

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСФОРМАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

© 2014 Цурова Лиза Ахметовна

кандидат экономических наук, доцент

© 2014 Яндиева Марита Салмановна

кандидат экономических наук, доцент

Ингушский государственный университет

386001, Республика Ингушетия, г. Магас, ул. Х.-Б. Муталиева, д. 6

E-mail: lisa_esc@mail.ru

Исследование тенденций, выявление особенностей развития межрегиональных производственных отношений выступают самостоятельным направлением в науке управления региональной экономикой, в основе которого стоят концептуальные положения теории развития территориально-производственных комплексов региона.

Ключевые слова: межрегиональные производственные отношения, типологии локальных транспортных систем, транспортная инфраструктура.

Реализация сравнительных преимуществ, превращение их в конкурентные преимущества региональной экономики осуществляются прежде всего через структурно-территориальную политику. Речь идет о том, чтобы преимуществам структуры размещения экономических ресурсов соответствовала структура производства и инфраструктуры, его обеспечивающей¹.

На основании анализа показателей, характеризующих транспортные системы, современными исследователями выделено 7 типов локальных транспортных систем, подразделяющихся на подтипы. Типы отражают уровень транспортной обеспеченности территории, а подтипы - условия ее формирования. В зависимости от условий формирования транспортные системы имеют разную конфигурацию транспортной сети, разную интенсивность пассажирских сообщений, разные перспективы развития. Нами была разработана следующая типология:

Тип 1 - очень высокий уровень транспортной освоенности территории. Это локальные транспортные системы в микрорайонах с максимальной плотностью автодорожной и железнодорожной сети, наиболее сложной топоморфологической структурой транспортной сети и с максимально развитым пассажирским сообщением. Данный тип сложился только в 3 уникальных районах России: сверхосвоенных и сверхзаселенных окрестностях Москвы, в Калининградской области и в очень плотно заселенных окрес-

ностях Краснодара и Армавира с равномерной освоенностью территории и максимально интенсивным сельским хозяйством

Тип 2 - высокий уровень транспортной освоенности территории (4 подтипа). Это транспортные системы в микрорайонах с высокой (как правило, более 200 км/тыс. км²) плотностью автодорожной и железнодорожной сети, сложной топоморфологической структурой транспортной сети и развитым пассажирским сообщением, которое связывает все крупные и средние населенные пункты, между ними присутствуют альтернативные варианты сообщения, интенсивность движения на отдельных маршрутах может достигать 100 рейсов в день.

Подтип 2а - полицентрических агломераций - транспортные системы, сложившиеся в микрорайонах с полицентрической системой горнопромышленного освоения. В таких микрорайонах велико число городских поселений, связанных сложной сетью путей сообщения.

Подтип 2б - крупногородской - включает транспортные системы в окрестностях крупных городов староосвоенной части страны. Такие транспортные сети характерны для окрестностей региональных центров, преимущественно в Центральном, Волго-Вятском и Центрально-Черноземном районах России. В окрестностях крупных городов велика плотность сельского населения, ведется интенсивное сельское хозяйство, имеются различные промышленные

предприятия, расположены города и поселки - спутники, много дачных поселков. Обеспеченность населения пассажирским транспортом высокая (все крупные и средние населенные пункты связаны регулярным сообщением с интенсивностью не менее чем 2 раза в день), но снижается по направлению юг - север.

Подтип 2в - предгорный - транспортные системы **предгорий Кавказа**. Эти территории характеризуются высокой плотностью сельского населения, высокоинтенсивным сельским хозяйством и развитым туризмом. Благодаря этому, несмотря на сложный рельеф, здесь создана разветвленная транспортная сеть различной конфигурации.

Подтип 2г - интенсивный сельскохозяйственный - транспортные системы **развитых сельскохозяйственных районов, не примыкающих к крупным городам**. Они сосредоточены на Кубани, в Центральном, Центрально-Черноземном, Волго-Вятском и Уральском экономических районах. Эти районы характеризуются высокой плотностью сельского населения и высокоинтенсивным (сейчас либо в советский период) сельским хозяйством. Во всех них есть малые и средние города, которые либо являются значимыми промышленными центрами (реже), либо центрами местной промышленности (чаще).

Тип 3 - с уровнем транспортной освоенности территории выше среднего (3 подтипа) - характеризуется более низкими (по сравнению с типом 2) показателями густоты транспортной сети (100-200 км/тыс. км²) и интенсивности пассажирских сообщений.

