

УДК 338.47:656.2(57)
ББК 65.372(25)

Е. Е. Савченко
кандидат экономических наук, доцент,
Байкальский государственный университет экономики и права

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТА РАЗВИТИЯ СИСТЕМООБРАЗУЮЩЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОРА ЭФФЕКТИВНОСТИ И ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ В РЕГИОНЕ*

Приоритет инфраструктурного строительства, с учетом нового позиционирования предлагаемых видов классификации инфраструктуры, напрямую влияет на степень эффективности экономики Сибирского федерального округа со значительной генерацией грузообразования и особенностью географического расположения территории, что определяет направление и актуальность исследования. Формирование системы оценок, характеризующих количественную и качественную степень удовлетворенности региональной экономики развитием инфраструктуры, обеспечит оптимальную концепцию инфраструктурного развития, а также гибкость во взаимодействии всех сфер обращения, реагируя на конъюнктурные изменения сектора потребления. Обоснование железнодорожного транспорта в качестве основы системообразующей инфраструктуры Сибирского федерального округа позволит адекватно реагировать на специфические требования технологического и экономического характера промышленности региона. Представленный подход к определению приоритета инфраструктурного развития Сибирского федерального округа, составленный путем эмпирической выборки данных не является прямым результатом вычисления «рангов приоритета», но дает возможность установления основного вектора инфраструктурного строительства в регионе, учитывающего особенности экономико-географического положения территории, экономическую и социальную историю, перспективу развития региона.

Ключевые слова: системообразующая транспортная инфраструктура; приоритет инфраструктурного развития; классификация видов инфраструктуры; особенность экономико-географического положения территории.

E. E. Savchenko
*PhD in Economics, Associate Professor,
Baikal State University of Economics and Law*

DETERMINING DEVELOPMENT PRIORITY FOR FRAMEWORK INFRASTRUCTURE AS FACTOR OF EFFICIENCY AND SPACIAL LOCATION OF PRODUCTION ENTERPRISES IN THE REGION

The priority of building up the infrastructure, with new approaches to classification of infrastructures taken into consideration, directly affects the efficiency of the economy of the Siberian Federal District (the SFD) as a cargo-generating region with certain geographical peculiarities. All this explains the direction and current importance of the study.

Creation of an assessment system that characterizes the level of qualitative and quantitative satisfaction of the regional economy in the infrastructure development will provide an optimal concept of infrastructure development and add to flexibility in interaction between all distributive industries by reacting to

* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта ФБ-10 «Теоретические аспекты формирования стратегии устойчивого экономического роста регионов Сибири в условиях усиления процессов глобализации» (шифр заявки 6.1830.201; номер регистрации в ФГНУ ЦИТИС 01201256019).

fluctuations in the consumer sector. Taking railway transportation as basis for the framework infrastructure of the SFD will help to react adequately to specific technological and economic requirements of the regional industries.

The author's approach to determining the priority of infrastructure development of the SFD worked out by empirical data sampling does not result directly from «calculating» a priorities rating, but helps to direct the construction of the regional infrastructure taking into consideration economic and geographical peculiarities of the territory, its economic and social background and development prospects.

Keywords: framework transportation infrastructure; priority of infrastructure development; classification of infrastructures; economic and geographical peculiarities of the territory.

Анализируя текущую ситуацию инфраструктурного развития в экономике РФ, необходимо отметить, что практически все отрасли охвачены процессом интенсивного инфраструктурного строительства, ограничиваясь преимущественно собственными бюджетами развития.

Стремление как на локальном уровне отдельных предприятий, так и на глобальном уровне в различных отраслях экономики к инфраструктурному развитию не вызывает сомнения. При этом игнорируются проблемы возможного дублирования отдельного функционала инфраструктурного обеспечения, а также необходимость координации инфраструктурного развития с использованием возможностей информационных систем, интегрированных во все виды инфраструктур.

