

УДК 332.1

Экон. Л. В. ХУДЯКОВА

Эффекты влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона

Аннотация. Проанализированы эффекты влияния транспортной инфраструктуры на социальную сферу и региональное экономическое развитие региона. В качестве объекта исследования была взята Республика Саха (Якутия).

Общий подход и гипотеза исследования состоят в том, что транспортная инфраструктура может быть рассмотрена как фактор благополучия, который в свою очередь приносит региону экономические и неэкономические выгоды и является важной детерминантой социально-экономического роста, а также повышения уровня и качества жизни населения.

Показано, что транспорт как элемент экономической системы обладает свойством мощного инструмента социального развития, способного повысить уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; социально-экономическое развитие; транспортная инфраструктура; эффекты влияния; социальная сфера

Сущность транспортной инфраструктуры как фактора социального благополучия раскрывается через конкретные эффекты влияния на социально-экономическое развитие региона.

Прямой эффект инфраструктуры — **доступность продукции** для большинства населения путем снижения издержек на производство и доставку продукции.

Неразвитая инфраструктура ложится дополнительными затратами на издержки компаний, которые вынуждены учитывать их в стоимости своей продукции или развивать необходимую им инфраструктуру за свой счет. Неадекватная транспортная инфраструктура заставляет искать альтернативные пути доставки или вообще отказываться от доставки продукции, что приводит к скудному выбору товаров в отдаленных регионах.

Транспорт, удешевляя товары, расширяет круг их потребителей и увеличивает объемы потребления тех, кто покупал этот товар и раньше, тем самым увеличивая эффект от их потребления (по-другому он называется потребительским выигрышем). Кроме того, транспорт делает возможным потребление недоступных ранее товаров, что также сопряжено с получением потребительского выигрыша [1], тем самым способствуя повышению конкуренции среди производителей и качеству жизни населения.

В институциональном направлении экономической теории существует широко разделяемое мнение,

что физическая и институциональная инфраструктура должна снижать транзакционные издержки (коммуникационные, транспортные, информационные) и способствовать развитию, росту производительности и эффективности экономики. Экономические потери России только от плохих дорог составляют 6% ВВП [2].

Рост мобильности населения, устойчивости и транспортной доступности пассажирского сообщения. Транспортная инфраструктура, образующая транспортные сети, фактически формирует экономическое пространство региона, связывая его воедино, и тем самым развитие транспортной инфраструктуры в регионе обеспечивает мобильность населения, а также способствует устойчивому и доступному пассажирскому сообщению на данной территории.

Хорошая транспортная инфраструктура способствует **рекреационным возможностям населения** — сохранению здоровья, предоставляя возможность пользоваться оздоровительными зонами и природными ценностями не только ближайших, но и удаленных районов страны для лечения, отдыха и спорта. Хорошая организация перевозок людей к месту отдыха является важным условием поддержания и повышения уровня жизни населения региона. Наличие развитой транспортной инфраструктуры открывает перспективы для **развития туризма**.

Кроме экономического значения, железные дороги имеют большое **культурное значение**.

Следует отметить роль транспортной инфраструктуры в поддержании и развитии социальных связей. «Едва ли можно отрицать, что каждая поездка из глуши деревень и сел в крупные центры и, наоборот, из этих последних пунктов в деревни способствует взаимному общению разных общественных классов, которое полезно именно в культурном отношении» [3].

Обмен печатными произведениями, кинофильмами, пересылка шедевров искусства для устройства выставок, доступность широким массам людей крупнейших научных и культурных центров страны и зарубежных государств с их музеями, библиотеками, театрами, памятниками архитектуры — все это оказало и продолжает оказывать сильное воздействие на уровень культуры. Мощным стимулятором роста науки

и культуры является общение ученых, писателей, художников, музыкантов, деловые поездки на конференции, симпозиумы, фестивали, выставки и т. п. [4].

Опосредованный эффект влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона может заключаться **в создании рабочих мест в своей отрасли и в смежных отраслях**. Каждый миллиард долларов, инвестируемый в инфраструктуру, создает напрямую 15 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. дополнительных рабочих мест в смежных с инфраструктурой отраслях [3]. Это происходит вследствие роста спроса на услуги строительных, инженерных, геодезических, машиностроительных и других предприятий, задействованных в проведении строительно-монтажных работ и оснащении необходимым оборудованием — от подвижного состава до офисной мебели. Таким образом, транспортная инфраструктура может выступать важным фактором формирования совокупного спроса и развития смежных отраслей.

