

УДК 332.1

**СТОФАРАНДОВА ВИКТОРИЯ ВАСИЛЬЕВ-
НА**

к.э.н., доцент кафедры теории и истории социальной
работы социального факультета ФГБОУ ВО
«Дагестанский государственный университет»,
e-mail: pobeda7-80@mail.ru

САЛИХОВ ГАСАН ШАМИЛЬЕВИЧ

магистр 2-го года обучения социального факультета
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»,
e-mail: gasan.salihov@mail.ru

МИСРИХАНОВА БАТИНА АХМЕДОВНА

магистр 2-го года обучения социального факультета
ФГБОУ ВО «Дагестанский государственный университет»,
e-mail: Patina.Misrikhanova@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2022-4-48-57

ПРОБЛЕМЫ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ КАК ФАКТОРА РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ В РЕГИОНАХ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН)

Аннотация. Цель работы заключена в попытке отследить и объяснить проблемы инфраструктурной обеспеченности как фактора социально-экономического роста в регионе. **Методологией проведения** исследования послужили фундаментальные труды отечественных и зарубежных исследователей проблем формирования инфраструктурного потенциала в регионах. Исследование основывается на общенаучной методологии, которая предусматривает применение метода анализа документов, статистического материала, анкетного опроса и обработки полученных результатов. **Результаты.** Чем выше уровень развития социальной инфраструктуры, тем выше конкурентоспособность данного региона, тем более социально привлекательным выступает регион для внешних инвестиций. Положительный эффект от ее функционирования имеет долгосрочный отложенный во времени характер. А между тем именно развитие социальных условий жизнедеятельности населения формирует качество человеческого капитала, который, в свою очередь, способствует экономическому развитию. **Область применения результатов.** Результаты проведения исследования могут быть использованы при комплексной диагностике и прогнозировании развития инфраструктурного потенциала на уровне государства в целом и каждого отдельно взятого региона, например Республики Дагестан. **Ключевые слова:** инфраструктурный потенциал, социальная инфраструктура, социально-экономическое развитие, регион.

STOFARANDOVA VICTORIA VASILYEVNA

Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department
of Theory and History of Social Work of the Social
Faculty of the Dagestan State University,
e-mail: pobeda7-80@mail.ru

SALIKHOV HASAN SHAMILEVICH

Master of the 2nd year of study of the Social
Faculty of the Dagestan State University,
e-mail: gasan.salihov@mail.ru

MISRIKHANOVA BATINA AKHMEDOVNA

Master of the 2nd year of study of the Social
Faculty of the Dagestan State University,

PROBLEMS OF INFRASTRUCTURE SECURITY AS FACTORS OF DEVELOPMENT OF THE SOCIAL SPHERE IN THE REGIONS (ON THE EXAMPLE OF THE REPUBLIC OF DAGESTAN)

Abstract. *The aim of the work* is to try to track and explain the problems of infrastructure security as a factor of socio-economic growth in the region. *The methodology* of the research was the fundamental works of domestic and foreign researchers of the problems of the formation of infrastructure potential in the regions. The research is based on a general scientific methodology, which provides for the use of the method of analyzing documents, statistical material, questionnaire survey and processing the results obtained. **Results.** The higher the level of social infrastructure development, the higher the competitiveness of the region, the more socially attractive the region is for external investment. The positive effect of its functioning has a long-term delayed nature. Meanwhile, it is the development of social living conditions of the population that forms the quality of human capital, which, in turn, contributes to economic development. **The scope of the results.** The results of the study can be used in complex diagnostics and forecasting of the development of infrastructure potential at the level of the state as a whole and each individual region, for example, the Republic of Dagestan.

Введение. Глобальным и основным направлением стратегии дальнейшего социально-экономического развития Российской Федерации на сегодняшний день выступает такой приоритет, как преодоление инфраструктурных ограничений в росте экономики регионов и государства в целом [16].

Так, например, в подтверждение вышесказанному Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 был утвержден комплексный план по модернизации и развитию магистральной инфраструктуры на период до 2024 года [19]. Этому способствовал бюджетный Фонд развития, который был создан для финансирования различных инфраструктурных проектов на сумму более 3,5 трлн рублей. Но следует более детально изучать такие вопросы, как влияние инвестиций и финансовых вложений в инфраструктуру на темпы и динамику экономического роста в российских регионах, так как в немногочисленных работах авторами достаточно размыто описано влияние развития инфраструктуры на рост потенциала экономики в регионах. Такая же несогласованность присутствует в работах зарубежных ученых и исследователей инфраструктуры [1].

