

Бубаева Т.Ю.,

Аспирант Байкальского государственного университета экономики и права
bubaevatatyana@mail.ru

**ВЛИЯНИЕ ОСОБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ
ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ТИПА И ЕЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ
РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ**

В статье рассматривается состояние автодорожной сети Республики Бурятия. Представлены комплексные факторы макроэкономического, технологического и институционального характера, формирующие объективные предпосылки целесообразности строительства опорной федеральной автодороги, связывающей г. Улан-Удэ – ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань».

Ключевые слова: инфраструктура, особая экономическая зона туристско-рекреационного типа, Республика Бурятия.

**EFFECT OF SPECIAL ECONOMIC ZONES TOURISM AND RECREATION TYPE
AND INFRASTRUCTURE FOR SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT
BURYATIA REPUBLIC**

This article discusses the state of the road network of the Republic of Buryatia. Are presented comprehensive macroeconomic factors, technological and institutional nature, which form the objective prerequisites for appropriate construction support of the federal highway linking the city of Ulan-Ude – SEZ TRT "Baikal harbor".

Keywords: infrastructure, special economic zone tourism and recreation type, the Republic of Buryatia.

Трудности, испытываемые Республикой Бурятия из-за неразвитости инфраструктуры, диктуют необходимость осуществления поиска путей повышения эффективной деятельности ее отраслей и объектов в единой инфраструктурной системе не только отдельно взятой особой экономической зоны туристско-рекреационного типа (ОЭЗ ТРТ), но и Российской Федерации в целом. Для решения задачи радикального повышения эффективности функционирования ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» и экономики региона необходимо создать условия для продвижения ряда направлений инфраструктуры, в первую очередь автодорожной. В конечном итоге стратегической целью составляющих автодорожной инфраструктуры ОЭЗ ТРТ и региона является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей хозяйственного комплекса и населения в сфере услуг, повышение экономической эффективности ее работы.

Мы считаем, что Байкалу нужна идея развития, адекватная ее уникальности. С ней связаны сохранение и укрепление конкурентных преимуществ ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань». У федеральной власти должно складываться понимание, что Байкальского региону и в том числе Республике Бурятия нужны преференции – существенное увеличение финансирования за счет средств федерального бюджета, строительства федеральных автомобильных дорог. Развитие индустрии отдыха и туризма может и должно быть важнейшей региональной точкой роста для ряда территорий Сибири, относящихся к категории «депрессивных и отсталых» (это Республика Алтай, Республика

Тыва, Республика Бурятия) [1]. Туристические зоны могли бы дать серьезный стимул для развития соответствующих регионов. Особенно в Республике Бурятия: для нее это практически единственная реальная возможность «оседлать конек экономического роста» [2]. Однако реализация туристско-рекреационного потенциала ОЭЗ ТРТ и региона в настоящее время сдерживается прежде всего инфраструктурной изоляцией от остальной части России и международных туристических рынков, а также высоким уровнем экологических затрат и дотационностью экономики в целом.

Мы считаем, что в условиях перехода экономики на инновационный путь развития – создание ОЭЗ ТРТ, автотранспортная сеть должна рассматриваться в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста Республики Бурятия, обеспечивающего: единство экономического пространства региона; совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей; рационализацию размещения производительных сил; повышение эффективности использования туристско-рекреационных ресурсов и социально-экономического потенциала региона; развитие предпринимательства и расширение международного сотрудничества; повышения уровня жизни населения; создание объективной предпосылки вхождения региона и страны в мировую сферу туризма в качестве достойного партнера. По нашему мнению, создание опорной федеральной автодорожной сети, связывающей региональный центр г. Улан-Удэ и ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» является фактором роста экономики Республики Бурятия, обеспечения конкурентных преимуществ зоны в глобальной системе туризма и рекреации и должна стать составной частью государственной (региональной) транспортной политики, играть ведущую роль в развитии транспортной инфраструктуры, рационализации транспортно-экономических связей и всей системы ОЭЗ ТРТ.

Опорная федеральная автодорога представляет собой большую сложную систему, состоящую из комплекса функциональных и обеспечивающих подсистем, представленных многочисленными взаимосвязанными и взаимодействующими элементами (звеньями) региональной сети, интегрированными материальными, информационными, сервисными и финансовыми потоками и обеспечивающими получение максимального синергетического эффекта в системе в целом на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между всеми участниками путем достижения компромиссов на пути реализации конечной цели – максимального удовлетворения клиентов (туристов и рекреантов) в количестве и качестве предоставляемых услуг.

