

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ИНСТРУМЕНТ РЕГИОНАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ, ЕЕ СУТЬ И ВЛИЯНИЕ НА РЕГИОН

Обоснована необходимость регионализации экономики региона. Представлены этапы формирования точек экономического роста в регионах. Показано влияние транспортной инфраструктуры на объемы и структуру экономической интеграции, конкурентоспособность реального сектора и инвестиционный потенциал региона.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; Сибирский федеральный округ; регион.

E.E. Savchenko

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS TOOL OF ECONOMY REGIONALISATION, ITS ESSENCE AND INFLUENCE ON THE REGION

The author proves the necessity of regionalization of the economy of the region, describes the stages of forming economic growing-points in the regions, and shows the impact of transport infrastructure on scale and structure of economic integration, on competitiveness of the real sector, and on the region's investment potential.

Keywords: transport infrastructure; Siberian Federal District; region.

Усилившиеся процессы интеграции и глобализации мировой экономики, создание транснациональных и межгосударственных экономических и политических объединений вызывает необходимость формирования новых адаптивных подходов Российской экономической политики. Принимая во внимание неравномерность социально-экономического развития отдельных территорий Российской Федерации, особенно Сибири и Дальнего Востока реализация политики основанной на «регионализации экономики» будет способствовать: формированию приоритета территориального развития, определению точек экономического роста, факторов стимулирующих равноправную интеграцию в мировом разделении труда. Современное понимание «регионализации» представлено широко. В словаре экономических терминов «регионализация» — это развитие, укрепление экономических, политических и иных связей между областями или государствами, входящие в один регион, возникновение региональных объединений государств. По нашему мнению одно из наиболее точных определений «регионализации» дали экономисты Е.А. Марыганова и С.А. Шапиро, определив «регионализацию» как ускоренное развитие региональных интеграционных связей при достаточно высокой динамике межрегиональных отношений.

В целях отражения глубины экономических процессов, происходящих в рамках «регионализации экономики» необходимо расширить определение. Иначе можно сформулировать термин «регионализация экономики» — это аналогичные процессы глобализации экономики, в рамках интегрируемых регионов взаимодействия, при этом, сохраняя суверенизацию государственной и экономической политики.

Природа «Регионализации экономики» продиктована значимостью функций места и объективными потребностями стратегического развития приоритетных сфер социально-экономической жизни региона.

Функция места — предполагает понимание историко-культурной специализации, наличие естественных природных и антропологических конкурентных преимуществ, индивидуальность уровня социализации региона.

Объективная потребность стратегического развития приоритетных сфер социально-экономической жизни обусловлена: естественной экономической интеграцией сфер жизнедеятельности регионов посредством взаимопроникновения передовых технологий управления и производства на взаимовыгодной основе, а также стремление сочетания открытости экономики и одновременной защиты от негативных вызовов глобализации мировой экономики.

Посредством «регионализации экономики» реализуется опережающее развитие интегрируемых территорий и дальнейшее социально-экономическое выравнивание регионов аутсайдеров.

Учитывая моноструктуру промышленности Сибирского федерального округа (СФО) ориентированного на добычу сырья, неразвитости перерабатывающих отраслей, географическую отдаленность от центральной части страны, затратную и недостаточно развитую транспортную инфраструктуру, для сохранения территориальной и экономической целостности РФ актуальность регионализации экономики территории представляется наиболее перспективным.

Регионализация экономики СФО, в первую очередь, должна основываться на сочетании различных форм мирохозяйственной интеграции имеющейся (местной) минерально-сырьевой базы и технологическими возможностями глубокой переработки сырья в Европейской части страны или странах Северо-восточной Азии (Китай, Корея, Япония). Создание точек экономического роста, их последующая интеграция в рамках межрегионального сотрудничества способно в качестве локомотива региональной экономики формировать новые локальные производства. Схематично это можно отразить в блоках:

Начальный этап. На основе естественного конкурентного преимущества развитие промышленной добычи полезных ископаемых.

