

**THEORETICAL AND METHODOLOGICAL BASIS OF THE REGIONAL
TRANSPORT INFRASTRUCTURE**
Kudryashov A.L. (Russian Federation) Email: Kudryashov427@scientifictext.ru

*Kudryashov Alexander Leonidovich - Master of Economics, Professional Accountant,
ORCID ID 0000-0002-0321-1028
ACCOUNTING AND REPORTING DEPARTMENT,
JSC "MOSINZHPROEKT", MOSCOW*

Abstract: *in the article theoretical and methodological foundations of the regional transport infrastructure are considered through the definition of theoretical concepts of the concept of "infrastructure" as a special economic system.*

The analysis of publications of foreign and domestic authors speaks about the existence of different views, since the formation of theoretical concepts has not been the same, and the understanding of the essence of the infrastructure has undergone changes in the connection with the transformation of economic systems.

Keywords: *infrastructure, branch of economy, regional infrastructure, transport infrastructure, formation of regional transport infrastructure.*

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**
Кудряшов А.Л. (Российская Федерация)

*Кудряшов Александр Леонидович – магистр экономики, профессиональный бухгалтер,
управление бухгалтерского учета и отчетности,
АО «Мосинжпроект», г. Москва*

Аннотация: *в статье рассмотрены теоретические и методологические основы региональной транспортной инфраструктуры через определение теоретических концепций самого понятия «инфраструктура» как особой экономической системы.*

Анализируя публикации зарубежных и отечественных авторов можно сделать вывод о существовании различных взглядов, так как становление теоретических концепций проходило неодинаково, а понимание сущности инфраструктуры претерпевало изменения в связи трансформацией экономических систем.

Ключевые слова: *инфраструктура, отрасль хозяйства, региональная инфраструктура, транспортная инфраструктура, формирование региональной транспортной инфраструктуры.*

Американского ученого П. Розенштейна-Родана считают основоположником использования термина «инфраструктура» в экономической науке. Он трактует это понятие «как комплекс условий, которые обеспечивают благоприятное развитие частного предпринимательства» [17] и удовлетворяющих потребности всего населения, а также как одно из главных условий экономического роста. Основными её элементами он считал базовые отрасли экономики – энергетику, транспорт, сельское хозяйство, промышленность, связь, развитие которых создает материальную базу для реализации быстро окупаемых инвестиций [12].

А. Пезенти и П. Самуэльсон считали, что посредством развития инфраструктуры государство создает благоприятные условия для частного предпринимательства, а также способствует антикризисному регулированию экономики [14].

Зарубежные экономисты рассматривают инфраструктуру как составную часть общих условий предпринимательства, позволяющую снизить издержки при ведении бизнеса.

А. Маршалл в основе концепции «социальных издержек» [14] указывает, что государство и общество несут издержки по функционированию инфраструктуры.

В советской экономической теории инфраструктура была вторична по отношению к основному производству, её определяли как грузовой транспорт, энергетику и т.п. «Комплексом отраслей, обслуживающих материальное производство» [18] определяет инфраструктуру С.А. Хейман.

Определение понятия инфраструктура в большой российской энциклопедии, указывает на комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство, куда относят строительство шоссежных дорог, мостов, аэродромов, железнодорожный транспорт и т.п. [3].

В 1982 г. А.Е. Пробст, в статье «Проблемы размещения социалистической промышленности», дает следующее определение инфраструктуры: «это фундамент для развития всех остальных отраслей хозяйства, база, обслуживающая их и обеспечивающая их функционирование и развитие, база для

дальнейшего хозяйственного освоения территории и создания на ней соответствующих производственно-территориальных комплексов» [16].

В постперестроечный период стремительный переход к рыночным отношениям способствует изучению инфраструктуры непосредственно в экономической плоскости. Так, инфраструктура определяется как «комплекс отраслей хозяйства, которые обеспечивают общие условия функционирования экономики (дороги, транспорт, связь и т.п.)» [13].