Методы исследования. При проведении эмпирических исследований, целью которых выступает изучение влияния инфраструктуры и ее потенциала на формирование и результативность частного сектора экономики, особое значение и роль играет влияние пространственных внешних эффектов. Эти эффекты могут быть положительного и отрицательного характера. Парадокс заключается в следующем: зачастую успешные условия инфраструктуры одного региона довольно положительно влияют на инфраструктурное развитие соседнего региона, породив тем самым положительный эффект. Однако успешное инфраструктурное развитие и продвинутость одного региона повышает его конкурентоспособность и тем самым умалят возможности соседних регионов. Это гарантирует то, что все социально-экономические процессы будут эффективны в инфраструктурно развитых регионах, а другие регионы просто останутся не у дел. Это особенно затронет те регионы, которые имеют общую специализацию с инфраструктурно продвинутыми субъектами [2]. На сегодняшний день теория эндогенного роста основным фактором экономического развития определяет информацию и обмен инновационными идеями, считая, что именно это выступает локомотивом развития в регионе [4]. Современность такова, что интернет и различного рода коммуникации существенно влияют на развитие и рост экономики в государстве. Специалисты считают, что именно интернет и телекоммуникационная инфраструктура выступают основным гарантом инновационной продвинутости в странах развитого типа экономики. Именно это способствует внедрению новейших идей бизнеса и различного рода коопераций. Огромную роль, по мнению специалистов, коммуникационные технологии играют в повышении качества и конкурентоспособности рабочей

силы, тем самым косвенно сокращая издержки бизнеса и способствуют росту качества и уровня жизни граждан в государстве. При этом необходимо обозначить, что именно телекоммуникационная инфраструктура дает больший толчок в развитии, нежели, например, энергетика. Однако транспортная инфраструктура в этом отношении занимает промежуточное место между этими двумя. По мнению ученого А. Г. Исаева, развитость инфраструктуры автомобильных и железных дорог в регионе не всегда имеет прогрессивное влияние на экономическое развитие [12], а Е. А. Коломак отследил и описал феномен отсутствия положительного влияния высокой обеспеченности автомобильной инфраструктуры на прирост выпуска различной продукции в регионе. Однако, по его мнению, имеется положительный эффект от этого фактора в экономике соседних регионов [14]. В этом смысле мнению Коломака Е. А. противостоит мнение Исаева А. Г., который отследил рост ВРП в регионе в ходе роста автомобильных дорог. Однако, по его же мнению, этот факт отрицательно сказывается на росте ВРП в соседних регионах. Наличие большого количества противоречий по этому вопросу и вызывает необходимость более детального изучения данной проблематики.

На сегодняшний день наиболее актуальными выступают следующие критерии, а также переменные, которые необходимо применить при изучении вопроса обеспеченности экономики региона инфраструктурой различного рода и специфики:

- наличие, численность, а также плотность автомобильных дорог с твердым покрытием в регионе;
- наличие в регионе, количество и плотность железнодорожных путей и дорог;
- наличие в регионе и мощностью в кВт электростанций на душу населения;
- наличие в регионе и численность организационных структур (в %), которые развивают информационные сети глобального характера и используют их в своей работе.

На сегодняшний день существует несколько гипотез, выдвинутые исследователями и объясняющие влияние инфраструктурной продвинутой на развитие и эффективность экономики в регионах:

1. Контроль и оптимизация таких факторов, как человеческий капитал и рост ВРП в регионе, развитие и оптимизация инновационной привлекательности и инвестиционного климата, способствуют тому, что инфраструктурная обеспеченность положительно сказывается на социально-экономическом развитии в регионах РФ.

2. В регионах, которые специализируются на обрабатывающей промышленности, существенно важно развивать и оптимизировать транспортную инфраструктуру, что приведет к сокращению издержек на транспорт и сроки транспортировки. Это положительно сказывается на социально-экономическом развитии в том или ином регионе РФ.

3. Существует такой факт, что в северо-восточных регионах страны экономическому росту способствует развитие энергетических отраслей, что объясняется слабо развитой инфраструктурой. Эти регионы довольно слабо выходят на рынок электроэнергии [8].

4. Существует ощутимая разница инфраструктурного потенциала в республиках, соседствующих между собой, что по-разному влияет на динамику и эффективность экономики в исследуемом регионе РФ.

Необходимо отметить, что в регионах с развитой транспортной инфраструктурой легче решаются проблемы сокращения расстояний. Это, в свою очередь, способствует большему социально-экономическому эффекту [9].

От эффективности системы «центр-периферия» во многом зависит состояние инфраструктуры и экономическое процветание всего региона. Именно инфраструктура определяет вектора и приоритеты социально-экономического и инновационного развития региона [3].

Комплекс отраслей инфраструктуры включает такие объекты, как: дороги и связь, электро- и газосвязь, теплокоммуникации и пр. Все эти объекты призваны играть двоякую роль в жизни граждан: социальную и экономическую. Они призваны создавать комфортные условия жизнедеятельности, что является приоритетным в повышении качества жизни населения [8].

