурксе, П. Розенштейн-Родана, У. Росту, Э. Хансена, Р. Харрода, А. Хиршмана.

Несмотря на значительный объем публикаций, многие теоретические

проблемы производственной инфраструктуры носят дискуссионный характер и требуют дополнительного анализа.

Далеки от завершения исследования сущности отношений, возникающих в процессе воспроизводства услуг отраслей производственной инфраструктуры, её экономического содержания, места и роли в экономической системе, функций по обеспечению эффективного функционирования общественного производства, значимости в решении социально-экономических проблем развития современного общества.

Нуждается в дальнейшей разработке проблема соотношения государства и частного капитала в финансировании инвестиций в инфраструктуру, необходимо выявить институты, способные обеспечить масштабную модернизацию инфраструктуры.

В начальной стадии находятся исследования производственной инфраструктуры в условиях инновационной экономики. Требуется теоретическое обоснование эффективного механизма формирования высокотехнологичной инфраструктуры, методов её регулирования в условиях инновационного экономического роста.

Теоретическая и практическая значимость проблем развития инфраструктуры в условиях современной рыночной экономики и определили выбор темы диссертации, её цель и задачи.

Объектом исследования является производственная инфраструктура в условиях рыночных преобразований.

Предметом исследования выступают экономические отношения по поводу производства инфраструктурных услуг в целях создания условий эффективного функционирования общественного производства.

Целью диссертационного исследования является теоретическое обоснование роли и значения производственной инфраструктуры в условиях инновационного развития национального хозяйства, путей повышения эффективности её функционирования как важнейшего фактора стабилизации российской экономики на современном этапе.

Реализация поставленной цели обусловила необходимость решения следующих основных задач:

- проанализировать экономическое содержание и научные подходы к определению сущности производственной инфраструктуры;
- выявить объективные предпосылки формирования инфраструктурных элементов и критерии их выделения;
- определить особенности функционирования производственной инфраструктуры в условиях рыночной экономики;
- проанализировать экономическую эффективность производственной инфраструктуры;
- обосновать необходимость создания инновационной, высокотехнологичной инфраструктуры, эффективно влияющей на развитие национальной экономики и повышение её конкурентоспособности;
- выделить факторы, определяющие развитие производственной инфраструктуры, и определить их значение для российской экономики в условиях глобализационных процессов.

Методологическая основа исследования. В работе широко использованы методы научной абстракции, анализа и синтеза, индукции и дедукции, аналогии и сравнения, исторический и логический подходы, системно-структурный анализ. В исследовании производственной инфраструктуры применялись табличные, схематичные и графические формы интерпретации рассматриваемых процессов и явлений.

Теоретическую базу исследования составили фундаментальные положения экономической теории, монографические исследования, статьи отечественных и зарубежных экономистов в научных сборниках, материалы научно-практических конференций и периодической печати.

Информационной базой исследования при реализации цели и решении поставленных задач явились нормативно-правовые акты федеральных, региональных и местных органов управления по вопросам развития отраслей и предприятий производственной инфраструктуры, реформирования её объектов; официальные данные Федеральной службы статистики, исследования экспертов в области экономики, а также материалы периодических изданий и глобальной сети Интернет.

Научная новизна диссертационного работы характеризуется следующими положениями и результатами исследования:

1. Раскрыта система связей между производством в целом и инфраструктурой, в которой вертикальные связи на различных уровнях функционирования инфраструктурных подразделений обеспечивают непрерывную деятельность общественного производства, горизонтальные - отражают функциональное назначение инфраструктуры по сферам деятельности, а диагональные – создают координацию между предприятиями различных отраслей национального производства и между самими инфраструктурными элементами.

2. В отличие от распространенных трактовок инфраструктуры в качестве комплекса определенных объектов, обслуживающих производство, обосновано определение производственной инфраструктуры как совокупности экономических отношений, возникающих между хозяйствующими субъектами по поводу создания и использования специфических инфраструктурных услуг с целью рационального использования ресурсов, удовлетворения потребностей материального производства и повышения эффективности национальной экономики. Уточнено экономическое содержание инфраструктурных услуг, как обладающих неимущественным характером, невозможностью накопления, хранения и складирования, непрерывностью их потребления и т.д. Показано, что производственная инфраструктура обеспечивает непрерывный процесс движения общественного продукта во всех фазах воспроизводства.