Развитие транспортной инфраструктуры способствует **увеличению человеческого капитала** путем спроса на невостребованные специальности, обучению и повышению квалификации местных специалистов, привлечению и закреплению высококвалифицированных специалистов и рабочих кадров в регионе. Транспортная инфраструктура вносит вклад в развитие отраслевой науки, повышает мобильность ученых и научные контакты, в обеспечение доступности литературы и современных средств связи.

«Железные дороги, привлекая к себе на работу сотни тысяч людей, с одной стороны, требуют от них подготовки, начиная с высшего технического и общего образования и кончая хотя бы просто грамотностью, а с другой — и сами оказывают цивилизующее влияние как школа теоретическая и практическая, причем не столько сама железная дорога приспособляется к местным условиям, сколько эти последние применяются к ее потребностям. Железная дорога является как бы ферментом, вызывающим в населении культурное брожение, и если бы даже она встретила на пути своем совершенно дикое население, то в короткий срок цивилизовала бы его до необходимого уровня» [5].

Усилия по модернизации инфраструктуры не без оснований рассматриваются многими странами как платформа для инноваций. Инфраструктурное обеспечение развития **научно-технического прогресса и распространение инноваций** позволят повысить качество жизни.

Транспортная инфраструктура способствует **улучшению условий жизни населения** путем повышения качества жилья благодаря удешевлению производства и доставки строительных материалов в условиях транспортной доступности, а также путем бюджетной программы строительства жилья для работников. Так, например, в 2010 г. правительство выделило

порядка 30 млн руб. на долевое строительство служебного жилья для сотрудников ЖДЯ. Так, в 2012 г. было завершено строительство 48-квартирного жилого дома для работников железнодорожного транспорта в г. Алдан. Также напомним, что для молодых специалистов компании в разные годы построены еще два дома: 12-квартирный в п. Ленинский и 24-квартирный в п. Лебединый [5]. Большинство обустроившихся на новых землях мигрантов из Центральной России, прибывших Транссибирской железнодорожной магистралью, получили возможность более продуктивного труда и значительно повысили свое благосостояние.

Развитие инфраструктуры способствует повышению **доли вычетов в социальную сферу** путем увеличения налоговой базы в бюджете при повышении эффективности работы местных предприятий и образованию новых отраслей производства и предприятий на их основе, а также экономии бюджетных средств. К примеру, в бюджете Республики Саха (Якутия) ежегодно предусматриваются финансовые средства на возмещение магистральных, внутриулусных и межулусных транспортных расходов для доставки основных продовольственных товаров, на возмещение разницы в цене на муку для хлебопечения, субсидия на частичное возмещение авиарасходов по завозу товаров с ограниченным сроком хранения. В 2011 г. эта сумма составила 10,3 млрд руб. [7].

Еще в 1960-е гг. С. Г. Струмилин сформулировал утверждение, которое справедливо и в настоящее время, о том, что «некоторый резерв транспортных ресурсов представляется нам одним из самых целесообразных видов резерва, ибо его отсутствие может превратить транспорт, являющийся одним из самых мощных факторов хозяйственного развития, в один из самых серьезнейших тормозов этого развития» [8]. Это позволяет рассматривать транспортную инфраструктуру как инструмент повешения или снижения эффективности работы предприятий региона. В свою очередь, увеличение объемов производства существующих предприятий, а также ввод в действие и функционирование новых мощностей предполагают рост доходов и, соответственно, рост налоговых поступлений в бюджет региона.

Транспортная инфраструктура посредством реализации крупных инвестиционных проектов и роста валового регионального продукта **создает благоприятные условия для увеличения инвестиций в регион, в том числе и социальных инвестиций**. Согласно широко признанным расчетам Марка Занди, главного экономиста компании Moody's Economy, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции; при этом каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликативный эффект в размере 1,59 долл. [3].

С развитием транспортной инфраструктуры открываются большие возможности для **массового товарного производства**. В свою очередь активизация экономической деятельности неизбежно приведет к развитию рыночной инфраструктуры — банков, страховых компаний, малых предприятий и пр.

Транспорт оказывает мультипликативное влияние на национальное богатство. Сооружение транспортной линии сразу же увеличивает стоимость земли, хозяйственных объектов и жилья пропорционально их близости к транспортным терминалам. Следовательно, национальное богатство увеличивается не только благодаря приращению основных фондов транспорта, но и вследствие увеличения стоимости материальных благ, использование которых становится более удобным в результате возникновения новой транспортной артерии [9]. Активизируется рынок недвижимости из-за увеличения спроса на объекты, находящиеся в зоне надежного транспортного обеспечения.

