(cc) BY

Бородин Константин Евгеньевич
аспирант
Федотов Александр Михайлович
аспирант
ФГБОУ ВО «Воронежский государственный
технический университет»
г. Воронеж, Воронежская область

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Аннотация*: данная статья посвящена транспортной инфраструктуре в России, которая занимает наибольшую площадь в мире и играет важное значение для развития экономики и социальной сферы. Авторы подчеркивают, что автомобильные дороги в транспортной инфраструктуре занимают важное место, поскольку они обеспечивают регулярную связь между большим числом населенных пунктов, обеспечивая доставку грузов и мобильность населения. Приведены основные функции транспортной инфраструктуры.*

Ключевые слова*: транспортная инфраструктура, автомобильные дороги, социально-экономическая эффективность, инвестиции.*

Успешность функционирования государства во многом зависит от условий, обеспечивающих возможность стабильного развития экономики и жизни проживающих в стране граждан, которая в значительной степени определяются эффективным функционированием ее инфраструктуры [1]. Термин «инфраструктура» впервые был применен в военной сфере, где он использовался для управления вспомогательными службами.

Современное содержание этот термин получил в начале 50-х годов XX века, перейдя из военной терминологии к экономической, в работах П. Розенштейна-Родана [2]. В его трактовке инфраструктура – это совокупность социально-экономических факторов, способствующих наилучшему развитию предпринимательской сферы и удовлетворению потребностей населения в качественных

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

услугах, объединяющая два основных направления для их успешной реализации: социальное и экономическое.

Важнейшими функциями, в полной мере относящимся к транспортной инфраструктуре являются [3]:

– обеспечивающая наиболее эффективные условия для социально-экономической деятельности государства;

– создающая набор альтернативных платных услуг для общества, являющихся главным фактором ее рентабельного функционирования.

На наш взгляд, указанных выше признаков для определения термина «транспортная инфраструктура» недостаточно, поскольку она не только обеспечивает производство товаров и услуг, но и обеспечивает условия для гармоничного развития социально-экономической и общественно-политической жизни.

В частности, для территории Южно-Уральского региона, традиционно являющейся промышленно развитой территорией страны, расположенной на стыке европейского и азиатского континентов, существенное значение, кроме производственной и социальной, занимает логистическая, туристическая и демографическая функция инфраструктуры.

С установлением в последние годы более тесных экономических связей России со странами Юго-восточного региона планеты, логистическая и туристическая составляющая транспортной инфраструктуры в этом регионе может существенно возрасти в среднесрочной перспективе. Логистическая функция приобретает большое значение при условии реализации проекта «Шелковый путь», проходящего по территории Башкортостана или соседних регионов, при условии создания на территории республики железнодорожного или автомобильного коридора для транспортировки грузов и пассажиров из юго-запада Азиатского континента в Европу (а также в обратном направлении).

В последние годы большую актуальность в России приобрела демографическая проблема, в решении которой существенная роль отводится развитию транспортной инфраструктуры, прежде всего дорожного строительства, обеспечивающего круглогодичную, мобильную и наименее затратную связь с

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

незначительными по численности населенными пунктами, при обеспечении мобильного производственного, образовательного, медицинского, социального и культурного взаимодействия на значительной территории макрорегионов РФ.

Объем инвестиций в транспортную инфраструктуру, представленный в таблице 1 показывает отраслевую структуру инвестиций, из которой видно, что затраты на прокладку трубопроводов занимают наибольший объем инвестирования, связанный с традиционной сырьевой ориентацией национальной экономики, а также монопольным положением компании «Газпром» на рынке и отсутствием конкуренции при выборе поставщиков на строительство транспортных сооружений. На втором месте инвестиции в создание федеральных автомобильных дорог, на третьем – инвестиции в создание региональных автодорог, что определяет их высокую роль в транспортной инфраструктуре.

Таблица 1

Объем инвестиций в транспортную инфраструктуру РФ

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Федеральные дороги	238.0	296.0	375.0	428.0	427.0	495.0	640.0	714.0	664.0	732.0	791.0
Региональные дороги	308.0	360.0	548.0	620.0	448.0	470.0	493.0	518.0	544.0	571.0	600.0
Железные дороги	198.0	234.0	288.0	274.0	233.0	277.0	277.0	277.0	168.0	168.0	168.0
ВСМ Москва-Казань	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	250.0	300.0	300.0	100.0	0.0
Метро	38	50.0	98.0	134.0	125.0	150.0	141.0	125.0	125.0	126.0	127.0
Аэропорты	22.0	37.0	59.0	67.0	55.0	47.0	52.0	56.0	57.0	57.0	54.0
Морские порты	15.0	16.0	22.0	51.0	59.0	88.0	59.0	47.0	36.0	20.0	20.0
Трубопроводы	689.0	991.0	632.0	657.0	764.0	869.0	861.0	887.0	848.0	752.0	671.0
Итого	1508	1584	2022	2223	2110	2445	2774	2924	2743	2527	2430
% от ВВП	3,3	3,5	3,2	3,3	3,0	3,2	3,4	3,3	2,8	2,4	2,2

Создание высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, запланированное ранее на 2015 год, пока переносится из-за недостаточного бюджетного финансирования и отсутствия заинтересованности частных инвесторов в этом проекте, а также из-за высоких рисков его успешной реализации в условиях стагнации экономики и снижения реальных доходов населения.

