

Классификация факторов влияющих на транспортно-инфраструктурное развитие региона

Булатова Н.Н., доктор экономических наук, профессор, Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления, Улан-Удэ, Россия

Аннотация. В статье приведена классификация факторов, влияющих на транспортно-инфраструктурное развитие региона в зависимости от степени предсказуемости полученного результата от влияния фактора и от направления воздействия фактора на систему транспортного обслуживания. Использование предложенной классификации факторов может обеспечить разработку стратегических приоритетов развития транспортной инфраструктуры региона, что способно создать условия для эффективного и стабильного функционирования системы транспортного обслуживания региона. В целях рациональной организации транспортных потоков и интеграции всех участников транспортного обслуживания особое значение приобретают организационно-структурные и информационные факторы.

Ключевые слова: классификация факторов, транспортная инфраструктура, региональное развитие, информационная интеграция.

Classification of factors affecting transport and infrastructure development of the region

Bulatova N.N., doctor of economic sciences, professor at East Siberia State University of Technology and Management, Ulan-Ude, Russia

Annotation. The article presents a classification of factors affecting the transport and infrastructure development of the region, depending on the degree of predictability of the result obtained from the influence of the factor and the direction of the influence of the factor on the transport service system. The use of the proposed

classification of factors can ensure the development of strategic priorities for the development of the transport infrastructure of a region based on an understanding of the predictability of results and areas of influence of factors, which can create the conditions for the effective and stable operation of the region's transport service system. In order to rationalize the organization of transport flows and the integration of all participants in transport services, organizational, structural and informational factors are of particular importance.

Keywords: classification of factors, transport infrastructure, regional development, information integration.

Транспортная инфраструктура является системообразующей отраслью экономики, она играет значительную роль в определении перспектив социально-экономического роста экономики регионов России, существенная часть которых характеризуются большой протяженностью и значительным удалением друг от друга и от центра России.

Главной целью деятельности транспортной инфраструктуры является постоянное обеспечение качественного, бесперебойного, доступного снабжения потребителей России транспортными услугами посредством эффективной организации системы транспортного обслуживания, позволяющей эффективно реализовать все транспортные и сопутствующие им информационные потоки. При этом рост рыночного спроса на услуги транспортного обслуживания со стороны промышленных предприятий и населения, усиление и расширение взаимосвязей определяет необходимость технического и технологического совершенствования транспортной инфраструктуры, формирования приоритетной стратегии развития ТИ и механизмов ее реализации в рамках региональных экономических систем.

Регионы России значительно отличаются друг от друга по своему транспортно-инфраструктурному развитию, что, несомненно, ведет к выводам о значимости учета региональной специфики при разработке стратегических направлений развития ТИ. Поскольку существующие ограничения и проблемы

регионов обусловлены различными факторами: экономическими, географическими, геополитическими, структурными, которые в той или иной степени сдерживают развитие социально-социально-экономической системы региона, поэтому очень важно провести выявление факторов, определяющих возможности обеспечения транспортного обслуживания в регионе за счет функционирования объектов транспортной инфраструктуры. Чаще всего подобные факторы принято объединять в однородные групповые совокупности в соответствии с различными признаками: по степени влияния, по месту возникновения, по источнику возникновения, по степени развития, по степени специализации и др. В связи с этим научный интерес представляет разработка классификации факторов, определяющих уровень развития ТИ региона, в зависимости от степени предсказуемости полученного результата от влияния фактора и от направления воздействия фактора на систему транспортного обслуживания (табл.1.).

К первой группе относятся факторы: детерминированные, степень предсказуемости полученных результатов влияния, которых заранее установлена и носит неизбежный характер, и стохастические, степень предсказуемости полученных результатов влияния которых случайна. К детерминированным можно отнести институциональные, поскольку их влияние заранее определяется при формировании институциональной базы. К стохастическим относятся конъюнктурообразующие и социальные, неопределенность их влияния на уровень развития ТИ связана с тем, что на региональном уровне невозможно заранее просчитать результат воздействия данных факторов.

Ко второй группе относятся факторы, которые разделены по направлению влияния на систему транспортного обслуживания региона: экономические, инновационные, организационно-структурные, информационные.

**Классификация факторов, определяющих уровень развития ТИ
(составлено автором)**

По степени предсказуемости полученного результата от влияния фактора			По направлению воздействия на систему транспортного обслуживания			
Стохастические		Детерминированные	Экономические	Инновационные	Организационно-структурные	Информационные
Конъюнктурообразующие	Социальные	Институциональные				

К конъюктурообразующим можно отнести факторы, определяющие конъюнктуру региональной ТИ, которые в свою очередь, могут быть нециклическими (постоянно действующие) и циклическими (циклические связаны со сменой циклов). Циклические: экономические угрозы и риски; вероятность их возникновения; спад, оживление, депрессия, подъем региональной экономики; инфляция; сезонность. Нециклические: научно-технический прогресс, расходование материальных ресурсов, социальные конфликты, стихийные бедствия.