Интеграционное взаимопроникновение экономических интересов путем предоставления технологий или финансовых ресурсов. В результате формируются два промежуточных этапа:

1. Создание производства первичной переработки сырья
2. Создание производства по глубокой переработке сырья

Итоговый интеграционный этап:

1. Создание сектора готовой продукции
2. Формирование единого «Цикла» производства и потребления товаров интегрируемых регионов
3. Развитие смежных отраслей промышленности через мультипликационный эффект, выравнивание конкурентоспособности региона в целом.

Количество этапов интеграции может соответствовать специфике отраслей по видам деятельности. Главное, что через регионализацию экономики, естественные точки экономического роста региона генерируют потенциал смежных секторов экономики региона.

Регионализация экономики сопровождается активизацией межрегионального сотрудничества, происходит проникновение из одного региона в другой наиболее востребованных технологий, товаров, конкурентоспособных отраслей. Создаются предпосылки единого технологического

пространства в отношении потребления и производства товаров и услуг интегрируемых регионов. Учитывая деловую активность, от интеграционных процессов определяющую роль регионализации экономики играет транспортное обеспечение. Базой успешной экономической деятельности как в региональных, так и в глобальной экономических системах является эффективно функционирующий транспорт. Влияние транспорта определяет объемы экономической интеграции и структуру, в значительной степени определяет конкурентоспособность реального сектора и инвестиционный потенциал всего региона. Принимая во внимание специфику географического размещения производительных сил в Российской Федерации, регионализация экономики СФО наиболее зависима от наличия и степени эффективности транспортной инфраструктуры. Так как транспорт является ключевым «механизмом» интеграционных процессов, посредством которого происходит проникновение технологий и товаров. Более того при общем многообразии внешних и внутренних факторов влияющих на экономическое развитие регионов определяющим значением является наличие или отсутствие транспортного сообщения.

Транспортная инфраструктура для Российской Федерации с ее огромными территориями является не только связующим звеном экономики, но и гарантом территориальной целостности страны. Транспорт существенно влияет на структуру себестоимости практически всех оборачиваемых на рынке товаров, особенно это выражено в сырьевых товарных группах и в регионах географически расположенных на значительных расстояниях от рынков потребления.

Как субъект рынка, транспорт продает свои услуги по перемещению грузов и пассажиров. Процесс производства продукции можно считать законченным, если эта продукция доставлена потребителю. Доля транспортных издержек в конечной цене продукции в основных отраслях промышленности Российской Федерации составляет от 3 до 20%, но может быть и выше 50%. Базой единой транспортной инфраструктуры страны является сеть железнодорожных, автомобильных, водных трубопроводных и воздушных путей сообщения, их общая протяженность в России превышает 2 млн км. Специфика отечественной транспортной инфраструктуры состоит в том, что ее основой объективно считают железнодорожный транспорт. Доля магистральных железных дорог и подъездных железнодорожных путей в общей протяженности путей сообщения России составляет всего 9%, но, при этом, железнодорожный транспорт является основным в транспортной системе России, обслуживая 42% грузооборота.

Железные дороги являются основным видом транспорта при перевозке сырьевых и массовых видов грузов, для удовлетворения потребностей в сырье, топливе, продуктах первичной переработки, как внутренних потребителей, так и внешних размещенных на значительных расстояниях.

От степени эффективности работы железнодорожного транспорта Российской Федерации зависит создание благоприятных условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, что в конечном итоге способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе. Железнодорожный комплекс исторически имеет особое стратегическое значение в развитии Российской Федерации в целом, как единого государства. Он является связующим звеном единой экономической системы и самым доступным транспортом для миллионов граждан. Без ритмичной работы железнодорожного транспорта невозможна стабильная деятельность промышленных предприятий добывающей, обрабатывающей промышленности, машиностроительной отрасли

и т.д. Переоценить экономическую и социальную значимость железнодорожного транспорта для РФ, а в особенности для СФО, практически невозможно. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны остается вне конкуренции (без учета трубопроводного из-за его специфики) и превышает 42%, причем для многих грузов в силу технологической особенности перевозок этот вид транспорта является единственным доступным способом перевозок.