Следует отметить, что кроме социально-экономической эффективности, на принятие решения о включении объекта в план инвестирования большое

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

влияние оказывает лоббизм федеральных и региональных структур. В частности, в настоящее время наряду с проектом реализации ВСМ Москва – Казань, рассматривается реанимация проекта ВСМ Москва – С. Петербург, причем каждый из альтернативных проектов имеет свои положительные и отрицательные особенности.

На наш взгляд, в этом случае может быть создана межведомственная комиссия, которая может квалифицированно рассмотреть технико-экономическое, социальное и общественно-политическое обоснование для каждого из этих проектов и выработать соответствующие рекомендации по наиболее эффективному инвестированию в долгосрочной перспективе. Наряду с представленными выше проектами ВСМ, можно также рассмотреть строительство магистрали из Москвы к Черному морю, однако в этом случае нужно учитывать влияние сезонного характера перевозок на экономическую окупаемость проекта.

Строительство метрополитенов, которое в плановой экономике начиналось автоматически для городов, достигших население свыше миллиона жителей, в условиях рыночной экономики может быть реализовано при наличии технико-экономического обоснования окупаемости затрат и финансировании проекта с участием частных инвестиций. Для столицы Башкортостана, насчитывающей более 1400 тысяч населения, такой проект может быть достаточно эффективным, при наличии хороших инженерно-геологических условий и наличия местных материалов в зоне строительства метрополитена, а также стабильного развития экономики региона и позитивного демографического прогноза на долгосрочную перспективу.

Наибольший объем в структуре ВВП инвестиции составили в 2016 году, после чего их удельная величина в структуре ВВП стала сокращаться, по прогнозу на 2020 год объем инвестиций составит лишь 2,2% ВВП, что связано со стагнацией российской экономики и сокращением поступлений в бюджеты всех уровней и дорожные фонды, а также решением первоочередных задач в области обороны и социальной политики.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Рост инвестиций в РФ во втором квартале 2018 г. замедлился до величины 2,8% в годовом выражении, в связи с чем Минэкономразвития ухудшило прогноз и по росту инвестиций в РФ до 2,9%, что также стимулирует поиск новых источников для развития инфраструктуры.

Повышение роли транспортной инфраструктуры в экономике позволяет:

1. Создавать мультипликативный эффект от инвестиций в инфраструктуру, который в последние годы имеет значение 1,60 к 1, что позволяет утверждать, что государственные инвестиции в инфраструктуру являются существенным экономическим стимулом и гарантией от различных видов рисков для привлечения частных инвестиций [4].

2. Рост объемных показателей и качества инфраструктурных проектов создает условия для существенного сокращения транспортных, энергетических и коммуникационных затрат при производстве продукции.

Место инфраструктуры в системе экономики определяется следующими ее функциями:

– распределительной, отражающей способность научно обоснованного распределения и оптимизации ограниченных материальных, финансовых, трудовых и организационных ресурсов между отраслями экономики, макрорегионами и хозяйствующими субъектами;

– коммуникационной, обеспечивающей информационное продвижение создаваемых товаров и услуг от поставщиков к потребителям продукции с наименьшими потерями и с высоким качеством;

– регулирующей, направленной на формирование баланса спроса и предложения на рынке товаров и услуг.

Развитие инфраструктуры в современных условиях глобализации можно отнести к ключевым факторам роста. Так, согласно прогнозам Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), мировой ВВП, полученный в 2010 году, может удвоится к 2035 г., составив 145 трлн. долл. В России инвестиции в инфраструктуру до 2015 года составляли в среднем 3,6–4,2% от ВВП, что

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

соответствует среднемировым значениям данного показателя. Такое финансирование во многом связано со следующими факторами:

– наличием низкой базы для инфраструктуры, сформированной в условиях плановой экономики, в которой наличие дефицита на многие виды товаров и услуг не предъявляло жестких требований к ее конкурентоспособности;

– монопольной структурой сложившейся в России экономики, при которой крупные проекты, имеющие прежде всего политическое обоснование и связанные с проведением зимней Олимпиады, чемпионата мира по футболу и строительства крымского моста, выполнялись без проведения конкурсных процедур, что сказывалось на эффективности проектов, не позволяло активно развиваться малому и среднему бизнесу, обеспечивающему высокую социально-экономическую эффективность инвестиций в различных регионах страны.

Россия в рейтинге глобальной конкурентоспособности WEF по развитию инфраструктуры занимает 74 место из 137 в 2017 году (64 из 144 в 2016 году):

– автомобильные дороги – 114 место;

– железные дороги – 23 место;

– портовая инфраструктура – 66 место;

– аэропорты – 59 место.

