

Арнст А.А.

МЕЙКИНДИКТЕ ӨНҮГҮҮНҮ ЗАМАНБАП САЯСАТЫН ИШКЕ
АШЫРУУДА ТРАНСПОРТТУК ФАКТОРДУН РОЛУ

Арнст А.А.

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В РЕАЛИЗАЦИИ
СОВРЕМЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

А.А. Arnst

THE ROLE OF THE TRANSPORT FACTOR IN THE IMPLEMENTATION
MODERN SPATIAL DEVELOPMENT POLICY

УДК: 338.49

Заманбап шарттарда инфраструктуралык түзүүчүнү үзгүлтүксүз өркүндөтүү маселелерин чечүү өзгөчө мааниге ээ болууда, бул глобализация доорунда туруктуу иштөөсү жана социалдык-экономикалык өнүгүүнүн алга илгерилеши үчүн базалык шарт болуп калууда. Макаланын максаты аймактардын транспорттук инфраструктурасын модернизациялоонун негизинде мейкиндик өнүгүүсүнүн негизги ыкмаларын жана идеяларын карап чыгуу болуп саналат. Изилдөөнүн жүрүшүндө транспорт инфраструктурасын модернизациялоо идеясын жана транспорт факторунун өзгөчө ролун көздөгөн мейкиндик өнүгүүсүнүн ар кандай теорияларын талдоо жүргүзүлгөн. Белгилүү болгондой, бир катар теорияларда эволюция мезгилинде мейкиндиктик өнүгүүнүн орун алышы инфраструктуралык компоненттин жана транспорт факторунун өзгөчө мааниси болуп саналды, бирок башка компоненттеринин арасында анын ролун азырынча жетиштүү маани берилген эмес. Региондук өнүгүүнүн идеяларын заманбап жүзөгө ашыруу, анын ичинде эң маанилүү түзүүчү – транспорт инфраструктурасын жаңылоону камтыган комплекстүү жана интеграциялык мамилелерди пайдаланууга багытталган корутунду жасалган. Ошону менен бирге, каралып жаткан багыттагы чаржайыт иштеп чыгууларды системалаштыруу зарылдыгы, ошондой эле колдо болгон практикалык тажрыйбаны, транспорттук инфраструктураны модернизациялоонун негизинде мейкиндиктик өнүгүүнүн теориялары жаатындагы региондук бийлик органдары тарабынан заманбап идеяларды пайдаланууга чектөөлөрдү киргизет. Ушуга байланыштуу азыркы шарттарда каралып жаткан багытта илимий-методологиялык изилдөөлөрдү активдештирүү жана андан ары улантуу талап кылынат.

Негизги сөздөр: мейкиндик, саясат, аймактык саясат, өнүктүрүү теориясы, транспорт, өркүндөтүү.

В современных условиях особую значимость приобретает решение задачи непрерывного совершенствования инфраструктурной составляющей, что становится базовым условием для устойчивого функционирования и поступательного социально-экономического развития в эпоху глобализации. Цель статьи заключается в рассмотрении основных подходов и идей пространственного развития на основе модернизации транспортной инфраструктуры регионов. В ходе исследования проведен анализ различных теорий пространственного развития, опирающихся на идею модернизации транспортной инфраструктуры и особую роль транспортного фактора. Установлено, что в ряде теорий пространственного развития на протяжении их эволюции отмечалось особое значение инфраструктурной составляющей и транспортного фактора, одна-

ко ее роли в числе других компонентов пока еще уделяется недостаточное значение. Сделан вывод о том, что современная реализация идей регионального развития ориентирована на использование комплексного и интегративного подходов, включающего, в том числе, и важнейшую составляющую – модернизацию транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, необходимость систематизации разрозненных разработок в рассматриваемом направлении, а также имеющегося практического опыта, накладывает ограничения на использование региональными органами власти современных идей в области теорий пространственного развития на основе модернизации транспортной инфраструктуры. В связи с этим в современных условиях требуется активизация и дальнейшее продолжение научно-методологических исследований в рассматриваемом направлении.

