

На правах рукописи

РОСЛЯКОВА НАТАЛЬЯ АНДРЕЕВНА

**МЕХАНИЗМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕГИОНОВ
НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(Региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Оренбург – 2019

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова Российской академии наук.

Научный руководитель – кандидат экономических наук
Горидько Нина Павловна

Официальные оппоненты: **Абрамов Руслан Агарунович**
доктор экономических наук, профессор,
федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Российский экономический университет имени
Г.В. Плеханова», заведующий кафедрой
государственного и муниципального управления

Митрофанова Инна Васильевна
доктор экономических наук, профессор,
Федеральное государственное бюджетное
учреждение науки «Федеральный
исследовательский центр Южный научный центр
Российской академии наук», главный научный
сотрудник лаборатории региональной экономики
отдела общественных наук

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Юго-Западный государственный университет»,
г. Курск

Защита состоится «2» октября 2019 г. в 10.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.181.09, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Оренбургский государственный университет» по адресу: 460018, г. Оренбург, пр. Победы, д. 13, ауд. 170215.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке и на сайте федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Оренбургский государственный университет» (ОГУ) (<http://www.osu.ru/>).

Объявление о защите и автореферат диссертации размещены на сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (<https://vak.minobrnauki.gov.ru/>).

Автореферат разослан «__» _____ 2019 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

В.В. Боброва

I ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

Дестабилизация геополитического положения России обострила вопрос совершенствования региональных экономик и углубления их взаимодействия. Обеспечение роста отечественной экономики в целом и отдельных регионов в частности актуализирует поиск механизмов, которые ориентированы на внутренние источники. Особенно важным становится пространственное развитие, связанное с повышением роли транспортной инфраструктуры в обеспечении экономического роста регионов (Послание Президента Федеральному собранию от 1 марта 2018 г.).

При формировании механизмов обеспечения экономического роста определяющую роль играет социально-экономическая разнородность региональных систем, которая обуславливает разнообразие и противоречивость воздействий на них транспортной инфраструктуры. Это выражается то в том, что схожие инфраструктурные объекты в разных регионах могут обеспечивать различные по характеру организационно-экономические воздействия. Так, появление дороги может вести к ускорению материальных потоков, тем самым содействовать развитию экономики региона, а может стимулировать ускоренный отток населения. При этом закрепившиеся в практике управления социальным развитием и экономическим ростом регионов принципы не позволяют учитывать функциональное разнообразие и противоречивость воздействий транспортной инфраструктуры и, тем самым, усложняют поиск действенных механизмов обеспечения регионального роста на основе развития транспортной инфраструктуры.

Потребность совершенствования экономик регионов актуализируют вопросы определения условий, необходимых и достаточных для реализации роли транспортной инфраструктуры в качестве одного из источников экономического роста. В связи с этим большой теоретический и практический интерес представляет познание сущности и закономерностей взаимного влияния транспортного и регионального экономического развития.

Состояние и степень научной разработанности темы исследования

Теоретические представления об основах региональной экономики были сформированы А. Г. Гранбергом, У. Изардом, В. Н. Лексиним, П. А. Минакиром, Н. Н. Некрасовым, В. М. Полтеровичем, А. Н. Швецовым, Ю. В. Ярёмченко. Вклад в исследование механизмов территориального развития внесли работы М. К. Бандмана, В. Н. Богачёва, Б. М. Гринчиля, А. Н. Демьяненко, Н. В. Зубаревич, В. И. Клисторина, В. Н. Лаженцева, В. Н. Лившица, В. Е. Рохчина, А. И. Татаркина, И. Ю. Швеца, Р. И. Шнипера и др. Вопросы регионального роста и развития разработаны в трудах Л. И. Абалкина, А. Г. Аганбегяна, С. Д. Валентя, В. В. Ивантера, Н. Н. Михеевой, Р. М. Нижегородцева и др.

Исследования транспорта в системе региональных экономических связей разрабатывались В. Н. Бугроменко, М. М. Минченко и Н. Н. Ноздриной, П. Нийкампом и П. Ритвельдом, Т. А. Прокофьевой, О. С. Пчелинцевым и др.

Вопросам взаимосвязей региональной экономики и транспортной инфраструктуры посвящены работы Л. Дж. Бассо, Ю. Н. Гольской, О. И. Гулаковой,

С. Р. Джара-Диаза, Е. А. Заостровских, А. Г. Исаева, Е. А. Коломак, О. Е. Кончевой, С. Н. Котляровой, В. Ю. Малова, Б. В. Мелентьева, Р. Морено и Э. Лопез-Базо, С. Цзэня, Ю. А. Щербанина и др.

Указанными исследователями создан значительный теоретический задел, исследованы особенности влияния транспорта на развитие различных типов регионов (например, приграничных, периферийных). Однако полученные различными авторами результаты не позволяют отобразить внутреннюю структуру (иерархию) транспортного пространства и количественно оценить (квантифицировать) ее влияние на региональные социально-экономические системы.

Цель исследования: дополнить и усовершенствовать систему механизмов обеспечения экономического роста региона через раскрытие влияния на него различных элементов транспортной инфраструктуры.

Задачи:

- предложить концепцию совершенствования механизмов обеспечения экономического роста регионов на основе развитие транспортной инфраструктуры для включения в управленческий контур условий, определяющих характер и действенность управленческих решений на уровне региональных и местных экономических систем;
- определить подход к структурированию транспортной инфраструктуры для выявления специфики воздействия элементов транспортной инфраструктуры на экономические системы, на территории которых они локализованы;
- определить ключевые различия элементов транспортной инфраструктуры с точки зрения их влияния на экономический рост в регионах и на формирование механизмов пространственного развития;
- модифицировать систему показателей планирования развития транспортной инфраструктуры с целью превращения её в инструмент стимулирования экономического роста на основе более полного учета потребностей и возможностей региональных экономических систем;
- доказать значимость отдельных факторов транспортной инфраструктуры для разных групп регионов с целью разработки адаптивных управленческих воздействий при стимулировании экономического роста;
- усовершенствовать механизмы управления экономическим ростом регионов на основе развития транспортной инфраструктуры для повышения эффективности её функционирования;
- предложить подход к оценке эффективности государственных программ развития транспортной инфраструктуры как инструмента обеспечения экономического роста и пространственного развития.

Область исследования: Диссертационная работа выполнена в соответствии с разделом 3 «Региональная экономика» Паспорта специальностей ВАК 08.00.05 Экономика и управление народным хозяйством, пунктами 3.12. Региональные особенности социально-экономического развития; типы регионов (развитые и депрессивные, доноры и реципиенты, монопродуктовые и диверсифицированные, с крупными городскими агломерациями и без них и др.), методические проблемы классификации и прикладные исследования особенностей развития различных типов

регионов; 3.13. Инструменты сглаживания пространственной поляризации (федеральные трансферты, инвестфонд, фонд региональной поддержки, налоговая система и др.), эффективность их применения; полюса и центры роста в региональном развитии; 3.15 Инструменты разработки перспектив развития пространственных социально-экономических систем. Прогнозирование, форсайт, индикативное планирование, программы, бюджетное планирование, ориентированное на результат, целевые программы, стратегические планы; 3.17. Управление экономикой регионов. Формы и механизмы взаимодействия федеральной, региональной, муниципальной власти, бизнес-структур и структур гражданского общества. Функции и механизмы управления. Методическое обоснование и разработка организационных схем и механизмов управления экономикой регионов; оценка их эффективности; 3.22 Эффективность использования материальных и нематериальных факторов развития региональной экономики. Закономерности и особенности организации и управления экономическими структурами в регионах. Абсолютные и относительные преимущества региональных экономических кластеров. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах.

Предмет исследования: система организационно-экономических и управленческих отношений, возникающих в процессе влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региональных систем.

Объект исследования: транспортная инфраструктура в регионах Российской Федерации.

Теоретико-методологическая основа: решение поставленных задач в диссертации основывается на достижениях различных теорий региональной экономики, экономической теории, концепциях территориального размещения производительных сил, экономического районирования, методах системного, статистического, сравнительного анализа и экономико-математического моделирования.

Информационной базой исследования послужили данные государственной и ведомственной статистики, нормативно-правовые и аналитические документы органов федеральной, региональной и муниципальной власти РФ, научные разработки и публикации профильных научных учреждений, отчетные и аналитические материалы государственных и негосударственных корпораций, аналитические исследования независимых агентств.

Научная новизна проведённых исследований заключается в дополнении теоретических положений и разработке практических рекомендаций для обеспечения экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры, в рамках которой:

- предложена концепция совершенствования механизмов обеспечения экономического роста регионов, базирующаяся на нестинговом подходе к структурированию транспортной инфраструктуры, который выявляет основные предпосылки развития её элементов (*п. 3.22 Паспорта специальности 08.00.05*);

- выявлены направления влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост регионов. С применением нестингового подхода обосновано: а) влияние транспортного центра на развитие торговой и транспортной деятельности региона; б)

влияние транспортного узла на увеличение доли отчислений за использование земли в структуре бюджета местных экономик; в) влияние транспортного комплекса на развитие промышленного производства и связанный с этим рост доли налога на доходы физических лиц. При этом выделены проблемы, которые могут блокировать влияния транспортной инфраструктуры, обеспечивающие рост: а) несогласованность плановых ориентиров транспортного и экономического развития; б) слабая вовлечённость транспортной инфраструктуры в хозяйственные процессы региона, что обуславливает её низкую эффективность; в) противоречивость интересов экономических агентов в регионе (*п. 3.22 Паспорта специальности 08.00.05*);

– усовершенствован механизм планирования развития транспортной инфраструктуры региона, посредством введения системы показателей, которые в комплексе позволяют управлять стимулированием экономического роста при реализации программ развития транспортной инфраструктуры (*п. 3.15 Паспорта специальности 08.00.05*);

– разработан механизм сглаживания социально-экономических диспропорций, реализованный на кластерном подходе. Дифференциация регионов осуществлена с целью разработки адаптивных управленческих воздействий, направленных на стимулирование экономического роста посредством развития транспортной инфраструктуры для каждой группы регионов, а эконометрические методы моделирования для выявления наиболее значимых параметров, регулирование которых способствует повышению эффективности функционирования транспортной инфраструктуры в регионе (*пп. 3.12 и 3.13 Паспорта специальности 08.00.05*);

– разработан механизм согласования интересов ключевых стейкхолдеров (федеральные, региональные и местные органы власти, частный бизнес, местные сообщества) в рамках реализации государственно-частного партнёрства, базирующийся на реализации различных подходов для регионов с разным уровнем участия транспортной инфраструктуры в хозяйственных процессах и оценке эффективности государственных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры (*п. 3.17 Паспорта специальности 08.00.05*).