3. Обосновано, что инфраструктурные услуги, обеспечивающие удовлетворение как индивидуальных, так и коллективных потребностей общества, относятся к смешанным благам. Выявлены положительные и отрицательные внешние эффекты, возникающие в результате функционирования производственной инфраструктуры. Раскрыта необходимость использования новых подходов в государственном регулировании производственной инфраструктуры в целях устранения “провалов” рынка, создания стимулов и механизмов развития инфраструктуры, привлечения в нее дополнительных инвестиций.

4. Выявлено, что производственная инфраструктура, создавая общие условия для функционирования производства, активно воздействует на эффективность хозяйственной системы в целом и отдельных её элементов. Обоснована система показателей эффективности производственной инфраструктуры, отражающая её влияние на экономический рост. Показана положительная зависимость между уровнем развития производственной инфраструктуры и темпами экономического роста.

5. Раскрыта необходимость модернизации производственной инфраструктуры России в условиях перехода к инновационной экономике. Показано, что внедрение инноваций, новых форм организации производства влияет на изменение структуры национального хозяйства, повышая роль производственной инфраструктуры в экономической системе. Выделены такие перспективные источники масштабной модернизации инфраструктуры, как финансирование за счет государственных и частных инвестиций в рамках партнерства и формирование специального фонда по развитию инфраструктурного комплекса.

6. Определены основные направления развития наиболее важных инфраструктурных отраслей в современной экономике России – транспортного комплекса, материально-технического снабжения, связи, электроэнергетики, информационно-телекоммуникационной отрасли. Установлено, что с усилением экономического и технологического взаимодействия между регионами и странами в условиях интернационализации производства требуется создание наднациональной производственной инфраструктуры.

Теоретическая и практическая значимость работы. Проведенные в диссертационной работе исследования позволяют уточнить понятие производственной инфраструктуры и её поэлементный состав, расширить существующие теоретические представления по проблеме формирования инфраструктурного комплекса, определить перспективные направления повышения его эффективности. Теоретические положения могут быть использованы в учебном процессе при преподавании экономической теории в темах, отражающих проблемы воспроизводства, собственности, функционирования рыночного механизма, государственного регулирования

экономики. Отдельные результаты могут быть применены в качестве научно-исследовательского материала и информационного источника при изучении проблем народного хозяйства и экономического роста.

Практическая значимость заключается в возможности применения результатов исследования при разработке программ и стратегий экономического развития России, а также для корректировки путей и способов реформирования производственной инфраструктуры в условиях инновационного развития.

Апробация и реализация результатов исследования. Основные теоретические и практические положения диссертационного исследования докладывались автором на: международной научно-практической конференции ННГУ «Государственное регулирование экономики. Региональный аспект» (Н.Новгород, 2005, 2007 гг.); межвузовской научной конференции аспирантов и студентов (Н.Новгород, 2006, 2007, 2008 гг.); межрегиональной научно-практической конференции ННГУ «Производительность труда и эффективность производства в инновационной экономике» (Н.Новгород, 2006 г.); II-й международной научно-практической конференции «Современные подходы к исследованию и моделированию в экономике, финансах и бизнесе» (Санкт-Петербург, 2008). Также диссертантом были опубликованы научные статьи в Вестнике Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского (Н.Новгород, 2007) и в Экономическом вестнике Республики Татарстан (Казань, 2008).

Структура диссертационной работы определяется общей концепцией, целью, поставленными задачами, логикой исследования. Диссертационное исследование состоит из введения, двух глав, шести параграфов, заключения, библиографического списка и приложений. Диссертационная работа иллюстрирована таблицами, схемами, рисунками.

II. Основное содержание работы

Во введении обоснована актуальность выбранной темы, характеризуется степень разработанности проблемы, определяются цель и задачи исследования, его методологическая основа, раскрываются научная новизна и практическая значимость полученных результатов, апробация основных положений диссертационного исследования.