А.А. Амбарцумов и Ф.Ф. Стерликов определяют инфраструктуру как «взаимосвязанный комплекс отраслей хозяйства, которые обеспечивают общие условия производства и жизнедеятельности людей» [1].

Е.А. Абрамова и А.Н. Ильиченко рассматривают инфраструктуру с позиции «совокупности отраслей хозяйства, оказывающих разнообразные услуги производственного характера или по обслуживанию населения» [8].

Таким образом, отечественные ученые определяют инфраструктуру как совокупность различных отраслей хозяйства, которые создают организационно-экономические, социальные и юридические условия для нормального функционирования экономики.

Принципы рыночного регулирования региональной социально-экономической деятельности являются частью социально-экономической системы страны, «процесс преобразования которых обуславливает теоретический поиск в области совершенствования управленческих структур на локальных рынках» [2].

Появляется потребность в новых механизмах управления регионами, которые бы способствовали росту качества жизни населения и конкурентоспособности территории.

В 2000-х гг. более активно стали исследоваться проблемы региональной инфраструктуры отечественными экономистами.

В исследованиях российских учёных, понятие региональной инфраструктуры трактуется как целостная совокупность взаимосвязанных объектов, которые организуют общественное богатство, воспроизводство населения на территории региона; влияют на функционирование рынка труда и другие факторы производства.

Региональная инфраструктура выполняет интегрирующую функцию для всего экономического пространства региона, в связи с неоднородностью его структуры, особенностями конкретной территории и условиями развития; определяет потенциал региона, качество управления, отношение с внешней средой; обеспечивает экономическую безопасность, тем самым являясь основой стимулирования основного производства для стабильности региона.

Структура региональной экономики постоянно взаимодействует с различными видами её инфраструктуры, образуя разнонаправленную региональную интеграцию: организуются и развиваются рынки сбыта продукции конечного потребления и устанавливаются производственные связи между предприятиями, организуется снабжение материальными и трудовыми ресурсами.

Региональная инфраструктура характеризуется широким набором различных ее видов.

Н.А. Иванова выделяет 9 видов инфраструктуры региона: инженерная, транспортная, инфраструктура жилищно-коммунального хозяйства, рыночная, социальная, инновационная и инфраструктура научной деятельности, инвестиционная, инфраструктура поддержки малого предпринимательства, туристическая [7].

В Государственной экономической политике и экономической доктрине России рассматриваются такие приоритетные виды инфраструктуры, как: энергетика, транспорт, информатизация и связь, минерально-сырьевая база [5].

Транспортной инфраструктуре определяется приоритетное место в национальной и региональной экономике. Л.Е. Еремеева отмечает, что «транспортная инфраструктура является ключевым звеном национальной экономики, воздействуя на функционирование любых отраслей промышленности, непродуцированной сферы. Поэтому неэффективное её развитие становится труднопреодолимым барьером экономического роста как в любой отдельно взятой отрасли, так и каждого региона России» [6].

Н.С. Носова включает транспортную инфраструктуру, наравне с энергетической инфраструктурой и инфраструктурой связи, в производственную инфраструктуру, которая представляет собой совокупность отраслей, обслуживающих производство продуктов и услуг на региональном уровне [14].

История вопроса развития транспортной инфраструктуры насчитывает несколько веков и находит свое отражение в теориях использования пространства, полюсов роста и размещения производства, принадлежащих А. Веберу, В. Кристаллеру, Ф. Перу, И.Г. Тюену, А. Лешу и др.

Так, И.Г. Тюен в своей работе «Изолированное государство» использует пространственный подход при анализе механизмов концентрации и размещения предприятий между территориями. Теорию размещения сельскохозяйственных предприятий основывает на взаимосвязи трех факторов: расстояние от места производства до рынков сбыта, цена на различные виды сельхозпродукции и земельная рента. В

результате он приходит к выводу, что по мере удаления от города постепенно падает интенсивность обработки земли и, как следствие, максимальная рента достигается на тех участках, которые ближе всего расположены к рынку. И.Г. Тютен делает вывод, что транспортные издержки являются решающим фактором в размещении производства.

