

УДК 338.49

10.17213/2075-2067-2019-1-19-25

СУЩНОСТЬ И РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА

© 2019 г. Н. Н. Булатова

*Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления,
г. Улан-Удэ*

В статье рассмотрена сущность и роль транспортной инфраструктуры в социально-экономическом развитии региона. Предложен алгоритм изучения исследуемой научной категории в части определения основных элементов, признаков, характеристик, каналов и моделей транспортного сообщения. Определены количественные и качественные характеристики транспортной инфраструктуры, важность которых связана с тем, что при любом их изменении можно изменить доступность транспортных услуг для хозяйствующих субъектов и уровень мобильности населения. Представлены сравнительные характеристики различных каналов транспортного сообщения (видов транспорта).

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; социально-экономическое развитие региона; каналы транспортного сообщения; виды транспорта.

The article discusses the nature and role of transport infrastructure in the socio-economic development of the region. An algorithm for studying the scientific category under study in terms of determining the basic elements, features, characteristics, channels and models of transport communication is proposed. The quantitative and qualitative characteristics of the transport infrastructure are determined, the importance of which is related to the fact that with any change they can change the availability of transport services for businesses and the level of population mobility. The comparative characteristics of the different transport links (modes of transport) are presented.

Key words: transport infrastructure; socio-economic development of the region; transport channels; types of transport.

Для экономического пространства Российской Федерации можно отметить характерный высокий уровень региональной дифференциации социально-экономических систем, который проявляется различиями в качестве жизни населения, темпах экономического роста. Данная дифференциация проявляется в результате [5]:

— объективных факторов указанного неравенства (ресурсным потенциалом, географическим положением и др.);

— субъективных факторов (результативностью деятельности региональных органов

государственной власти, эффективностью использования ресурсов и др.).

При этом региональные различия ограничивают обеспечение высоких показателей деятельности, темпов роста региональной и национальной экономики, в результате чего ключевой задачей формирования единого экономического пространства нашей страны можно назвать пространственную интеграцию регионов России и преодоление межрегиональной дифференциации, а это невозможно при отсутствии устойчивых сбалансированных межрегиональных взаимосвязей [6].

При этом достаточный уровень межрегионального обмена возможен лишь при наличии соответствующей инфраструктуры. Существует множество точек зрения в отношении значений термина «региональная инфраструктура». По мнению отдельных ученых, инфраструктура региона представляет собой совокупность производственных отношений и производительных сил, которая состоит из материальных, рыночных, трудовых составляющих, ориентированных на формирование благоприятных условий для поступательного развития экономики и жизнедеятельности индивидуумов [11].

Согласно позиции других экономистов инфраструктура региона — это производственная подсистема, которая характеризуется принципами системности, универсальности, ресурсоемкости, неделимости, долговечности, утилитарности, где в качестве результата деятельности выступают услуги непроизводственного и производственного характера, посредством которых обеспечиваются особо значимые условия функционирования общественного хозяйства [10].

Несмотря на некоторые отличия, общим для всех точек зрения является то, что региональную инфраструктуру можно назвать обязательным элементом региональной социально-экономической системы. Исследования экспертов и аналитиков Всемирного банка (ВБ) демонстрируют, что в современной экономике развитие инфраструктурных объектов определяет качество жизни населения и темпы экономического роста промышленности региона [9].

Влияние инфраструктуры на социально-экономическое развитие определяется ее территориальными функциями, при этом классификация инфраструктуры по функциональному признаку позволяет выявить следующие ее виды: производственную, финансовую, энергетическую, информационную, транспортную, институциональную [1].

Можно отметить также взаимосвязанность и взаимозависимость разных видов инфраструктур, причем для развития любого ее вида необходимо наличие транспортного сообщения, что позволяет выделить транспортную инфраструктуру (далее — ТИ) как центральную и ключевую, создающую условия для поступательного роста производства,

активизации личного потребления и товарообмена, эффективного развития территорий.

Согласно традиционному мнению экономистов транспортную инфраструктуру региона можно назвать связующим элементом в региональных процессах производства, обмена, распределения и потребления, поэтому упорядочивание материальных потоков (грузо- и пассажиропотоков) оказывает влияние на существенную долю расходов на производство и реализацию продукции, что позволяет обеспечить эффективное развитие региональной экономики [8]. Это подтверждается также экспертами Организации Экономического Сотрудничества, которыми было проведено исследование, показавшее, что развитие инфраструктуры позволяет получить существенный мультипликационный эффект как на региональном, так и на межрегиональном и национальном уровнях [12].

