

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ ТЕРРИТОРИЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА*

В условиях обострения межстрановой конкуренции в большинстве сфер экономической деятельности и экономико-пространственного доминирования развитых стран с подчинением всего ресурсного потенциала периферийных территорий актуальными становятся исследования по формированию экономических регионов с крайне низким антропологическим развитием территорий в Сибири и на Дальнем Востоке. В статье рассмотрены проблемы формирования нового формата влияния системообразующей инфраструктуры на территории Сибири и Дальнего Востока. Исследование проведено на примере транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает интеграционную основу формирования экономического и геоэкономического региона. Выявлено, что основа системообразующей транспортной инфраструктуры на рассматриваемых территориях — железнодорожный транспорт. Его приоритетное развитие определяет факторы экономического роста и дает возможность формирования экономического региона, способствуя устойчивости посредством процессов регионализации экономики территории. Использование инфраструктурного развития транспорта региона обеспечивает генерацию минерально-сырьевой и топливно-энергетической баз, что дает возможность сформировать новые экономические регионы. Выполненная конкретизация определения инфраструктурного развития территории будет способствовать оптимизации направляемых на развитие инвестиционных ресурсов и диверсификации сырьевой экономики региона.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; «системообразующая» инфраструктура; геоэкономический регион; межстрановая конкуренция; экономическая интеграция территорий.

E.E. Savchenko

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS BASIS FOR ECONOMIC INTEGRATION OF SIBERIA AND THE RUSSIAN FAR EAST

In the context of strengthening international competition in most economic activities and developed countries' economic and spatial dominance over peripheral resource territories, it is becoming more and more relevant to carry out studies on creating economic regions with extremely low anthropological development in Siberia and the Russian Far East. This work deals with problems of building up a new format of strategic infrastructure and its influence on the territories mentioned above. The issue is studied by the example of a transport infrastructure

* 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).

that provides an integration basis for creating an economic and geo-economic region. The study finds that railway transport is the keystone of a strategic transport infrastructure in the examined territories and that its priority development determines factors of economic growth and enhances emergence and sustainability of an economic region by dividing a territory into economic zones. Infrastructural transport development adds to generating mineral-resource and fuel-and-power bases, which makes it possible to create new economic regions. Overall, the more exact definition of infrastructural development of territories will contribute to optimization of invested resources and diversification of the resource-based economy of the region.

Keywords: transport infrastructure; strategic infrastructure; geo-economic region; international competition; economic integration of territories.

Территориальное расширение хозяйственной деятельности в бывшем СССР осуществлялось путем вовлечения территорий Сибири и Дальнего Востока. Масштабная экономическая интеграция территорий стала возможной благодаря строительству глобальной транспортной инфраструктуры Транссибирской магистрали. Наличие обширных, со значительным ресурсным потенциалом, вовлекаемых территорий оказывает существенное влияние на экономику как Западной, так и Восточной частей России, актуализируя вопрос экономической интеграции различных регионов. Условием развития вовлекаемой территории является повышение интенсивности хозяйственных связей. Так, А. Нестеренко придерживается мнения, что если какая-либо экономика отказывается от заимствования лучшего из других экономик, то она обречена на отставание. При этом универсальные заимствования должны сопровождать сохранение национальной самобытности преобладающих форм хозяйствования [1].

В результате можно говорить о естественном механизме вовлечения региональных экономик в процессы глобализации мирового хозяйства продиктовано перспективами овладения передовыми технологиями, большими возможностями реализации собственных конкурентных преимуществ. Несмотря на прямые экономические дивиденды от вовлечения региональных экономик в процесс глобализации, сформировался региональный протекционизм в отношении доступности внутренних рынков, с целью возможности сохранения имеющегося уровня суверенизации экономики региона. Содержание этих процессов выражено в усложнении внутренней структуры, образование структур с особой средой соответствующей функциональной, территориальной, либо отраслевой специфики каждого региона, входящего в состав национальной экономики. Несмотря на наличие некоторых противоположных тенденций развития в большей степени преобладают интеграционные тенденции экономического развития регионов в сочетании с собственными конкурентными преимуществами. Таким образом, ответной реакцией стала регионализация экономики территорий, в частности Восточной части России, сопровождающаяся постепенной трансформацией структурных подходов управления от иерархических к сетевым, где каждая составляющая часть региона, наряду с автономией внутреннего управления,

имеет специализированные геоэкономические функции, обусловленные особенностями экономико-географического положения, антропологическим уровнем развития территории.