Под социальной же инфраструктурой традиционно понимают комплекс и совокупность отраслей и подотраслей хозяйствования, а также систему организаций, целью которых выступает обеспечение минимально необходимых условий жизнедеятельности населения, которые

способствуют воспроизводству и развитию трудового потенциала и человеческих ресурсов в регионе. Инфраструктура призвана также обеспечить достойные условия социализации поколений и их социальной защиты в регионе. Это может быть достигнуто только путем формирования и развития трудового и демографического потенциала, повышением качества человеческого капитала [15].

Одним из приоритетных направлений любого развитого государства выступает формирование и совершенствование в регионе социальной инфраструктуры, которая на сегодняшний день представляет собой комплекс различного рода систем и структур [7]. Кроме того, в ее комплекс входят материально-вещественные объекты и элементы, целью которых выступает обеспечение достойного уровня потребления. Особым требованием выступает обеспечение условий для полноценного развития личности в регионе РФ.

Необходимым условием эффективности социальной инфраструктуры выступает оптимальное размещение элементов и объектов социальной сферы. Такое размещение должно отвечать основным требованиям рациональности, то есть гарантировать право граждан на свободный комфортный доступ к социальным ресурсам в том или ином регионе РФ.

Проблема оптимального размещения объектов инфраструктуры и возрастающей актуальности этого рассматривается многими учеными. Их исследования в основном посвящены изучению уровня и качества жизни населения, росту благополучия населения в условиях регионов. В трудах Д. Канемана, Дж. Гелбрейта, К. Меркера [13, 6, 21] и других авторов изложены основные проблемы социальной сферы в свете влияния инфраструктуры на ее отрасли.

Одним из первых авторов, изучавших влияние инфраструктуры на состояние и доступность социальных благ, был П. Самуэльсон [5]. Впервые проблемы эффективности социальной инфраструктуры и ее влияния на эффективность пространственной экономики затронул и описал Минакер П. А. [17].

Признаки и критерии дифференциации социальной инфраструктуры:

1. Пространственная иерархия и ориентация подразделяют социальную инфраструктуру на несколько уровней: международная, национальная, государственная, региональная и муниципальная.

2. Жесткая и мягкая инфраструктура обусловлена спецификой ее предназначения и функциями (социальная, производственная и др. виды). Многие ученые, в том числе и А. Д. Нефедьев, относят к «жесткой» инфраструктуре дорожную, транспортную и сеть связи. По его мнению, именно эти сети задействованы в процессе индустриализации как отдельно взятой территории, так и всего государства. А. Д. Нефедьев подразумевал под «мягкой» же инфраструктурой медицинские и образовательные учреждения, культурные и спортивные объекты, которые участвуют в формировании человеческого потенциала в регионе и удовлетворяют соответствующие потребности населения в регионе. Функционирование финансовой и образовательной системы, системы здравоохранения и управления, структуры правоохранительных органов и органов управления, аварийно-спасательных служб и других служб, призванных поддерживать здоровье, грамотность, духовный и культурный потенциал, автор отнес к «мягкой» инфраструктуре [10].

В систему общественных благ как раз включены все перечисленные элементы, за исключением различных сооружений и зданий на территории региона и государства в целом. Необходимо отметить, что данная классификация существенно облегчает изучение и описание различных общественных благ, а также состояние социальной инфраструктуры.

Что же все-таки относится к основным сферам социальной инфраструктуры региона? Они следующие:

1. Комплекс отраслей коммунального характера, имеющих локальную специфику и характер: электро- и газоснабжение, водоснабжение и отопление помещений, уборка различных территорий в регионе.

2. Комплекс отраслей коммунального хозяйства, имеющих общетерриториальный характер и черты, а именно: строительство дорог и их ремонт, территориальное благоустройство, в том числе освещение городских территорий, переработка и утилизация бытовых и промышленных отходов и др.

3. Общественный транспорт, причем как локального, так и территориального уровней раз-

вития и функционирования;

4. Информационная и образовательная сеть и комплекс объектов: детские сады и школьные учреждения, сеть колледжей и вузов. Кроме того, сюда включены объекты послевузовского и дополнительного образования и повышения квалификации. Сюда также относятся СМИ и библиотеки.

5. Комплекс объектов медицины и здравоохранения: больницы и территориальные поликлиники. Сюда также относится служба скорой помощи и др. объекты.

6. Культурные объекты и единицы рекреационного профиля: скверы, парки, спортивные секции и музеи. Сюда включены также зоопарки, театры и др. объекты.