Обладая высоким туристско-рекреационным потенциалом и выгодным геоэкономическим положением в системе национальных и международных транспортных коридоров, Республика Бурятия имеет широкие возможности для перехода в ближайшей перспективе от дотационного бюджета к эффективной конкурентоспособной экономике инновационного типа.

Опорными инфраструктурными элементами транспортной системы региона являются:

- Транссибирская железная дорога, ее магистральное ответвление – ТS-8 «Улан-Удэ – Наушки – Улан-Батор» и Байкало-Амурская железнодорожная магистраль.

- Автомобильные дороги федерального значения М-55 «Байкал» (Иркутск – Улан-Удэ – Чита) и А-165 Улан-Удэ – Кяхта (часть международной автомагистрали «Улан-Удэ – Улан-Батор – Пекин»).

- Автодорога республиканского значения – Баргузинский тракт (трасса Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян (725 км)), проходящий вдоль восточного побережья озера Байкал.

Создание опорной федеральной автодороги на территории региона и создание ОЭЗ ТРТ станет основным механизмом, направленным на сокращение сроков достижения стратегической цели Республики Бурятия – обеспечение долгосрочной конкурентоспособности экономики и повышение качества жизни населения.

На рисунке 1 представлены комплексные факторы макроэкономического, технологического и институционального характера, формирующие объективные предпосылки целесообразности строительства опорной федеральной автодороги, связывающей г. Улан-Удэ – ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань».

Мы считаем, что формирование опорной федеральной автодороги вдоль восточного побережья оз. Байкал в сочетании с созданием ОЭЗ ТРТ в Прибайкальском районе Республики Бурятия позволит:

- ускорить темпы индустриализации;
- обеспечить поэтапный переход на инновационный путь развития;
- расширить инвестиционные, социально-экономические, туристско-рекреационные возможности региона и обеспечить переход от дотационного бюджета к конкурентоспособной экономике инновационного типа, убрать синдром «депрессивности».

На данный момент состояние автомобильных дорог в Республике Бурятия, создающей особую экономическую зону туристско-рекреационного типа, соответствующую мировым стандартам, неудовлетворительное. (Табл. 1).

**Объективные предпосылки строительства опорной федеральной
дороги «Улан-Удэ – ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань»»**