Наиболее системно и фундаментально развитием инфраструктурной составляющей экономики РФ осуществляют четыре федеральных министерства: Министерство транспорта РФ, Министерство информатизации и связи РФ, Министерство энергетики РФ, Министерство по развитию Сибири и Дальнего Востока РФ. Основными документами, направленными на развитие инфраструктурной составляющей экономики страны являются следующие ведомственные программы: «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года», «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года»; «Информационное общество (2011–2020 годы)»; «Энергетическая стратегия России на период до 2030 года».

В разработанных программах инфраструктурного развития основных министерств, в чьей компетенции находятся вопросы инфраструктурного развития страны, и, в частности СФО, недостаточно внимания посвящено проблеме координации инфраструктурного развития, а также возможности повышения экономической эффективности функционирования инфраструктуры за счет системы информатизации, интегрированной в область всех видов инфраструктуры, обоснования приоритета или последовательности развития видов инфраструктуры.

Формулируя этот аспект инфраструктурного развития на региональном уровне, необходимо конкретизировать проблематику в условиях развития инфраструктуры СФО с учетом специфики территории. Перспективы повышения экономической эффективности функционирования региональной инфраструктуры за счет системы информатизации, интегрированной в область всех видов деятельности региональной инфраструктуры, должны быть реализованы путем передачи информационных потоков в отношении деятельности отдельных сфер материального производства в смежную сферу через связующее инфраструктурное звено. В результате происходит информационная интеграция различных сфер деятельности:

– производственный сектор (добывающая, перерабатывающая, машиностроительная отрасли; энергетика; сельхозпроизводители);

- сектор услуг (транспорт, финансовый сектор, строительный комплекс);
- сектор потребления (домохозяйства, торговые предприятия).

Это позволяет на уровне макрорегиона выстраивать систему оценок соответствия сферы производства, услуг (транспортировка) и потребления. Данные оценки должны характеризовать количественную и качественную степень удовлетворенности взаимодействия друг с другом. В результате инфраструктура региона будет способствовать большей гибкости во взаимодействии всех сфер обращения, обеспечивая возможности производства и услуг, а также реагируя на конъюнктурные изменения сектора потребления.

Кроме того, на основании характеристики по уровню удовлетворенности качеством и количеством инфраструктурного обеспечения во всех сферах экономической деятельности страны или отдельного региона концептуально возможно определить приоритеты инфраструктурного развития.

Экономический эффект от интеграции системы информатизации в инфраструктурную деятельность различных видов классификаций (системообразующей инфраструктуры, институциональной инфраструктуры, локальной инфраструктуры) заключается в формировании единого информационного пространства, выстроенного на основе системы оценок соответствия, позволяющих минимизировать потери в зависимости от текущей или прогнозируемой рыночной ситуации соотношения спроса и предложения обрабатываемых благ.

Для иллюстрации актуальности проблем отсутствия интеграции системы информатизации в инфраструктурное строительство, а также размытости приоритетов инфраструктурного развития, приведем пример прикладного характера. Возможность принятия управленческого решения на стадии предпосылки инвестиционного развития минерально-сырьевой базы отдельно взятого региона позволит своевременно и в необходимом объеме мобилизовать ресурсы на развитие транспортной составляющей конкретного направления перевозок. При условном исключении фактора инфраструктурного ограничения, возможно обеспечение выполнения проектного срока окупаемости и минимизация рисков финансовых потерь от просрочки возврата кредитов и снижения нормы прибыли из-за неполной загрузки производственных мощностей предприятия. Отсутствие интеграционных векторов инфраструктурного развития в рамках железнодорожной отрасли, из-за неконтролируемого роста инфраструктурной составляющей, снизило эффективность работы самой инфраструктуры. С конца 90-х гг. прошлого столетия, когда износ основных фондов был наиболее значительным, в железнодорожную отрасль стали поступать инвестиции в виде частного капитала, мотивированные возможностью оптимизации тарифов за счет использования собственных вагонов, исключая данную составляющую из тарифа. Стремление многих компаний войти в транспортный бизнес, тем самым обеспечив элемент инфраструктурной составляющей для материнской компании, привело к существованию более 12 тыс. собственников вагонов, пытающихся самостоятельно оперировать вагонами. В результате базовые показатели эффективности работы железнодорожной инфраструктуры снизилась в разы:

- оборот грузового вагона (дни): 1988 г. — 8,3; 2000 г. — 15,1; 2011 г. — 16,1;
- коэффициент порожнего пробега грузового вагона: 1988 г. — 0,3; 2011 г. — 0,42¹.