В таком государстве, как США, под инфраструктурой понимаются общественные службы и сооружения, и называется все это – public works. Сюда включены такие объекты, как автомобильные дороги и аэропорты, объекты водоснабжения и канализации. Кроме того, включены водный транспорт и удаление твердых отходов.

Необходимо отметить, что понятиям «инфраструктура», «инфраструктурный потенциал», а также проблемам, связанным с ними, не уделяется должного внимания в отечественной литературе. Кроме того, умаляется их роль в проблемах обеспечения эффективности экономики и устойчивости регионального развития. На сегодняшний день существует огромная разница в отечественной и зарубежной трактовках инфраструктурного потенциала и инфраструктуры как таковой [11, 20].

Инфраструктурный потенциал в качестве возможностей субъектов хозяйствования и их роль в воспроизводстве различного рода социальных благ рассматривает ученый-исследователь Г. М. Харисова. Она утверждает, что инфраструктурный потенциал обладает значительным положительным и стабилизирующим экономическим эффектом [22].

Харисова Г. М. в своих работах ссылается на представление Чикиновой М. С., которое считает наиболее корректным. Чикинова М. С. в свою очередь подчеркивает совокупные возможности территории в обеспечении благоприятных условий для функционирования и развития производства, обмена товарами с целью оптимальной жизнедеятельности населения в регионе и определяет эти процессы как инфраструктурный потенциал региона. Автор настаивает на двойственности характера и черт инфраструктурного потенциала, что объясняет его формирование уже имеющимися территориальными связями в инфраструктуре региона и наличием нереализованных региональных возможностей инфраструктуры [23].

Довольно много споров в научном сообществе вокруг вопросов значения инфраструктуры для устойчивого развития региона и государства в целом. Многими авторами особо подчеркивается роль инфраструктуры в реализации экономического потенциала в регионе. Инфраструктура рассматривается как совокупность экономического, социального, экологического и институционального потенциала и взаимодействия (рис. 1.).

Можно сказать, что представленная схема недостаточно полно раскрывает все содержание инфраструктуры, ее составляющие. В ее составе в данной схеме не представлены рыночная и информационная составляющие. Помимо этого, отсутствуют инвестиционные площадки и парки, промышленно-производственные и экономические зоны как территории перспективного развития региона и государства.

Необходимо отметить насущную потребность в анализе и оценке современного состояния инфраструктуры региона для обеспечения управления устойчивым развитием в регионе и государстве. Здесь ключевым вопросом выступает привлечение инвестиций в регион, оптимизация инвестиционного климата в целом и обоснование стратегических приоритетов в этой области.

Необходимым условием для инвестиционной привлекательности региона может послужить расширение и эффективность инфраструктурного потенциала в нем, что, несомненно, предполагает определение территорий перспективного развития. Здесь подразумевается определение и развитие участков территории, обладающих благоприятными условиями для внедрения инноваций. Целью таких инноваций является создание различного рода производственных и иных объектов. Приоритет здесь будет отдан индустриальным и инвестиционным площадкам и паркам, зонам промышленно-производственного комплекса, обеспечивающим перспективное развитие региона.