В первой главе - «Экономическое содержание производственной инфраструктуры» - показана эволюция понятия инфраструктуры, рассмотрены её основные элементы, выявлены структура и функции, обозначены роль и значение производственной инфраструктуры в экономической системе. Раскрыт механизм взаимодействия общественного производства в целом и инфраструктуры, представлена тесная связь между развитостью инфраструктуры и эффективностью производства.

Во второй главе - «Проблемы и перспективы развития производственной инфраструктуры в России» - выявлены существующие в ней проблемы, исследованы особенности формирования современной инфраструктуры. Показан процесс её модернизации как фактора развития российской экономики. Предложены пути повышения эффективности производственной инфраструктуры с целью достижения высоких темпов экономического роста.

В заключении диссертационного исследования сформулированы обобщенные выводы, вытекающие из содержания диссертации в целом.

В приложении представлены вспомогательные аналитические материалы и статистические данные, иллюстрирующие отдельные положения диссертационной работы.

III. Основные научные положения и результаты работы, выносимые на защиту

1. В диссертационном исследовании рассмотрены различные подходы к определению содержания производственной инфраструктуры. Понятие инфраструктуры развивалось в русле различных теорий: марксистской, неокейнсианской, неoinституциональной. В марксистской политэкономии производственная инфраструктура выступает составным элементом производительных сил, а именно средств труда, но только тех из них, которые обеспечивают общие материальные условия, необходимые для совершения трудового процесса. По мнению сторонников неокейнсианской теории экономического роста, инфраструктура включает в себя такие базовые отрасли экономики, развитие которых является необходимым условием нормального функционирования частного предпринимательства и общества в целом. Неoinституциональное направление связало инфраструктуру с формированием институционального поля – созданием института прав собственности, контрактных отношений и снижением трансакционных издержек взаимодействия.

Проведен анализ объективных основ возникновения производственной инфраструктуры. Показано, что развитие общественного разделения труда и научно-технический прогресс приводят к существенным изменениям в отраслевой структуре экономики, к усложнению и углублению связей между производителями. Под влиянием этих факторов сформировались и развивались, например, такие инфраструктурные отрасли, как транспорт, основной функцией которого является осуществление перевозки товаров, готовых к потреблению и необходимых для процесса производства, и связь, как отрасль по передаче сообщений. Именно они обеспечивают функционирование общественного производства, связывая между собой предприятия.

Обосновано, что под влиянием общественного разделения труда происходит обособление инфраструктурных служб, ранее входивших в структуру предприятий, а обобществление производства создает условия для объединения сформировавшихся специализированных фирм. Инфраструктура

включает в себя целую совокупность служб, отраслей, обеспечивающих непрерывный производственный процесс как в рамках отдельного предприятия, так и национального производства в целом.

Производственная инфраструктура является результатом длительного развития производительных сил и определяется состоянием входящих в неё отраслей. Данная взаимосвязь представлена в таблице 1:

Таблица 1.

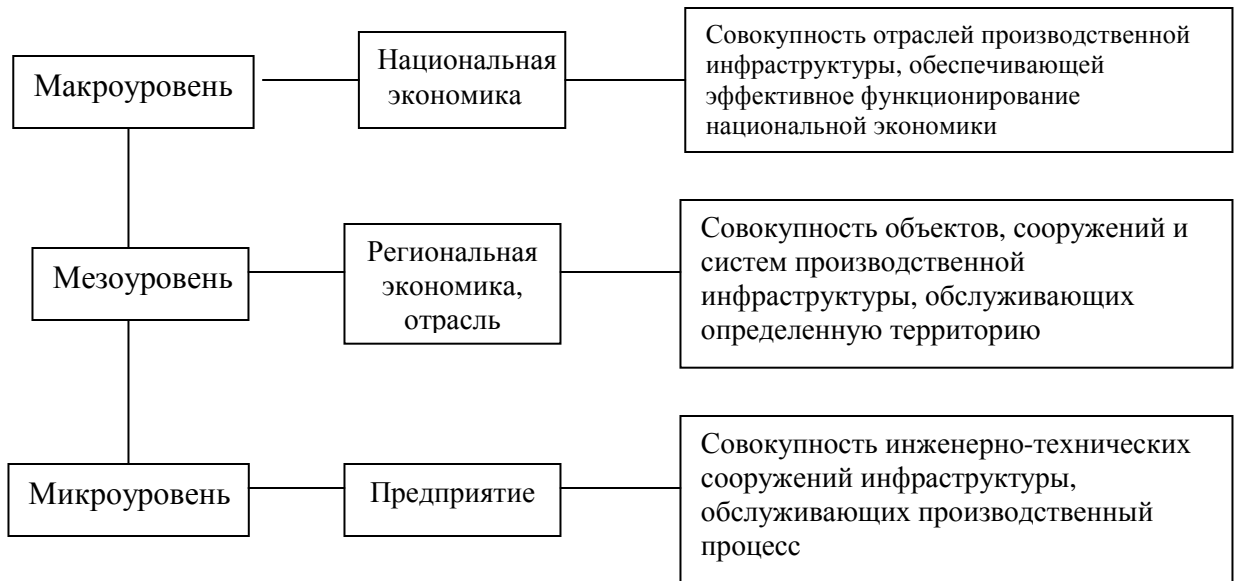
Взаимосвязь между НТП и развитием производственной инфраструктуры