Ключевые слова: пространство, политика, региональная политика, теория развития, транспорт, модернизация.

In modern conditions, the solution of the problem of continuous improvement of the infrastructure component is of particular importance, which becomes the basic condition for sustainable functioning and progressive socio-economic development in the era of globalization. The purpose of the article is to consider the main approaches and ideas of spatial development based on the modernization of the transport infrastructure of the regions. The study analyzes various theories of spatial development based on the idea of modernization of transport infrastructure and the special role of the transport factor. It is established that in a number of theories of spatial development, during their evolution, the special importance of the infrastructure component and the transport factor was noted, but its role among other components is still given insufficient importance. It is concluded that the modern implementation of the ideas of regional development is focused on the use of integrated and integrative approaches, including, among other things, the most important component – the modernization of transport infrastructure. At the same time, the need to systematize disparate developments in this direction, as well as the existing practical experience, imposes restrictions on the use by regional authorities of modern ideas in the field of spatial development theories based on the modernization of transport infrastructure. In this regard, in modern conditions, it is necessary to intensify and further continue scientific and methodological research in this direction.

Key words: theory of spatial development, regional policy, transport infrastructure, modernization.

В современных условиях выявление возможностей и реализация сбалансированного пространственного развития территории региона выступает од-

ной из важнейших задач, стоящих перед федеральными и региональными властями всех регионов мира. При этом особую значимость приобретает решение задачи непрерывной оптимизации данного направления, что становится базовым условием его эволюционного развития и устойчивого функционирования, определяя активизацию методологического поиска, анализ сложившегося и апробированного, а также инновационного инструментария, концептуальных оснований и подходов.

Необходимо отметить, что, начиная со второй половины XX века, в мире отмечаются глобальные процессы трансформации территориальных и экономических связей, связанные с такими ключевыми разнонаправленными составляющими, как интеграция и регионализация. При этом в условиях глобализации и расширения связей между странами (межстранового сотрудничества) и их отдельными составляющими (внутристранового сотрудничества) все большее значение приобретает инфраструктурная составляющая регионального развития.

Особую значимость в современных условиях имеет решение задачи непрерывного совершенствования инфраструктурной составляющей, что становится базовым условием для устойчивого функционирования и поступательного социально-экономического развития в эпоху глобализации, определяя необходимость активизации методологического поиска концептуальных подходов, детального анализа сложившейся ситуации, использования апробированного инструментария, а также инновационных инструментов.

Для Российской Федерации и Республики Кыргызстан в числе приоритетных задач стоит необходимость инфраструктурного обеспечения пространственного развития экономики и социальной сферы. Решение данной задачи напрямую коррелирует с процессами «регионализации», а именно с достижением высокого уровня инфраструктурной обеспеченности (в первую очередь, транспортной) регионов, рассматриваемых в контексте актуальной государственной политики, новой парадигмы регионального развития страны в качестве «локомотивов» и резервов роста модернизационного потенциала транспортной отрасли в рамках общего экономического пространства.

В контексте данного исследования следует подчеркнуть тот факт, что региональная политика как научный феномен обладает различными содержательными трактовками ввиду комплексности и многоаспектности данного явления [1].

Обращаясь к сформировавшемуся теоретико-ме-

тодологическому базису в анализируемом направлении, следует указать, что предпосылками к разработке теорий пространственного развития выступили в свое время работы представителей классической школы политической экономии (концепция абсолютных преимуществ А.Смита, теория сравнительных преимуществ Д.Рикардо). Основу теорий пространственного развития составляют также сохраняющие свою актуальность представления об экономическом пространстве таких исследователей, как И.Г. фон Тюнен, В. Лаунхардт, А. Вебер и др.