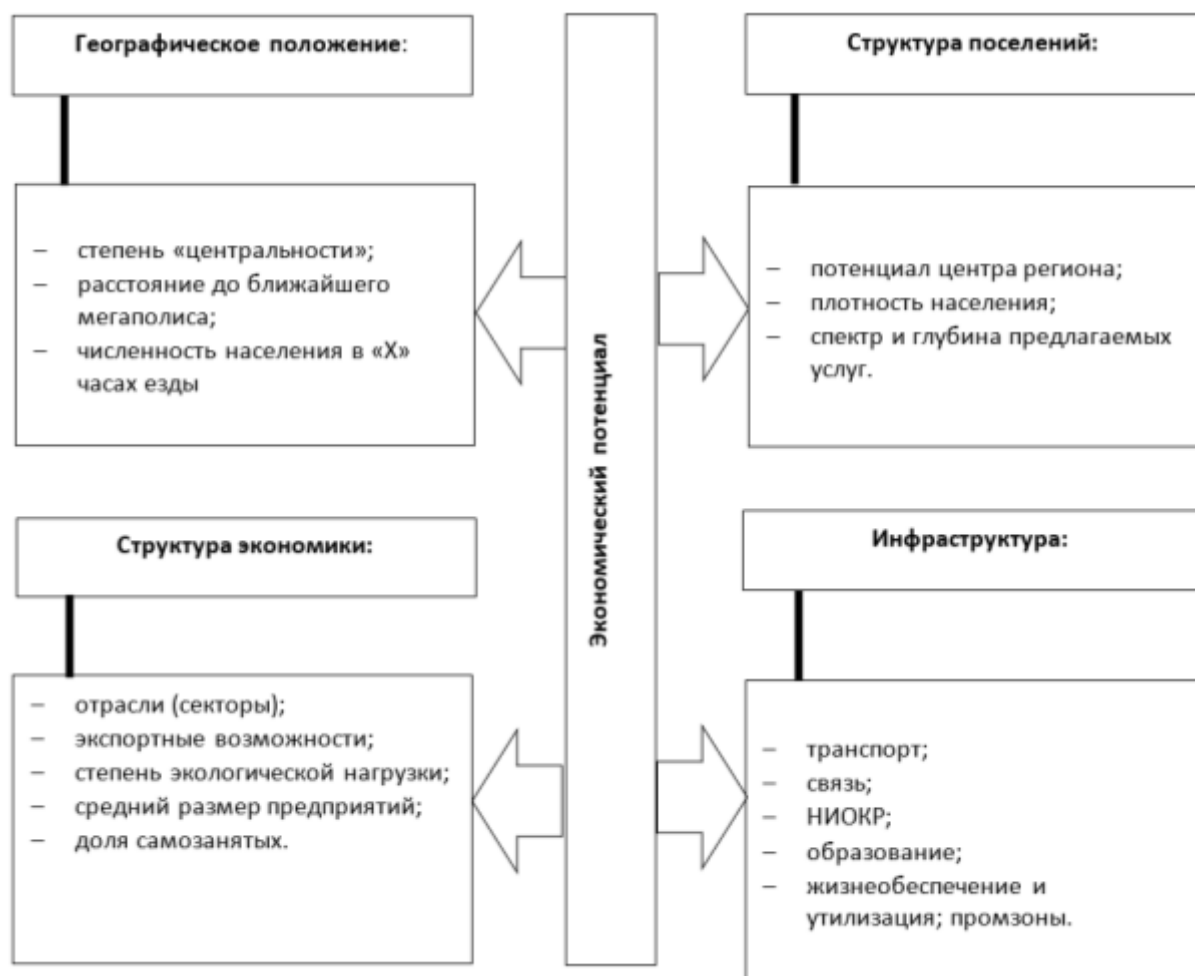


Рис. 1. Место инфраструктуры в системе экономического потенциала территории.

Источник: Некоторые аспекты региональной политики в Германии – возможности для России / Сборник материалов семинара InWEпT для ассоциаций выпускников президентской программы подготовки управленческих кад-

Одной из актуальнейших задач на сегодня выступает создание инвестиционных и индустриальных парков, что, в свою очередь, повысит инвестиционную привлекательность региона, а это влечет необходимость изучения производственных территорий, которые не используются в полном объеме. Именно такого рода объекты являются мощными локомотивами социально-экономического развития в регионе, выступают гарантом конкурентоспособности производств различного рода, создания дополнительного количества рабочих мест, в том числе благодаря внедрению инноваций в регионе.

Одним из развивающихся направлений в Республике Дагестан выступает на сегодняшний день транспортно-логистическая структура, приоритетными направлениями которой выступают:

- создание транспортной системы в Республике Дагестан, которая носила бы межмуниципальный характер, ее развитие;
- развитие воздушного, железнодорожного, автомобильного транспорта в Республике Дагестан, его оптимизация в целом;
- создание ряда логистических комплексов, которые специализируются на переработке, складировании и таможенной очистке грузов и контейнеров, оптимизация их работы, формирование их в системы.

Необходимо также затронуть вопрос об информационно-телекоммуникационной инфраструктуре, которая является важнейшей составляющей всего инфраструктурного комплекса Республики Дагестан. Целью ее развития должно стать повышение уровня и качества жизни,

что, в свою очередь, подразумевает эффективность информационных технологий. Информационные технологии в том числе способствуют росту конкурентоспособности предприятий и организаций в регионе и государстве в целом.

Наращивание объемов и качества жилищного строительства в Республике Дагестан выступает приоритетным направлением в сфере жилищно-коммунального хозяйства в рамках выполнения обязательств государства по обеспечению жильем категорий, особо нуждающихся в этом. К таким категориям федеральное законодательство традиционно относит молодые и многодетные семьи, иные категории семей и граждан в Республике Дагестан.

Еще одним, довольно болезненным и актуальным, вопросом выступает вопрос развития инфраструктуры социально-бытового назначения и характера в Дагестане. Приоритетом в этом направлении является равнение на торговое обслуживание и развитие потребительского рынка в общемировых тенденциях. Кроме того, довольно актуальным стало применение в этой сфере инновационных технологий, что диктует необходимость:

1. Создание новых и реорганизация уже имеющихся объектов розничной торговли, их модернизация и обновление. Целесообразным здесь также выступает открытие торговых комплексов многофункционального характера в Республике Дагестан. Создание и развитие сетевых структур, торговых предприятий и объектов инновационного характера, которые будут ориентированы на потребности социально не защищенных граждан в Республике Дагестан.