Основным эффектом влияния развития транспортной инфраструктуры на социальное благополучие региона является обеспечение **безопасности проживания** на этих землях, конституционной гарантии **свободы передвижения** граждан Российской Федерации, где бы они ни проживали.

Транспорт оказывает **положительное воздействие на демографическую ситуацию**. Это хорошо видно на примере Транссибирской железнодорожной магистрали, построенной на рубеже XIX — XX вв. и обеспечившей регулярное и быстрое железнодорожное сообщение Европейской России с Сибирью и Дальним Востоком. Как отмечается в «Истории железнодорожного транспорта России», в Челябинске через шесть лет после начала строительства магистрали население увеличилось вдвое, в Стерлитамаке за 1897 — 1901 гг. — в пять раз [1].

Благодаря транспорту **повышается доступность межрегиональной и внутрирегиональной миграции**, что способствует более равномерному расселению населения по территории региона. Тем самым нивелируются языковые, культурные, религиозные, идеологические барьеры. Являясь необходимым условием, важнейшим фактором развития рыночной экономики, обеспечивая взаимодействие людей друг с другом и как субъектов рыночных отношений, и просто как индивидуумов, транспорт способствует развитию открытого общества, основанного на демократических ценностях и толерантности [9].

Некоторые авторы [10] считают, что именно инфраструктурная обеспеченность объясняет межрегиональные различия.

Таким образом, **транспортная инфраструктура — один из факторов, способствующих выравниванию регионального социально-экономического развития**. Транспортная инфраструктура помогает не только перераспределить ресурсы и рабочую силу из

стагнирующих секторов и регионов экономики в регионы, способные обеспечить долгосрочный экономический рост, но и дает возможность каждому региону сосредоточиться на производстве тех товаров, по отношению к которым он имеет относительные преимущества по сравнению с другими регионами (обусловленные природными условиями или производственными традициями), т. е. создает мультипликативный эффект. (По современным оценкам, коэффициент мультипликации от инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры составляет не менее 2,5 — 3 [1].)

Развитие транспортной инфраструктуры **повышает степень общественного разделения труда**, т. е. появляется возможность более полного удовлетворения общественных потребностей и роста благосостояния. Товарообмен, осуществляемый при посредстве транспорта, дает возможность сосредоточить ресурсы каждого региона на выпуске наиболее эффективных товаров [9].

За счет развития регулярного пассажирского сообщения и общего хозяйственного развития **транспорт стимулирует рынок труда**, обеспечивая межрегиональные и межтерриториальные взаимодействия.

Таким образом, транспорт как элемент экономической системы обладает свойством мощного инструмента социального развития, способного увеличивать создаваемый региональный продукт, обеспечивать возможность товарообмена и, следовательно, эффективной производственной специализации, распространения прогрессивных технологий, снижения цен и повышения качества товаров, роста выгоды производителей и потребителей, увеличения национального богатства. Он позволяет косвенно или непосредственно повышать уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, способствовать освоению новых территорий, включению в оборот новых ресурсов, приносить иные выгоды социально-экономического характера, выражающиеся в повышении уровня и качества жизни населения, его территориальной мобильности, расширении социальных взаимодействий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Липидус Б.М., Мачерет Д.А., Рышков А.В. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управления на железнодорожном транспорте. М.: МЦФЭР, 2007. 160 с.
2. Матвеев В.В. Эффективное инфраструктурное обеспечение ускоренного развития высокотехнологических отраслей // Экономические науки. 2011. № 11. С. 123 — 126.
3. Кондратьев В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста. URL: http://www.perspectivy.info/oikumena/ekdom/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm.
4. Гольская Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона: дис... канд. экон. наук. Екатеринбург, 2013. 198 с.

5. Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Величеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900 – 1902 гг. СПб., 1912.

6. Официальный сайт Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия). URL: <http://www.sakha.gov.ru/node/92111>.

7. Ефимова Л. В. Значение развития железнодорожного транспорта в рамках единой транспортной системы для экономики Республики Саха (Якутия) // Экономика железных дорог. 2014. № 8. С. 59 – 72.

8. Струмилин С. Г. Избранные произведения. М.: Изд-во АН СССР, 1963. Т. 2.

9. Липидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд на будущее. М.: КРАСАНД, 2014. 234 с.