Теоретическая значимость работы заключается в обобщении научных концепций, представлений российских и зарубежных учёных о влиянии транспортной инфраструктуры на региональные экономические системы; обосновании концепции совершенствованная механизмов обеспечения роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры; формировании нестингового подхода, отражающего особенности вложенности и взаимодействия при влиянии разных элементов транспортной инфраструктуры на региональное развитие; разработке подхода к оценке мультипликационного эффекта инфраструктурных проектов, который может применяться для оценки эффективности инвестиций при реализации государственных программ развития транспортной инфраструктуры.

Практическая значимость работы состоит в том, что выделение различных элементов транспортной инфраструктуры согласно нестинговому подходу позволяет совершенствовать механизмы управления развитием транспортной инфраструктуры и определять её влияние на региональные показатели роста; на основе предложенных

механизмов возможно усовершенствовать систему стимулирования экономического роста регионов обеспечив: повышение содержательности программ транспортного развития регионов; выработку адаптивных решений, которые позволят для разных регионов вырабатывать целенаправленную политику стимулирования роста; реализацию широкого рассеяния положительных эффектов, возникающих при развитии транспортной инфраструктуры, через согласование общественных интересов в рамках программ государственно-частного партнёрства. Предложения, представленные в работе, могут быть использованы в практике федеральных и региональных органов исполнительной власти при разработке стратегий экономического развития, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципалитетов, государственных программ Российской Федерации и субъектов Федерации по развитию транспортной системы, а также для мониторинга влияния развития транспортной инфраструктуры на экономический рост регионов.

Апробация результатов диссертационного исследования

Теоретические положения и выводы, предложенные рекомендации по перспективным направлениям развития обсуждались на международных и всероссийских научных мероприятиях, состоявшихся в Екатеринбурге, Москве, Новосибирске, Новочеркасске, Оренбурге, Перми, Петрозаводске, Санкт-Петербурге, Ставрополе, Суздале с 2012 по 2018 гг. Научные исследования автора были поддержаны грантами фонда Фулбрайта (2013 г.) и Лаборатории теории рынков и пространственной экономики НИУ ВШЭ (2013 г.). Грант Новой экономической ассоциации обеспечил представление результатов исследований на Втором Российском экономическом конгрессе (2013 г., Суздаль). Также материалы исследования использовались автором при выполнении международного проекта Российского гуманитарного научного фонда и Белорусского республиканского фонда фундаментальных исследований «Интеграционный потенциал малых и средних городов Беларуси и России: оценка и механизм реализации в условиях евразийской интеграции» (№14-22-01012) в 2014-2015 гг. и проекта Российского фонда фундаментальных исследований «Исследование экономической значимости сезонной транспортной инфраструктуры в условиях глобального изменения климата (на примере Республики Карелия)» (№ 17-32-01031 а2) в 2017 г.

Отдельные положения диссертационного исследования внедрены в практическую деятельность ООО «Регион-Экспо» (г. Кириши, Ленинградская область) и Администрации Муниципального образования «Подпорожский муниципальный район Ленинградской области» (г. Подпорожье, Ленинградская область).

Результаты, полученные в процессе написания диссертации, используются в учебных курсах кафедры «Экономика» Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации (СПбГУГА) и кафедры экономики, управления производством и государственного и муниципального управления Петрозаводского государственного университета (ПетрГУ).

Публикации

Основные результаты по теме диссертации опубликованы в 32 научных работах общим объёмом 64.55 п.л., из них авторских 33.15 п.л., в том числе 2 монографии, 8

статей в рецензируемых научных журналах, включенных в Перечень рецензируемых научных изданий ВАК при Минобрнауки России, 2 статьи в изданиях, индексируемых в базе Scopus.

Структура и объём и работы обусловлены целью, задачами и логикой проведенного исследования. Диссертационная работа изложена на 199 страницах, состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка из 251 источника, содержит 18 таблиц, 26 рисунков и 6 приложений на 14 листах.

Содержание работы

Введение

Глава 1 Теоретическое обоснование нестингового подхода для оценки влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региона

1.1 Экономическая природа транспортной инфраструктуры и теоретическое осмысление её роли в региональном развитии

1.2 Основные подходы к оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост региона

1.3 Нестинговый подход к структурированию транспортной инфраструктуры как основа формирования механизмов её развития

Глава 2 Эмпирическая оценка воздействий транспортной инфраструктуры и отдельных её элементов, выделенных на основе нестингового подхода, на экономический рост регионов

2.1 Регрессионное моделирование связи экономического развития отдельных групп регионов с наличием и использованием на их территории транспортной инфраструктуры

2.2 Влияние развития транспортного центра на стимулирование регионального экономического роста

2.3 Последствия формирования транспортного узла для местной экономики

2.4 Роль транспортного комплекса в экономике региона и оценка эффективности государственных инвестиций в его развитие

Глава 3 Совершенствование и разработка механизмов управления транспортной инфраструктурой с целью активизации экономического роста региона

3.1 Совершенствование механизмов планирования транспортной инфраструктуры с учетом приоритетов экономического развития региона

3.2 Разработка механизма сглаживания диспропорций экономического развития регионов на основе межрегиональных взаимодействий по использованию транспортной инфраструктуры

3.3 Разработка предложений по использованию элементов транспортной инфраструктуры для стимулирования экономического роста регионов путём реализации экономических интересов местных сообществ

Заключение

Список литературы

Приложения

II ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Предложена концепция совершенствования механизмов обеспечения экономического роста регионов, базирующаяся на нестинговом подходе к структурированию транспортной инфраструктуры, который выявляет основные предпосылки развития её элементов.

Сложившиеся принципы управления развитием транспортной инфраструктуры через отрасли или корпорации национального масштаба, решающие задачи общегосударственного уровня в начале 2000-х гг. выступали важным фактором развития экономики, так как способствовали преодолению кризиса. Однако продолжительное доминирование общенациональных условий в определении динамики роста привело к тому, что в абсолютном большинстве регионов начали возникать затруднения с его обеспечением. Сложившиеся организационно-экономические связи, ориентированные на национальный уровень, привели к угнетению факторов роста местного и регионального уровня.

Для углубления понимания разнообразия условий, способных обеспечить рост региональных экономик целесообразным является переосмысление механизмов управления на основе развития транспортной инфраструктуры и принципов её структурирования.

На рис. 1 представлена концепция совершенствования механизмов, которая основывается на учёте трёх условий (блоки с заливкой). Совершенствование обеспечивается при решении задач: стимулирования роста через региональные программы развития транспортной инфраструктуры; разработки адаптивных методов управления для разных типов регионов; обеспечения наиболее полного включения транспортной инфраструктуры в хозяйственные процессы региона.

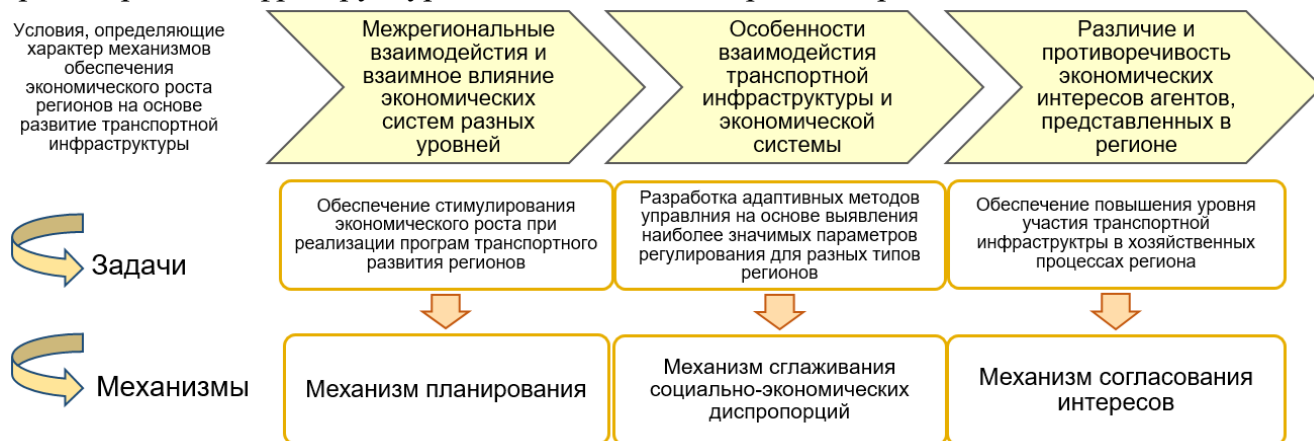


Рисунок 1 – Концепция совершенствования механизмов обеспечения экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры

Решение задачи по выявлению источников роста, которые могут быть простимулированы посредством развития элементов транспортной инфраструктуры требует перехода к оценке обширных, разнонаправленных и комплексных экономических связей. Сложности оценки обусловлены тем, что однотипные функции в экономике разных регионов выполняют различные объекты, а порой, и виды транспортной инфраструктуры. Например, доставку потребительских товаров для регионов северного завоза выполняет морской и речной транспорт, для центральных регионов – автомобильный, для горных и отдалённых территорий – авиационный.