В частности, в рамках теории А. Вебера [2] были выделены основные ориентации в размещении, в числе которых особое внимание уделялось транспортной составляющей:

1. Транспортная, согласно которой промышленное предприятие тяготеет к тому пункту, в котором существуют минимальные транспортные издержки.

2. Рабочая, в соответствии с которой рабочий пункт определяется с учетом различий в издержках на рабочую силу.

3. Агломерационная, согласно которой слияние мелкого производства с крупным происходит при условии, если величина экономии от слияния больше перерасхода транспортных затрат из-за переноса мелкого производства.

В свою очередь, в рационализирующей теории В.Лаунхардта [3] позиционирование осуществлялось на основе применения метода локационного треугольника, согласно которому точка оптимального размещения предприятия коррелирует с соотношением перевозимых грузов и расстояний.

В теории О. Энглендера [4] наблюдается переход от анализа изолированного предприятия к рассмотрению их совокупности и взаимосвязи в экономическом пространстве. Основным фактором размещения производственных сил, по мнению исследователя, выступает транспорт. Соответственно, критерием оптимального размещения производства служат минимальные транспортные издержки.

Основополагающие принципы теорий пространственного развития в 50-е годы XX века нашли свое определение в работе У.Айзарда [5], обосновавшего обусловленность экономического пространства системой производственных и межтерриториальных связей.

Именно труды У.Айзарда выступили концептуальным базисом, положенным в основу развития теории территориально-промышленных комплексов, разработанной отечественными специалистами Н.Н.

Баранским и Н.Н. Колосовским. В соответствии с положениями данной теории предусматривается объединение на одной территории предприятий, реализующих последовательные производственные стадии выпуска. С целью повышения эффективности капиталовложений это объединение должно происходить с учётом природных условий, развития транспорта и других определяющих факторов.

Дальнейшее развитие этого направления теорий в 70-е г. XX века связано с работами М.К. Бандмана, направленными, в том числе на разработку проблем пространственного моделирования [6]. Автор применяет математическое моделирование размещения объектов территориально-промышленных комплексов и предполагает активное как экономическое, так и организационное участие государства в их создании с помощью программно-целевого планирования и управления.

Необходимо отметить, что в настоящее время в Российской Федерации и Республике Кыргызстан продолжают функционировать территориально-производственные комплексы (далее – ТПК), основы которых были заложены и развиты еще в советский период, которые на сегодняшний день как механизм развития региона обладают достаточно существенным недостатком, значимость которого особенно проявляется в условиях глобализации, нарастающего научно-технического прогресса и построения цифровой экономики. Этот недостаток заключается практически в полной невозможности генерации ими новых технологий [7]. Поэтому современная наука все больше приходит к убеждению, что ТПК не могут выступать единственным перспективным механизмом управления региональным развитием, и даже при их приоритете для региона должны дополняться другим инструментарием.

Серьезным рычагом в развитии пространственных теорий выступила разработка в 50-60-х годы XX столетия теории «полюсов роста» Ф.Перру [8]. Ее основным положением являлась доминанта ареала хозяйствующих субъектов в экономическом пространстве. Рядом исследователей в появлении теории Ф.Перру усматривается своеобразная модернизация теории «центральных мест» В. Кристаллера.

Интересными с позиции учета инфраструктурного фактора и концентрации ресурсов на отдельной территории выступают концепция сетевой экономики (С. Цамански, М. Энригт) и теория промышленных комплексов (М. Стрейт, К. Ричтер), разработанные в 70-х годы XX столетия.

Исследование корреляций «полюсов роста»

между собой в качестве дальнейшего направления разработки привело к формированию концепции П. Потье об «осях развития» [9], содержание которой, в частности, представляет особый интерес в контексте настоящего исследования. Согласно положениям данной концепции территории, обеспечивающие транспортное соединение между «полюсами роста», получают дополнительные импульсы инновационного развития, выступая сами при этом в качестве «осей развития». Рассматривая возможности применения положений данной концепции в российских условиях, следует заметить, что в Российской Федерации ее реализации потребует, как минимум, пересмотра системы функционирующих межбюджетных отношений.

