

*Арнст А.А.***РЕГИОНДОРДУН ТРАНСПОРТТУК ИНФРАСТРУКТУРАСЫН
МОДЕРНИЗАЦИЯЛООДУГУ МЕТОДОЛОГИЯЛЫК МАСЕЛЕЛЕР***Арнст А.А.***МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ МОДЕРНИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ***A.A. Arnst***METHODOLOGICAL ISSUES OF MODERNIZATION
OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF REGIONS**

УДК: 338.49

Региондорду туруктуу өнүктүрүү үчүн региондор аралык экономикалык байланыштарды жана ар кандай товарларды алып өтүүнү өнүктүрүү үчүн зарыл болгон транспорттук билдируүлөр жана региондук өз ара аракеттенүүнүн логистикалык инфраструктурасы маанилүү мааниге ээ. Ошондуктан, анын транспорттук логистикалык ички жогорулатуу негизинде региондогу аймакты салмактуу мейкиндик өнүктүрүү мүнөтүлүгүн аныктоо жана ишке ашыруу, көпчүлүк мамлекеттердин федералдык жана аймактык бийликтеринин алдында турган маанилүү милдеттердин бири катары кызмат кылат. Бул макаланын максаты региондук деңгээлде транспорттук инфраструктураны модернизациялоо жана өнүктүрүүгө карата негизги методологиялык мамилелерди изилдөө жана талдоо болуп саналат. Жазуу жүзүндө региондордун транспорттук инфраструктураны модернизациялоонун экзогендик жана эндогендик факторлорун конкреттештирип, системага салуу жүргүзүлү – экономикалык, социалдык, саясий, институционалдык жана тартиптин башка түрлөрүнүн факторлору, алардын ар бир региондо ченелүүчү параметр катары пайда болуу даражасынын курчтугу (өнүгүү деңгээлдерине ылайык баалануучу индикатор: төмөн, орто, жогорку же методологиялык жактан кабыл алынган методикалык контролдоо системасы боюнча) модернизациялоо багыттарын иштеп чыгуунун алдында, ошондой эле аларды ишке ашыруунун жүрүшүндө да эске алынууга тийиши. Жүргүзүлгөн талдоонун жыйынтыгы боюнча региондук деңгээлде транспорттук инфраструктураны, методикалык каражаттардын жана инструменттердин кеңири спектрин, анын ичинде инновациялык мүнөздөгү каражаттарын реформалоо процессине комплекстүү ыкманы пайдалануу, каржылоонун үлүшүн, анын ичинде мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн алкагында үзгүлтүксүз өстүрүү зарылдыгы көрсөтүлгөн.

Негизги сөздөр: транспорт, инфраструктура, модернизациялоо, өнүгүү, көйгөй, аймак.

Важнейшее значение для устойчивого развития регионов имеют развитые транспортное сообщение и логистическая инфраструктура регионального взаимодействия, необходимые для развития межрегиональных экономических связей и перемещения различных товаров. Поэтому выявление возможностей и реализация сбалансированного пространственного развития территории региона на основе модернизации его транспортно-логистической инфраструктуры выступает одной из важнейших задач, стоящих перед федеральными и региональными властями большинства государств. Цель данной статьи заключается в изучении и анализе основных методологических подходов к модернизации и развитию транспортной инфраструктуры на региональном уровне. В ходе написания

проведена систематизация экзогенных и эндогенных факторов модернизации транспортной инфраструктуры регионов, в более конкретизированном виде – факторы экономического, социального, политического, институционального и другого рода порядка и др., острота степени проявления которых в каждом регионе как измеряемый параметр (индикатор, оцениваемый в соответствии с уровнями развития: низкий, средний, высокий или по другой методологически принятой региональными властями методической системе оценки) должна учитываться как перед разработкой направлений модернизации, так и в ходе их реализации. По результатам проведенного анализа указано на необходимость использования комплексного подхода к процессу реформирования транспортной инфраструктуры на региональном уровне, широкого спектра методических средств и инструментария, в том числе инновационного характера, непрерывного роста доли финансирования, в том числе и в рамках государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, модернизация, развитие, проблема, регион.