2. Создание и развитие условий и предпосылок для более активной электронной торговли, повышение ее доходности и качества.

3. Оптимизация и рост эффективности в сфере оптово-розничной торговли в Республике Дагестан;

4. Создание и рост качества объектов сети общественного питания. Создание условий их доступности для различных категорий граждан в Дагестане.

5. Создание сети новых объектов бытового обслуживания, а также обеспечение мероприятий по реконструкции и модернизации уже имеющихся объектов.

Одним из приоритетных направлений, получивших развитие в последнее время, стало развитие туризма и рекреации на территории Дагестана, что диктует необходимость повышения качества и доступности гостиничных услуг в республике. В последнее время стремительно строятся гостиницы и гостиничные комплексы на территории Республики Дагестан, причем их уровень фактически не уступает общемировым образцам и стандартам.

Разумеется, нельзя упускать вопросы и проблемы категорий социально не защищенных граждан, что, в свою очередь, диктует необходимость роста и эффективности инновационных технологий в этой области. Модернизации должны подлежать учреждения и комплексы социального обслуживания населения, сети учреждений, предоставляющих населению социальные услуги в современном формате, отвечающем актуальным требованиям современности.

В системе здравоохранения также намечены основные приоритетные направления развития инфраструктуры. Они таковы:

– постоянный рост качества медицинской помощи. Обеспечение доступности и своевременности предоставления медицинских услуг;

– постоянное улучшение показателей демографической ситуации и показателей здоровья в Дагестане;

– постоянный рост качества медицины, носящий профилактический характер и направленность;

– постоянное увеличение средней продолжительности жизни, снижение младенческой смертности и рост числа долгожителей в Дагестане.

Суть инфраструктурной политики в области образования в Республике Дагестан такова:

– сеть образовательных учреждений должна соответствовать инновационному характеру регионального развития Республики Дагестан;

– необходимо привести в соответствие материально-техническую базу образовательных учреждений в республике. Актуальным также является создание единой образовательной информационной среды в Республике Дагестан.

Развитие инфраструктурного потенциала в такой сфере, как культура, в настоящее время подразумевает следующее:

– необходимо обеспечить максимальную доступность культурных благ и услуг для населения в республике;

– необходимо создавать условия широкого доступа для участия населения в культурной жизни. В республике необходимо развивать различного рода связи: региональные и межрегиональные, международные культурные связи и коммуникации.

Развитие спортивной инфраструктуры и инфраструктуры физической культуры подразумевает привлечение широких слоев к такого рода мероприятиям и создание полноценных условий в этой связи. Это, в свою очередь, требует модернизации данной инфраструктуры и ее объектов. Планируется, что это будет способствовать развитию профессионального спорта в республике.

Еще одной, довольно важной, составляющей в вопросе устойчивого и эффективного развития региона выступает состояние и качество окружающей природной среды и экологической обстановки, которая в Республике Дагестан является более или менее благоприятной. Однако экологическая ситуация в республике нуждается в определенных мерах защиты. Как и во многих других регионах, в Республике Дагестан существует угроза загрязнения атмосферного воздуха. Это связано с ростом стационарных источников загрязняющих веществ в республике. Ситуация обостряется тем, что на территории региона отсутствуют объекты переработки промышленных отходов, что вызывает необходимость их захоронения на территории региона.

Таким образом, проблема накопления и складирования промышленных и бытовых отходов является актуальной для региона. Это осложняется еще и тем, что вместимость и территории свалок в регионе ограничены и исчерпаны.

Отсутствие полигона по захоронению токсичных отходов в республике также является большой проблемой, что вызывает неизбежность накопления этих отходов на непредназначенных для этого площадках и ухудшает отрицательное воздействие на природную среду в Республике Дагестан. Все перечисленные проблемы, разумеется, вызывают необходимость строительства на территории республики мусороперерабатывающего завода, который будет расположен в пригороде Махачкалы. Кроме этого, властями региона запланировано строительство межмуниципальных полигонов для захоронения промышленных отходов и мусороперегрузочных станций, что позволит должным образом захоронять твердые бытовые отходы в соответствии с нормативами.