Этапы НТП	Объекты, элементы производственной инфраструктуры
1. Первые технологии Древнего мира в сельском хозяйстве	Ирригационные сооружения (система искусственных каналов, дамб, водохранилищ), виадуки, акведуки, проезжие дороги, колесной транспорт, зернохранилища, естественные речные сети
2. Первая научная революция XVI-XVII вв. (позднее Средневековье)	Морские и океанские пути (в результате Великих географических открытий), гавани и порты, каменные мосты и дороги, склады
3. Промышленный переворот (использование машин в производстве)	Механизация речного и морского транспорта (пароходство), шоссейные и железные дороги, каналы, складские помещения
4. Научно-техническая революция (к. XIX–нач. XX в.)	Электрические сети, электрификация железнодорожного транспорта, стальные и железобетонные мосты и тоннели, автомобильные дороги, теплоходы, воздушный транспорт, танкеры, телефонная связь, телеграфные линии, радио
5. Информационная революция (XX век)	Скоростные железные и автодороги, аэропорты, склады, спутниковая связь, компьютерные сети, волоконно-оптические системы передачи информации, глобальная сеть Интернет, деловые услуги (инжиниринг, лизинг и др.)
6. Нанотехнологическая революция (XXI в.)	Наноэлектронные и нанокomпьютерные молекулярные сети

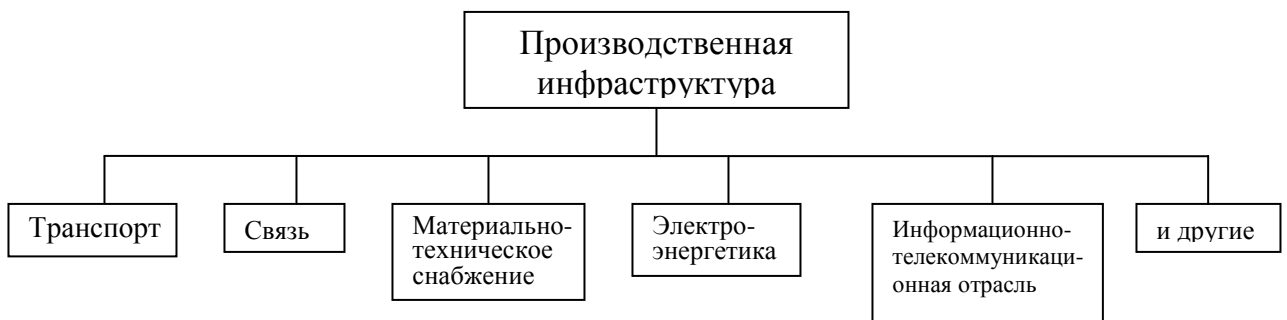
Научно-технический прогресс непосредственно изменяет отраслевую структуру национального производства, что ведёт к созданию соответствующих инфраструктурных объектов. Таким образом, обнаруживается тесная взаимосвязь между инфраструктурой и производством.