К социальным факторам можно отнести: численность населения в регионе; уровень безработицы и занятости в регионе; цены (тарифы) на транспортные услуги; привлечение населения к пользованию транспортными услугами; обеспеченность населения собственными транспортными средствами. Особенности данных факторов в региональной экономике проявляются через установление оптимальных цен (тарифов) на транспортные услуги; стимулирование населения к использованию транспортных услуг; низкий уровень охвата потребителей доступными транспортными услугами тормозит развитие региональной ТИ и, в результате, снижает уровень социально-экономического развития региона;

К институциональным факторам можно отнести: прозрачность, непротиворечивость законодательства, регулирующего ТИ региона; уровень развития механизма государственно-частного партнерства; уровень развития общих социально-экономических институтов; механизм взаимодействия органов государственной власти к проблемам развития региональной ТИ. На

данный момент данная группа факторов в Российской Федерации находится в стадии становления: разрабатываются и утверждаются концепции развития ТИ регионов; совершенствуются нормативно-законодательные акты, регулирующие процессы и взаимоотношения субъектов региональной ТИ.

К экономическим факторам можно отнести следующее: финансово-экономическая устойчивость предприятий ТИ региона; результативность использования средств производства; рентабельность предприятий ТИ региона; соотношение предложения и спроса на транспортные услуги; уровень конкуренции субъектов ТИ. Проявление данных факторов в региональной экономике осуществляются через снижение транспортных тарифов; доступность транспортных услуг; расширение сегмента потребителей; востребованность транспортных услуг потребителями; минимизация объема денежных средств, необходимых для хранения товарно-материальных ценностей за счет предсказуемости потребляемых транспортных услуг.

К инновационным факторам можно отнести: темп распространения инноваций на предприятиях ТИ регионального уровня; уровень использования и развития инновационных технологий потребителями транспортных услуг; дифференциация регионов России по уровню оснащенности объектами ТИ; скорость транспортного обслуживания. Низкий уровень инновационного развития региональных предприятий ТИ снижает конкурентные преимущества; высокие издержки оказания транспортных услуг снижают конкурентоспособность региональных предприятий, тем самым снижая поступления в бюджет в виде налогов и взносов, снижается количество рабочих мест.

Организационно-структурные факторы могут определяться многообразием субъектов ТИ региона; усилением концентрации субъектов ТИ региона; различным уровнем корпоративного управления ТИ региона; децентрализацией транспортной инфраструктуры и ростом конкуренции между транспортными предприятиями, отсутствием интеграционного механизма взаимодействия ТИ и хозяйствующих субъектов. Действительно большое

количество субъектов ТИ в регионе вызывает необходимость координации и интеграции деятельности предприятий ТИ для повышения эффективности их взаимодействия. Разноподчиненность субъектов ТИ и неурегулированность вопросов взаимодействия субъектов ТИ, ХС региона и органов государственной власти препятствует реализации единой концепции функционирования ТИ региона.

Информационные факторы определяются уровнем развития информационного обеспечения субъектов ТИ региона; наличием (отсутствием) стандартизированных планов транспортных перевозок, которые позволяют организовать для всех участников удобную систему взаимодействия, что возможно за счет интеграции информационных ресурсов предприятий региональной ТИ всех видов транспорта и потребностей в транспортных услугах хозяйствующих субъектов. Низкий уровень информационного обеспечения снижает возможность интеграции всех видов транспорта, является ограничением для формирования макроинтегрированных систем и, впоследствии, транспортно-технологических систем.

Анализ представленных факторов позволяет сделать следующие выводы:

1. Представленные факторы, определяющие уровень развития ТИ регионов, и особенности их проявления в региональной экономике, говорят о том, что дифференциация регионов в данной сфере характеризуется как уровнем социально-экономического развития самой транспортной инфраструктуры, мощностью предприятий ТИ, так и количественными, и качественными характеристиками потребителей транспортных услуг и их спросом на транспортные услуги, повышение эффективности социально-экономического развития региона тесным образом связано с функционированием транспортной инфраструктуры;

2. Отсутствие взаимосвязи между элементами транспортной инфраструктуры и хозяйствующими субъектами при реализации транспортного процесса ограничивает поступательное развитие экономики региона;

3. Разобщенность и разноподчиненность разных видов транспорта влияет на уровень эффективности функционирования региона;

4. В условиях большой географической протяженности территории России и необходимости оперативного взаимодействия участников транспортного процесса важное значение приобретают организационно-структурные и информационные факторы, детерминирующие возможность рациональной организации транспортных и сопутствующих им информационных потоков, обеспечения возможности интеграции всех участников транспортного обслуживания региона. В этих условиях значительную роль в развитии экономики региона играет масштабное и ускоренное распространение транспортных потоков за счет интеграции информационных ресурсов, создания единого информационного пространства, внедрения информационно-коммуникационных технологий, позволяющих вести коммерческую деятельность в режиме реального времени по всему миру. Именно информационная интеграция элементов ТИ сегодня может выступать источником роста как экономики отдельного региона, так и её конкурентоспособности.