В результате инвестиционных вложений, например, в объекты транспортной инфраструктуры происходит:

- развитие межрегиональной и межотраслевой кооперации;
- активизация развития торговли и предпринимательства;
- снижение дифференциации доходов населения за счет увеличения рабочих мест;
- выравнивание региональных диспропорций: депрессивные территории развиваются более интенсивно;
- превращение в центры агломераций крупных городов;
- развитие пригородов, в которые переносится часть производств;
- повышение уровня занятости населения, снижение безработицы;
- повышение качества жизни, социальных и экономических условий жизни депрессивных территорий, моногородов за счет оптимизации транспортных потоков;
- увеличение спроса на оборудование для объектов транспортной инфраструктуры, транспортную технику, строительные материалы, металлопрокат и т. д.;
- формирование региональной и межрегиональной системы грузовой логистики;
- создание межрегиональных и международных партнерств и стратегических альянсов, которые повышают конкурентоспособность регионов;

— развитие интермодальных перевозок на основе информационных технологий и преобразования региональной экономики;

— интеграция субъектов региональной экономики в мировую экономическую систему.

То есть достижение высоких темпов экономического роста регионов может быть осуществлено на базе транспортно-инфраструктурного обеспечения внутрирегионального и межрегионального обмена различными видами ресурсов: трудовых, материальных, финансовых, сырьевых [7]. Кроме того, транспортная инфраструктура обладает ярко выраженным региональным характером, так как все ее составляющие привязаны к определенной территории.

Уровень обеспеченности региона объектами транспортной инфраструктуры является основополагающим условием производственной деятельности региональных предпринимательских структур, поскольку данный уровень должен соответствовать уровню регионального социально-экономического развития. Это связано с тем, что чем выше несоответствие транспортного и производственного потенциала в регионе, тем менее эффективно будет происходить развитие производственной, финансовой, технологической, социальной сфер региона, потому что будет затруднено перемещение всех видов ресурсов.

Необходимо отметить, что в настоящий момент сущность ТИ региона представляется как совокупность транспортных компаний и объектов различных видов транспорта, указывая на выполняемые ТИ транспортно-логистических функции [3].

Изучение научной категории ТИ рассмотрено нами в следующей последовательности:

- основные элементы;
- признаки;
- характеристики;
- каналы и модели транспортного сообщения.

1. Основными элементами современной ТИ можно назвать:

— каналы транспортного сообщения, содержание и развитие которых находится в ответственности органов государственной власти и предприятий с участием государственной собственности (различные виды транспорта: железная дорога, автомобиль-

ные дороги, водные ресурсы, воздушное пространство, трубопроводы);

— совокупность государственных и частных хозяйствующих субъектов, которые осуществляют транспортно-распределительную деятельность на территории региона;

— совокупность частных предприятий сферы услуг, которые обеспечивают бесперебойность операционных и технологических процедур в отношении транспортно-распределительной сферы.

При этом взаимодействие всех элементов региональной ТИ представляется сложным механизмом, использующим современные принципы и инструменты системного подхода, которые должны быть направлены на обеспечение поступательного развития единой социально-экономической региональной системы посредством установки и решения четких задач для транспортной инфраструктуры. Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры и взаимодействие ее отдельных элементов должно быть обеспечено достаточным набором ресурсов и возможностей, достижение и распределение которых реализуется путем согласования частных и государственных интересов в развитии экономики регионов.

2. В соответствии с предлагаемым определением необходимо выделить следующие основополагающие признаки современной региональной ТИ:

— наличие совокупности взаимосвязанных государственных и частных экономических систем, что подразумевает участие органов государственной власти в развитии транспортного обеспечения территорий;

— рациональная организация транспортно-распределительных функций, что подразумевает развитие конкурентных отношений в сфере оказания транспортного обеспечения территорий, раскрывает особенности путей оптимизации способов хозяйствования в условиях развития транспортных сетей и сетевых транспортных компаний. Каждый регион формирует свои условия хозяйствования, в рамках которых могут формироваться разные направления экономической активности хозяйствующих субъектов;

— единство метрологических норм и требований, позволяющее унифицировать межрегиональные и региональные хозяйственные

отношения, которое является важным условием и признаком региональной транспортной инфраструктуры, т.е. условием экономически эффективного развития транспортной инфраструктуры является единство в развитии отношений ее внутренних составляющих [2].

3. Все характеристики ТИ можно разделить на количественные и качественные.