Подтип 3а - горнозаводской - включает локальные транспортные системы в окрестностях крупных городов - региональных центров, а также в старопромышленных районах на менее освоенных в сельскохозяйственном отношении территориях. Такие микрорайоны распространены к северу от Москвы и на Урале. Отличительной их чертой является то, что густота автодорожной сети заметно выше средней по региону.

Подтип 3б - сельскохозяйственно-лесопромышленный. К этому подтипу относятся транспортные системы экономических микрорайонов, расположенных в лесных ареалах Центрального, Северо-Западного, Волго-Вятского и Уральского экономических районов.

Площадь сельскохозяйственных угодий в таких районах невелика, преобладают малые

сельские населенные пункты, наблюдается сильная депопуляция, что приводит к снижению интенсивности пассажирских потоков. Лесное хозяйство, некогда бывшее одной из важнейших отраслей многих из этих микрорайонов, сейчас утратило прежнее значение, что повлекло ликвидацию части транспортной инфраструктуры. Транспортная сеть здесь имеет радиальную структуру и малое количество циклов. Многие мелкие и средние сельские населенные пункты не обеспечены дорожной сетью с твердым покрытием и лишены автобусного сообщения².

Подтип 3в - сельскохозяйственный. К нему относятся транспортные системы экономических микрорайонов, расположенных преимущественно в **степных** (редко - горных) **районах** европейской части России. Такие микрорайоны характеризуются высокой плотностью сельского населения, крупноселенным типом расселения, интенсивным сельским хозяйством, высокой долей сельхозугодий вообще и пашни в частности. В этом подтипе обеспеченность сельского населения автомобильными дорогами и пассажирским транспортом выше, чем в подтипе 3б, так как здесь меньше населенных пунктов, к которым надо подводить дороги. Строительство автодорог облегчается отсутствием болот и малой залесенностью территории. Для этого подтипа характерно небольшое различие в густоте автодорожной сети между районами, прилегающими к крупным городам и не прилегающими к ним. Все эти районы сосредоточены в Поволжском, Северо-Кавказском и на юге Уральского экономических районов.

Тип 4 - средний уровень транспортной освоенности территории (3 подтипа). Для этого типа характерна низкая (в основном от 50 до 100 км/тыс. км²) густота сети автодорог с твердым покрытием, при этом обеспеченность населения транспортом может быть как высокой, так и низкой.

Подтип 4а - скотоводческий сухих степей. К нему относятся транспортные системы сухих степных микрорайонов юга европейской части страны с невысокой плотностью населения, крупноселенным типом расселения, преобладанием в сельском хозяйстве мясного и мясошерстного скотоводства. Обеспеченность сельского населения пассажирским транспортом в этих районах высокая - все крупные населенные пункты соединены автодорогами с твердым по-

крытием. Небольшое число сельских населенных пунктов является причиной низкой густоты автодорожной сети.

Подтип 4б - лесопромышленный. К нему относятся локальные транспортные системы севера европейской части России. Они сосредоточены в малонаселенных районах со слабо развитым сельским хозяйством и большой лесопокрываемой площадью. Здесь преобладают малые сельские населенные пункты, многие из которых не имеют круглогодичных дорог. Локальные транспортные системы этого подтипа расположены на севере Северо-Западного, Волго-Вятского, Центрального и Уральского экономических районов, а также в южной и западной частях Северного района. Интенсивность движения пригородных автобусов здесь различна и колеблется от нескольких рейсов в день до 1-2 рейсов в неделю, т.е. обеспеченность населения пассажирским транспортом слабая. Транспортная сеть имеет древовидную конфигурацию. Административные границы на этих территориях малопроницаемы как для дорог, так и для рейсового транспорта.

Подтип 4в - сибирский сельскохозяйственный. Все микрорайоны с транспортными системами данного подтипа расположены в Азиатской части России. Это наиболее освоенные в хозяйственном отношении и наиболее населенные в ней территории. Основной отраслью сельского хозяйства является земледелие. Однако меньшая по сравнению с европейской частью России заселенность Сибири и Дальнего Востока сказывается и на густоте транспортной сети, которая не превышает 100 км/тыс. км². Микрорайоны этого подтипа расположены преимущественно в более населенной и освоенной части Сибири, где они занимают ее равнинный юг, а в Восточной Сибири такие микрорайоны концентрируются вокруг крупных городов юга.

Обеспеченность территории автодорогами с твердым покрытием недостаточна, так как часто даже средние и крупные сельские населенные пункты не имеют круглогодичных дорог; в некоторые населенные пункты, которые официально имеют автобусное сообщение, автобусы ходят 2 раза в месяц. Транспортная сеть разветвленная, имеются альтернативные варианты проезда из одного населенного пункта в другой³.