10. Martin P., Rogers C. A. Industrial Location and Public Infrastructure // Journal of International Economics. 1995. 39, pp. 335 – 351.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

ХУДЯКОВА Любамира Викторовна, научный сотрудник отд. «АУС», ОАО «ВНИИЖТ». 129626, Москва, 3-я Мытищинская ул., д. 10. Тел.: (499) 260-43-72. E-mail: lyubamira87@mail.ru

Transport Infrastructure Effect on the Socio-Economic Development of a Region

Lyubamira V. Khudyakova, Postgraduate Student, Researcher at Academic Board administrative office, JSC Railway Research Institute (JSC VNIIZHT). 10, 3rd Mytischinskaya str., 129626 Moscow, Russian Federation. Tel.: +7 (499) 2604372. E-mail: lyubamira87@mail.ru

Abstract. The paper tackles the identification aspect of transport infrastructure effect evidences on social sphere and economic development of the regions. The Republic of Sakha Yakutia was selected as an object of investigation.

General approach and hypothesis employed by the investigation base on the thesis that transport infrastructure may be considered about as a prosperity factor attracting economic and non-economic benefits to a region and appearing for important determinant of socio-economic growth and rise in the living standards of its population.

It has been shown that transport as economical system component has the potential of a powerful drive of social development contributing to increase in regional product and exchange of commodities and as a consequence to more efficient product specialization, wider spreading of innovative technologies, lower prices and higher quality of goods, higher benefits for their manufacturers and consumers, higher national wealth, higher levels of all sort of production and business activities, more efficient wildlands development, more efficient integration of new resources into economic turnover, other socio-economic benefits in the context of population living standards, its territorial mobility and human relations.

Keywords: railway transport; socio-economic development; transport infrastructure; transport infrastructure effect; social sphere

References

1. Lapidus B. M., Macheret D. A., Ryshkov A. V. *Metodicheskoe obespechenie rynochnykh mekhanizmov ekonomicheskogo upravleniya na zheleznodorozhnom transporte* [Methodical support of market mechanisms of economic management in the railway transport]. Moscow, MTsFER Publ., 2007. 160 p.

2. Matveev V. V. *Effektivnoe infrastrukturalnoye obespechenie uskorennoy razvitiya vysokotekhnologicheskikh otrasley* [Efficient

infrastructure support the accelerated development of high-tech industries]. *Ekonomicheskie nauki*, 2011, no. 11, pp. 123 – 126.

3. Kondrat'ev V. B. *Infrastructure as a factor of economic growth*. Available at: http://www.perspektivy.info/oykumena/ekdom/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_20101110.htm. (in Russ.).

4. Gol'skaya Yu. N. *Otsenka vliyaniya transportnoy infrastruktury na sotsial'no-ekonomicheskoe razvitiye regiona*. Kand. ekon. nauk diss. [Assessing the impact of transport infrastructure on the socio-economic development of the region. Cand. econ. sci. diss.]. Ekaterinburg, 2013. 198 p.

5. Vitte S. Yu. *Lecture notes on the national and state economy, read to his Imperial Majesty Grand Duke Mikhail Alexandrovich in 1900 – 1902*. St. Petersburg, 1912. (in Russ.).

6. *Official website of the Ministry of Transport and Roads of the Republic of Sakha (Yakutia)*. Available at: <http://www.sakha.gov.ru/node/92111>. (in Russ.).

7. Efimova L. V. *Znachenie razvitiya zheleznodorozhnogo transporta v ramkakh edinoi transportnoy sistemy dlya ekonomiki Respubliki Sakha (Yakutiya)* [The value of the development of rail transport in the framework of an integrated transport system for the economy of the Republic of Sakha (Yakutia)]. *Ekonomika zheleznykh dorog*, 2014, no. 8, pp. 59 – 72.

8. Strumilin S. G. *Izbrannye proizvedeniya* [Selected works]. Moscow, USSR Academy of Sciences Publ., 1963, vol. 2.

9. Lapidus B. M., Macheret D. A. *Makroekonomicheskaya rol' zheleznodorozhnogo transporta: Teoreticheskie osnovy, istoricheskie tendentsii i vzglyad v budushchee* [Macro-economic importance of rail transport: Theoretical foundations, historical trends and vision of the future]

10. Martin P., Rogers C. A. *Industrial location and public infrastructure*. *Journal of International Economics*, 1995, no. 39, pp. 335 – 351.

Уважаемые авторы, рецензенты, читатели!

На страницах официального сайта журнала «Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» («Вестник ВНИИЖТ») <http://vestnik.vniizht.ru> размещены:

основные сведения о журнале • правила направления, рецензирования и опубликования статей • правила оформления статей и рекомендации авторам • содержание свежего номера • архив журнала • контакты • подписка • новости

Редакция журнала «Вестник ВНИИЖТ». E-mail: journal@vniizht.ru