К основным количественным характеристикам ТИ региона относятся:

— объем транспортных услуг, который отражает полноту реализации экономических взаимосвязей внутрирегиональных, межрегиональных, международных материальных потоков, а также возможности перемещения населения для удовлетворения социальных и производственных потребностей, сбытовые возможности ТИ (зона охвата рынка);

— стоимостные характеристики: транспортные тарифы и цены, отражающие возможности регулирования производимых на территории региона продуктов и услуг, в себестоимость которых включаются транспортные услуги, что влияет на уровень конкурентоспособности продукции;

— скорость транспортного сообщения, которая отражает возможности изменения скорости оборачиваемости финансовых ресурсов организаций, экономии времени (не восполняемого ресурса).

К качественным характеристикам ТИ можно отнести:

— технологическую доступность объектов ТИ, которая отражает возможности территориального развития социально-экономической системы;

— предсказуемость, своевременность, ритмичность и регулярность транспортных услуг, что отражает возможности оптимизации величины страховых материальных запасов на складах предприятий, обеспечения непрерывности производственного процесса;

— безопасность ТИ, что отражает условия деятельности специальных служб, правоохранительных органов, аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, направленные на снижение террористических рисков, повышение региональной (общенациональной) безопасности;

— экологичность ТИ, характеризующая уровень негативного воздействия на окружающую среду.

Важность указанных характеристик заключается в том, что при любом их изменении можно изменить доступность транспортных услуг для хозяйствующих субъектов и населения, уровень мобильности (транспортной подвижности) населения, что способствует в том числе трудовой миграции, деловой активности, качеству жизни населения, сближению удаленных друг от друга территорий, обеспечению процессов развития региональной социально-экономической среды и в конечном итоге — полноте реализации экономических взаимосвязей внутрирегиональных, межрегиональных, международных материальных потоков.

4. Каналы и модели транспортного сообщения и их оптимальное сочетание на территории региона представляют собой немаловажное условие поступательного развития социально-экономических систем региона. Основой формирования оптимального сочетания на территории региона каналов транспортного сообщения служит информация о характерных особенностях различных видов транспорта [4].

Основные достоинства и недостатки железнодорожного, автомобильного, водного и воздушного видов транспорта (табл. 1).

При решении вопросов размещения, кооперирования и специализации производства при развитии производительных сил в условиях рынка должен быть учтен транспорт как региональный фактор развития экономики. Это дает возможность достигать высоких результатов и в сфере производства, и в сфере обращения с наименьшими транспортно-слагающими затратами.

Таким образом, роль ТИ можно объяснить, в первую очередь, отраслевой структурой экономики региона, за счет ТИ поддерживается и упрощается предпринимательская деятельность, обеспечивается географическая доступность региона. Данное утверждение можно отнести к региональному, национальному, международному бизнесу. Каналы транспортного сообщения, являясь ключевым элементом во внутрифирменной и отраслевой кооперации, играют ключевую роль в интеграции товарных рынков региона, снабжая субъектов рынка физическим доступом ко всем компонентам региональной экономической системы.

Обобщая вышеизложенное, можно сказать, что ТИ является «жестким» элементом региональной инфраструктуры, поэтому неравномерность транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического регионального пространства и сдерживает расширение межотраслевого взаимодействия.

Регионы нашей страны различаются многообразием экономического, природного, человеческого потенциала, уровнем инновационного развития, отраслевой структурой, социально-демографическим составом и специализацией производства, в том числе уровнем развития транспортной инфраструктуры. ТИ

можно назвать ключевым сектором экономики, который имеет тесные взаимосвязи со всеми элементами социальной сферы и экономической системы региона. Развитие ТИ региона позволяет обеспечить сближение удаленных друг от друга территорий, укрепить территориальное единство государства, сформировать оптимальные условия для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона, причем в условиях дальнейшего регионального развития расширения его внешних и внутренних транспортно-экономических взаимосвязей, повышения уровня жизни населения и увеличения объемов производства значение региональной