Тип 5 - с уровнем транспортной освоенности территории ниже среднего (2 подтипа). В микрорайонах 5-го типа преобладает дис-

персное освоение территории, велико число уникальных локальных транспортных систем; уровень транспортной освоенности территории очень низкий (густота автодорожной сети от 1 до 55 км/тыс. км²), хотя обеспеченность населения транспортом может быть высокой.

Подтип 5а - очагово-промышленный. К нему относятся транспортные системы **горно-промышленных районов Сибири и Севера** со слабо развитым сельским хозяйством, малым количеством сельского населения и сельских населенных пунктов. Большинство населения таких районов проживает в малых городах, поселках городского типа и поселках при предприятиях, население которых занято преимущественно не в сельском хозяйстве.

Нужды промышленного производства обеспечиваются постоянно действующими дорогами, пригодными для автомобильного транспорта. В этом подтипе дорожная сеть густая на фоне окружающей территории, но ниже, чем в староосвоенных районах. При низкой густоте транспортной сети население может быть хорошо обеспечено как транспортной сетью, так и пассажирским транспортом, так как почти все населенные пункты связаны круглогодичными дорогами с автобусным сообщением. Пространственная структура транспортной сети в основном древовидная. Площадь их освоенной части может быть относительно невелика, и их большая часть занята неосвоенными пространствами⁴.

Подтип 5б - экстенсивный сельскохозяйственный. Транспортные системы этого подтипа распространены на севере европейской части страны, а также на юге Сибири и Дальнего Востока. К нему относятся те экономические микрорайоны, где основным фактором формирования транспортной сети является сеть сельских поселений, хотя и здесь могут существовать крупные горнодобывающие предприятия со своими системами расселения. Слабая заселенность и хозяйственная освоенность этих территорий определяют низкую плотность транспортной сети и недостаточную обеспеченность пассажирским транспортом. Природные условия сильно различаются - от равнинных районов запада Новосибирской области до горных на Алтае и в Саянах. Конфигурация транспортных сетей древовидная в горных районах, в равнинных же - более сложная: встречаются транспортные сети с одним либо с несколькими циклами. Сре-

ди этих микрорайонов есть такие, где не столько система расселения определяет трассировку путей сообщения, сколько транспорт (железнодорожный) оказывает более сильное влияние на систему расселения.

Тип 6 - низкий уровень транспортной освоенности территории (3 подтипа). Включает транспортные системы неосвоенных и крайне малозаселенных территорий, расположенных в Сибири и на Крайнем Севере.

Подтип 6а - транзитный. К нему отнесены транспортные системы тех малоосвоенных территорий, где большая часть населения проживает вдоль транзитных транспортных магистралей (БАМ, Транссиб, Колымский тракт и др.) либо сосредоточена у какого-то местного транспортного пути, а потому обеспеченность населения пассажирским сообщением высокая - почти все населенные пункты имеют неинтенсивное (от 1-2 раз в неделю до ежедневного), но регулярное пассажирское сообщение. Лишь небольшое количество населения этих территорий проживает вдали от наземных путей сообщения. При этом густота транспортной сети крайне низкая (менее 9 км/тыс. км²).

Подтип 6б - периферийный. К нему относятся уникальные транспортные системы, которые обслуживают часть населения территории экономического микрорайона, не охватывая все населенные пункты микрорайона полностью. Для них характерны элементарные по конфигурации (древовидные, слаборазветвленные) и изолиро-

ванные транспортные сети, по которым не осуществляется регулярное сухопутное пассажирское сообщение либо оно осуществляется эпизодически. Исключительную роль в этих транспортных системах играют водный и воздушный транспорт.

Подтип 6в - островной - населенные острова Северного Ледовитого и Тихого океанов. В этот подтип попадают 3 микрорайона: Новоземельский, Курильский и Командорский.

Тип 7 - с отсутствием сухопутного транспорта - территории с отсутствием круглогодичного транспорта (кроме воздушного) либо с отдельными технологическими дорогами. Наземное пассажирское сообщение эпизодическое либо отсутствует вообще.

Из приведенного распределения показателей видна зависимость уровня транспортной освоенности территории от степени освоения и плотности населения по оси запад - восток (табл. 1).

Анализ типов локальных транспортных систем позволил выявить распределение территории России по уровням ее транспортной освоенности. К территориям с высоким уровнем транспортной освоенности отнесены экономические микрорайоны с транспортными системами 1 и 2 типов; со средним - 3, 4 и 5 типов; с низким - 6 типа, без сухопутных путей сообщения - 7 типа (см. табл. 2)⁵.