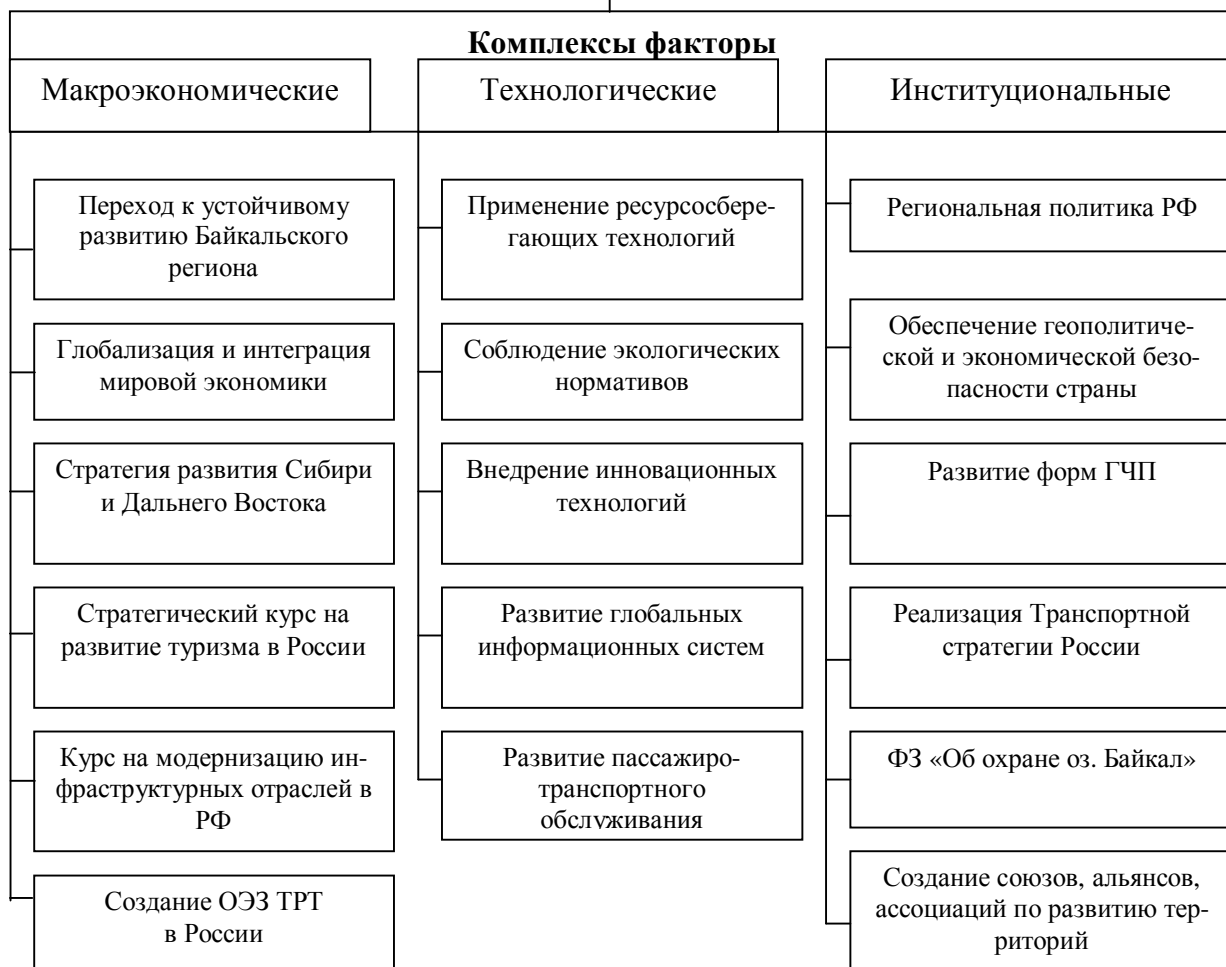


Рисунок 1. Объективные предпосылки строительства в Республике Бурятия опорной федеральной автодороги «Улан-Удэ – ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» (Составлено автором)

Таблица 1
Состояние автомобильных дорог в РБ в 2010 г по сравнению с регионами России

| Показатели | Рейтинг |
|--|---------|
| 1. Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием | 66 |
| 2. Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования | 44 |
| 3. Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности дорог с твердым покрытием общего пользования | 49 |
| 4. Число дорожно-транспортных происшествий | 27 |
| 5. Число пострадавших в ДТП | 21 |

Источник: [3].

Из таблицы видно, что по густоте автомобильных дорог с твердым покрытием Республика Бурятия находится на 66 месте среди всех регионов России, по удельному весу с твердым и усовершенствованным покрытием на 44 и 49 месте соответственно, а по числу ДТП и пострадавших в них на 27 и 21 месте, что свидетельствует о прямой зависимости качества автомобильных дорог и числа происшествий на них.

Приоритет, дорожного строительства при создании ОЭЗ ТРТ в РБ, не случаен. Мировая практика свидетельствует о том, что для сотрудничества государства и частного сектора традиционно выбирается сфера, крайне важная для экономики страны, но либо очень капиталоемкая, либо малоприбыльная. Создание партнерства позволит реализовать свои цели обеим сторонам, так как строительство дорог требует очень крупных капиталовложений (миллионы долларов). Строительство опорной федеральной автодороги ведущую из г. Улан-Удэ в ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» обусловлено следующими факторами: 1 – строительство «дороги развития», для оживления экономики региона и в целях освоения природных ресурсов, в первую очередь туристско-рекреационных; 2 – и на расшивку «узких мест» дорожной сети (мосты, туннели и др.), т.е. строительство в особой природоохранной зоне, со сложным рельефом и повышенной сейсмической опасностью - значительно усложняет строительные работы и удорожает его. А строительство вдоль данной автодороги коммерческой инфраструктуры (пункты питания, торговли, АЗС и технического обслуживания машин и пр.) должно осуществляться за счет частных средств. См. рис. 2.

