

Иванова Оксана Евгеньевна

канд. экон. наук, доцент

Лучино Мария Александровна

магистрант

ФГБОУ ВО «Донской государственный

технический университет»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

DOI 10.31483/r-97808

ТРАНСПОРТНАЯ И АВТОДОРОЖНАЯ

ИНФРАСТРУКТУРА РЕГИОНА: СУЩНОСТНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ

Аннотация: в статье рассмотрены научные подходы к определению сущности транспортной и автодорожной инфраструктуры, проведен анализ индекса развития автодорожной инфраструктуры регионов РФ. Делается вывод о необходимости модернизации автодорожной инфраструктуры региона, основанной на рациональном использовании накопленного отечественного и зарубежного опыта управления региональной транспортной инфраструктурой при государственном участии и контроле.

Ключевые слова: автодорожная инфраструктура, инфраструктура, социально-экономическое развитие страны, транспортная инфраструктура, транспортная система, транспортный комплекс.

Сбалансированное социально-экономическое развитие страны невозможно без соответствующего инфраструктурного обеспечения, где, безусловно, огромная роль в достижении территориальной целостности, создании условий функционирования и развития отраслей производства и социальной сферы, эффективного использования экономических ресурсов, развития всех видов рынков, повышении степени интеграции и уровня экономической деятельности, осуществлении региональных и межрегиональных транспортно-экономических связей отводится транспортной инфраструктуре.

В научной литературе отсутствует единое определение категории «инфраструктура». Термин инфраструктура впервые вошел в обиход в конце 1880 годов. Это слово в переводе с французского языка означает «инфра» – «внизу» и «структура» – «здание». Инфраструктура – это фундамент, на котором строится структура экономики, часто в буквальном смысле слова.

Наиболее активное использование дефиниции «инфраструктура» получила с конца 1940 г. 20 века в трудах западных экономистов (П. Розенштейн-Родан, Х. Зингер). В своих исследования П. Розенштейн-Родан под инфраструктурой понимает «комплекс общих условий, обеспечивающих благоприятное развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности всего населения» [5]. Позднее, с 1960 годов, данный термин стал рассматриваться как экономическая категория. В частности, в 1965 году Ж. Штолер определил технические, институциональные, экономические черты инфраструктуры [4].

Е.Е. Савченко, анализируя взгляды зарубежных ученых к определению сущности инфраструктуры, выделил структурный и функциональный подход, Н.С. Малафеев – атрибутивный и функциональный подход. Т.О. Кашина, П.А. Пыхов предложили концепцию накладных расходов, институциональную, маркетинговую концепции, а также концепцию экономического роста [2].

Детальный анализ трудов зарубежных исследователей дает возможность получить полное представление о сущности категории «инфраструктура».

В отечественной экономической науке также отмечается большое количество подходов к определению сущности данной категории. Наибольшее распространение получили следующие:

- воспроизводственный (Ю.В. Матвеев, В.А. Жамин и др.);
- отраслевой (С.А. Хейнман, И.Ф. Чернявский и др.);
- функциональный (Р.М. Нураев, Е.П. Дятел и др.);
- территориальный (Э.К. Трутнев, Э.И. Ефремов и др.);
- системный (Б.Г. Салтыков, В.П. Дронов и др.);
- эволюционный (Е.Э. Сапожникова, Е.Б. Дворядкина и др.).

Таким образом, инфраструктуру можно считать «каркасом», на котором держится экономика страны, региона. Это основные средства, которые помогают ее гражданам и ее отраслям общаться, соединяться и удовлетворять разрывы между спросом и предложением.

В современных реалиях российские ученые исследуют проблемы, связанные с формированием и развитием инфраструктуры различных подсистем: информационной, телекоммуникационной, экологический, инновационной, транспортной, автодорожной.

Транспортная инфраструктура является неотъемлемой частью транспортной системы страны и региона. В связи с развитием общества и интенсификацией международных отношений, глобализационными процессами возросло значение транспорта как фактора экономического и социального развития.

Несмотря на то, что существует многообразие теоретических работ, нормативно-правовых актов в сфере транспортной инфраструктуры отсутствует общепринятый категориальный аппарат, трактовки данной экономической категории.

Органы федерального и регионального значения пристальное внимание уделяют развитию транспортной инфраструктуры.

В частности, в Федеральном законе РФ «О транспортной безопасности» под транспортной инфраструктурой понимаются «используемые транспортные сети или пути сообщения, а также транспортные узлы или терминалы, где производится перегрузка груза или пересадка пассажиров с одного вида транспорта на другой» [1].

Разработка стратегий социально-экономического развития регионов России на период до 2035 года предполагает определение стратегических целей и задач развития транспортной инфраструктуры, в том числе автодорожной, инструментов управления, обеспечивающих высокую экономическую динамику.

Огромную роль в экономическом развитии страны и регионов занимает автодорожная инфраструктура, которой присущи все экономические свойства

объектов транспортной инфраструктуры. В состав автодорожной инфраструктуры входят следующие элементы:

- автомобильные дороги и искусственные сооружения;
- автодорожное хозяйство;
- элементы придорожного сервиса.