Developed transport links and logistics infrastructure of regional interaction, necessary for the development of interregional economic ties and the movement of various goods, are of paramount importance for the sustainable development of regions. Therefore, the identification of opportunities and the implementation of a balanced spatial development of the region's territory based on the modernization of its transport and logistics infrastructure is one of the most important tasks facing the federal and regional authorities of most states. The purpose of this article is to study and analyze the main methodological approaches to the modernization and development of the transport infrastructure at the regional level. In the course of writing the article, the systematization of exogenous and endogenous factors of modernization of the transport infrastructure of the regions was carried out, in a more specific form - factors of economic, social, political, institutional and other kind of order, etc., the severity of the degree of manifestation of which in each region as a measurable parameter (an indicator assessed in accordance with the levels of development: low, medium, high, or according to another methodological assessment system adopted by the regional authorities) should be taken into account both before the development of modernization directions and during their implementation. Based on the results of the analysis, it is indicated that it is necessary to use an integrated approach to the process of reforming transport infrastructure at the regional level, a wide range of methodological tools and tools, including innovative ones, a continuous growth in the share of funding, including within the framework of public-private partnerships.

Key words: transport, infrastructure, modernization, development, problem, region.

В современных условиях на мировом пространстве наравне с процессом глобализации отмечается и регионализация. В этой ситуации огромное значение имеет инфраструктурная, и, в частности, транспортная составляющая регионального развития. Устойчивое транспортное сообщение и логистическая инфраструктура регионального взаимодействия необходимы для развития межрегиональных экономических связей, а также для перемещения различных товаров, что имеет важнейшее значение для поступательного социально-экономического развития любого региона. Поэтому выявление возможностей и реализация сбалансированного пространственного развития территории региона на основе модернизации его транспортно-логистической инфраструктуры выступает одной из важнейших задач, стоящих перед федеральными и региональными властями, определяя активизацию методологического поиска, анализ сложившегося и апробированного, а также инновационного инструментария, концептуальных оснований и подходов.

Особую значимость в современных условиях приобретает 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.

Согласно п. 7 «Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года» [1] в числе приоритетных задач определена необходимость инфраструктурного обеспечения пространственного развития экономики и социальной сферы.

Выбор перспективных направлений модернизации транспортной инфраструктуры региона в отечественных условиях определяется как базовыми причинами изменений (непосредственно повлекшими в качестве предпосылок разработку определенного перечня задач и мероприятий по реформированию конкретных элементов системы в программных, концептуальных документах и др.), так и ключевыми факторами этих изменений как условиями протекания процессов, вытекающими из конкретной сложившейся практики функционирования транспортной системы в регионе и формирующими среду для реализации преобразований [2].

Между тем, практика реализуемых в последние годы преобразований, которые происходят во многом

революционным (движение в системе «сверху – вниз»), в нашем случае «федеральный – региональный уровень»), а не эволюционным («снизу – вверх») путем свидетельствует, что многие направления обновления транспортной инфраструктуры регионов сегодня определяются и разрабатываются как уменьшенная проекция от национального уровня, формируясь из поставленных на федеральном уровне задач развития транспортной системы страны в современных условиях и индикаторов развития [3].

Не отрицая важность корреляции между данными двумя составляющими, следует отметить, что при этом при постановке задач модернизации и мероприятий по их реализации часто слабо учитывается специфика региональной транспортной системы, в результате чего модернизация принимает номинальный, непродуктивный характер, буксует или происходит ситуация формирования методического вакуума, выбора неадекватного методического инструментария, обуславливающего эффективность взаимосвязи между теорией и практикой преобразований.

Причинная составляющая выбора направлений развития транспортной системы конкретного региона в современных условиях, по мнению исследователей [4], обладает дуализмом и демонстрирует дифференциацию на различные составляющие.