На фоне постепенного проникновения устойчивых системных экономических связей между Сибирью, Дальним Востоком и Европейской частью РФ, а также внутри, региональное взаимодействие формирует представление как естественный эволюционный процесс развития территории страны. В действительности, процесс взаимопроникновения регионов, основанный на взаимовыгодной и технологической зависимости, оформившейся в фактическое образование геоэкономического региона, сопряжен с инфраструктурным трансграничным обеспечением в форме железнодорожной инфраструктуры как основной части «системообразующей инфраструктуры». Таким образом, в прошлом столетии попытки становление геоэкономического региона происходило без определения целей и решения геоэкономических задач, это было сопряжено с географическим освоением территории Сибири и Дальнего Востока. В современных условиях необходимо всецело использовать инфраструктурное развитие территории в качестве инструмента регионализации экономики, инновационного развития, направленных на исключение потенциальных внешних рисков, ввиду обострения межстрановой конкуренции в большинстве сфер экономической деятельности, а главное, за территориально-пространственное доминирование с подчинением всего ресурсного потенциала. Отсутствие антропологического воздействия на территорию, ресурсный потенциал которой востребован в среднесрочной и долгосрочной перспективе на внешних рынках, увеличивает риски экономического и политического влияния со стороны граничащих сопредельных государств. Наиболее ярким примером является внешнеэкономическое влияние со стороны приграничных районов КНР на территорию Забайкальского края. Ввиду недостаточно развитой и затратной транспортной инфраструктуры, отсутствия перерабатывающих предприятий, выпускающих товары с высокой добавленной стоимостью, слабым развитием сырьевого сектора происходит проникновение китайского капитала в сырьевые отрасли при одновременной переориентации потребительского рынка на собственных производителей.

Использование инфраструктурного развития в качестве одного из основополагающих инструментов развития и укрепления геоэкономического региона и регионализации экономики территорий обосновывает принятие следующей рабочей гипотезы: становление геоэкономического региона, регионализация экономики СФО, как ключевое условие строительства диверсифицированной экономики Сибири и Дальнего Востока, возможно путем приоритетного развития «системообразующей инфраструктуры», основанное на факторах экономического роста, физического и стоимостного потенциала транспортного обеспечения территории СФО.

Использование антропологического воздействия на территорию Сибири и Дальнего Востока через расширение присутствия системообразующей инфраструктуры, дает возможность формирования экономического

региона. Это способствует устойчивости самого геоэкономического региона посредством процессов регионализации экономики СФО, основанной на взаимовыгодном проникновении товаров и услуг соседних регионов. Идея геоэкономической экспансии для укрепления существующих границ геоэкономического региона в рассматриваемом географическом формате Сибири и Дальнего Востока должна реализовываться за счет инфраструктурного строительства в неосвоенных территориях, обеспечивая генерацию минерально-сырьевой и топливно-энергетической баз, формируя на новых территориях экономические регионы, составляющие потенциал геоэкономического региона Сибири и Дальнего Востока.

Реальная действительность уклада хозяйственной деятельности такова, что наличие только ресурсной базы не позволяет говорить об устойчивом развитии территории. Присутствие человеческого капитала на территории как ресурса, обеспечивает становление и перспективу развития экономического региона в составе геоэкономического региона. Недостаток человеческого капитала провоцирует неустойчивость не только дальнейшего развития, но и сопряжено с рисками полной или частичной потери существующего пространства геоэкономического региона. Рассматривая численность населения и сопоставляя ее с площадью административных регионов РФ, наиболее явно можно проследить неравномерность плотности населения в целом по стране, и в большей степени на территории Сибири и Дальнего Востока, что абсолютно совпадает с характеристикой интенсивности экономической деятельности регионов (табл. 1).

Таблица 1

*Численность и плотность населения,
площадь отдельных регионов РФ в 2011 г.*

Регион	Площадь, тыс. км ²	Население, млн чел.	Плотность, чел./км ²
Красноярский край	2 401,6	3,1	1,3
Иркутская область	767,9	2,8	3,6
Читинская область	431,5	1,3	3,0
Республика Бурятия	351,3	1,1	3,1
Томская область	316,9	1,1	3,5
Алтайский край	261,7	2,7	10,3
Новосибирская область	178,2	2,7	15,2
Республика Тыва	170,5	0,3	1,8
Омская область	139,7	2,2	15,7
Кемеровская область	95,5	3,0	31,4
Сибирский федеральный округ	5 114,8	20,3	3,9
Дальневосточный федеральный округ	6 169,3	6 291,9	1,0
Российская Федерация	17 075,4	148,0	8,7

Аналогичная ситуация наличия ресурса транспортной обеспеченности регионов прослеживается в табл. 2. Разница функциональных особенностей двух ресурсов заключается в том, что воздействие транспортного обеспечения способствует росту численности населения, и впоследствии, ускоряет формирование экономических регионов.