Предлагаемый нестинговый подход концентрирует внимание на выделении элементов транспортной инфраструктуры, которые исполняют различные функции в

экономике регионов. Таким образом, ключевым является рассмотрение транспортных связей как одного из воплощений экономических связей регионов (то есть, через исполняемые в экономике региона функции). В решении задачи по выявлению источников роста и их стимулированию акцент смещается на то назначение, которое имеют элементы транспортной инфраструктуры в экономике конкретного региона. То есть, для регионов необходимо обеспечение вывозки продукции, распределение потребительских товаров, обеспечение производственных связей, а не развитие какого-то отдельного вида транспорта. Согласно с нестинговым подходом в составе транспортной инфраструктуры выделяются: транспортный центр (ТЦ), транспортный узел (ТУ) и транспортный комплекс (ТК). Сопоставление характеристик элементов представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Основные характеристики элементов транспортной инфраструктуры

Характеристики	Транспортный центр (ТЦ)	Транспортный узел (ТУ)	Транспортный комплекс (ТК)
Используемый ресурс	Ресурс наличия путей сообщения	Ресурс пропускной способности путей сообщения	Пространственный, сетевой ресурс
Направленность	Обеспечение потребления товаров конечного спроса отдельными территориями	Обеспечение транспортными услугами промышленных узлов	Обеспечение условий для усложнения и формирования межрегиональных производственных связей
Уровни	Локальный - международный	Межрегиональный - международный	Национальный - международный
Свойства вложенности	ТЦ более высокого уровня требует поддерживающих ТЦ более низких уровней	ТУ требует развитого ТЦ как основы для налаживания экономических связей	ТК требует сетевого характера взаимодействия ТУ как основы структурных экономических сдвигов

Под формированием определённого элемента транспортной инфраструктуры мы понимаем территориальную концентрацию специфических организационно-экономических отношений транспортной сферы, которая может выражаться через количество предприятий, уровень занятости в некотором виде деятельности и / или масштабы деятельности предприятий.

Выявить влияние элемента транспортной инфраструктуры на локальную экономическую систему через прямые и косвенные экономические эффекты становится возможным через принцип оценки территориально-хозяйственного значения, когда учитываются различия организационно-экономических и межрегиональных взаимодействий транспортной инфраструктуры региона. Территориально-хозяйственное значение ТЦ заключается в обеспечении распределительных потоков товаров конечного спроса. Территориально-хозяйственное значение ТУ – обеспечение распределения масштабного выпуска промышленных предприятий. Территориально-хозяйственное значение ТК – формирование и обеспечение межрегиональных производственных связей.

Нестинговый подход к описанию транспортной инфраструктуры предусматривает также принцип «вложенности» отдельных элементов друг в друга, то есть потенциальную возможность задействования местной транспортной инфраструктуры для собственных нужд агентами-стейкхолдерами различных уровней управления и

проявления при этом конфликта интересов по вопросам использования и развития элементов транспортной инфраструктуры. Учёт данного принципа позволяет выделить особенности взаимодействия агентов при реализации задач национального, регионального и местного роста и развития и на этой основе усовершенствовать механизм планирования экономических систем различных уровней и обеспечить приоритеты пространственного развития.

Выявлена система специализированных действий, способная приводить к формированию институциональных условий, необходимых для перехода элемента транспортной инфраструктуры на следующий уровень. На рис. 2 приведена ступенчатая схема развития элементов транспортной инфраструктуры, отражающая указанную преемственность и взаимосвязь отдельных элементов. Так, в случае превращения ТЦ в ТУ изначально происходит расширение функций ТЦ и переход от обслуживания существующего населения потребительскими товарами к реализации более широких снабженческих функций. В основном это реализуется через расширение инвестиций и изменения характера локального спроса, который вызывает трансформации на рынке транспортных услуг. Расширение и усложнение функций рынка транспортных услуг, сопровождающееся интенсификацией использования существующей инфраструктуры, позволяет решать вопросы перспективного транспортного строительства. Вновь возводимые объекты транспортной инфраструктуры в дальнейшем могут приводить к воплощению функций ТУ в экономике региона.

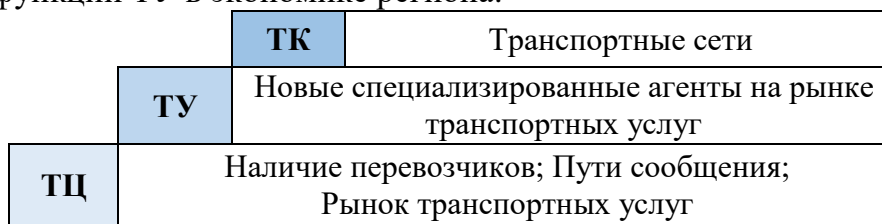


Рисунок 2 – Комплекс условий, способствующий развитию элементов транспортной инфраструктуры

В свою очередь, развитие и усложнение взаимодействий между транспортными узлами, территориями через производственную кооперацию, формирование цепочек добавленной стоимости, кластерное и сетевое взаимодействие, создаёт основу для получения синергетических эффектов и выгод от агломерации стимулируя создание в локалитете производств новых видов деятельности. Таким образом, формируется основа для преобразования ТУ в ТК.

2. Выявлены направления влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост регионов. С применением нестингового подхода обосновано:

а) влияние транспортного центра на развитие торговой и транспортной деятельности региона; б) влияние транспортного узла на увеличение доли отчислений за использование земли в структуре бюджета местных экономик; в) влияние транспортного комплекса на развитие промышленного производства и связанный с этим рост доли налога на доходы физических лиц. При этом выделены проблемы, которые могут блокировать влияния транспортной инфраструктуры, обеспечивающие рост: а) несогласованность плановых ориентиров транспортного и экономического развития; б) слабая вовлечённость транспортной инфраструктуры в хозяйственные процессы региона, что обуславливает её низкую эффективность; в) противоречивость интересов экономических агентов в регионе.

Элементы транспортной инфраструктуры, реализуя различные территориально-хозяйственные функции, создают различные экономические эффекты вносят вклад в

стимулирование экономики. На примере Ленинградской области проиллюстрируем особенности влияния элементов.

а) Формирование транспортного центра может существенно повысить инвестиции в торговую сферу, складскую и логистическую деятельность. Это, в свою очередь, приводит к росту занятости (самозанятости), увеличению доходов регионального бюджета, прежде всего, от предприятий торгового, транспортного малого и среднего бизнеса, а также от индивидуальных предпринимателей.

На основе данных о динамике торгового оборота и протяжённости дорог определены модели средней эластичности, где Y_{OT} , Y_{RT} – объём оптовой и розничной торговли, соответственно (в ценах 2005 г. млрд. руб.); dl_{avto} – протяжённость автомобильных дорог (км):

$$Y_{OT} = dl_{avto}^{1.17} \quad (1)$$

$$Y_{RT} = 979.08 dl_{avto}^{0.48} \quad (2)$$

Они показывают принципиальную разницу зависимости двух секторов торговой отрасли от развития транспортной инфраструктуры. Для оптовой торговли в модели (1) наблюдается возрастающая отдача от каждого вновь вводимого километра дорог, тогда как для розничной торговли отдача уменьшается (коэффициент в модели (2) менее 1). Прогноз развития товарного рынка до 2030 г. приведен на рис. 3.

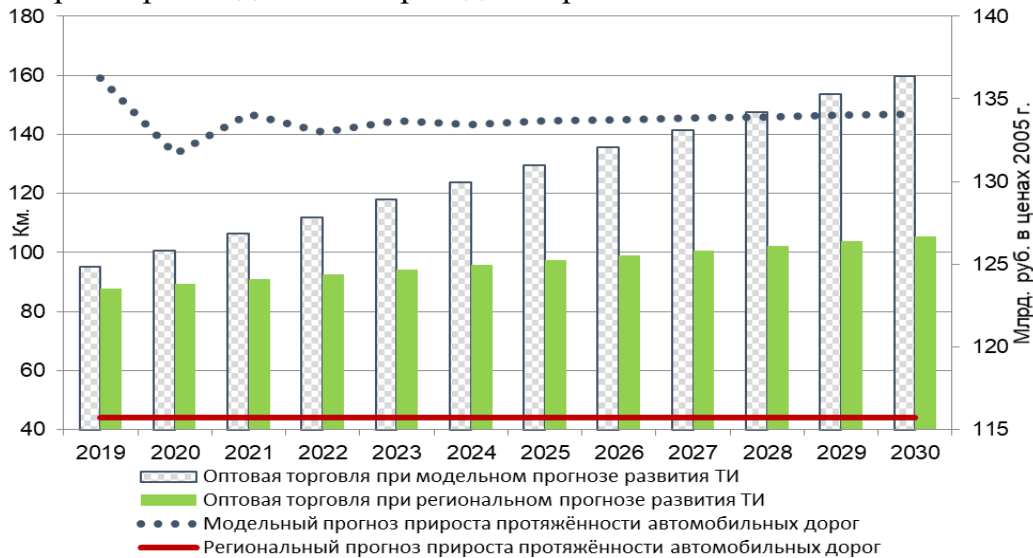


Рисунок 3 – Прогнозы развития оптового рынка с учётом модели (2) и данных региональных государственных программ развития транспортной инфраструктуры

Учитывая региональный план ежегодного развития транспортной инфраструктуры (сплошная линия на рис. 3), объём оптовой торговли к 2030 г. составит около 127 млрд. руб. (в ценах 2005 г.; столбцы сплошной заливки), что существенно меньше регионального прогноза по развитию товарного рынка (столбцы узорной заливки). То есть, при реализации регионального прогноза по уровню развития транспортной инфраструктуры заведомо оказывается недостижим уровень регионального прогноза по развитию товарного рынка. На основе предложенной модели (2) определён уровень развития транспортной инфраструктуры, который может обеспечить требуемый рост оптовой торговли до 136 млрд. руб. Очевидно, что необходимо более интенсивное развитие транспортной инфраструктуры на уровне 140 км. ежегодно (представлено пунктирной линией на рис. 3).

б) Создание транспортного узла увеличивает возможности вывоза продукции промышленного предприятия, что, соответственно, стимулирует рост промышленного производства. Также может наблюдаться повышение рентабельности деятельности

предприятия, рост выпуска более дорогостоящих продуктов. Эти выводы иллюстрируются данными для транспортного узла, который сформировался на базе порта Приморск, представленными на рис. 4. Однако при формировании и эксплуатации ТУ не происходит стимулирование обширных позитивных влияний на местную экономику из-за слабого вовлечения её потенциала в деятельность ТУ (см. рис. 5).