Таблица 1

Структура грузооборота по видам транспорта в 2011 г.

Вид транспорта	Доля, %
Железнодорожный	42,5
Автомобильный	4,2
Морской	1,3
Водный	1,7
Воздушный	0,1
Трубопроводный	50,2

Источник: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2011 г.

Анализируя структуру валового внутреннего продукта РФ и СФО (табл. 2) необходимо отметить, что региональная экономика носит ярко выраженную сырьевую специфику с преобладанием добывающей промышленности и одновременно меньшим удельным весом сектора услуг в сравнении со структурой промышленности по стране в целом.

Таблица 2

Сравнение структуры ВВП Российской Федерации и Сибирского федерального округа за 2008 г., %

Регион	Добыча полезных ископаемых	Обрабатывающая промышленность	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	Строительство	Сектор услуг	Сельское хозяйство и рыболовство	Итого
РФ	10,4	19,1	3,1	5,9	56,7	4,8	100,0
СФО	19,64	33,00	12,36	3,88	28,59	2,54	100,0

Относительно слабая диверсификация региональной промышленности не позволяет удовлетворять внутренний спрос промышленности и потребительского рынка, что усиливает зависимость от внешней конъюнктуры спроса на сырьевую номенклатуру товаров.

Преобладание транспортноёмких отраслей формирует «обостренную» зависимость экономики региона от транспортной инфраструктуры во всех факторах влияния: территориальной доступности, себестоимости перевозок, пропускной способности и т.д.

Учитывая специфику экономики СФО, важно отметить, что одну из ключевых ролей в развитии территории сыграл железнодорожный транспорт. Это наглядно иллюстрируется путем рассмотрения географической карты региона. Расположение большей части городов и населенных пунктов сосредоточенно вдоль прохождения железной дороги. Из этого следует, что развитие существующих городов, а также строительство новых промышленных центров, неизменно связано с наличием железнодорожной инфраструктуры.

Существующее влияние железнодорожного транспорта на экономику СФО необходимо использовать в качестве фундаментальной основы регионализации экономики путем ускоренного социально-экономического развития региона. В целях формирования системного подхода определения оценок влияния транспорта на развитие реального сектора ре-

гиона, целесообразно построение методологии базирующейся на системе индикативных взаимозависимых показателей. Это позволит систематизировать отдельные макроэкономические показатели региона и влияние транспортной инфраструктуры, т.е. сопоставить «внутрифункциональные показатели» и «показатели внешнего взаимодействия». В результате будет возможно системно охарактеризовать инфраструктурное влияние на экономику региона в целях исключения негативных факторов влияния. Рассмотрим более детально функциональную схему системы индикативных взаимозависимых показателей (рис.).