Системный подход позволяет рассматривать производственную инфраструктуру как сложную совокупность входящих в неё элементов. Выявлены многообразные типы связей между ними, наличие которых и делает инфраструктуру системой и определяет её внутреннюю динамику. Вертикальные связи обеспечивают непрерывную деятельность общественного производства на различных уровнях функционирования инфраструктурных

подразделений. Горизонтальные связи показывают функциональное назначение инфраструктуры по сферам деятельности, а диагональные связи отражают межотраслевые связи между предприятиями и отраслями национального производства посредством инфраструктуры, и между самими инфраструктурными элементами. Данные связи (вертикальные, горизонтальные и диагональные связи) отражены на рисунке 1:



а) Вертикальные связи в рамках уровневого подхода функционирования экономики



б) Горизонтальные связи в рамках отраслевого подхода



в) Межотраслевые (диагональные) связи между отраслями общественного производства и инфраструктурой

Рис. 1. Производственная инфраструктура в системе общественного производства.

Связи, возникающие между отраслями общественного производства и инфраструктурой, превращают народное хозяйство в единое целое, в экономический организм. В этом смысле инфраструктура призвана обеспечить не только связь между отраслями народного хозяйства, но и между её собственными элементами. Производственная инфраструктура представлена как сложная система, состоящая из элементов, обеспечивающих бесперебойное многоуровневое функционирование хозяйственных взаимосвязей и взаимодействий экономических субъектов.

2. Свои функциональные задачи инфраструктура выполняет в форме производства не предметов, а услуг, предоставляя их для обеспечения деятельности предприятий, отраслей основного производства. К таким услугам относят транспортные, информационные, коммунальные (газо-, электро-, водоснабжение) и другие. Их оказание позволяет получать желаемый результат различным предприятиям. Особенностью таких услуг является совпадение места и времени их производства и потребления.

Сущность производственной инфраструктуры как экономической категории представляет собой систему экономических отношений между хозяйствующими субъектами по поводу создания и потребления специфических инфраструктурных услуг с целью рационального использования ресурсов, удовлетворения потребностей материального производства и повышения эффективности национальной экономики. Услуги являются процессом и

результатом деятельности инфраструктуры, и в то же время образуют “общие условия” для воспроизводственного процесса. В диссертации отражены особенности инфраструктурных услуг как специфического вида продукции (их невещественный характер, невозможность накопления, хранения и складирования, непрерывность потребления и т.д.), которая потребляется материальным производством в современной рыночной системе хозяйствования.

Потребление услуг инфраструктуры имеет непрерывный характер, так как они обеспечивают перемещение материальных благ, неразрывность товарных, денежных, информационных и других потоков, создающих общие условия для производства. С этой точки зрения производственная инфраструктура в экономической системе способствует формированию единства всех фаз национального воспроизводства, его бесперебойному функционированию, и становится одним из непосредственных и обязательных условий существования и развития экономической системы, обеспечивая функциональное единство, целостность всего общественного производства. Тесная взаимосвязь всех фаз общественного производства и инфраструктуры представлена на рисунке 2:

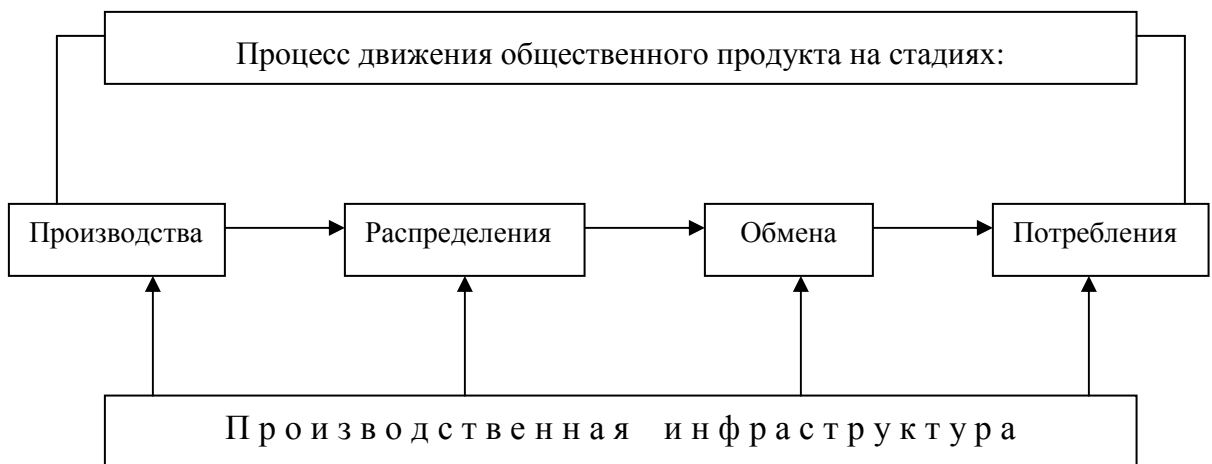


Рис. 2. Взаимосвязь воспроизводства и инфраструктуры, обеспечивающей единство его различных фаз

В работе обоснована необходимость своевременного создания объектов производственной инфраструктуры с целью упорядочения отношений на каждой из фаз общественного воспроизводства. При оценке роли и места

производственной инфраструктуры в экономической системе, выявлены объективные основы её развития как фактора, обеспечивающего деятельность различных отраслей материального производства и непрерывность воспроизводственного процесса. Достаточно развитая производственная инфраструктура отражает подвижность и сбалансированность экономики, которая не может нормально функционировать без тесной взаимосвязи сфер производства и обращения, промышленности и сельского хозяйства, а также без пространственной увязки отдельных регионов страны.

3. Обеспечивая непрерывность производства, инфраструктурные услуги позволяют создать не только общие условия для материального производства, но и удовлетворить как индивидуальные, так и коллективные потребности общества. Обосновано, что услуги производственной инфраструктуры можно отнести к смешанным благам, так как они частично отвечают свойствам общественных благ – неисключительности, неконкурентности и несоперничества в потреблении. Отмечено, что их использование дает возможность получить определенные выгоды, снизить затраты не только предприятиям, отраслям народного хозяйства, но и обществу в целом. Таким образом, развитие производственной инфраструктуры приносит общественную выгоду. Однако использование инфраструктурных объектов порождает отрицательные внешние эффекты, отражением которых являются издержки, связанные с распределением объектов и обменом прав собственности на них. Назрела необходимость использования новых подходов в государственном регулировании производственной инфраструктуры в целях устранения “провалов” рынка, создания стимулов и механизмов развития инфраструктуры, привлечения в нее дополнительных инвестиций.

4. Качественные услуги высокотехнологичной производственной инфраструктуры способствуют созданию условий для эффективного развития общественного производства на всех уровнях его функционирования: макроэкономическом, межотраслевом, отраслевом, микроэкономическом (на предприятии). Раскрыты три варианта связи между развитием производства и степенью соответствия ему инфраструктуры – синхронный, опережающий или опаздывающий. Выделены особенности инфраструктуры: различные её

звенья, с одной стороны, функционируют как самостоятельные виды производства; а с другой, – как общие условия, соединяющие все звенья общественного производства в целях повышения его эффективности. Из этого следует, что необходимо учитывать эффективность отдельных элементов производственной инфраструктуры как отношение полученных результатов (в виде инфраструктурных услуг) к затратам на их создание. При всей значимости подобной оценки эффективности производственной инфраструктуры, рациональность её функционирования в большей мере определяется эффектом, получаемым потребителями её услуг. Создавая общие условия производства, инфраструктура активно влияет на эффективность каждой из его отраслей.

Велика значимость использования уровневого подхода для оценки эффективности инфраструктуры. Так, предприятия потребляют инфраструктурные услуги, которые обеспечивают непрерывность производственного, технологического процесса, если их качество и скорость предоставления отвечают требованиям производства. В свою очередь, от эффективности функционирования предприятий на микроуровне зависит – по цепочке связей – эффективность отраслей национального производства и экономики в целом. Предложены и проанализированы основные показатели экономической эффективности отраслей производственной инфраструктуры: производительность труда, фондоотдача, рентабельность, окупаемость затрат капитала и др., а также сокращение потерь и экономия времени, отражающие эффективность инфраструктуры за её пределами, в других отраслях общественного производства. Показано, что стремление улучшить данные показатели позволяет обеспечить и оптимальное развитие народного хозяйства, повысить конкурентоспособность национальной экономики.