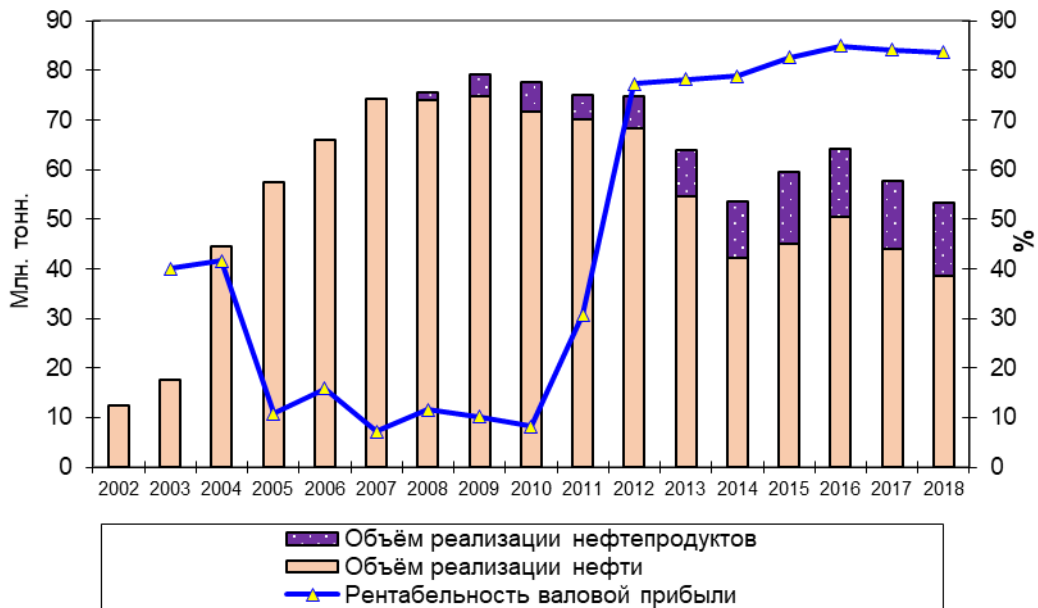


Рисунок 4 – Изменение экономических показателей ПАО «Транснефть» вследствие введения в эксплуатацию ТУ в порту Приморск (ООО «Транснефть – Порт Приморск»)

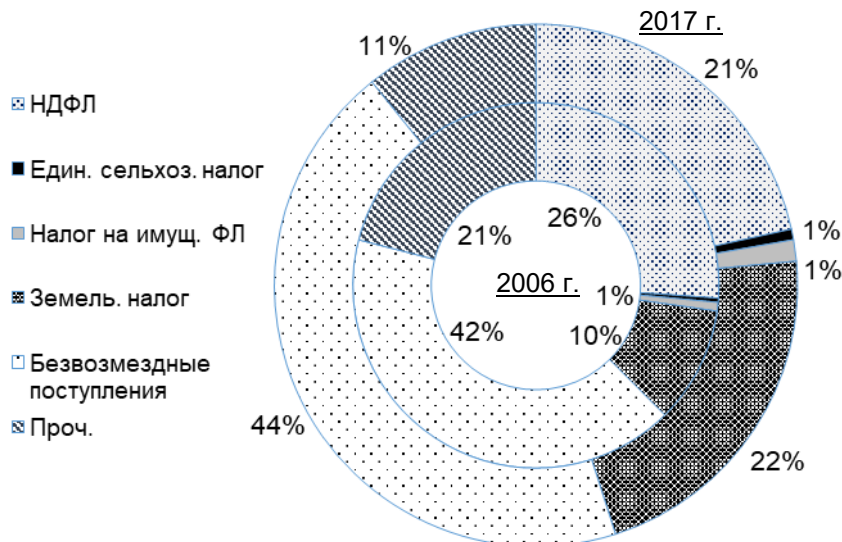


Рисунок 5 – Структура доходов бюджета г. Приморск в 2006 и 2017 гг.

Создание крупного транспортного предприятия, имеющего макрорегиональное территориально-хозяйственное значение, привело к увеличению налогов за использование земли предприятиями (земельный налог на рис. 5). Однако с другой стороны, ТУ не создал возможностей для расширения занятости, что выражается в малом количестве рабочих мест, которые были предложены самим предприятием, и отсутствием стимулов по созданию других связанных бизнесов. Это проявилось в сокращении отчислений налога на доходы физических лиц (НДФЛ) с 27% до 21%. Также общее усложнение социально-экономической обстановки в городе привело к

повышению степени его зависимости от внешних бюджетных ассигнований, их доля за рассматриваемый период выросла на 5%.

в) Появление ТК создает транспортно-институциональный базис для диверсификации отраслевой структуры региона, стимул к появлению предприятий новых отраслей и секторов экономики, которые являются «дополняющими» к основной транспортной деятельности. При выполнении условий развития высокопередельных отраслей и наращивания их объема производства уже производственные отрасли становятся основой экономического роста региона. Некоторые эффекты формирования Усть-Лужского ТК проиллюстрированы в бюджетной структуре (см. рис. 6).

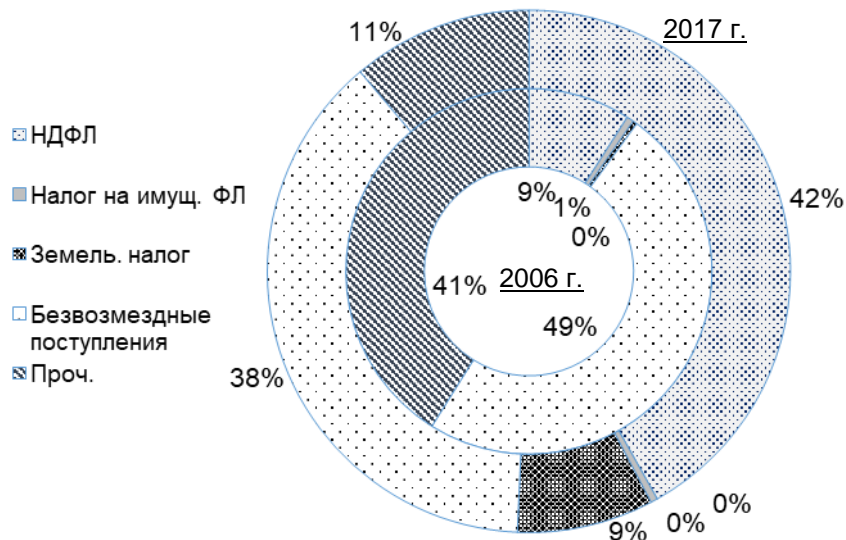


Рисунок 6 – Структура доходов бюджета Усть-Лужского сельского поселения в 2006 и 2017 гг.

Создание порта и параллельное развитие производств привело к существенному развитию местной экономики. Так многократно увеличились поступления от НДСЛ (с 9% до 42%), что связано с формированием производств, ростом занятости и привлечением населения из других территорий. Столь же существенно выросли поступления за использование земли промышленными предприятиями, рост с 0,4% до 8% в общей структуре бюджета. Интенсивное развитие территорий позволяет снизить зависимость от межбюджетных трансфертов их доля по мере развития порта сокращается.

Однако для воплощения широкого распространения положительных эффектов должны вырабатываться консенсусные решения при широком привлечении общественности, власти разных уровней и бизнеса. Отсутствие такого согласия приводит к затруднениям процесса регионального развития, которое выражается в воспроизводстве и усилении социально-экономического и пространственного неравенства, и, в конечном итоге, в социальных и экономических потерях.

3. Усовершенствован механизм планирования развития транспортной инфраструктуры региона, посредством введения системы показателей, которые в комплексе позволяют управлять стимулированием экономического роста при реализации программ развития транспортной инфраструктуры.

Механизм государственных, региональных и муниципальных программ развития транспортной инфраструктуры нельзя считать вполне совершенным, поскольку формально утверждённые требования к обеспечению территориального развития не подкреплены должным пониманием природы влияния транспортной инфраструктуры на

экономический рост отдельных территорий, путей активизации роста через транспортную инфраструктуру. Возникает противоречивая ситуация, когда существуют требования по определению и обеспечению условий развития транспортной инфраструктуры для роста экономической системы, но нет представлений о потребностях этой экономической системы в развитии определённых условий и элементов транспортной инфраструктуры.

Получение достоверных представлений о реакциях социально-экономических систем на изменение характеристик транспортной инфраструктуры, есть важнейшее условие выявления тех направлений роста, которые могут быть обеспечены на основе развития транспортной инфраструктуры. Отбор мероприятий и методов управления на любом другом принципе, например, имплементация наилучшего опыта, не снимает вопроса о понимании и оценке последствий реализации решений. Принцип целенаправленности предполагает, что для разных элементов транспортной инфраструктуры необходимо выработать разные наборы специальных мероприятий, которые обеспечат усиление положительного воздействия транспортной инфраструктуры на экономический рост. Следовательно, содержательный анализ условий развития региональных экономических систем и их связей с транспортной инфраструктурой позволяет отобрать и выработать такие управленческие воздействия, которые могут значимо влиять на систему в определённом направлении, что даёт возможность успешно реализовать плановую функцию в управлении экономическим развитием через транспортную инфраструктуру.

Применение нестингового подхода позволяет оценить роль конкретных объектов транспортной инфраструктуры в приложении к местной экономике и смежным взаимодействующим экономическим системам и на этой основе обосновать различные направления для стимулирования экономического роста, которые могут быть обеспечены при развитии транспортной инфраструктуры. Для этих целей предполагается модифицировать систему показателей, отражающую деятельность транспортной инфраструктуры в регионе (см. табл. 2).