В документах национального уровня, определяющих стратегию развития транспортной системы страны на ближайшую перспективу, выделяется перечень индикаторов федерального уровня. На региональном уровне эта проблема в локальных программах и стратегиях транспортного развития отражена в меньшей степени, несмотря на достаточно широкую разработку этого вопроса в современной экономической науке как в общем, так и конкретизированном виде [5].

По общим принципам классификации специалистами [6] выделяются факторы экзогенного и эндогенного характера; в более конкретизированном виде – факторы экономического, социального, политического, институционального и другого рода порядка и др., острота степени проявления которых в каждом регионе как измеряемый параметр (индикатор, оцениваемый в соответствии с уровнями развития: низкий, средний, высокий или по другой методологически принятой региональными властями методической системе оценки) должна учитываться как перед разработкой направлений модернизации, так и в ходе их реализации.

Систематизируем и кратко проанализируем ключевые индикаторы, обращаясь, в первую очередь, к факторам общего характера.

В их составе в числе факторов внешнего (экзогенного) порядка выделяются такие актуальные

индикаторы как резервы процессов модернизации в транспортной сфере, как:

- уровень регулирующей законодательной и институциональной базы, который на региональном уровне сегодня является или достаточно низким или практически признается специалистами отсутствующим;
- уровень развития транспортных связей между регионами, остающийся достаточно низким; существенные предпосылки для его развития создает кластерное построение экономики, которое должно улучшить транспортную взаимосвязь;
- проектирование и функционирование транзитной транспортной структуры, уровень которых также в целом следует признать либо недостаточным или констатировать отсутствие данного параметра в ряде регионов в целом;
- уровень развития межрегиональных и кластерных транспортных коридоров, который в региональном разрезе на данный момент в нашей стране является недостаточным;
- наличие единой территориальной транспортной сети. В данном случае в большинстве регионов речь в настоящий момент идет, скорее, о транспортной территориальной разобщенности. Отставание в данном параметре следует признать одним из наиболее существенных в контексте общих направлений модернизации региональной транспортной инфраструктуры страны;
- сформированность сеточной конфигурации национальной/ региональной сети автомобильных дорог, где в регионах России также наблюдается крайне низкий уровень;
- проникновение частного капитала в инфраструктуру транспортной отрасли; этот параметр в целом в региональном масштабе находится на достаточно низком уровне;
- развитие мультимодальной инфраструктуры, которое в большинстве регионов страны является слабым;
- инвестиционная привлекательность объектов региональной транспортной инфраструктуры, которая в целом пока находится на низком, и достаточно редко, среднем уровнях;
- уровень конкуренции, влияющий на качество функционирования и развитие транспортной инфраструктуры; в отечественных регионах резервы в данной области активно создают зарубежные компании, осуществляющие строительство транспортных узлов и поставку дорожно-транспортной техники («Vinci», «Strabag», «Volvo», «Komatsu», «Dynapac», «WirtgenIn - temational» и др.); активность участия российских компаний в данных процессах можно оценить как средне-низкую;

– наличие четко разработанных на региональном уровне нормативно-правовых основ, определяющих выкуп и резервирование земельных участков для государственных нужд, где в целом в регионах страны наблюдаются крайне существенные пробелы при попытках разработки или можно зафиксировать отсутствие таких основ;

- транспортная емкости ВВП, где можно зафиксировать планомерное снижение показателей;
- эффективность системы тарифного регулирования в транспортной системе, которая в регионах страны является либо крайне низкой и находится на начальной стадии или полностью отсутствует;
- программы обеспечения экономической и национальной безопасности транспортной системы на региональном уровне достаточно слабо разработаны в регионах страны или на многих территориях полностью отсутствуют.