В целях улучшения качества природной среды и безопасности жизнедеятельности населения, формирования сбалансированной экологически ориентированной модели экономики в соответствии с постановлением Правительства Республики Дагестан от 16.09.2013 № 398 была утверждена Государственная программа Республики Дагестан «Охрана окружающей среды и повышение экологической безопасности на 2014–2018 гг.». В ней предусматривается реализация комплекса мероприятий, которые будут направлены:

Литература

1. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*. 1989. Vol. 15. P. 177–200.
2. Boarnet M. G. Spillovers and the Locational Effects of Public Infrastructure. *Journal of Regional Science*, 1998. Vol. 38. Is. 3. P. 381–400.
3. Krugman P. R. *Geography and Trade*. Cambridge, MA, MIT Press, 1991, 85 p.
4. Lucas R. E. Jr. On the Mechanics of Economic Development. *Journal of Monetary Economics*. 1988. Vol. 22. Iss. 1. P. 3–42.
5. Samuelson P. The pure theory of public expenditure // *Review of Economics and Statistics*. 1954. Vol. 36. No. 4. P. 387–389.
6. Гэлбрейт Дж. К. *Экономическая теория и цели общества*. – М.: Прогресс, 1976. 406 с.
7. Добрунова А. И. Социальная инфраструктура сельских территорий как объект управления // *Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий*. – 2012. – № 9. – С. 60–62.
8. Ефремов Э. И. Направление формирования электроэнергетической инфраструктуры в арктической зоне республики Саха (Якутия) // *Региональная экономика: теория и практика*. – 2013. – Т. 11. – Вып. 25. – С. 22–26
9. Зубаревич Н. В. *Регионы России: неравенство, кризис, модернизация*. – М.: Независимый институт социальной политики, 2010. – 160 с.
10. Иванова Н. А. Классификация объектов региональной инфраструктуры // *Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение*. – 2014. – № 1. – С. 38–43.
11. Ильченко А. Н., Абрамова Е. А. Оценка инфраструктурного потенциала региона // *Экономические науки*. 2010, Вып. 2-й.

12. Исаев А. Г. Транспортная инфраструктура и экономический рост: пространственные эффекты // *Пространственная экономика*. – 2015. – № 3. – С. 57–73.
13. Канеман Д., Тверски А. рациональный выбор, ценности и фреймы // *Психологический журнал*. – 2003. – Т. 24. – № 4. – С. 31–42.
14. Коломак Е. А. Эффективность инфраструктурного капитала в России // *Журнал Новой экономической ассоциации*. – 2011. – № 10. – С. 74–93.
15. Мансуров П. М. Влияние уровня развития социальной инфраструктуры на демографическое состояние в сельских муниципальных образованиях Ульяновской области // *Региональная экономика: теория и практика*. – 2012. – № 32. – С. 42–45.
16. Медведев Д. А. Россия-2024: Стратегия социально-экономического развития // *Вопросы экономики*. – 2018. – № 10. – С. 5–28.
17. Минакир П. А. Экономический анализ и измерения в пространстве // *Пространственная экономика*. – 2014. – № 1. – С. 12–39.
18. Ойдын Т. М., Ададимова Л. Ю., Чуликова С. А. Анализ альтернативных методов финансового обеспечения объектов социальной инфраструктуры // *Экономический анализ: теория и практика*. – 2015. – Т. 14. – Вып. 2. – С. 28–35.
19. Попов В. Е. Инвестиции в инфраструктуру и экономический рост: региональный аспект // *Региональная экономика: теория и практика*. – 2009. – Т. 7. – В. 1. – С. 59–68.
20. Пчелинцев О. С. и др. Региональные аспекты социально-экономической инфраструктуры в России: сборник научных трудов ИНИ РАН. – М.: Макс Пресс. – 2006.
21. Тимашев С. А., Воронина Л. Н., Макарова М. Н. Методический подход к оценке влияния бюджетных расходов на среднюю ожидаемую продолжительность жизни населения // *Журнал экономической теории*. – 2013. – № 3. – С. –288.
22. Харисова Г. М. Инфраструктурный комплекс как «точка роста» регионального экономического пространства // *Управление экономическими системами*. – 2012. – № 44.
23. Чикинова М. С. Оценка инфраструктурного потенциала территорий юга Западной Сибири // *Вестник Томского гос.ун-та*. – 2009. – № 325. – С. 211–214.
24. Электронный ресурс Научной электронной библиотеки eLIBRARY.RU. Режим доступа: <http://elibrary.ru>, свободный. – Загл. с экрана.
25. Электронный ресурс Российского фонда фундаментальных исследований. Режим доступа: <http://rffi.molnet.ru/rffi/ru/lib>, свободный. – Загл. с экрана.
26. Электронный ресурс федерального портала «Российское образование». Режим доступа: <http://www.edu.ru/>, свободный. – Загл. с экрана.