Таблица 2 – Перечень показателей для описания и характеристики элементов транспортной инфраструктуры в системе государственного и муниципального территориального планирования

Пок-ли	ТЦ	ТУ	ТК
Натуральные показатели транспортной сферы	Объём и динамика отправок грузов для целей ТЦ; динамика и уровень развития складской и транспортной инфраструктуры для целей ТЦ.	Объёмы и динамика отправок грузов для целей ТУ; динамика и уровень развития межрегиональной и международной транспортно-транзитной инфраструктуры	Объёмы и динамика отправок грузов для целей ТК; динамика и уровень развития локальных и межрегиональных сетей общепроизводственной транспортной инфраструктуры.
Ед. измерения: тонны, номенклатурные ед.; площадные, мощностные и объёмные показатели, показатели дальности доставки; показатели развития сети (количество рёбер и узлов)			
Занятости	Динамика занятости в торговой и транспортной-логистической сферах.	Динамика занятости в промышленных добывающей и транспортной сферах.	Динамика занятости в сфере перерабатывающей и обрабатывающей промышленности.
Ед. измерения: человек всего, доля от общего числа занятых			

Показатели рынка транспортных услуг	Насыщенность рынка транспортных услуг ТЦ; характеристики эластичности спроса и предложения на услуги по транспортировке ТНП в ТЦ.	Насыщенность рынка транспортных услуг ТУ; характеристики эластичности спроса и предложения на услуги по транспортировке промышленных товаров в ТУ; объёмы, уровень отправок грузов, хозяйственные пропорции и отраслевая структура конкурирующих ТУ, а также их динамика.	Насыщенность рынка транспортных услуг ТК; характеристики эластичности спроса и предложения на услуги по транспортировке промышленных товаров в ТК; хозяйственные пропорции и отраслевая структура экономики местной и смежной для ТК, а также их динамика.
Ед. измерения: количество компаний, их рыночные доли, объём предложения и спроса (в стоимостном и количественном измерении), их диспропорций, цены и их динамика, доля прибыльных компаний в общем числе, объём местного спроса, который удовлетворяется местным предложением; в конкурирующих ТЦ, ТУ, ТК стоимость доставки, уровень занятости, прибыльности, налоговых отчислений, объём работ			
Показатели, характеризующие специфику территориально-хозяйственных связей	Объём и динамика рынка оптовой и розничной торговли; объём, динамика и структура импортно-экспортных операций по видам ТНП; динамика и направления международных и межрегиональных перевозок ТНП; количество и уровень развития сетевых торговых компаний, специализирующихся на ТНП.	Хозяйственные пропорции и отраслевая структура территории, где расположен ТУ, а также их динамика; динамика объёма производства и уровня специализации территории на производстве некоторого вида промышленной продукции.	Динамика объёма производства, уровня технологической глубины производства на территории; доля и динамика показателя обеспечения производства местными ресурсами, узлами, деталями, комплектующими, технологиями; число звеньев цепочки добавленной стоимости локализованных в местной экономике.
Ед. измерения: стоимостные показатели хозяйственной деятельности, доля в общем объёме продукции (в стоимостном и количественном измерении), уровень занятости, прибыльности, выпуска продукции, технологичности продукции, налоговых отчислений наиболее крупных производственных компаний в регионе (местной экономике)			

Приведённые показатели описывают информацию о сложившемся характере участия местной экономической системы в реализации транспортных взаимодействий различного территориально-хозяйственного значения. На основе предложенной системы показателей возможно выявить ограничения хозяйственной системы со стороны транспортной инфраструктуры и определить направления преобразований, которые требует экономика и транспортная инфраструктура территории для достижения конкретных целей социально-экономического развития. Это позволяет преодолеть «кампанейский принцип», когда все субъекты планирования (в первую очередь, отдельные муниципалитеты) оказались обязанными выработать однотипные стратегические планы, которые, в отсутствие подобной информации, исполнялись без учёта местной и региональной специфики и не могли выступить инструментом для обеспечения роста экономики.

4. Разработан механизм сглаживания социально-экономических диспропорций, реализованный на кластерном подходе. Дифференциация регионов осуществлена с целью разработки адаптивных управленческих воздействий, направленных на стимулирование экономического роста посредством развития транспортной инфраструктуры для каждой группы регионов, а эконометрические методы моделирования для выявления наиболее значимых параметров, регулирование которых способствует повышению эффективности функционирования транспортной инфраструктуры в регионе.

К настоящему моменту обоснованы концепции обеспечения регионального экономического роста через стимулирование как спроса, так и предложения. И тут очень важно сделать уточнение относительно того, что высокая неоднородность российского пространства требует учитывать оба подхода и не позволяет считать какой-то один из них более успешным. В частности, речь идёт об устойчивости инфляционного или рецессионного разрывов, в которых пребывают разные регионы России. Такое разнообразие региональных условий приводит к проявлению разнонаправленных эффектов при реализации схожего инфраструктурного развития. В связи с этим для придания универсальности предложенному нестинговому подходу необходима группировка регионов России и выявление значимых факторов транспортной инфраструктуры, регулирование которых может стимулировать рост в регионах обоих типов и через это дальнейшее совершенствование механизмов обеспечения экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры.

Особенности региональных пропорций были выявлены на основе кластеризации регионов исходя из уровня обеспеченности транспортной инфраструктурой. На основе метода k-средних было выделено 6 групп регионов. Внутри групп отличия между регионами по основным исследуемым показателям минимальны (поэтому оправдано применение средних показателей для их характеристики), а различия групп между собой представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Основные транспортно-экономические характеристики групп регионов, полученных в результате кластеризации по данным 2017 г.

Параметры	Группа 1	Группа 2	Группа 3	Группа 4	Группа 5	Группа 6
Кол-во регионов, ед.	2	9	17	18	30	6
Среднее значение ВРП, млрд. руб.	2,023.2	1,807.6	319.8	836.1	154.9	190.3
Среднее значение коэфф. Успенского ¹ , ед.	54.3	75.7	51.8	76.6	131.7	268.3

Основным показателем, который характеризует рост экономики региона, является валовой региональный продукт (ВРП). Несомненно, что факторы транспортной инфраструктуры оказывают влияние на формирование данного показателя. Коэффициент Успенского позволяет учесть разницу воздействия на ВРП факторов, отражающих наличие транспортной инфраструктуры и интенсивность её использования. Данный показатель согласуется с нестинговым подходом отражая специфику преобладающих в регионе транспортных взаимосвязей. Результаты регрессионного анализа представлены для групп регионов со второй по пятую, поскольку там

¹ Коэффициент Успенского $KY = \frac{L}{\sqrt[3]{S \times N \times Q}}$ где, L – эксплуатационная длина транспортных сетей

региона, км.; S – площадь территории региона, км²; N – численность населения региона, тыс. человек; Q – суммарная масса всех видов материальной продукции отправленной из региона, тыс. т.

присутствует достаточное количество наблюдений для построения регрессионных моделей, выявлены основные значимые факторы обуславливающие различный характер участия транспортной инфраструктуры в формировании регионального продукта (табл. 4).

Таблица 4 – Основные характеристики экономик и взаимосвязей с транспортной инфраструктурой (ТИ) для групп регионов в условиях инфляционного и рецессионного разрывов

	Характеристик	Значимые связи	Характер экономического неравновесия
Группа 1 Группа 2	Очень высокий и высокий ВРП и средняя обеспеченность ТИ	Равное влияние ТИ и производственных факторов. Повышение значимости факторов ТИ. Высокая роль транспорта в формировании ВРП.	Рецессионный разрыв. В приложении к ТИ выражается в повышении значимости факторов ТИ, формирование условий дефицитности данного ресурса - его переоценка относительно нормального состояния.
Группа 3	Низкий ВРП и низкая обеспеченность ТИ	Отсутствию значимого влияния факторов наличия ТИ и высокой значимости факторов использования свидетельствует о высокой роли ТИ в обслуживании экономик других территорий. Повышение роли фактора капитала.	Инфляционный разрыв. Недооценка ТИ из-за слабого участия в воспроизводственных процессах региона. Сопровождается также недооценённостью фактора труда.
Группа 4	Ниже среднего ВРП и средняя обеспеченность ТИ	Значимость населения как фактора производства, снижение значимости транспортных факторов.	Инфляционный разрыв. Недооценка ТИ из-за слабого участия в воспроизводственных процессах региона. Сопровождается также недооценённостью фактора капитала.
Группа 5 Группа 6	Низкий и очень низкий ВРП и высокая обеспеченность ТИ	Приблизительно равная значимость факторов наличия и использования ТИ.	Инфляционный разрыв. В целом слабый уровень развития экономики не способен воспринимать выгоды инфраструктурной обеспеченности.

Важной особенностью проведённой кластеризации и регрессионного анализа является то, что они позволяют сделать заключение о преобладающем типе экономического неравновесия в регионе относительно участия транспортной инфраструктуры в региональной экономической системе. Так для групп 1 и 2 наблюдается рецессионный разрыв, что связано с повышением ценности транспортной инфраструктуры и её высокой роли в формировании ВРП. С другой стороны, представлены регионы инфляционного разрыва, для которых характерна недооценённость транспортной инфраструктуры и её слабое участие в формировании регионального продукта в целом.

Также выявлены значимые взаимосвязи региональных экономик с прочими производственными факторами, которые позволяют более конкретно определить перспективные направления, обеспечивающие стимулирование экономического роста

для разных групп регионов с опорой на транспортное развитие. Подобный подход является альтернативой распространённому кампанейскому подходу, когда экономические системы различных характеров и уровней пытаются развивать и поддерживать одними и теми же методами. Так для групп 1 и 2, вследствие рецессионного разрыва и превышения предложения над спросом, активизация роста возможна через реализацию инфраструктурных проектов, стимулирующих конечный спрос. Основным механизмом здесь является согласование интересов частных инвесторов по вопросам привлечения и возврата инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Для всех прочих регионов основным драйвером роста экономики является стимулирование предложения, поскольку для регионов рецессионного разрыва свойственно его отставание. Так для регионов группы 3 (типичных ТУ), обеспечивающих продвижение промышленной продукции, созданной в других регионах, целесообразно стимулирование организации первичной переработки потока ресурсных товаров через согласование интересов развития отраслей и региональных, местных экономик при формировании транспортной инфраструктуры.

Для регионов с наименьшим уровнем ВРП необходимо стимулирование производства продукции конечного спроса (для густо населенных регионов группы 4) и целенаправленное формирование территориально-хозяйственных связей по вопросам организации производства (для групп регионов 5 и 6), развитие сетей транспортной инфраструктуры общего пользования на основе государственного финансирования, поддержание развития инфраструктуры и повышение уровня её обустройства и качества.