В свою очередь, среди эндогенных факторов выделяются:

- наличие эффективно действующего сектора частных операторских услуг в транспортной системе; их уровень следует признать низким или в целом отсутствующим;
- уровень развития концессионных отношений, которые также фактически отсутствуют на практике;
- наличие эффективной системы субсидирования, в которой на настоящий момент доминирует перекрестная схема;
- наличие четко разработанных и методологически обоснованных программ по увеличению пропускной способности опорной транспортной сети региона и их реализации; где можно в целом констатировать их отсутствие уже на теоретико-методологическом уровне;
- учет социокультурных факторов при проектировании и модернизации транспортной инфраструктуры региона; внимание к данному фактору, как уже отмечалось, в российских условиях остается недостаточным, а развитие параметра в регионах страны колеблется на средне-низком уровне;
- создание и модернизация транспортных каналов, функционирование которых согласуется с экологическими нормами и параметрами окружающей среды; в реализации данного параметра на уровне регионов ввиду приоритетности других целей сегодня часто наблюдаются крайне существенные противоречия;
- общественное участие в выработке региональной транспортной политики и уровень ее информационного освещения, которое даже при наличии сегодня во многом еще носит номинальный характер;
- наличие эффективно действующих структур-регуляторов в области транспортной политики; где

можно зафиксировать в целом их отсутствие при сохраняющейся, исторически и экономически обусловленной доминанте государственного регулирования и управления;

– уровень лоббизма и коррупции при реализации различных транспортных проектов; этот параметр сохраняется в регионах страны на достаточно высоком уровне;

– обновление устаревшей техники и технологий в транспортной системе;

– уровень использования технологических инноваций в развитии транспортной сферы (новые методы покрытия автомобильных дорог, продлевающие срок службы дорожного покрытия и сокращающих затраты; внедрение технологий, позволяющих учитывать показания по климатическим и геологическим составам регионов, позволяющие снизить затраты на содержание транспортных систем и их обновление и др.); реализация данного параметра является еще достаточно слабой.

Таким образом, анализ выделенных в исследовании причинно-следственных факторов позволяет заключить, что региональное развитие на всех уровнях (федеральном, региональном муниципальном) должно сохранять в их контексте четко выраженный акцент на потребности региона и включать социально-экономическую детализацию по отдельным направлениям и объектам, что позволит адаптивно и рационально развивать транспортную систему региона. Для российской транспортной системы и ее инфраструктуры реализация этих уровней с учетом текущего состояния ее развития в ближайшей перспективе пока еще сопряжено с многочисленными трудностями

ми общесистемного характера, что потребует комплексного подхода к реализации модернизации, широкого спектра методических средств и инструментария, в том числе инновационного характера, непрерывного роста доли финансирования, в том числе и в рамках государственно-частного партнерства.

Литература:

1. Указ Президента РФ от 16.01.2017 № 13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года» // СЗ РФ. 2017. № 4. Ст. 637.
2. Губайдуллина И.Н. Трансформация транспортного комплекса как фактор устойчивого развития // Современные проблемы развития техники, экономики и общества: сборник материалов II Международной научно-практической очно-заочной конференции (Казань, 4 апреля 2017 г.) / под ред. А.В. Гумерова. Казань: Изд-во «Робета Союз», 2017. С. 265-268.
3. Гуськов П.В. Разработка методических подходов к развитию транспортной инфраструктуры регионов России: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2017. 23 с.
4. Гасанов М.А., Магомедов А.Г. Экономические проблемы и перспективы развития производственно-отраслевой инфраструктуры в регионе // Транспортное дело России. 2017. № 1. С. 25-29.
5. Сериков С.Г. Управление инвестиционным потенциалом региона (на примере субъектов Дальневосточного федерального округа): дисс....д.э.н.: 08.00.05. Благовещенск, 2020. 166 с.
6. Проскурина И.Ю., Макаров Д.Б. Приоритетные направления развития региональной транспортной системы // Лесотехнический журнал. 2014. Т. 4, №. 3 (15). С. 318-329.
7. Дресвянников С.Ю., Алешенко Д.П. О создании центров для сертификации транспортных средств по требованиям технического регламента таможенного союза в Кыргызской Республике. / Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2019. №. 7. С. 22-26