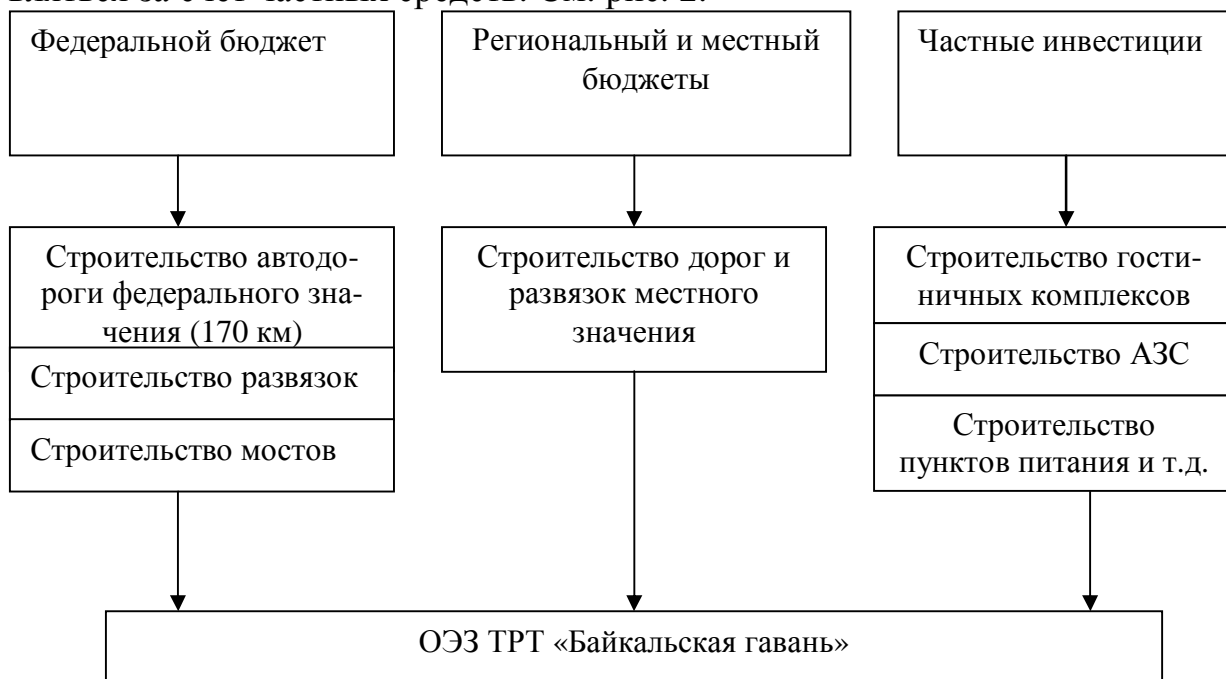


Рисунок 2. Схема участия в строительстве дорожной инфраструктуры (Разработано автором)

Создание опорной федеральной автодороги вдоль восточного побережья оз. Байкал к территории ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань» явится необхо-

димой точкой роста экономики региона, способной вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные туристские потоки, необходимые инвестиции для развития туристской инфраструктуры, обеспечение новыми рабочими местами, в том числе трудовыми ресурсами из других регионов. См. рис. 3 и 4.

