

УДК 332.14

**НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СУЩЕСТВУЮЩЕГО СОСТОЯНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ**

*Кирилл Григорьевич Барсуков, магистрант кафедры экономики
городского хозяйства и сферы обслуживания,
E-mail: kirillbarsukov1988@mail.ru,
Научный руководитель*

*Ольга Викторовна Романченко, канд. техн. наук, доц., декан факультета
экономики и финансов,
E-mail: oromanchenko@muiiv.ru,
Московский университет им. С. Ю. Витте,
<http://www.muiiv.ru>*

В статье рассматривается текущее состояние транспортной инфраструктуры, которая нуждается в преобразованиях для обеспечения устойчивости развития экономики и приводятся некоторые предложения по её улучшению.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, устойчивое развитие, регион, совершенствование транспорта.

Мировой опыт показывает, что за счет эффективного осуществления транспортно-экономических связей и наличия развитой транспортной инфраструктуры эффективно используется имеющийся ресурсный, экономический и социальный потенциал территорий. В целях не только повышения продуктивности перевозочного процесса, но и роста их социально-экономического развития как на уровне региона, так и страны в целом возникает потребность в формировании функциональной транспортной инфраструктуры. Это в свою очередь обуславливает необходимость разработки системы управления развитием транспортной инфраструктуры региона, позволяющей создать условия для эффективного функционирования всех составляющих транспортной инфраструктуры не только региона, но и страны в целом [1].



К.Г. Барсуков

Для России с её обширной территорией передовая и развитая транспортная инфраструктура, без всякого преувеличения – дорога в будущее, это и определяет актуальность темы настоящего исследования. Один из самых динамичных рынков в мире – рынок транспортных услуг. Его бурный рост сопровождается переменами в экономике, которые сейчас неизбежны, и прежде всего, необходима срочная модернизация и строительство транспортно-логистической инфраструктуры. Актуальной задачей стало усиление региональных аспектов в развитии транспортной инфраструктуры, что полностью соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Необходимо активно развивать транспортные коридоры и комплексные транспортные узлы. Совершенно очевидно, что без развития транспортной инфраструктуры об экономическом росте не может быть и речи [2].

Перед транспортной отраслью стоит важная задача развиваться опережающими темпами по сравнению с другими отраслями экономики. Транспорт не должен стать «узким местом» и фактором, сдерживающим экономический и социальный рост территории. Напротив, согласно социально-экономическим прогнозам, опережающее развитие транспорта должно стать основой социально-экономического развития многих российских регионов [3]. Именно такой подход закономерно приведет экономику России и её регионов к инновационным переменам и устойчивому экономическому росту [4].



О.В. Романченко

Многие учёные указывали, что, осуществляя свою деятельность, транспорт выполняет несколько общественных функций, к важнейшим из которых относятся:

–экономическая, которая заключается в связи и координации всех отраслей экономики;

–культурная, которая состоит в возможности распространения с его помощью культурных ценностей;

–социальная функция состоит в повышении производительности труда путём экономии времени человека и облегчении его деятельности;

–научное значение имеет две функции. С одной стороны, транспорт, даёт толчок развития многих отраслей науки. С другой, транспорт, нуждаясь в совершенствовании, ставит перед наукой новые задачи;

–оборонная функция проявляется в возможности быстрой передислокации войск, производственных предприятий и населения в безопасные районы [5].

Общеизвестно, что транспортная инфраструктура России сегодня находится в критическом состоянии. В начале 2012 г. Минтранс России была подготовлена концепция нового законопроекта «Об организации дорожного движения». Согласно содержащейся в ней информации, российская экономика ежегодно теряет 7–9 % ВВП, или 4,1–5,3 трлн руб. (в условиях 2012 г.) из-за перегруженности трасс, низкой надежности и скорости перевозок, их высокой себестоимости, частых ДТП и роста выбросов загрязняющих веществ [6].

Анализ официальных документов по стратегии развития инфраструктуры, подготовленных Правительством РФ и отраслевыми ведомствами, позволяет заключить, что государство по-прежнему будет играть ведущую роль в финансировании объектов транспортной инфраструктуры в ближайшие годы. Вместе с тем, в последнее время на государственном уровне проводилась политика по улучшению инвестиционного климата в стране и привлечению частных российских и иностранных инвестиций в данную отрасль, результаты которой видны уже сегодня [7].

Согласно Государственной программе РФ «Развитие транспортной системы», в период 2012–2019 гг. общий объем финансирования объектов транспортной инфраструктуры составит 12 трлн руб., из которых 7,2 трлн руб. (60 %) будет получено из государственного бюджета и бюджетов субъектов федерации. Оставшиеся 4,8 трлн руб. (40 %), как ожидается, поступят от различных юридических лиц. Вместе с тем, в Программе не уточняется форма собственности данных организаций (государственная или частная), хотя авторы Программы заявляют о необходимости привлечения именно частных инвестиций в транспортную инфраструктуру [8].

Неспособность России модернизировать свою инфраструктуру, прежде всего железнодорожную и автодорожную сеть, а также внутренние водные пути, портовое хозяйство, аэропорты и др., в значительной степени снижает эффективность и производительность национальной экономики.

