

ПОДХОД К ОЦЕНКЕ НЕРАВНОВЕСНЫХ СОСТОЯНИЙ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Рослякова Н.А. (Москва)ⁱ

Несбалансированность является системным свойством территориального развития. В 90–00 гг. в Российской Федерации убедились на практике, что сами по себе рыночные механизмы не ведут к автоматическому выравниванию территориальных социально-экономических пропорций. Эти постулаты были теоретически обоснованы в рамках концепции новой экономической географии (Krugman, 1993). На этой основе через концепцию «центр-периферия» в ряде работ было доказано, что невозможно одновременное развитие всей периферии, что доказывает устойчивость сложившихся пространственных диспропорций (Head, Mayer, 2004). В современном научном дискурсе всё активнее говорят о наличии устойчивых неравновесных состояний, что требует отказа от таких теоретических предположений классической школы как равновесность экономических систем и стремление их к равновесию в случае его нарушения (Нижегородцев, 2016). На этой основе целесообразно изучение явлений рецессионного и инфляционного разрыва в региональных экономических системах.

По мнению исследователей, развитие инфраструктуры внутри страны может фундаментально изменить ценовые пропорции факторов производства в регионах (Iammarino, Rodriguez-Pose, Storper, 2018). Именно это является основой для регулирования состояния разрыва и обеспечения большей сбалансированности региональной экономической системы. Такие механизмы на основе развития транспортной инфраструктуры были разработаны автором в рамках диссертационного исследования (Рослякова, 2019).

Для выявления рецессионного и инфляционного разрыва были исследованы регионы России с целью выявить параметры взаимосвязи транспортных факторов и ВРП (как выразителя уровня экономического развития). На основе кластеризации и регрессионного анализа были обоснованы группы регионов, которые имеют принципиально отличные параметры, так в ряде регионов наблюдалось возрастание роли транспортной инфраструктуры для формирования регионального ВРП, что обуславливает рецессионный разрыв. Для другой, более многочисленной группы регионов, напротив, наблюдалось слабое и уменьшающееся воздействие инфраструктуры, что обуславливает состояние инфляционного разрыва. Это позволило обосновать состояние рецессионного и инфляционного разрыва в регионах в отношении фактора транспортной инфраструктуры.

Далее, с помощью инструментария DEA (подробнее см. (Ратнер, 2020)) стало возможно более детально проанализировать параметры сбалансированности уровней развития инфраструктуры и экономики региона. Так для немногочисленной группы

регионов, пребывающих в рецессионном разрыве, была выявлена высокая степень достижения оптимального уровня ВРП и использования инфраструктуры и обосновано, что дальнейшее наращивание производства в таких регионах будет вести к уменьшению отдачи производственных инвестиций. В свою очередь, для регионов, пребывающих в состоянии инфляционного разрыва, параметры оптимальных уровня использования инфраструктуры и ВРП не достигнуты. Однако инфляционный характер экономических систем требует специальных усилий по стимулированию производственного процесса, так как заниженный уровень цен препятствует автоматическому росту предложения. Однако осуществление таких мероприятий будет вести к возрастающей отдаче производственных инвестиций.

Данные выводы имеют потенциал применения в сферах государственного регулирования пропорций территориального развития и разработки механизмов, направленных на социально-экономический рост и развитие.

Литература

- Head K., Mayer T.* The empirics of agglomeration and trade. The handbook of regional and urban economics, 2004, Vol. 4, pp. 2609–2669.
- Iammarino S., Rodriguez-Pose A., Storper M.* Regional inequality in Europe: evidence, theory and policy implications // Papers in Evolutionary Economic Geography (PEEG). Utrecht University, Department of Human Geography and Spatial Planning, Group Economic Geography, 2018, 55 p.
- Krugman P.R.* First nature, second nature, and metropolitan location // Journal of Regional Science, 1993, № 33 (2), pp. 129–144.
- Нижегородцев Р.М.* Парадигма неравновесия и задачи государственного управления в Российской Федерации в условиях импортозамещения институтов // Государственное управление. Электронный вестник. 2016. № 58. С. 39–53.
- Ратнер С.В.* Практические приложения анализа среды функционирования (Data Envelopment Analysis) к решению задач экологического менеджмента – М.: ИНФРА-М, 2020. – 231 с.
- Рослякова Н.А.* Механизмы обеспечения экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры, дис. ... канд. экон. наук / Рослякова Наталья Андреевна. Москва. 2019.

ⁱ Рослякова Наталья Андреевна – ИПУ им. В.А. Трапезникова РАН, roslyakovaNA@gmail.com