

М. А. Потапкина

*Кандидат экономических наук,
декан Факультета бизнеса и менеджмента,
ст. преподаватель кафедры финансового менеджмента
Байкальская международная бизнес-школа
Иркутского государственного университета*

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ РИСКИ

Недостаточное развитие энергетической, транспортной и информационно коммуникационной инфраструктуры, а также инфраструктурная изоляция от остальной части РФ и слабое развитие собственной инфраструктуры прямо или косвенно продолжают оставаться основным ограничителем осуществления любых видов деятельности в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, причиной низкой конкурентоспособности произведенной продукции, товаров и услуг. Кроме того, это вступает в противоречие с необходимостью интеграции транспортной системы РФ в международную транспортную систему АТР. В табл. 1 представлены исходные данные по Иркутской области.

Таблица 1

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ПО ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

Значение	Описание
16,33 км / 1000 кв. км	Плотность автомобильных дорог общего пользования
12 655 км	<ul style="list-style-type: none">• 28 % – дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения• 72 % – дороги общего пользования местного значения
42 % от расчетного	Уровень обеспеченности автомобильными дорогами общего пользования
Более 15 районов	Находятся в сейсмоопасных зонах, в которых проживает 63 % жителей (32 млн кв. м общей площади)

Рассмотрим три основных группы, формирующие инфраструктуру региона: строительство и развитие недвижимости, автомобильных дорог, железных дорог и коммунальных сетей. В табл. 2 представлены основные факторы рисков.

Необходимо разрабатывать мероприятия по управлению инфраструктурными рисками. В частности, наиболее логичным представляется осуществление следующих мероприятий:

- развитие и реконструкция железнодорожных вокзалов;
- создание компании-посредника – Иркутской пригородной пассажирской компании;

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РИСКОВ

Основные факторы инфраструктурных рисков, связанных со строительством недвижимости	Основные факторы инфраструктурных рисков, связанных с автомобильными дорогами
<ul style="list-style-type: none"> • дефицит строительных материалов; • высокая стоимость строительных материалов в себестоимости строительства (завоз материалов из г. Москвы, Красноярского края, Новосибирской области, из КНР); • задержки в сроках ввода в эксплуатацию строительных объектов; • повышенная сейсмичность региона приводит к ухудшению качества жилищного фонда и объектов социального назначения (фактическую сейсмостойкость ниже нормативных требований). 	<ul style="list-style-type: none"> • низкое качество строительства дорог (63 % автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, 80 % автомобильных дорог общего пользования местного значения); • высокая степень износа дорог (отсутствие качественного ремонта, наличие обширных грунтовых разрывов); • низкая доступность районов сырьевого освоения.
Основные факторы инфраструктурных рисков, связанных с железными дорогами	Основные факторы инфраструктурных рисков, связанных с коммунальными сетями
<ul style="list-style-type: none"> • низкая доступность услуг для населения; • низкая доступность районов сырьевого освоения. 	<ul style="list-style-type: none"> • изношенность инфраструктуры коммунальных сетей; • низкий уровень развития сетей за пределами городов; • низкое использование потенциала сельских поселений.

- создание центра воздушного движения в г. Иркутске;
- развитие местных аэропортов в других городах и МО, помимо Иркутска;
- развитие логистического центра области, обеспечивающего взаимодействие органов государственной власти, органов местного самоуправления МО;
- проекты по обеспечению безопасности использования инфраструктуры;
- внедрение современных технологий навигации на основе Глонавс / GPS;
- подписание и поддержка концессионных соглашений по развитию инфраструктуры.

Список литературы

1. URL: http://frrio.ru/uploads_files/strategy_irk_frrio.pdf.
2. URL: <http://www.irkobl.ru/sites/economy/programm/pser-2015-4.pdf>.