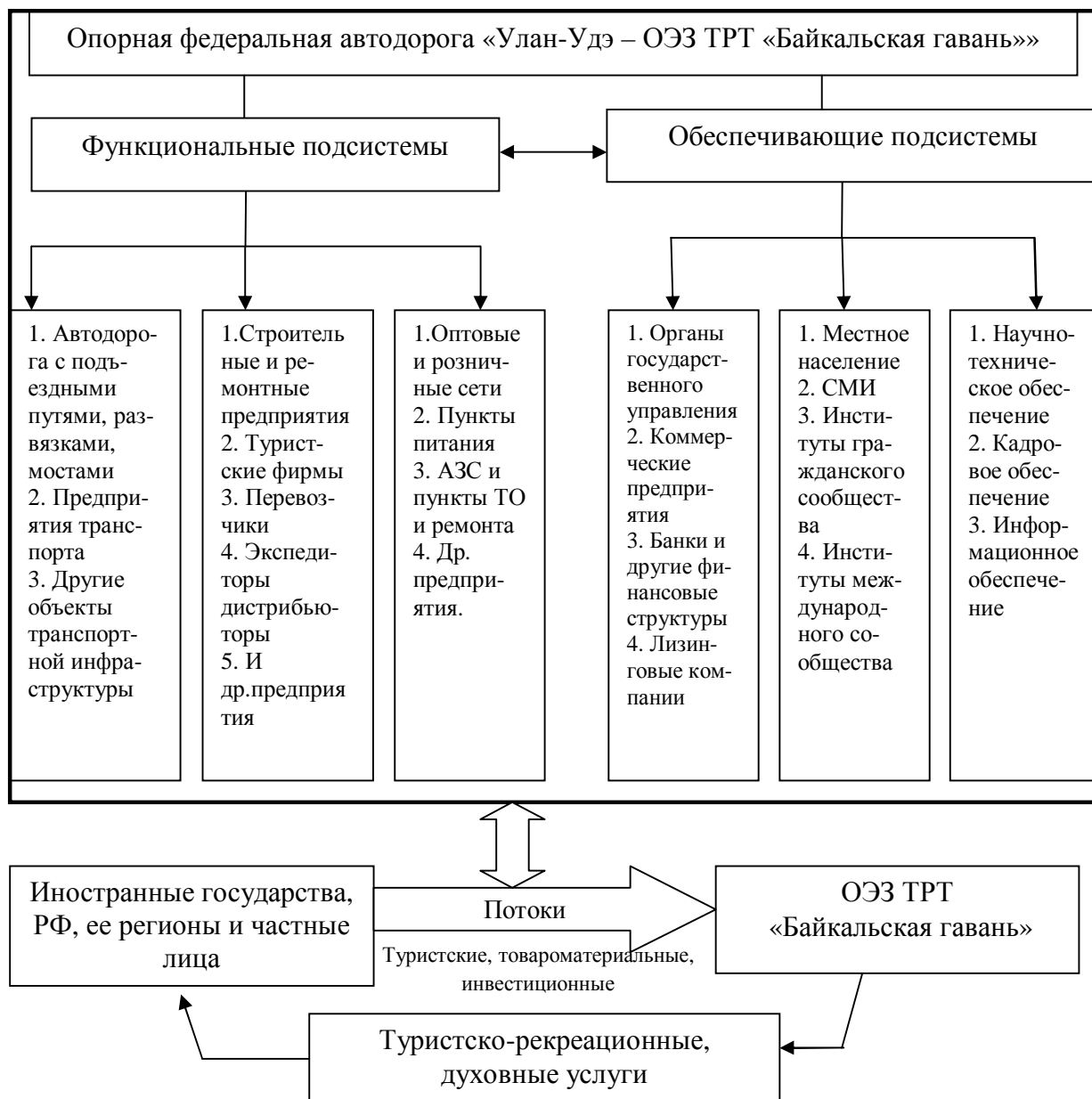


Рисунок 3. Модель организационно-функциональной структуры опорной федеральной автодороги (Разработано автором)

Модель, в наиболее общем виде характеризующая организационно-функциональную структуру опорной федеральной автодороги «Улан-Удэ – ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань»», предлагаемая к формированию в Республике Бурятия включает в себя комплекс функциональных и обеспечивающих подсистем, интегрированных туристским, товароматериальным и инвестиционным потоками.



Рисунок 4. Модель поддержки и регулирования создания придорожных условий (Разработано автором)

Таким образом, частные инвестиции будут направлены на развитие придорожного сервиса. Весь этот автодорожный комплекс, обеспечивающий как наиболее приоритетные туристские объекты республики, так и решающий другие задачи социально-экономического развития районов республики, требует значительных эксплуатационных затрат, развитой инфраструктуры обслуживания. Финансовое обеспечение данных мероприятий должно осуществляться не только за счет бюджетных источников, но и привлечением внебюджетных средств. Необходимо практическое применение механизма государственно-частного партнерства при строительстве инфраструктурных объектов, а также создание институциональных условий для благоприятного

развития ОЭЗ ТРТ «Байкальская гавань», путем адаптации федерального законодательства к специфическим условиям региона.

Список литературы:

1. Стратегические установки долгосрочного развития Сибири // Кулешов В.В., Суслов В.И., Селиверстов В.Е. / Регион: экономика и социология, 2009, №2, с.3-22.
2. Стратегии и проекты должны быть выполнимыми // Суслов В.И. / ЭКО, 2008, №6, с. 14-24.
3. Статистический ежегодник // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://burstat.gks.ru/90.188.52.102/bgd/18/Main.htm>.