Можно заключить, что лишь регионы групп 1 и 2 являются инвестиционно привлекательными и могут опираться на частный капитал при развитии транспортной инфраструктуры и таким образом обеспечить стимулирование роста экономики. Для прочих регионов исключительное значение имеет государственное участие в обеспечении роста регионов посредством развития транспортной инфраструктуры сопряжённого с производственным развитием.

5. Разработан механизм согласования интересов ключевых стейкхолдеров (федеральные, региональные и местные органы власти, частный бизнес, местные сообщества) в рамках реализации государственно-частного партнёрства, базирующийся на реализации различных подходов для регионов с разным уровнем участия транспортной инфраструктуры в хозяйственных процессах и оценке эффективности государственных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

В настоящее время оформилось два самостоятельных уровня экономического управления. Первый – пространство государственного регионального управления, второй – пространство частных предприятий. В целом совершенство и устойчивость развития регионов во многом зависят от частных компаний, поскольку именно они определяют налоговые поступления, социально-экономическое состояние, тенденции развития. При этом на уровне регионального управления нередко отсутствует чёткое представление об инструментах и механизмах воздействия на частный бизнес для достижения приоритетов регионального развития.

На основе значимости фактора транспортной инфраструктуры для экономического роста региона выше было установлено, что сглаживание диспропорция может идти разными путями. Для регионов, пребывающих в рецессионном разрыве целесообразно стимулировать рост спроса. Большую роль может сыграть развитие ТЦ,

которые ориентированы на поддержание и обеспечение спроса на потребительские товары. Наличие потенциального спроса и высокая ценность и востребованность транспортной инфраструктуры в экономике создают условия для более быстрого возврата инвестиционных средств, что позволяет реализовывать мероприятия с большей опорой на частный капитал. Схема механизма согласования интересов стейкхолдеров (власти и частных инвесторов) при государственно-частном партнёрстве представлена ниже на рис. 7.

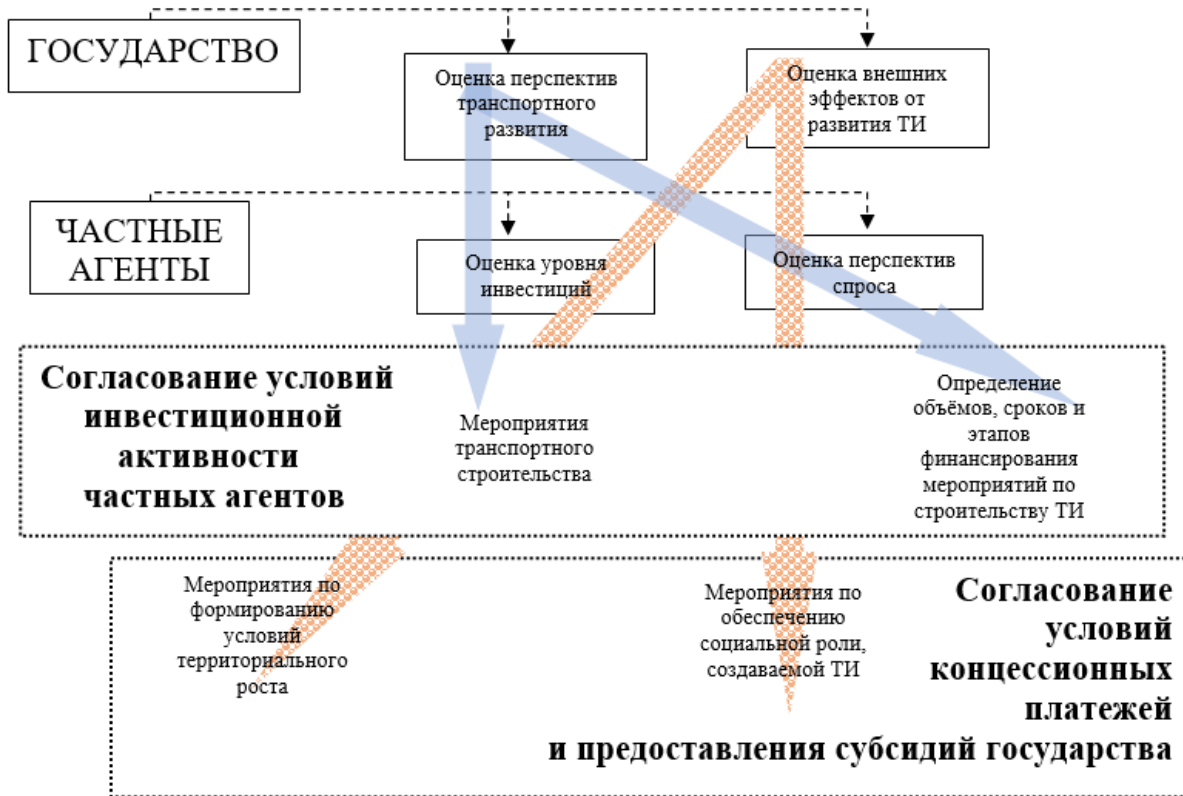


Рисунок 7 – Механизм согласований условий реализации транспортного развития через проекты государственно-частного партнёрства с привлечением частных инвестиционных

Механизм предполагает согласование по двум блокам. Первый из них связан с условиями инвестиционной активности частного бизнеса: должны быть определены конкретные мероприятия по строительству объектов транспортной инфраструктуры (километраж дорог, классность, наличие специальных сооружений и т.п.) и дополнительно определено финансирование. Основные усилия государства в этом случае следует ориентировать на контроль планового прохождения этапов строительства и достижения требуемого уровня качества при формировании инфраструктуры. Другой блок вопросов требующих согласования заключается в определении условий возврата инвестиций частным агентам. Здесь государственная власть как стейкхолдер оформляет свои интересы по созданию предпосылок для социально-экономического развития. И, соответственно, чем более значимые внешние положительные эффекты от реализации проекта транспортной инфраструктуры (транспортное строительство может сопровождаться мероприятиями по обустройству городской среды, расширению снабженческих функций, застройки и повышению доступности транспортной инфраструктуры), тем выше могут быть концессионные платежи исполнителю. Для этих целей организации-инвесторы, реализующие инфраструктурный проект, должны взаимодействовать с местной властью по вопросам повышения значимости транспортного объекта в социальном плане.

В традиционном варианте, когда формирование транспортной инфраструктуры целиком обеспечивается государством, а дальнейшее формирование условий социально-экономического развития осуществляется силами частных компаний, условия, выделенных на рис. 7 узорными стрелками, выпадают из управленческого контура и развитие происходит стихийно, часто не учитывая потребности стимулирования потребительского спроса, формирования транспортно-логистических центров, развития жилищного строительства и т.п.

Многочисленность регионов группы инфляционного разрыва не позволяет определить её как некоторое исключительное явление, поэтому в системе государственного управления территориальным развитием следует выделить отдельное направление механизмов обеспечения роста. На предыдущих этапах исследования была доказана слабая вовлечённость факторов регионального и местного уровня. Для задействования потенциала в регионах инфляционного разрыва необходимо стимулировать производственную деятельность. Следовательно, транспортные проекты необходимо дополнять проектами промышленного развития с привлечением потенциала регионов, пребывающих в рецессионном разрыве, через механизм государственной поддержки. Это может быть оформлено в механизм организации социально ориентированных производств (СОП).

Ключевой особенностью реализации механизмов стимулирования роста в таких регионах является формирование со стороны местных и региональных властей информации о существующем местном экономическом и трудовом потенциале, который может быть вовлечён при реализации конкретных мероприятий транспортного проекта. Для воплощения этих стимулирующих усилий потенциальные исполнители при участии в конкурсах на проведение работ по реализации транспортных проектов разрабатывают схемы вовлечения в проекты указанного потенциала.

В дальнейшем при реализации проекта усилия федеральной власти, которая является главным инвестором, должны быть направлены на контроль целевого использования средств и предотвращение коррупционных схем. Усилия региональной и местной власти, а также местного сообщества следует ориентировать на вовлечение местного потенциала в виде роста привлечения трудовых ресурсов региона к исполнению проекта, роста поставок продукции местных производителей для целей проекта и т.п. Алгоритм реализации подобной схемы ГЧП представлен на рис. 8.

Важность привлечения отраслей наряду с федеральными властями позволяет не только осуществить проект транспортного строительства для формирования сетей промышленного транспорта, которые являются условием для превращения ТУ в ТК, но и спланировать развитие потенциальных производств, формирующих потенциал кооперационных и агломерационных выгод для местной экономики.

Ключевое свойство предлагаемых организаций (СОП) заключается в том, что при посредстве государственных институциональных воздействий и привлечении потенциала промышленных отраслей, с их помощью возможно обеспечить такой уровень производства, который не предполагает система сугубо рыночных отношений. Это является важнейшим условием роста создаваемой в местной экономике продукции, задействования потенциала инфраструктуры и сокращения инфляционного разрыва региональной экономической системы. Это обеспечивается так как расширяются хозяйственные функции транспортной инфраструктуры, повышается отдача от усилий на её поддержание и развитие и, в целом, повышается эффективность экономической системы. Более полное вовлечение местного производственного и инфраструктурного потенциала воплотит возможности реального доведения и распространения косвенных экономических эффектов до отдельных территорий.