А. Вебер в исследовании «Теория размещения промышленности» выделяет факторы размещения производства, которые определяют штандорт как оптимальное место расположения единичного или группы предприятий. Определяет транспортные издержки двумя факторами: весом перевозимых грузов и расстоянием перевозки. Рассматривая агломерационный эффект приходит к выводу, что материалоемкие отрасли целесообразно располагать у источников сырья, а не материалоемкие могут располагаться и около рынка [11].

В своей теории полюсов роста Ф. Перу рассматривает пространственно-территориальные связи, основа которых заключается в представлении о лидирующей роли отраслевой структуры экономики. Места размещения предприятий ведущих отраслей экономики становятся полюсами притяжения предприятий, так как обеспечивают наиболее эффективное их использование, что приводит к формированию полюсов экономического роста. При этом необходимо учитывать источники ресурсов, рынки сбыта и совокупные транспортные затраты, величина которых будет меняться в зависимости от спроса на различных рынках и масштабов производства.

Сторонники регионального подхода строят свои теории на принципах равномерного распределения экономической активности в пространстве. Теория В. Кристаллера объясняет производство тех или иных товаров и услуг в каждом населенном пункте, в соседних поселениях или только в крупных городах. А. Леш видит экономический регион «как рынок с границами в условиях межрегиональной конкуренции» [10].

В истории советской экономической науки существует период активного изучения территориального аспекта планирования народного хозяйства. Основываясь на принципах районирования, в 1920 г. начинается разработка плана ГОЭЛРО, основными идеями которого явились электрофикация производства, магистрализация транспорта, экономическое районирование страны. Принцип районирования способствовал изучению проблем размещения транспортных систем регионов, включенных в территориально-производственный комплекс, который был ключевым в формировании экономических районов. В 1970 - 1980-х годах ряд экономистов отмечают создание единой транспортной системы как немаловажный фактор, способствующий освоению природных ресурсов и увеличению экономического потенциала в регионе. Ученый Л.И. Абалкин отмечает, что размещение промышленности и сельского хозяйства определяет размещение транспорта, который в свою очередь способен оказывать влияние на размещение производительных сил [4]. Они делают вывод, что транспорт оказывает существенное влияние на размещение производства, одновременно являясь условием всякого производства. Основная масса исследований того периода направлена на изучение региональных факторов развития и размещения производств Сибири, которыми занимались А.Г. Аганбегян, А.Т. Гранберг, Р.И. Шнипер и др.

Транспортная инфраструктура состоит из следующих элементов: автодороги, железнодорожная сеть, авиационное и водное сообщение, объекты систем связи, трубопроводы. Транспортные коммуникации объединяют все регионы страны, способствуя единству экономического пространства и территориальной целостности.

Институт социального развития ООН (UNSRID), в рекомендованном перечне условий жизнедеятельности, которые в совокупности определяют качество жизни, наравне с базовыми потребностями человека указывает на обеспеченность транспортом, показатель которого зависит от состояния транспортной инфраструктуры. Таким образом, региональные характеристики транспортной системы непосредственно влияют, через транспортную доступность, на уровень жизни населения [19].

Делая вывод, региональную транспортную инфраструктуру можно определить как объединение всех видов и предприятий транспорта, обеспечивающих функционирование экономики региона и удовлетворяющих коммуникационные потребности населения и хозяйствующих субъектов; она является обслуживающей инфраструктурой народного хозяйства региона, главная задача которой - обеспечение перевозок в объемах и с качеством, удовлетворяющих требованиям потребителей. Основными характеристиками качества перевозок выступают надежность и скорость доставки грузов и пассажиров. При этом государство выполняет регулирование транспортного регионального комплекса, координируя деятельность различных видов транспорта.

Эффективная транспортная инфраструктура определяет уровень региональной торговли, которая устанавливает организацию, направление и объемы грузопотоков.