В настоящее время динамика развития автодорожной инфраструктуры регионов РФ характеризуется весьма негативными и противоречивыми тенденциями, ограничивающими реализацию как экономического потенциала отдельных регионов, так и преодоление межрегиональных пространств.

Аналитиками инвестиционной компании Infra One Research произведен расчет индекса развития автодорожной инфраструктуры регионов РФ, который представлен на рисунке 1.

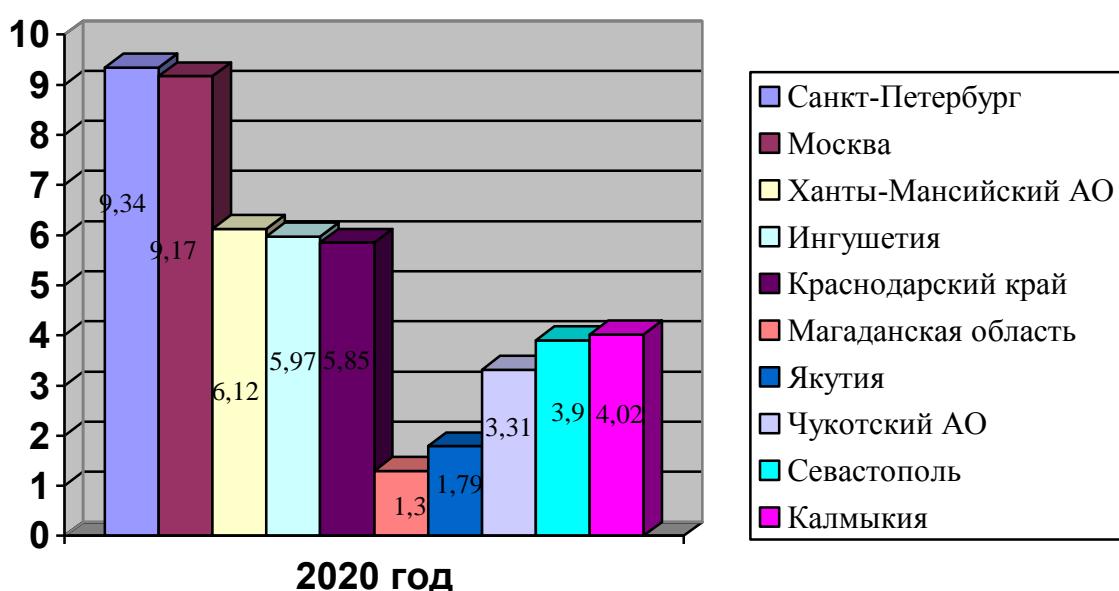


Рис. 1. Регионы России по индексу развития автодорожной инфраструктуры, 2020 год [3]

Из рисунка 1 следует, что к регионам-лидерам по уровню развития автодорожной инфраструктуры следует отнести Санкт-Петербург, Москву, Ханты-Мансийский автономный округ, Ингушетию и Краснодарский край, однако следует отметить, что в данных регионах индекс развития автодорожной инфраструктуры в 2020 году снизился по отношению к прошлому году (в Ханты-

Мансийском автономном округе произошло падение на 0,46, что связано со снижением грузооборота). Отстающими регионами являются Магаданская область, Якутия, Чукотский автономный округ, Севастополь, Калмыкия.

Кроме этого, серьезную проблему представляет обеспечение выбора управлеченческих механизмов, соответствующих характеру и уровню развития автодорожной инфраструктуры региона. В теоретических исследованиях практики регионального управления имеет место чрезмерная унификация этих механизмов, не позволяющая учесть функциональную и пространственную специализацию автодорожной инфраструктуры административно-территориальных образований и особенности обслуживания региональных социально-экономических систем.

Таким образом, имеющиеся научные подходы к развитию автодорожной и транспортной инфраструктуры регионов необходимы для создания новых схем и алгоритмов управления инфраструктурным развитием территорий. Требуется модернизация автодорожной инфраструктуры региона, основанная на рациональном использовании накопленного отечественного и зарубежного опыта управления региональной транспортной инфраструктурой при непосредственном госрегулировании и контроле.

Список литературы

1. Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ (ред. от 02.12.2019) «О транспортной безопасности» (последняя редакция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 10.12.2020).
2. Бахтин М.Н. Транспортная инфраструктура региона: основные подходы к определению понятия / М.Н. Бахтин // Регион. – 2019. – №3 (46). – С. 87–93.
3. Аналитический обзор «Инфраструктура России: индекс развития 2020» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://infraone.ru/> (дата обращения: 10.12.2020).

4. Муравьева М.В. Краткий аналитический обзор исследований инфраструктуры в агропромышленном комплексе / М.В. Муравьева // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – №4 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=14232> (дата обращения: 10.12.2020).
5. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the «Big Push» // Economic Development for Latin America: proceedings of a conference held by the International Economic Association / eds. H.S. Ellis and H.C. Wallich. – London: Macmillan, 1961. – P. 60.