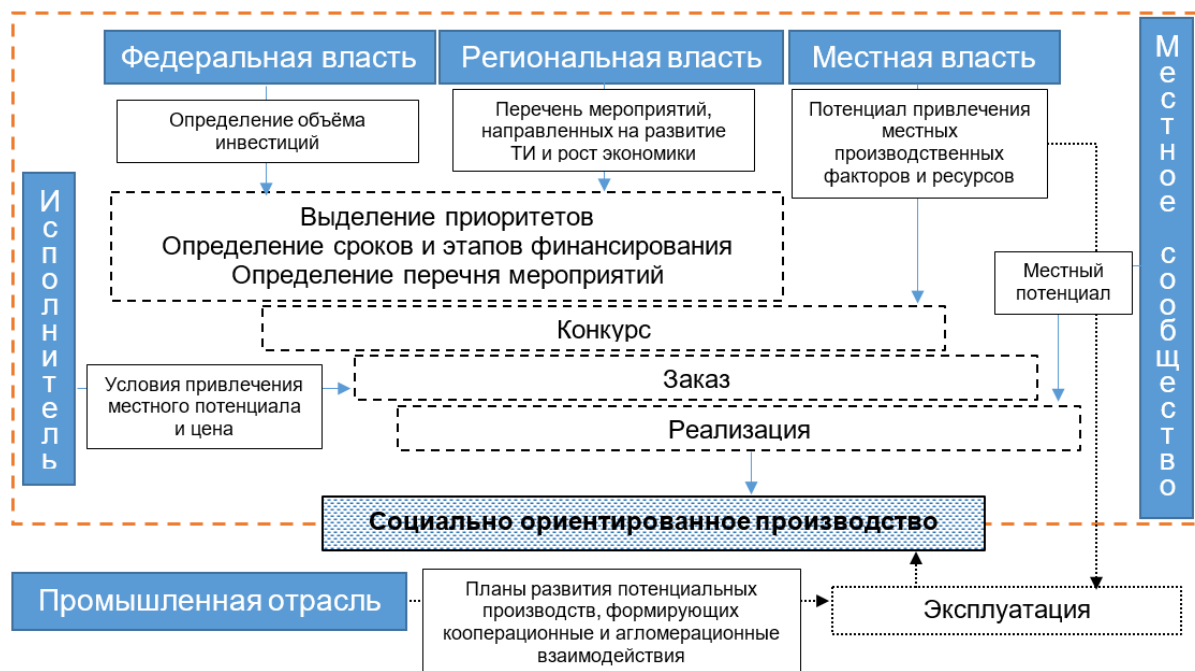


Рисунок 8 – Механизм реализации государственно-частного партнёрства при реализации проекта развития транспортной инфраструктуры для обеспечения развития производства и вовлечения местного потенциала

Такие производства являются условием для превращения ТУ в источник развития и роста, не только на стадии его создания, но и на стадии эксплуатации. Это, по нашему мнению, является важным механизмом реализации приоритета пространственного экономического, технологического и социального развития, поскольку позволяет учитывать и правильно согласовывать общегосударственные и региональные и местные общественные интересы.

Обоснованная выше значимость государства в обеспечении транспортного развития для нужд стимулирования экономического роста регионов ставит вопрос оценки эффективности государственных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Ограниченность внутренних стимулов развития в ряде регионов и необходимость реализации специальных усилий по преобразованию инфраструктурного развития в импульсы экономического роста актуализирует оценку результативности инвестиционного процесса в развитие транспортной инфраструктуры.

Целесообразность оценки мультипликационного эффекта обусловлена тем, что, целевые показатели часто представлены в натуральных единицах измерения (объем отправки грузов), что делает невозможным применение методов дисконтирования. Также появляется возможность разделять совместные результаты, которые возникают при вложенности элементов транспортной инфраструктуры, когда различные территориально-хозяйственные функции реализуются на базе одних и тех же транспортных объектов (например, использование автомобильных дорог для снабжения населения продовольствием и для вывозки продукции лесозаготовительной отрасли). В целом это позволяет более корректно оценить возникающие в экономической системе эффекты.

На примере развития порта Усть-Луга была оценена динамическая эффективность вложений федеральных средств, которые осуществлялись согласно с федеральной целевой программой (ФЦП), которая осуществлялась в 2006-2016 гг. Взаимосвязь объема накопленных инвестиций и объема перевалки грузов проиллюстрирована на рис. 9. Полученная на этой основе модель (3), где Y – объем перевалки грузов, тыс.

тонн, I – объём накопленных инвестиций, млрд. руб. в ценах 2010 г., позволяет определить средний для периода коэффициент прироста объема перевалки грузов.

$$Y = 2410.4 e^{0.14I} \quad (3)$$

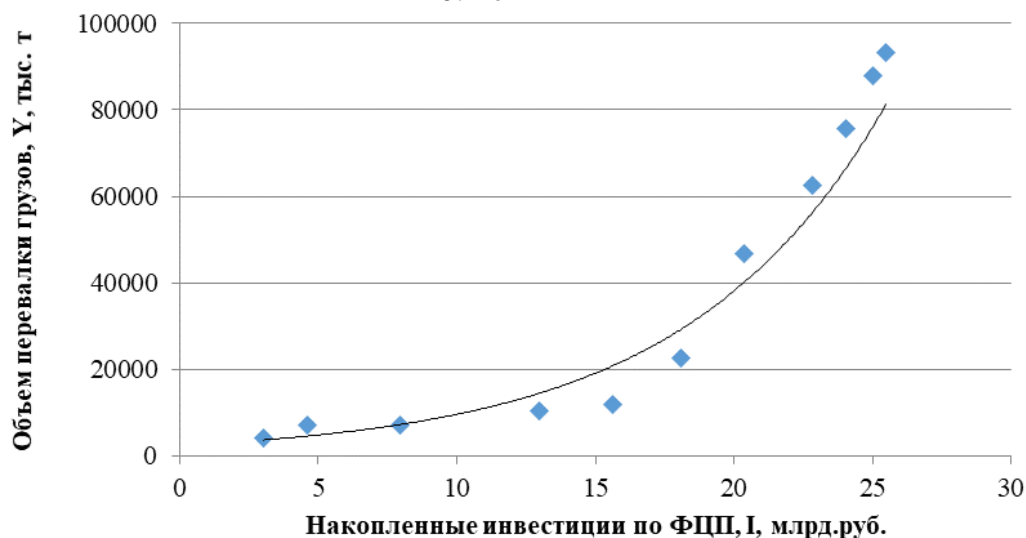


Рисунок 9 – Связь между накопленными бюджетными инвестициями в строительство порта Усть-Луга согласно ФЦП и объемом перевалки грузов в динамике за 2006-2016 гг.

Формула (3) показывает, что коэффициент прироста объема перевалки грузов составляет $k_p = e^{0.14} = 1,15$. То есть, в среднем за исследуемый период при увеличении накопленных инвестиций на 1 млрд. руб. прирост объема перевалки составлял 15%.

III ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предложенные механизмы могут выступать основой для выработки управленческих решений, которые будут различными по своему содержанию (привлечение частных или государственных инвестиций в инфраструктурные проекты; развитие промышленного транспорта или транспортной инфраструктуры конечного спроса; развитие товарно-распределительных функций транспортной инфраструктуры или транспортного взаимодействия, обеспечивающего интеграционные и кооперационные межрегиональные производственные связи) для каждой отдельной региональной или местной экономической системы, но едиными по цели, которая заключается в обеспечении экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры. Основные результаты:

1) обоснована теоретическая конструкция в виде системы условий, определяющих характер механизмов обеспечения экономического роста регионов на основе развития транспортной инфраструктуры, которая заключается в выявлении особенностей: взаимодействия транспортной инфраструктуры и региональных экономических систем; межрегиональных взаимодействий и взаимного влияния экономических систем разных уровней; проявления различных интересов агентов, присутствующих в регионе;

2) обоснован нестинговый подход к структурированию транспортной инфраструктуры, обеспечивший учёт условий межрегиональных и межуровневых взаимодействий экономических систем, выделение основных элементов транспортной инфраструктуры: транспортный центр, транспортный узел и транспортный комплекс, выявление основных предпосылок развития элементов транспортной инфраструктуры;

3) проведена декомпозиция транспортной инфраструктуры с использованием нестингового подхода (на примере Ленинградской области), что позволило доказать влияние взаимосвязанных элементов транспортной инфраструктуры на стимулирование

экономического роста. Установлено что при развитии транспортного центра плановый уровень дорожного строительства (44 км. ежегодно) позволяет обеспечить развитие товарного рынка до уровня 127 млрд. руб., что противоречит прогнозу (136 млрд. руб.). Определён уровень развития автомобильных дорог около 140 км. ежегодно, который обеспечивает достижение прогноза развития торговли. При развитии транспортного центра и транспортного комплекса в 2006-2017 гг. выявлены противоположные тенденции. Для ТЦ выявлено повышение дотационности экономики с 42% до 44% и снижение доли НДС с 26% до 21%. Для ТК, напротив, отмечено повышение самодостаточности экономики (доля дотаций сократилась с 49% до 38%) и увеличение доли НДС с 9% до 42%.

4) обоснована необходимость усиления региональных аспектов планирования развития транспортной инфраструктуры и предложена система показателей, включаемых в программы развития транспортной инфраструктуры, для превращения их в инструмент стимулирования экономического роста региона;

5) доказана необходимость разбиения регионов РФ на группы, в зависимости от характера участия транспортной инфраструктуры в экономике региона. Все регионы РФ были разделены на 6 групп и для каждой группы регионов выявлен набор факторов, определяющих эффективность механизмов воздействия транспортной инфраструктуры на экономический рост, направленных на сглаживание дифференциации социально-экономического развития регионов и обеспечивающих масштабирование результатов полученных, с использованием нестингового подхода, на регионы РФ;

6) усовершенствованы механизмы согласования интересов ключевых стейкхолдеров (федеральные и региональные органы власти, частный бизнес, местные сообщества) в рамках реализации государственно-частного партнёрства при развитии транспортной инфраструктуры, способствующие более полному вовлечению в хозяйственные процессы местного экономического потенциала, что обеспечивает масштабирование механизмов на различные уровни управления. На примере ТК обоснована возможность организации на местном уровне переработки около 1% объёма обслуживаемого потока, что позволит обеспечить выпуск до 120 тыс. тонн синтетического волокна.

7) предложена оценка мультипликационного эффекта государственных расходов, которая позволяет выделить роль государственных инвестиций в формировании импульсов экономического роста регионов. На примере ТК получена оценка, что в среднем за 2006-2016 гг. при увеличении накопленных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 1 млрд. руб. прирост объема перевалки составлял около 15%.