Сфера экономической деятельности региона	Сфера экономической деятельности железнодорожного транспорта
<i>Внутрифункциональные показатели</i>	
Динамика ВРП и объем промышленного производства	Динамика величины, заявленной товаропроизводителями грузовой базы к перевозке
<i>Показатели внешнего взаимодействия</i>	
Сопоставление динамики роста ВРП, объемов производства и увеличения объема невыезенной грузовой базы характеризуют степень удовлетворения спроса региональных грузоотправителей и наличие в регионе инфраструктурного ограничения	
<i>Внутрифункциональные показатели</i>	
Динамика ВРП и объем промышленного производства	Динамики погрузки, грузооборота
<i>Показатели внешнего взаимодействия</i>	
Векторное направление динамики погрузки-выгрузки, грузооборота; сопоставляют с региональными показателями динамики ВРП, объемом промышленного производства. Данные показатели характеризуют следующие вариативные оценки: 1. Одинаковый темп роста — свидетельствует об отсутствии инфраструктурных ограничений. 2. Отставание или снижение ранее имеющихся темпов погрузки-выгрузки грузооборота при положительных темпах роста ВРП и объема производства — наличие системных инфраструктурных ограничений	
<i>Внутрифункциональные показатели</i>	
Инфляционная динамика, индекс цен в промышленности	Динамика стоимости тарифов
<i>Показатели внешнего взаимодействия</i>	
Динамика величины транспортной составляющей в структуре себестоимости продукции основных отраслей региона. Характеризует увеличение/снижение тарифного давления транспортной инфраструктуры на конкурентоспособность промышленности региона	
<i>Внутрифункциональные показатели</i>	
Динамика ВРП и объем промышленного производства	Динамика порожнего — грузового пробега
<i>Показатели внешнего взаимодействия</i>	
Мониторинг векторного направления динамики ВРП, объемов производства в соотношении с динамикой порожнего — груженого пробега характеризует следующие вариативные оценки: 1. Одинаковый темп роста ВРП, объемов производства и груженого пробега при снижении порожнего — характеризует эффективность работы транспортной инфраструктуры. 2. Увеличение порожнего пробега (снижении груженого) при положительной динамике роста ВРП, объема производства характеризует увеличение внутренних расходов транспортной инфраструктуры при снижении потенциала транспортной обеспеченности экономики региона	

Функциональная схема системы
индикативных взаимозависимых показателей

Прямое участие железнодорожного транспорта в ключевых факторах регионализации экономики, таких как межрегиональные интеграционные процессы, повышение конкурентоспособности промышленности, ускоренное социально-экономическое развитие, транспортная доступность региона позволяет использовать влияние транспорта на экономику региона, в качестве «инструмента» регионализации экономики. В целях эффективного использования «влияния» предложено сформулировать основные принципы экономической базы взаимодействия региональной экономики СФО и железнодорожного транспорта состоящих из трех основных факторов:

1. Фактор ценового влияния. Зависимость рентабельности реального сектора экономики региона в значительной мере определена ценовыми параметрами тарифа грузоперевозок из-за значительных объемов перевозок и географической удаленности СФО. При одновременной значимости влияния железнодорожного тарифа на конечную стоимость, себестоимость перевозок остается наименьшей в сравнении с остальными видами транспорта. Таким образом, наличие данной категории «зависимости» постоянно. Оно может только усиливаться или уменьшаться под влиянием государственной политики субсидирования железнодорожных перевозок.

2. Фактор технологической необходимости. Ввиду сырьевой специфики промышленности региона СФО и технологической потребностью массовых грузоперевозок сформировались условия «уникальности» железнодорожного транспорта. При которых отсутствует альтернатива других видов перевозок.

3. Фактор естественных конкурентных преимуществ. Способность железнодорожного транспорта перемещать не тарифованный груз большой массы практически в неограниченных объемах на значительные расстояния является исключительным естественным преимуществом железнодорожного транспорта. Недостаточная разветвленность, наличие затруднений в пропускной способности, низкой маркетинговой политики по реализации услуг не влияет на снижение востребованности железнодорожных перевозок. Что подтверждает уникальность естественных преимуществ этого вида транспорта.

Формирование политики эффективно использующей основные принципы экономической базы взаимодействия региональной экономики СФО и железнодорожного транспорта позволит естественным способом усиливать интеграционные процессы межрегионального экономического сотрудничества, что определяет одно из основных условий регионализации экономики региона.

Информация об авторе

Савченко Евгений Евгеньевич — кандидат экономических наук, докторант, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: evcentr@yandex.ru.

Author

Savchenko Evgeniy Evgenievich — PhD in Economics, Candidate for Doctorate Degree, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: evcentr@yandex.ru.