Из таблицы видно, что всего 5 % территории страны имеет высокий уровень транспортной освоенности территории, причем максимально освоены Центрально-Черноземный, Центральный и

Таблица 1

Сводная таблица по типологии локальных транспортных систем России

Подтип	Количество микрорайонов	Средняя плотность населения, чел./км ²	Средняя густота автодорожной сети, км/тыс. км ²
1	10	30,7	407,4
2а	4	12,0	206,6
2б	27	13,6	238,9
2в	14	31,1	304,9
2г	47	13,9	257,7
3а	17	6,5	143,8
3б	59	6,3	152,8
3в	63	11,8	145,0
4а	14	4,3	56,3
4б	22	2,3	69,6
4в	38	5,4	70,9
5а	21	0,16	6,0
5б	68	1,4	26,0
6а	23	0,23	3,3
6б	15	0,13	1,6
6в	3	0,09	0,6
7	18	0,03	0,12

Таблица 2

Доля территорий с различными уровнями транспортной освоенности по экономическим районам

Экономический район	Уровень транспортной освоенности территории, %			
	высокий	средний	низкий	без сухопутных путей сообщения
Центральный	58,5	41,5	-	-
Северный	-	69,7	24,6	5,7
Северо-Западный	31,1	68,9	-	-
Волго-Вятский	31,3	68,7	-	-
Уральский	10,3	89,7	-	-
Центрально-Черноземный	74,9	25,1	-	-
Северо-Кавказский	46,8	53,2	-	-
Поволжский	6,3	93,7	-	-
Западно-Сибирский	-	74,7	25,3	-
Восточно-Сибирский	-	37,5	20,0	42,5
Дальневосточный	-	21,5	34,4	44,1
Россия в целом	4,9	45,1	23,5	26,5

Северо-Кавказские экономические районы, характеризующиеся развитой обрабатывающей промышленностью и интенсивным сельским хозяйством. В Азиатской части страны территории с высоким уровнем транспортной освоенности отсутствуют. В Западной Сибири, благодаря промышленному освоению нефтяных и газовых месторождений, доля неосвоенных в транспортном отношении территорий намного ниже, чем в более восточных районах.

Доля территорий с низким уровнем транспортной освоенности и с отсутствием сухопутного транспорта составляет половину всей территории страны, причем на Дальнем Востоке подобных территорий почти 80 %. Таким образом, уровень транспортной освоенности территории уменьшается по осям: запад - восток в масштабе всей страны, центр - периферия в ее Европейской части и юг - север в Азиатской части⁶.

Пространственная интеграция реализуется через гармонизацию межрегиональных производственных, финансовых, информационных связей. Транспортная инфраструктура позволяет оптимизировать межрегиональные производственные отношения, которые на сегодняшний день рассматриваются как приоритетное направление развития как на региональном, так и федеральных уровнях управления.

Исследование тенденций, выявление особенностей развития межрегиональных производственных отношений является самостоятельным

направлением в науке управления региональной экономикой, в основе которого стоят концептуальные положения теории развития территориально-производственных комплексов региона. Однако современные условия трансформации экономических систем диктуют необходимость пересмотра и изменения существующих принципов и методов управления предпринимательскими структурами с учетом развития региональной транспортной инфраструктуры.

¹ *Зиновьева П.* Межрегиональные структуры взаимного развития связанных отраслей. М., 1981. С. 254.

² *Кузнецова О.* Федеральная экономическая политика в отношении эксклавного региона // Вопросы экономики. 2001. № 11. С. 26.

³ *Дикинов А.Х., Хасанов М.М., Губашиева И.К.* Определение конкурентных преимуществ отдельных регионов как основа устойчивого развития // Моделирование устойчивого регионального развития: материалы III Междунар. конф. 2009. С. 128-131.

⁴ *Дикинов А.Х., Хасиева Т.А.* Проблемы социо-эколого-экономической асимметрии уровня развития регионов под влиянием макроэкономических тенденций // Государственное и муниципальное управление: ученые записки СКАГС. 2014. № 1. С. 87.

⁵ *Увайсаева А.Г.* Современные концепции пространственной трансформации территорий // Экономика и предпринимательство. 2013. № 12 (3). С. 152.

⁶ *Дикинов А.Х., Гайрабеков И.Г., Эльгукаева Л.А.* Формирование и реализация конкурентных преимуществ региональной экономики // Изв. Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2014. № 2 (58). С. 53-58.

Поступила в редакцию 06.08.2014 г.