IV ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Монографии:

1. Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Факторы развития российских регионов: роль инноваций и транспортной инфраструктуры: Монография / Под ред. Р.М. Нижегородцева. – М: Национальный институт бизнеса, 2014. – 440 с. (27.2 п.л., в т.ч. 13.0 п.л. авт.).
2. Нижегородцев Р.М., Горидько Н.П., Швец И.Ю., Рослякова Н.А. Экономическое развитие регионов: факторы, стратегии, безопасность: Научная монография. – М: ООО «НИПКЦ Восход-А», 2018. – 336 с. (20.0 п.л., в т.ч. 5.0 п.л. авт.).

Главы и разделы в коллективных монографиях:

3. Нижегородцев Р.М., Рослякова Н.А. Тенденции и особенности инновационной модернизации в северных регионах России // Тенденции и особенности инновационной индустриализации северных регионах России / Коллектив авторов; под науч. ред. В.С. Селина, В.А. Цукермана. – Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2014. – С. 35-42. (1.0 п.л., в т.ч. 0.5 п.л. авт.).

Статьи в журналах, индексируемых в международной БД Scopus

4. Roslyakova N. The methodology of assessment of economic consequences from the reduction of the regional airport network // 2017 Tenth International Conference Management of Large-Scale System Development (MLSD). Moscow. 2017. – 4 p. doi: 10.1109/MLSD.2017.8109677. (0.5 п.л.).
5. Roslyakova N. The methodology of estimation of indirect economic relations transport infrastructure and economic systems // 2018 Eleventh International Conference «Management of large-scale system development» (MLSD), edited by: A. Tsvirkun. – Moscow. 2018. – 5 p. doi: 10.1109/MLSD.2018.8551822. (0.6 п.л.)

В рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России

6. Рослякова Н.А., Горидько Н.П. Экономический рост регионов и транспортная инфраструктура: регрессионный анализ // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2013. – № 1. – С. 157-161. (0.6 п.л., в т.ч. 0.3 п.л. авт.).
7. Нижегородцев Р.М., Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Взаимосвязь между объемом ВРП и развитием транспортной инфраструктуры: опыт кластеризации регионов России // Региональная экономика: теория и практика. – 2013. – № 33 (312). – С. 19-24. (0.75 п.л., в т.ч. 0.25 п.л. авт.).
8. Рослякова Н.А. Оценка взаимосвязи параметров транспортного комплекса региона и его экономического роста // Вестник СибАДИ. – 2013. – № 5 (33). – С. 156-162. (0.4 п.л.).
9. Рослякова Н.А. Особенности развития экономических систем в зависимости от характеристик транспортного пространства региона (на примере Северо-Западного макрорегиона) // Russian journal of management. – 2016. – № 1. – Т. 4. – С. 8-16. (1.1 п.л.).
10. Рослякова Н.А. Основные подходы к анализу и оценке влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост и развитие // Друкеровский вестник. – 2017. – № 6. – С. 212-222. (0.6 п.л.).
11. Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Инвестиции в развитие порта Усть-Луга: количественная оценка эффектов // Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2018. – № 1 (211). – С. 92-101. (1.1 п.л., в т.ч. 0.6 п.л. авт.).
12. Рослякова Н.А. Исследование взаимосвязи транспортного и промышленного комплексов Северо-Западного Федерального Округа // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2018. – №2. – С. 106-116. (0.7 п.л.).
13. Рослякова Н.А. Государственное управление пространственным развитием на основе развития транспортной инфраструктуры: особенности взаимодействия транспортных и промышленных узлов в регионах // Друкеровский вестник. – 2019. – № 2. – С. 290-299. (0.6 п.л.).

В других изданиях:

14. Рослякова Н.А. Экономические аспекты конкурентного развития транспортных узлов // Шумпетеровские чтения: Материалы Второй международной научно-практической конференции – Пермь: Изд-во Пермского национального исследовательского политехнического университета, 2012. – С. 362–365. (0.4 п.л.).
15. Рослякова Н.А. Транспортная составляющая в инновационном развитии региона // Управление инновациями – 2012: Материалы международной научно-практической конференции. – М.: ЛЕНАНД, 2012. – С. 117-120. (0.3 п.л.).
16. Рослякова Н.А. Опыт регрессионного анализа для оценки взаимосвязи параметров транспортного комплекса и регионального ВРП // Первые чтения памяти профессора Б.Л. Овсиевича «Экономико-математические исследования: математические модели и информационные технологии»: Мат-лы Всерос. конф. – СПб: Нестор-История, 2013. – С. 176-179. (0.2 п.л.).

17. Рослякова Н.А. Факторы экономического роста в субъектах ДФО // Исследования молодых учёных: отраслевая и региональная экономика, инновации, финансы, социология: в 2 ч. Часть 1. / под ред. В.Е. Селиверстова, А.А. Горюшкина. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. – С. 249-260. (0.7 п.л.).
18. Рослякова Н.А. Исследование экономической динамики транспортного комплекса регионов СЗФО в связи с развитием экономики // Устойчивое развитие регионов: новая экономика – новые возможности: Материалы VI Молодежного экономического форума. – Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2014. – С. 62-70. (1.1 п.л.).
19. Рослякова Н.А. Анализ транзитной специализации малых и средних городов России в приграничной зоне Беларуси и России // Друкеровский вестник. – 2015. – № 1 (5). – С. 98-105. (0.5 п.л.).
20. Рослякова Н.А. Исследование взаимосвязи транспортной и экономической региональных систем через оценку транспортных затрат // Russian journal of management. – 2015. – № 2 (14). Том 3. – С. 203-209. (0.9 п.л.).
21. Рослякова Н.А. Деятельности морского транспорта Санкт-Петербурга и Ленинградской области и региональное развитие // России и Германия: экономика регионов после санкций. – СПб: Скифия-принт, 2015. – С. 203-207. (0.6 п.л.).
22. Рослякова Н.А. Влияние транспортной инфраструктуры на экономическое развитие малых и средних городов (SWOT-анализ) // Друкеровский вестник. – 2016. – № 2 (10). – С. 42-46. (0.3 п.л.).
23. Рослякова Н.А. Экономические эффекты, формируемые транспортным центром г. Санкт-Петербург и Ленинградской области // Региональная экономика и развитие территорий / Под ред. Л.П. Совершаевой. – СПб.: ГУАП, 2017. – № 1 (11) – С. 211–217. (0.8 п.л.).
24. Рослякова Н.А., Прокопьев Е.А., Рязанцев П.А. Опыт регрессионного моделирования влияния зимних условий на вывозку и формирование сценариев использования объектов сезонной транспортной инфраструктуры // Мат-лы IV Всеросс-го симпозиума по региональной экономике. Ответственный редактор Ю.Г. Лаврикова. – Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2017. – С. 262-267. (0.3 п.л., в т.ч. 0.1 п.л. авт.).
25. Рослякова Н.А. Распределение эффектов развития транспортных узлов для региональных экономических систем // Проблемы социально-экономического развития АПК и сельских территорий : мат-лы Всеросс. науч.-практ. конф. с междунар. уч-ем / под общ. ред. Г.М. Залозной, Т.Н. Лариной. – Оренбург: Издательский центр ОГАУ, 2018. – С. 257-262. (0.4 п.л.).
26. Горидько Н.П., Рослякова Н.А. Нестинговый подход к формированию транспортной инфраструктуры: эффекты регионального развития // Проблемы социально-экономического развития АПК и сельских территорий : мат-лы Всеросс. науч.-практ. конф. с междунар. уч-ем / под общ. ред. Г.М. Залозной, Т.Н. Лариной. – Оренбург: Издательский центр ОГАУ, 2018. – С. 204-209. (0.4 п.л., в т.ч. 0.2 п.л. авт.).
27. Рослякова Н.А. Исследование сетевых свойств транспортных центров СЗФО // Проблемы преобразования и регулирования региональных социально-экономических систем : Сб. науч. трудов. Вып. 44 / под ред. С.В. Кузнецова ; ИИПЭ РАН. – СПб: ГУАП, 2018. – С. 43-48. (0.6 п.л.)
28. Рослякова Н.А. Обоснование приоритетов транспортного развития // Региональные детерминанты и закономерности развития экономики : Сб. трудов междунар. науч.-практ. конф. (Ставрополь, 18-20 апреля 2018 г.). – Т.1 / Гл. ред. О.Б. Бигай. – Ставрополь: ЧОУ ВО «Ставропольский университет», 2018. – С. 65-70. (0.6 п.л.)
29. Рослякова Н.А. Институциональные противоречия в документах регионального развития // Глобализация экономики и российские производственные предприятия: материалы 16-ой Междунар. науч.-практ. конф., г. Новочеркасск, 14-18 мая 2018 г. / Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова. – Новочеркасск: ЮРГПУ(НПИ), 2018. – С. 197-201. (0.3 п.л.)
30. Рослякова Н.А. Приоритеты государственной политики развития транспортной инфраструктуры для целей инновационного развития регионов // Региональная экономика и развитие территорий / под ред. Л.П. Совершаевой. – СПб: ГУАП, 2018, №1 (12). – С. 85-88. (0.4 п.л.)
31. Рослякова Н.А. Условия реализации общественных интересов устойчивого регионального развития // Проблемы устойчивого развития на макро-, мезо- и микроуровне: мат-лы междунар. научно-практической конф-и / отв. ред. О. В. Ямова. – Тюмень: ТИУ, 2018, Том I. – С. 220-225. (0.3 п.л.)
32. Рослякова Н.А. Анализ и оценка косвенных экономических связей в приложении к задачам территориального стратегического планирования / Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD'2018): материалы Одиннадцатой междунар. конфер., 1-3 окт. 2018 г., Москва: в 2-х т. / Ин-т проблем упр. им. В.А. Трапезникова Рос. акад. наук; под общ. ред. С.Н. Васильева, А.Д. Цвиркуна. - Т. 2: Секции 8-16. – М.: ИПУ РАН, 2018. – С. 205-207. (0.3 п.л.)

Подписано в печать 03.07.2019 г. Формат 60x84 ¹/₁₆,
бумага офсетная, гарнитура «Таймс».
Усл. печ. листов 1,2. Тираж 100 экз. Заказ №2.

ООО «Константа»
460024, г. Оренбург, ул. Туркестанская, 18.
Тел. 8(3532)53-24-25.