Отказ от централизованного управления вагонными парками и отсутствие какой-либо информационной системы, интегрированной в частные транспортные компании, позволяющей принимать управленческие решения по передислокации на основе фактического грузообразования, приводит к массовым встреч-

¹ Коммерсант. Business Guide. — № 64 (119).

ным перевозкам порожних вагонов. Как следствие, рынок испытывает дефицит вагонов, массово срываются сроки погрузки и доставки грузов, увеличивается предъявленная, но не вывезенная грузовая база промышленных предприятий. В результате неуправляемого роста инфраструктурной составляющей, отсутствие объективных подходов, определяющих приоритет инфраструктурного развития, снижается эффективность всего реального сектора экономики СФО.

Предложенная классификация видов инфраструктуры в рамках трех ее видов (системообразующей, институциональной, локальной) позволяет установить приоритеты инфраструктурного развития страны и отдельных регионов, обеспечить опережающее развитие базовых отраслей экономики страны и региона.

Железнодорожная транспортная инфраструктура, как ключевая составляющая системообразующей инфраструктуры, имеет определяющее значение в развитии реального сектора экономики страны. Особенно ярко это выражено в регионах, в которых хозяйственная деятельность сопряжена со значительным технологическим перемещением производимых или потребляемых благ. Поэтому в рамках подобной взаимосвязи требуется исключительно четкое понимание влияния и природы взаимодействия региональной экономики и транспортной инфраструктуры, как составной части системообразующей инфраструктуры.

В качестве примера подобного подхода следует привести исследование Г. А. Гольца различных областей социально-экономического развития России, наличия константных уровней и ярко выраженных устойчивых динамических закономерностей отдельных инфраструктурных элементов [1]. Представлена косвенная оценка динамики ВВП Российской империи, СССР и Российской Федерации в зависимости от развития транспортной инфраструктуры (табл. 1).

Таблица 1

ВВП и показатели транспорта и энергетики Российской империи, СССР и Российской Федерации в границах страны на соответствующую дату

Год	Объем магистральных грузовых перевозок, млн т	Оценка ВВП, млрд дол.	Численность населения, млн чел.
1900*	321,6	17,50	133,1
1905*	338,9	18,60	144,6
1910*	463,0	21,40	156,4
1915*	562,9	23,30	171,0
1920	280,0	12,30	137,7
1925	397,2	23,80	143,0
1930	594,2	28,90	157,4
1935	675,5	40,50	158,2
1940	985,9	52,40	192,6
1945	599,0	41,30	164,4
1950	1 299,0	65,50	179,2
1955	1 887,7	84,30	195,0
1960	2 939,5	112,60	212,4
1965	3 857,3	138,30	229,6
1970	4 798,9	175,80	243,0
1975	6 294,5	198,40	251,4
1980	7 100,3	225,40	264,5
1985	7 977,4	283,70	277,3
1990	8 416,7	304,40	288,0
1995**	2 713,9	98,80	147,9
2000**	3 053,0	104,60	145,5

* Российская империя.

** Российская Федерация.

Источник: [1].

Реконструирована величина ВВП за период 1900–2000 гг. в так называемых международных долларах 1995 г. Колина Кларка. Принятая гипотеза названного автора о корреляции стоимостных показателей ВВП с объемом перевозок грузов на всех видах магистрального транспорта, подтверждено высоким коэффициентом корреляции $R = 0,994$ 1.

На примере расчета следует утверждать наличие существенной связи между экономическим развитием страны и транспортной отрасли как составной части системообразующей инфраструктуры в период, характеризующийся крайне неоднородными социально-экономическими тенденциями развития. Поэтому, в целях увеличения интенсификации хозяйственной деятельности целесообразно использовать механизм управления пространственным развитием региона, включающего в себя наиболее значимую по степени влияния инфраструктурную составляющую.