Геополитическое положение региона с развитой транспортной инфраструктурой способствует реализации преимуществ по организации транспортных коридоров грузового и пассажирского потоков, а также экспорту транспортных услуг регионального транспортного комплекса. Обмен услугами и

благами между регионами, с помощью транспортной инфраструктуры, способствует формированию и интенсификации хозяйственных связей.

Формирование региональной транспортной инфраструктуры обусловлено спросом локальных потребителей и предложения, представляемого бизнесом. В процессе организации межрегиональных связей для обмена услугами и благами, регион выступает субъектом межрегионального взаимодействия.

References / Список литературы

1. *Амбарцумов А. А., Стерликов Ф.Ф.* 1000 терминов рыночной экономики. Справочное учебное пособие. М.: Кром-Пресс, 1993. С. 100.
2. *Балабанов И.Т., Балабанов А.И.* Внешнеэкономические связи: учеб. пособие. М.: Финансы и статистика, 2000. С. 69.
3. Большая российская энциклопедия // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://bigenc.ru/economics/text/2016338> (дата обращения: 07.05.2017).
4. *Гаврилова А.И.* Региональная экономика и управление. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. С. 239.
5. Государственная экономическая политика и экономическая доктрина России. В 5 т. М.: Научный эксперт, 2009.
6. *Еремеева Л.Э.* Транспортная логистика. Уч. пос. Сыктывкар: СЛИ, 2013.
7. *Иванова Н.А.* Классификация объектов региональной инфраструктуры. «Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение». №1 (37), 2014. С. 40-41.
8. *Ильиченко А.Н., Абрамова Е.А.* Оценка инфраструктурного потенциала региона // Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение. № 2 (22), 2010. С. 28-35.
9. *Матвеев В.В.* Инфраструктурное обеспечение процессов модернизации национальной промышленности// Вопросы экономики и права, 2011. № 12. С. 199.
10. *Минакир П.А.* Экономика и пространство (тезисы размышлений). Пространственная экономика, 2005. № 1. С. 4-26.
11. *Михеева Н.Н.* Региональная экономика и управление: учеб пособие для вузов. Хабаровск. РИОТИП, 2000. 400 с.
12. *Никитская Е.Ф., Пойкин А.Е.* Концептуальные подходы к сущностной характеристике экономической и инновационной инфраструктуры // [Электронный ресурс]. Интернет-журнал «Науковедение». Том 8. № 2 (2016). Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/77EVN216.pdf/> (дата обращения: 07.05.2017).
13. *Новиков В.А.* Толковый словарь: термины рыночной экономики. М., 1994. С. 75.
14. *Носова Н.С.* Социальная инфраструктура в воспроизводственном процессе. М.: Экономика. 1984.
15. *Пезенти А.* Очерки политической экономии капитализма. В 2-х томах. Том 2. М.: «Прогресс», 1976.
16. *Пробст А.Е.* Проблемы размещения социалистической промышленности. М.: Экономика, 1982. С. 112.
17. Региональные исследования за рубежом / Под ред. Ю.М. Павлова, Э.Б. Алаева. М.: Изд-во «Наука», 1973. С. 109.
18. *Хисамутдинов И.А.* Основы экономики и теории рынка. Уфа: УГНТУ, 2010. 734 с.
19. Экономическая теория / под ред. Носовой С.С. М.: Кнорус, 2008. 383 с.