5. Обоснована необходимость модернизации производственной инфраструктуры в условиях инновационного развития экономики. Внедрение новых технологий, новых форм организации производства влияет на изменение структуры национального хозяйства, на состояние и уровень развития инфраструктуры. Отмечено, что её модернизация заключается в структурных, технологических и институциональных изменениях, влияющих на развитие и повышение конкурентоспособности национальной экономики.

Углубление международного разделения труда и усиление интеграционных процессов в мировом хозяйстве повышают нагрузку на экономику, на отрасли, призванные формировать условия для общественного производства и функционирования внутригосударственных и межгосударственных отношений. Поэтому современная рыночная экономика выдвигает совершенно новые требования к структуре национального хозяйства и к развитию производственной инфраструктуры.

Выделены перспективные источники масштабной модернизации инфраструктуры, включающие её финансирование посредством государственных и частных инвестиций в рамках партнерства и формирование специального фонда по развитию инфраструктурного комплекса.

6. Развитие современной рыночной экономики предполагает её государственное регулирование в связи с потребностью преодоления возникающих диспропорций в экономике, приводящих к кризисным явлениям. Производственная инфраструктура выступает как один из важнейших рычагов государственного регулирования. Такое использование инфраструктуры обеспечивается всеобщим характером её воздействия на сферу производства. Инвестиции в развитие производственной инфраструктуры вызывают увеличение занятости населения, служат увеличению совокупного спроса, способствуют росту деловой активности практически во всех отраслях. При этом функционирование самих инфраструктурных отраслей нуждается в регулировании и государственном финансировании, что обусловлено их высокой фондоемкостью, подверженностью движению основного капитала циклическим колебаниям.

Одним из условий роста российской экономики и повышения её конкурентоспособности является формирование высокоразвитой производственной инфраструктуры. В основе решения этой задачи лежит использование всех факторов, влияющих на создание самих инфраструктурных объектов, на качество и ассортимент их услуг, на эффективность национального производства и, в конечном счете, на экономический рост в стране. В работе обоснована объективная необходимость развития инфраструктуры на основе взаимосвязи экстенсивного и интенсивного типов роста с учетом исторических,

территориальных, культурных и ментальных особенностей России.

Обосновано, что в условиях инновационного развития российской экономики необходимо широкое строительство инфраструктурных объектов с использованием и внедрением достижений НТП. От этого зависит не только состояние самой инфраструктуры, но и развитие отраслей народного хозяйства, так как совершенствование инфраструктуры позитивно влияет на общественное производство в целом.

В условиях интернационализации производства, формирования глобального мирового экономического пространства высокоразвитая инфраструктура изменяет характер экономического и технологического взаимодействия между регионами и странами, что требует её перехода на наднациональный уровень. В связи с этим возникает необходимость создания соответствующей производственной инфраструктуры на основе новых концептуальных подходов в партнерстве, финансировании инфраструктурных объектов различными государствами и международными организациями. Россия должна принять в этом процессе активное участие в интересах развития собственной экономики.

На основе проведенных исследований можно делать следующие выводы и предложения:

1. Производственная инфраструктура является одним из важнейших элементов общественного производства, обеспечивающим его нормальное функционирование. Поэтому для успешного выполнения своей функции инфраструктура должна подняться на достаточно высокий уровень развития и стать соответствующей требованиям передового, инновационного производства.

2. Для создания высокотехнологичной производственной инфраструктуры представляется необходимым её финансирование посредством государственных и частных инвестиций в рамках партнерства, и формирование специального фонда по развитию инфраструктурного комплекса. В целом, это обеспечит стабильность и рост национальной экономики в долгосрочной перспективе.

**Основное содержание диссертации раскрыто автором
в следующих работах:**

В изданиях, аннотированных ВАК:

1. Глушич, Н.Г. Инвестиционная составляющая производственной инфраструктуры / Н.Г. Глушич // Экономический вестник Республики Татарстан. 2008. № 2. – Казань: Издательский центр Татарстанстата, 2008. – С. 81-84. – (0,25 п.л.).