В мире можно найти большое число примеров повышенного внимания к влиянию транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие страны. Так, Китай ежегодно, начиная с 2000-х годов, вкладывает около 8–10% ВВП в транспортную инфраструктуру, что позволило китайской экономике добиться высоких конкурентных преимуществ, и с учетом этого фактора занять лидирующие позиции в мировой экономике.

Однако для России, учитывая масштаб ее территории и стоящие перед отечественной экономикой задачи, необходимы более значимые объемы инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. В современных условиях страна может столкнуться с инвестиционными ограничениями, прежде всего связанными с наличием финансовых и технологических проблем, возникающих за счет применения к России санкций со стороны стран Западной Европы и США.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Сложившийся в 2016 году индекс качества инфраструктуры в России представлен в таблице 2 [5].

Таблица 2

Индекс качества транспортной инфраструктуры в России

Показатель	2007	2013	2016
Оценка качества общего состояния инфраструктуры	2,82	3,77	4,13
Качество автодорог	2,19	2,45	2,72
Качество ж/д инфраструктуры	3,52	4,19	4,29
Качество портовой инфраструктуры	4,30	3,88	3,94
Качество инфраструктуры воздушного транспорта	3,92	3,92	4,14

При оценке различных составляющих транспортной инфраструктуры, самый низкий рейтинг конкурентоспособности занимают автомобильные дороги, самый высокий – железные дороги. На основе анализа представленных в таблице 2 показателей следует отметить, что качество автодорог в России имеет самое низкое значение рейтинга. На наш взгляд, это связано с тем, что финансирование железных дорог осуществляется исключительно за счет средств федерального бюджета, имеющего на рынке монопольную структуру – РЖД, а в дорожном хозяйстве имеется 3 уровня сети автодорог – федеральный, региональный и местный, имеющих различные источники финансирования, и включающих финансирование из бюджетов различных уровней, а также дорожных фондов различного уровня.

В условиях сырьевой модели российской экономики, железнодорожный транспорт играет приоритетную роль в экспорте российской продукции, а также перевозке грузов и населения на значительные расстояния, как в пределах России, так и за ее пределами. При этом местные перевозки пассажиров на электротранспорте являются для отрасли РЖД убыточными и дотируются из региональных бюджетов соответствующих территорий.

В условиях реализации стратегии пространственного развития предполагается найти новые «полюса роста», обеспечивающие повышение эффективности функционирования национальной экономики и качества жизни населения. Во многом опираясь на работы В. Кристаллера и Н.Н. Колосовского, французский

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

экономист Ф. Перру разработал теорию «полюсов роста», в основе которой находится утверждение автора о ведущей роли инновационных отраслей экономики, создающих новые товары и услуги.

Учитывая высокий уровень урбанизации современного общества, Ж. Будвиль высказал точку зрения, согласно которой региональные «полюса роста» могут сформироваться в условиях крупной городской агломерации (для Российских условий городов – миллионников), или при наличии группы близко расположенных городов, обладающих наличием развивающихся производств [6]. Такой подход во многом нашел свое отражение в реализуемой в настоящее время в РФ стратегии пространственного развития экономики.

В настоящее время в России сформировались две крупных агломерации (московская и санкт-петербургская), которые формируют свыше четверти всего ВВП страны. Для сохранения социальной и политической стабильности на всей территории России, на наш взгляд, необходимо формирование порядка 10 – 15 новых агломераций по всей территории страны, в том числе в Южно-Уральском регионе. Эта стратегия нашла подтверждение в проекте разделения территории страны на 14 мегарегионов, состав и структура которых определена административными методами, путем механического разделения существующих федеральных округов.

Для обоснования структуры и оптимального состава для вновь формируемых мегарегионов, основой которых будут действующие и вновь создаваемые агломерации, необходимо дать оценку текущего состояния и перспектив развития экономики, социальной сферы и наличия созданной инфраструктуры регионов, затем на основе анализа и экономико-математического моделирования определить ее пространственные и социально-экономические характеристики, обосновать их специализацию и перспективы для долгосрочного развития, с целью дальнейшего перехода в статус агломерации.

Список литературы

1. Никулина Е.В. Стратегическое управление региональными социально-экономическими системами [Текст] / Е.В. Никулина, В.В. Борисовская //

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Актуальные проблемы экономики в условиях реформирования современного общества: материалы III Междунар. науч.-практ. конф. / под ред. Е.В. Никулиной. – Белгород: ИД «Белгород», 2015. – С. 270–274.

2. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the Big Push [Текст] / P.N. Rosenstein-Rodan // Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957. – 32 p.

3. Гаврилов А.И. Методика стратегического выбора развития территорий [Текст]: монография / А.И. Гаврилов, Н.Е. Жигалова, С.Л. Распопин. – Нижний Новгород: Изд-во Гладкова О.В., 2009. – 377 с.

4. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста [Текст] / В.Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2012. – №11 (2). – С. 29–36.

5. World Economic Forum. 2015. Global Competitiveness Index 2015 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015–2016/].

6. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики [Текст]: учеб. для вузов / А.Г. Гранберг. – 4-е изд. – М.: ГУ ВШЭ, 2004. – 495 с.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)