Протяженность, плотность транспортной инфраструктуры по регионам

Регион	Пло- щадь, тыс. км ²	Вид транспорта	Протяженность транспортной инфраструктуры тыс. км.											Плотность инфра- структу- ры
			1995 г.	2000 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	
Дальневосточный федеральный округ	6 169,3	Железнодорожный	8 457	8 293	8 072	8 069	8 069	8 069	8 068	8 073	8 427	8 433	8 432	1,367
		Автомобильный	30 992	34 033	33 013	33 162	33 536	33 318	36 184	36 931	36 761	37 301	37 782	6,124
Сибирский федераль- ный округ	5 114,8	Железнодорожный	14 969	14 967	14 967	14 732	14 732	14 732	14 714	14 567	14 568	14 594	14 594	2,853
		Автомобильный	82 740	89 386	90 738	91 269	91 731	88 378	102 674	107 848	106 780	107 366	108 938	21,299
В том числе:														
Республика Алтай	92,9	Автомобильный	2 231	2 774	2 872	2 899	2 910	2 851	2 916	2 991	2 942	2 963	3 111	33,488
Республика Бурятия	351,3	Железнодорожный	1 199	1 199	1 199	1 227	1 227	1 227	1 227	1 227	1 227	1 227	1 227	3,493
		Автомобильный	5 881	6 226	6 259	6 292	6 325	6 480	6 480	6 302	6 236	6 378	6 891	19,616
Республика Тыва	170,5	Автомобильный	2 471	2 473	2 519	2 605	2 620	2 046	3 034	3 031	3 068	3 095	2 840	16,657
Республика Хакасия	61,6	Железнодорожный	642	642	642	642	642	667	667	667	667	667	667	10,828
		Автомобильный	1 888	2 485	2 538	2 545	2 602	2 630	2 649	2 654	2 797	2 810	2 817	45,731
Алтайский край	261,7	Автомобильный	2 231	2 774	2 872	2 899	2 910	2 851	2 916	2 991	2 942	2 963	3 111	11,888
Красноярский край	2 401,6	Железнодорожный	2 071	2 067	2 069	2 067	2 067	2 067	2 067	2 067	2 067	2 067	2 067	0,861
		Автомобильный	11 452	12 842	12 924	12 926	12 930	13 005	13 064	13 240	13 292	14 754	15 089	6,283
Иркутская область	767,9	Железнодорожный	2 480	2 479	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 478	2 506	2 506	3,263
		Автомобильный	11 426	12 151	12 308	12 319	12 304	12 341	12 394	12 398	12 409	12 456	12 456	16,221
Кемеровская область	95,5	Железнодорожный	1 718	1 718	1 718	1 718	1 718	1 685	1 685	1 685	1 685	1 685	1 685	17,644
		Автомобильный	5 175	5 175	5 635	5 771	5 806	5 806	5 809	7 922	8 357	8 332	8 594	89,990
Новосибирская область	178,2	Железнодорожный	1 529	1 529	1 529	1 529	1 529	1 529	1 510	1 510	1 510	1 510	1 510	8,474
		Автомобильный	8 648	9 505	9 752	9 821	9 921	9 924	10 519	10 636	10 725	10 761	11 529	64,697
Омская область	139,7	Железнодорожный	888	752	752	752	752	752	752	752	752	752	752	5,383
		Автомобильный	7 239	7 662	7 875	7 963	7 988	8 000	9 095	11 230	11 315	10 800	10 608	75,934
Томская область	316,9	Железнодорожный	346	346	346	346	346	346	346	346	346	346	346	1,092
		Автомобильный	3 114	3 512	3 602	3 650	3 656	3 244	4 149	4 204	4 093	4 177	4 177	13,181
Забайкальский край	431,5	Железнодорожный	2 426	2 427	2 399	2 399	2 399	2 399	2 399	2 399	2 399	2 399	2 399	5,560
		Автомобильный	9 355	9 680	9 843	9 952	10 171	10 196	16 030	16 002	15 834	15 589	15 575	36,095

Таким образом, интеграционным фактором для формирования гео-экономического региона, фактором реализации естественных конкурентных преимуществ и развития транзитного потенциала с учетом экономико-географического положения Сибири и Дальнего Востока является развитие транспортной инфраструктуры как основы «системообразующей инфраструктуры». Учитывая степень влияния транспортной инфраструктуры относящейся к «системообразующей инфраструктуры» на развитие региональной экономики СФО, сформулируем новую трактовку системной функции транспортной инфраструктуры, суть которой заключается в трансформации функции «обеспечивающей» к функции «системообразующей».

Таким образом, новый формат влияния «системообразующей инфраструктуры» на охватываемые территории через проникновение транспортной инфраструктуры обеспечивает интеграционную основу формирования экономического региона или георегиона путем развития «системообразующей инфраструктуры» регионального или мирохозяйственного значения соответственно.

Список использованной литературы

1. Андрияшин С. Проблемы эволюционной экономики / С. Андрияшин // Вопросы экономики. — 1997. — № 3. — С. 153–158.

References

1. Andryushin S. Problemy evolyutsionnoi ekonomiki / S. Andryushin // Voprosy ekonomiki. — 1997. — № 3. — S. 153–158.

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, Candidate for Doctorate Degree, Associate Professor, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: evcentr@yandex.ru.