В прочих изданиях:

2. Глушич, Н.Г. Государство и отрасли производственной инфраструктуры в современной рыночной экономике / Н.Г. Глушич// Государственное регулирование экономики. Региональный аспект. Материалы Пятой международной научно-практической конференции (Нижний Новгород, 20-22 апреля 2005 г.) – Н.Новгород: Изд-во ННГУ, 2005. - С. 24-25. – (0,18 п.л.).

3. Глушич, Н.Г. Производственная инфраструктура в современной экономике, её элементы и особенности / Н.Г. Глушич // Проблемы функционирования, восстановления и развития народно-хозяйственного комплекса России: Межвузовский сборник научных статей. Выпуск 2. – Нижний Новгород: Изд-во ННГУ. 2005. – С. 81-85. – (0,36 п.л.).

4. Глушич, Н.Г. Развитие инфраструктуры рынка в России: постановка проблемы / Н.Г. Глушич // Рыночная экономика: проблемы и перспективы. Материалы межвузовской научной конференции студентов и аспирантов. – Нижний Новгород: Изд. Нижегородский гуманитарный центр. – 2006. – С. 21-23. – (0,12 п.л.).

5. Глушич, Н.Г. Производственная инфраструктура как элемент повышения производительности труда / Н.Г. Глушич // Производительность труда и эффективность производства в инновационной экономике. Материалы межрегиональной научно-практической конференции (Нижний Новгород, 12 апреля 2006 г.). – Нижний Новгород: Изд-во ННГУ, 2006. - С. 52-53. - (0,15 п.л.).

6. Глушич, Н.Г. Механизм государственного регулирования развития производственной инфраструктуры / Н.Г. Глушич // Государственное регулирование экономики. Региональный аспект. Материалы Шестой

международной научно-практической конференции (Нижний Новгород, 17-19 апреля 2007 г.): В 2-х т. Том 1. – Н.Новгород: Изд-во ННГУ, 2007. - С. 18-19. – (0,18 п.л.).

7. Глушич, Н.Г. Проблемы функционирования производственной инфраструктуры в России / Н.Г. Глушич // Трансформационные процессы в современной экономике. Материалы межвузовской научной конференции студентов и аспирантов. – Нижний Новгород: Издательство Нижегородский гуманитарный центр, – 2007. - С. 83-85. – (0,14 п.л.).

8. Золотов, А.В., Глушич, Н.Г. Производственная инфраструктура: сущность и проблемы её развития в России / А.В. Золотов, Н.Г. Глушич // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. № 3. – Нижний Новгород: Издательство ННГУ. – 2007. - С. 171-174. – (0,35 п.л.).

9. Глушич, Н.Г. Инвестиционная активность государства и его роль в экономике России / Н.Г. Глушич // Инвестиционная составляющая рыночной экономики России. Материалы межвузовской научной конференции студентов и аспирантов. – Нижний Новгород: Издательство Нижегородский гуманитарный центр, 2007. - С. 83-85. – (0,14 п.л.).

10. Глушич, Н.Г. Роль производственной инфраструктуры в функционировании предприятия / Н.Г. Глушич // Современные подходы к исследованию и моделированию в экономике, финансах и бизнесе. Материалы Второй Международной научно-практической конференции Европейского университета в Санкт-Петербурге и Санкт-Петербургского экономико-математического института РАН. – СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2008. – С. 41-44. – (0,22 п.л.).

11. Глушич, Н.Г. Инфраструктурные отрасли и их роль в инновационной экономике / Н.Г. Глушич // Инновационный путь развития национальной экономики. Межрегиональная научно-практическая конференция (5 ноября 2008 г., Муром): Сб. науч. работ. – Муром: Издательский полиграфический центр МИ ВлГУ, 2008. – С. 34-36. – (0,26 п.л.).

Подписано в печать _____. Формат 60x84 1/16.

Бумага офсетная. Печать офсетная.

Объем 1 п.л. Тираж 100 экз. Заказ N ____

Отпечатано в Полиграфическом центре Волго-Вятской академии

государственной службы,

603950, г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, 46.