По некоторым расчетам даже в США прямые и косвенные потери экономики вследствие роста логистических издержек возросли с 8,6 % ВВП в 2003 г. до 10 % в 2008 г. [9]. В России они значительно выше. В то же самое время развивающиеся страны Азии, прежде всего Китай и Индия, вкладывают огромные средства в развитие перовклассной транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

Влияние инфраструктуры на долговременный экономический рост может осуществляться по пяти направлениям:

- 1) в качестве прямого фактора производства;
- 2) в качестве взаимозаменяемого элемента других факторов производства;
- 3) в качестве стимула аккумуляции факторов производства;
- 4) в качестве стимула совокупного спроса;
- 5) в качестве инструмента промышленной политики [9].

Мы полагаем, что проблемы развития транспортной системы в современных условиях приобретают первостепенное значение. От состояния транспортной инфраструктуры зависит промышленное и социальное развитие.

Формирование необходимых условий сбалансированного, рационального развития и размещения транспортной инфраструктуры, устранение имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требуют разработки ее стратегии на среднесрочные и долгосрочные временные горизонты. Реализация же стратегии развития и размещения транспортной инфраструктуры с целью решения проблемы полного, своевременного, бесперебойного и качественного удовлетворения быстрорастущего спроса потребителей услуг с возможными минимальными затратами потребует приоритетного, опережающего и ускоренного её формирования по отношению к экономике в целом и ее отраслей.

При условиях работы в ВТО возрастают требования к конкурентоспособности товаров и услуг, при этом приоритетными направлениями развития транспортной инфраструктуры являются:

- обновление и модернизация подвижного состава, транспортных объектов и коммуникационных систем, обслуживающих перевозочный процесс; приведение их в соответствие с мировыми стандартами;
- внедрение современных логистических терминальных систем обслуживания потребителей, автоматизированных систем пограничного и таможенного контроля;
- создание современной научно-технической производственной базы для внедрения прогрессивных технологий, новой техники и материалов;
- создание информационного обеспечения рынка транспортных услуг;
- завершение переустройства транспортных коридоров, проходящих по территории страны.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующий вывод: транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала. Каждая страна или регион должен иметь такую транспортную инфраструктуру, которая полностью удовлетворяла бы спрос данной территории в транспортных услугах.

Литература

1. Руднева Л.Н., Кудрявцев А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования // Российское предпринимательство. 2013. № 24 (246). С. 139–144. URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/31011/>
2. Гаджинский А.М. Логистика: учеб. для студентов высших учебных заведений. 21-е изд., перераб., и доп. М.: Дашков и К^о, 2013.
3. Черешнев В.А., Куклин А.А., Черепанова А.В. Теоретико-методический подход к прогнозированию социально-демографического развития региона // Экономика региона. 2010. № 2. С. 38–46.
4. Мингалева Ж.А., Ткачева С.В. Экономический рост в регионах: пригоден ли мировой опыт для России? // ЭКО. 2000. № 3. С. 131.
5. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. 3-е изд. М.: Ком-Книга, 2013. 456 с.
6. Минтранс готовится ввести ограничения для автомобилистов // Ведомости. 2012. 14 февр.
7. Кожин С.В. Старые и новые источники финансирования транспортной инфраструктуры России // Российское предпринимательство. 2012. № 24 (222). С. 149–154. URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/27078/>
8. Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (ноябрь 2011) URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=17204.

9. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста // Российское предпринимательство. 2010. № 11 Вып. 2 (171). С. 29–36. URL: <http://www.creativeconomy.ru/articles/11254/>

Some aspects of the current state of transport infrastructure of the Russian Federation

Barsukov Kirill Grigoryevich, undergraduate of the Moscow University of S. Yu. Witte., Scientific supervisor

Romanchenko Olga Viktorovna, Ph.D., Associate Professor, Dean of the Faculty of Economics and Finance.

The article discusses the current state of the transport infrastructure that needs reforms to ensure the sustainability of economic development and provides some suggestions for its improvement.

Keywords: transport infrastructure, sustainable development, the region, improvement of transport.

УДК 316

ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА

*Татьяна Николаевна Боброва, магистрант 2 года,
кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
E-mail: btatianan@mail.ru,
Научный руководитель*

*Алефтина Ивановна Кузнецова, д-р экон. наук, проф.,
проф. кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
E-mail: alla.kuznetso@yandex.ru,
Московский университет им. С.Ю. Витте,
<http://www.muiv.ru>*

В статье рассматриваются проблемы инновационной инфраструктуры, которые тормозят процесс инновационного развития страны и города в частности, снижают инвестиционную привлекательность региона.

Ключевые слова: инновационная инфраструктура, несовершенство нормативно-правовой базы, кадровая проблема, финансирование инновационной инфраструктуры.



Т.Н. Боброва

Во всем мире создание инновационной инфраструктуры является приоритетной задачей для экономического развития территории, повышения конкурентоспособности национальной экономики.

В своих исследованиях А.И. Кузнецова отмечает: «Уровень развития инфраструктуры характеризует состояние экономики. Недостаточный – неизбежное нарушение нормального



А.И. Кузнецова

воспроизводственного процесса, снижение деловой активности, слабое развитие товар-