Следует признать, что в настоящее время в практике регионального и пространственного развития все больше внимания уделяется междисциплинарному подходу. Это объясняется необходимостью учета все более растущего числа внутренних и внешних факторов, влияющих на продуктивность формирования и реализации политики и стратегии регионального развития (помимо уже отмеченных выше факторов, которые, безусловно, являются не единственными). Кроме того, активное развитие данного направления также связано с сохраняющейся терминологической неоднозначностью и развитием в теории и методологии в исследуемой области различных подходов к понятию «регион».

Проведенный краткий анализ теорий пространственного развития региональной экономики позволяет отметить следующее:

- современная реализация теорий пространственного развития ориентирована на использование комплексного и интегративного подходов;
- практический опыт свидетельствует о достоверности основных методологических принципов теорий пространственного развития, выдвинутых к настоящему времени, что свидетельствует о комплексности и высокой сложности, многокомпонентности процесса пространственного развития;
- в ряде теорий пространственного развития на протяжении их эволюции проявлялась разработка роли инфраструктурной составляющей и транспортного фактора, однако ее роли в числе других компонентов пока еще уделяется недостаточное, на наш взгляд, значение;
- недостаточно значимая или в недостаточной степени акцентируемая и детально разработанная роль инфраструктурной составляющей и транспорт-

ного фактора в качестве обоснованных и научно разработанных элементов методологического и теоретического поля разработки идей пространственного развития и региональной политики, недостаточная систематизация имеющихся разрозненных разработок в данном направлении, а также образцов практического опыта, накладывают ограничения на использование региональными органами власти современных идей в области теорий пространственного развития в данном направлении, фактически «выводя из зоны внимания» практиков данный элемент, нивелирование и недостаточный учет которого может приводить к крайне негативным экономическим последствиям для региона, тормозя его пространственное развитие в современных условиях, что требует активизации и дальнейшего продолжения научно-методологических исследований в данном направлении.

Таким образом, стратегической целью пространственного развития выступает модернизация транспортной инфраструктуры, что подразумевает создание единой, эффективно функционирующей региональной транспортной системы, включающей в себе федеральный, региональный и муниципальный элементы. Региональная политика в направлении модернизации транспортной инфраструктуры должны предусматривать использование комплексного подхода, сочетающего баланс целевых ориентиров на всех указанных уровнях, сохраняя при этом в их контексте

четко выраженный акцент на потребности региона и включая социально-экономическую детализацию по отдельным направлениям и объектам, что позволит адаптивно и рационально развивать инфраструктурную составляющую региона.

Литература:

1. Гранберг А.Г., Данилов-Данильян В.И. Стратегия и проблемы устойчивого развития России в XXI веке. М.: Прогресс, 2012. 209 с.
2. Вебер А. Теория размещения промышленности. - М.: Знание, 2001. 300 с.
3. Launhardt W. Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre. Leipzig: BI, 1885. 216 s.
4. Энглендер О. Теория обращения товаров и тарифных ставок. М.: Приорис-М, 2015. 180 с.
5. Isard W. Methods of regional analysis. Cambridge: IT Press, 1960. 350 p.
6. Бандман М.К. Территориально-производственные комплексы: теория и практика предплановых исследований. - Новосибирск: Наука, 1980. - 256 с.
7. Федоряк В.С. Трансформация пространственной организации хозяйства и расселения современной России // Известия Саратовского университета. Серия Экономика. Управление. Право. 2013. № 4-1. С. 536-561.
8. Perroux F. L'Europe sans rivages. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble, 1954. 859 p.
9. Pottier P. Axes de communication et développement économique // Revue économique. 1963. Т. 14. Р. 58-132.
10. Давлятов У.Р., Алымкулов А.Ш., Шатманов О.Т. «Состояние и перспективы развития транспортной системы республики». / Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2013. №. 4. С. 40-41.