Таблица 1

**Сравнительные характеристики различных каналов транспортного сообщения
(видов транспорта)**

| Канал транспортного сообщения | Достоинства | Недостатки |
|-------------------------------|--|--|
| Железнодорожный транспорт | Доставка грузов на большие расстояния, организация погрузо-разгрузочных работ, регулярность рейсов, низкая себестоимость | Отсутствие возможности перевозки грузов до конечного потребителя, малое количество железнодорожных перевозчиков (низкая конкуренция) |
| Автомобильный транспорт | Высокая маневренность, соблюдение сроков, возможность доставки грузов маленькими партиями | Небольшая грузоподъемность, высокий риск потери груза (угон, хищение), высокая себестоимость |
| Водный транспорт | Оптимальный вид для международных перевозок, большая грузоподъемность, низкая себестоимость | Маленькая скорость, нерегулярность, особые требования к упаковке и креплению грузов, зависимость от внешних условий (погодных, навигационных) |
| Воздушный транспорт | Высокая скорость, дальние расстояния, доступность отдаленных пунктов доставки, низкий риск потери груза | Высокая себестоимость, зависимость от погодных условий |
| Трубопроводный транспорт | Низкая стоимость и высокая экологичность транспортировки, возможность перевозки большого количества газа, нефти и нефтепродуктов, возможность прокладки трубопроводов на большие расстояния между любыми объектами, ритмичность поставок, бесперебойное снабжение потребителей | Специфичность грузов, высокая капиталоемкость, ограниченность доступа к данному виду транспорта малого и среднего бизнеса (монополизированность) |

ТИ и ее роль в качестве системообразующей отрасли будет увеличиваться.

Многие ученые и политики признают наличие в нашей стране системного кризиса, обусловленного низким уровнем инновационности, падением ВВП, сырьевой моделью экономики, снижением цен на углеводороды, санкциями со стороны развитых государств, инфляционными процессами. Задача преодоления современного системного экономического кризиса состоит не столько в трансформации национальной экономики в направлении устойчивого развития, сколько в изменении источников экономического роста. В данной связи на первый план выходит роль государственной научно-промышленной политики, которая определяет наиболее перспективную базу развития и общую экономическую стратегию. Данные проблемы весьма остро ощущаются и на региональном уровне, усугубляясь дифференцированным уровнем социально-экономического развития.

Приоритетное функционирование сырьевых отраслей, являющихся в данный момент ключевыми в экономике России и придающих определенную устойчивость, не способно надолго и кардинально решить задачу экономического подъема нашего государства. Основой регионального экономического роста субъектов Российской Федерации, особенно в сибирских и дальневосточных регионах, выступает развитие инфраструктуры, прежде всего, транспортной, в которой в равной степени нуждаются и государство, и бизнес. Без хорошо налаженной системы перевозок грузов и пассажиров невозможно осуществление крупномасштабных проектов, а также программ социально-экономического развития регионов.

Литература

1. Акбулатов Т. Э. Алгоритм оптимизации социальной и транспортной инфраструк-

туры северных регионов // Вестник СибГАУ. — 2012. — №3. — С. 136–139.

2. Булатов Р. В. Траектория развития транспортной инфраструктуры региона // Проблемы современной экономики. Евразийский международный научно-аналитический журнал. — 2015. — №2 (54). — С. 244–247.

3. Булатова Н. Н., Тихонова П. В. Теоретические подходы к исследованию региональной транспортной инфраструктуры/ Экономика и предпринимательство. — 2017. — №12 (4). — С. 449–455.

4. Гаджинский А. М. Логистика. — М.: Дашков и К, 2013. — 420 с.

5. Львов Д. С. Экономика развития. — М.: 2002. — 512 с.

6. Малахова Т. П. Особенности межрегиональной дифференциации инфраструктурных условий внешнеторговой деятельности в России // Известия ИГЭА. — 2011. — №4. — С. 142–145.

7. Максимов А. Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия ИГЭА. — 2007. — №1. — С. 30–33.

8. Монастырский Е. А., Чистякова Н. О. Структурно-функциональная модель подсистемы «Инфраструктура» в региональной инновационной системе. // Инновации. — 2007. — №6 (104).

9. Официальный сайт «Центр экономики инфраструктуры» [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://infraeconomy.com/>.

10. Филонич В. В. Сущность и роль инфраструктурных секторов в обеспечении социально-экономического развития региона // Пространство экономики. — 2013. — №1–2. — С. 104–107.

11. Physical infrastructure development: balancing the growth, equity and environmental imperatives. W. Asher, C. Crypp (eds.). — N.Y., 2010. — 271 p.

12. The wider economic benefits of transport: macro-, meso- and microeconomic transport planning and investment tools. — Paris, OECD, 2008. — 204 p.

Поступила в редакцию

24 ноября 2018 г.



Булатова Надежда Николаевна — доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика, организация и управление производством» Восточно-Сибирского государственного университета технологий и управления.

Bulatova Nadezhda Nickolaevna — doctor of economic Sciences, Professor of the Department «Economics, organization and production management» of the East-Siberian state University of technology and management.

670013, г. Улан-Удэ, ул. Ключевская, 40в, ФГБОУ «ВСГУТУ»
40v Kluchevskaya st., FSBEI «ESSUTM», 670013, Ulan-Ude, Russia
Тел.: +7 (901) 266-08-70; e-mail: bulatova_nad@mail.ru