В представленной закономерности развития экономики страны и инфраструктуры, необходимо обоснование приоритета развития транспортной инфраструктуры, как составной части системообразующей инфраструктуры СФО.

В рамках статистической выборки количественного развития предприятий СФО, относящихся к инфраструктурной деятельности по восьми направлениям сферы деятельности, определен наибольший коэффициент корреляции — 0,987 8 у предприятий, относящихся к транспортной отрасли, т. е. к системообразующей инфраструктуре (табл. 2).

Таблица 2

Исходные данные для расчета коэффициента корреляции динамики количественного развития предприятий, относящиеся к инфраструктурной сфере деятельности Сибирского федерального округа и валовый региональный продукт региона в 2002–2010 гг., ед.

Предприятия	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Коэффициент корреляции
Гостиницы и рестораны	2 930	3 267	3 307	6 904	7 502	7 987	8 319	8 977	8 187	0,899 9
Транспорт и связь	14 139	15 814	17 697	21 487	22 500	24 806	27 770	29 819	31 549	0,987 8
Финансовая деятельность	6 957	7 382	7 881	11 450	11 460	11 932	11 452	11 734	11 007	0,799 8
Операции с недвижимостью	4 390	6 424	8 188	61 581	65 562	73 553	81 880	87 685	90 633	0,930 8
Государственные органы управления и обеспечения военной безопасности; социального обеспечения	12 584	13 176	13 311	14 724	15 384	15 527	15 648	15 404	14 907	0,833 4
Образование	22 122	22 973	23 847	25 424	25 346	25 302	24 841	24 486	24 033	0,547 6
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	11 455	12 524	13 678	9 617	9 521	10 149	10 284	10 629	10 417	0,539 2
Предоставление коммунальных услуг	6 818	7 868	8 961	37 735	37 486	36 387	35 617	34 704	32 641	0,759 9
Валовой региональный продукт, млн р.	991 736	1 209 596	1 631 782	1 951 299	2 442 999	2 990 665	3 442 209	3 391 088	4 093 589	—

Составлено по данным официального сайта Федеральной службы статистики РФ.

Предложенный подход к определению приоритета объекта инфраструктурного развития региона, составленный путем эмпирической выборки данных, не является прямым результатом вычисления «рангов приоритета» инфраструктурного строительства. Тем не менее, он дает возможность установления основного вектора инфраструктурного строительства в СФО, отражающего особенности экономико-географического положения территории, экономическую и социальную историю и перспективу развития региона, а также наличие факторов ресурсного обеспечения.

Наличие у системообразующей инфраструктуры свойств связывать через собственную деятельность основные отрасли или хозяйствующие субъекты, образуя при этом самостоятельный вид деятельности, оказывающий значительное экономическое влияние на большинство отраслей экономики региона, определяет этот вид инфраструктуры в качестве приоритетов развития. Формирование приоритетов инфраструктурного строительства способствует проведению более эффективной инвестиционной политики в реальном секторе экономики обеспечивая расходования финансовых ресурсов на условия приемлемого срока окупаемости соответствующих бизнес проектах.

Список использованной литературы

1. Гольц Г. А. Долговременные исторические тренды как фактор экономического прогнозирования: транспорт, экономика, демография / Г. А. Гольц // Проблемы прогнозирования. — 2004. — № 2. — С. 25–36.

References

1. Golts G. A. Long-term historical trends as factor of economic forecasting: transport, economy, demography. *Problemy prognozirovaniya – Problems of Forecasting*, 2004, no. 2, pp. 25–36 (in Russian).

Информация об авторе

Савченко Евгений Евгеньевич — кандидат экономических наук, доцент, докторант, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: evcentr@yandex.ru.

Author

Savchenko Evgeniy Evgenievich — PhD in Economics, Associate Professor, Candidate for Doctorate Degree, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin st., 664003, Irkutsk, Russia, e-mail: evcentr@yandex.ru.