Список литературы на английском языке / References in English

1. *Ambarcumov A. A., Sterlikov F.F.* 1000 terminov rynochnoj jekonomiki [1000 terms of market economy] Spravochnoe uchebnoe posobie [reference textbook]. M.: Krom-Press, 1993. P. 100 [in Russian].
2. *Balabanov I.T., Balabanov A.I.* Vneshnejekonomicheskie svjazi: ucheb. Posobie [Reference textbook Foreign economic relations: a textbook]. M.: Finansy i statistika. 2000. P. 69 [in Russian].
3. Bol'shaja rossijskaja jenciklopedija [Great Russian Encyclopedia] // URL: <http://bigenc.ru/economics/text/2016338> (date of access: 07.05.2017) [in Russian].
4. *Gavrilova A.I.* Regional'naja jekonomika i upravlenie [Regional economy and management]. M.: JuNITI-DANA, 2002. P. 239 [in Russian].
5. Gosudarstvennaja jekonomicheskaja politika i jekonomicheskaja doktrina Rossii [State Economic Policy and Economic Doctrine in Russia]. V 5 t. M.: Nauchnyj jekspert [Scientific expert]. 2009 [in Russian].
6. *Eremeeva L.Je.* Transportnaja logistika. Uch.pos. [Transport logistics. Tutorial]. Syktyvkar: SLI, 2013 [in Russian].
7. *Ivanova N.A.* Klassifikacija ob'ektov regional'noj infrastruktury [Classification of objects of regional infrastructure]. «sovremennye naukoemkie tehnologii. Regional'noe prilozhenie» [Modern high technology. Regional annex]. № 1 (37), 2014. P. 40-41 [in Russian].

8. *Il'ichenko A.N., Abramova E.A.* Ocenka infrastrukturnogo potencijala regiona [Assessment of the infrastructure potential of the region] // *Sovremennye naukoemkie tehnologii. Regional'noe prilozhenie* [Modern high technology. Regional annex]. № 2 (22), 2010. P. 28-35 [in Russian].
9. *Matveev V.V.* Infrastrukturnoe obespechenie processov modernizacii nacional'noj promyshlennosti [Infrastructural support of the modernization of the national industry] // *Voprosy jekonomiki i prava* [Questions of Economics and Law], 2011. № 12. P. 199 [in Russian].
10. *Minakir P.A.* Jekonomika i prostranstvo (teziy razmyshlenij) [Economy and environment (theses of reflection)]. *Prostranstvennaja jekonomika* [spatial economics], 2005. № 1. P. 4-26 [in Russian].
11. *Miheeva N.N.* Regional'naja jekonomika i upravlenie: ucheb posobie dlja vuzov [Regional Economics and Management: A Textbook for Universities]. Habarovsk, RIOTIP, 2000. 400 p. [in Russian].
12. *Nikitskaja E.F., Pojkin A.E.* Konceptual'nye podhody k sushhnostnoj harakteristike jekonomicheskoj i innovacionnoj infrastruktury [Conceptual approaches to the essential characteristics of the economic and innovation infrastructure] // *Internet-zhurnal «Naukovedenie»* [Internet magazine "Naukovedenie"]. Tom 8. № 2 (2016). URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/77EVN216.pdf> (date of access: 07.05.2017) [in Russian].
13. *Novikov V.A.* Tolkovyj slovar': terminy rynochnoj jekonomiki [Explanatory dictionary: terms of market economy]. M., 1994. P. 75 [in Russian].
14. *Nosova N.S.* Social'naja infrastruktura v vosproizvodstvennom processe [Social infrastructure in the reproduction process]. M.: Jekonomika. 1984 [in Russian].
15. *Pezenti A.* Ocherki politicheskoj jekonomii kapitalizma [Essays on the Political Economy of Capitalism]. V 2-h tomah. Tom 2. M.: «Progress», 1976 [in Russian].
16. *Probst A.E.* Problemy razmeshhenija socialisticheskoj promyshlennosti [The problems of accommodation of the socialist industry]. M.: Jekonomika, 1982. P.112 [in Russian].
17. Regional'nye issledovanija za rubezhom [Regional studies abroad]/ Pod red. Ju.M. Pavlova, Je.B. Alaeva. M.: Izd-vo «Nauka», 1973. P. 109 [in Russian].
18. *Hisamutdinov I.A.* Osnovy jekonomiki i teorii rynka [Fundamentals of Economics and Market Theory]. Ufa: UGNTU, 2010. 734 p. [in Russian].
19. Jekonomicheskaja teorija [Economic theory] / pod red. Nosovoj S.S. M.: Knorus, 2008. 383 p. [in Russian].