References:

1. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*. 1989. Vol. Is. 2. P. 177–200.
2. Boarnet M. G. Spillovers and the Locational Effects of Public Infrastructure. *Journal of Regional Science*, 1998. Vol.38. Is. 3. P. 381–400.
3. Krugman P. R. *Geography and Trade*. Cambridge, MA, MIT Press, 1991, 85 p.
4. Lucas R. E. Jr. On the Mechanics of Economic Development. *Journal of Monetary Economics*. 1988. Vol. 22. Iss.1. P. 3–42.
5. Samuelson P. The pure theory of public expenditure // *Review of Economics and Statistics*. 1954. Vol. 36. No. 4. P. 387–389.
6. Gelbrejt Dzh. K. *Ekonomicheskaya teoriya i celi obshchestva*. – М.: Progress, 2976. 406 s.
7. Dobrunova A. I. Social'naya infrastruktura sel'skih territorij kak ob'ekt upravleniya // *Ekonomika sel'skoho-zvezstvennyh i pererabatyvayushchih predpriyatij*. – 2012. – № 9. – S. 60–62.
8. Efremov E. I. Napravlenie formirovaniya elektroenergeticheskoy infrastruktury v arkticheskoy zone respubliky Saha(Yakutiya) // *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. – 2013. – Т. 11. – Вып. 25. – S. 22–26
9. Zubarevich N. V. *Regiony Rossii: neravenstvo, krizis, modernizaciya*. – М.: Nezavisimyj institut social'noj politiki, 2010. – 160 s.
10. Ivanova N. A. Klassifikaciya ob'ektov regional'noj infrastruktury // *Sovremennye naukoemkie tekhnologii. Regional'noe prilozhenie*. – 2014. – № 1. – S. 38–43.
11. Il'chenko A. N., Abramova E. A. Ocenka infrastrukturnogo potentsiala regiona // *Ekonomicheskie nauki*. 2010, Вып. 2-j.
12. Isaev A. G. Transportnaya infrastruktura i ekonomicheskij rost: prostranstvennye efekty // *Prostranstvennaya ekonomika*. – 2015. – № 3. – S. 57–73.
13. Kaneman D., Tverski A. racional'nyj vybor, cennosti i frejmy // *Psihologicheskij zhurnal*. – 2003. – Т. 24. – № 4. – S. 31–42.
14. Kolomak E. A. Effektivnost' infrastrukturnogo kapitala v Rossii // *ZHurnal Noj ekonomicheskoy associacii*. – 2011. – № 10. – S. 74–93.
15. Mansurov P. M. Vliyanie urovnya razvitiya social'noj infrastruktury na demograficheskoe sostoyanie v sel'skih municipal'nyh obrazovaniyah Ul'yanovskoj oblasti // *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. – 2012. – № 32. – S. 42–45.
16. Medvedev D. A. Rossiya-2024: Strategiya social'no-ekonomicheskogo razvitiya // *Voprosy ekonomiki*. – 2018. – № 10. – S. 5–28
17. Minakir P. A. Ekonomicheskij analiz i izmereniya v prostranstve // *Prostranstvennaya ekonomika*. – 2014. – № 1. – S. 12–39.
18. Ojdyn T. M., Adadimova L. YU., CHupikova S. A. Analiz al'ternativnyh metodov finansovogo obespecheni-

- ya ob'ektov social'noj infrastruktury // *Ekonomicheskij analiz: teoriya i praktika*. – 2015. – T.14. – Vyp. 2. – S. 28–35.
19. Popov V. E. Investicii v infrastrukturu i ekonomicheskij rost: regional'nyj aspekt // *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. – 2009. – T.7. – V.1. – S. 59–68.
20. Pchelincev O. S. i dr. *Regional'nye aspekty social'no-ekonomicheskoy infrastruktury v Rossii: sbornik nauchnyh trudov INP RAN*. – M.: Maks Press. – 2006.
21. Timashev S. A., Voronina L. N., Makarova M. N. Metodicheskij podhod k ocenke vliyaniya byudzhetnyh raskhodov na srednyuyu ozhidaemuyu prodolzhitel'nost' zhizni naseleniya // *ZHurnal ekonomicheskoy teorii*. – 2013. – № 3. – S. –288.
22. Harisova G. M. Infrastrukturnyj kompleks kak «tochka rosta» regional'nogo ekonomicheskogo prostranstva // *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami*. – 2012. – № 44.
23. CHikinova M. S. Ocenka infrastruktornogo potenciala territorij yuga Zapadnoj Sibiri // *Vestnik Tomskogo gos.un-ta*. – 2009. – № 325. – S. 211–214.
24. Elektronnyj resurs Nauchnoj elektronnoj biblioteki eLIBRARY.RU. Rezhim dostupa: <http://elibrary.ru>, svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
25. Elektronnyj resurs Rossijskogo fonda fundamental'nyh issledovanij. Rezhim dostupa: <http://rffi.molnet.ru/rffi/ru/lib>, svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
26. Elektronnyj resurs federal'nogo portala «Rossijskoe obrazovanie». Rezhim dostupa: <http://www.edu.ru/>, svobodnyj. – Zagl. s ekrana.