В этих условиях приобретает формирование эффективной информационной среды взаимодействия в рамках системы транспортного обслуживания, что позволит повысить эффективность использования ресурсов, снизить издержки, обеспечить доступность транспортных услуг.

Перспективы совершенствования ТИ региона на основании информационной интеграции связаны, прежде всего, с:

- интеграцией информационных ресурсов элементов ТИ и хозяйствующих субъектов региона в условиях использования сети Интернета и телематических технологий для обеспечения глобального мониторинга перемещения транспортных потоков;
- формированием сети платных высокоскоростных магистралей, оснащенных дистанционными формами взаимных расчетов;
- совершенствованием внешнего и внутреннего документооборота в

транспортно-обслуживающих и транспортных предприятиях;

- созданием в Интернете комплекса виртуальных транспортно-экспедиционных компаний, которые обеспечивают саморегулирующиеся процессы во взаимоотношениях между поставщиками транспортных услуг и клиентами (Интернет-сервисы самозаказа);

- решением проблем простоя транспортной техники на границах при помощи интенсивного внедрения и использования технологий «GreenCustom»¹, которые основаны на электронном документообороте (EDI);

- интеграцией информационных ресурсов транспортно-обслуживающих и товаропроизводящих организаций с потребителями на базе единой телекоммуникационно-информационной платформы;

- формированием сети транспортно-логистических центров, которые обеспечивают комплексное управление технологическими и производственно-хозяйственными процессами ТИ региона.

Таким образом, использование предложенной классификации факторов может обеспечить разработку стратегических приоритетов развития ТИ региона на основе понимания предсказуемости результатов и направлений воздействия факторов, что способно создать условия для эффективного и стабильного функционирования системы транспортного обслуживания региона.

Библиографический список

1. Беломестнов В.Г. Инновационное развитие региона // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). – 2011. – № 2. – С. 15.

2. Булатова Н.Н. К вопросу формирования модели инновационно-ориентированного развития транспортной инфраструктуры региона // Вестник Забайкальского государственного университета. – №8 (123) 2015. – 174 с. – С. 97-109.

¹«зеленая таможня»

3. Колесов Е.Ю., Халтаева С.Р. Формирование инфраструктуры стратегического развития региона / Региональная экономика и управление. Электронный научный журнал. – 2017. – №1 (49).

4. Макаров Д.Б. Приоритетные направления развития региональной транспортной системы / Проскурин И.Ю., Макаров Д.Б. // Лесотехнический журнал. – 2014. – №3.

5. Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия ИГЭА. – 2007. – №1. – С.30-33.

6. Овешникова, Л.В. Традиционные и новые тенденции инфраструктурного обеспечения региона на основе стратегических планов // Социально-экономические явления и процессы. – 2015. – №2. – С.66-71.

7. Постановление Правительства Республики Бурятия от 09.04.2013 №179 «О государственной программе Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства».

8. Стратегия социально-экономического развития Республики Бурятия до 2035 года.

References

1. Belomestnov V.G. Innovative development of the region / News of the Irkutsk State Economic Academy (Baikal State University of Economics and Law). – 2011. – № 2. – P. 15.

2. Bulatova N.N. On the formation of a model of innovation-oriented development of the region's transport infrastructure / Bulletin Trans-Baikal State University. – №8 (123) 2015. – 174 p. – P.97-109.

3. Kolesov E.Yu., Khaltayeva S.R. Formation of the infrastructure of the region's strategic development / Regional economy and management. Electronic scientific journal. – 2017. – №1 (49).

4. Makarov D.B. Priority directions of development of the regional transport system / Proskurin I.Yu., Makarov D.B. // Forest-technical journal. – 2014. – №3.

5. Maksimov A.B. Regional Transport Infrastructure // Izvestiya IGEA. – 2007. – №1. – С.30-33.

6. Oveshnikova, L.V. Traditional and New Infrastructure Trends providing the region on the basis of strategic plans // Socio-economic phenomena and processes. – 2015. – №2. – P.66-71.

7. Decree of the Government of the Republic of Buryatia dated April 09, 2013 № 179 «On the state program of the Republic of Buryatia «Development of transport, energy and road infrastructure»

8. The strategy of socio-economic development of the Republic of Buryatia until 2035.