

Влияние транспортной инфраструктуры на развитие регионов Российской Федерации

Гречаная Елизавета Сергеевна

E-mail: lizagrechanaya@gmail.com

В настоящее время для того, чтобы обеспечить успешное и динамичное экономическое развитие регионов, в перспективе повышающее качество и уровень жизни населения, необходимо развивать транспортную инфраструктуру. Региональная транспортная инфраструктура является межотраслевой системой, под влиянием которой трансформируются условия жизнедеятельности и хозяйствования в регионе. Развитие инфраструктуры в регионе выступает в качестве условия преодоления его экономической отсталости, так как эффективная транспортная система способствует территориальному разделению труда, углублению и расширению товарного обмена. Кроме того, без транспортной инфраструктуры невозможно было бы обеспечить территориальную целостность страны, не были бы объединены региональные рынки и, как следствие, географический доступ к регионам был бы затруднен настолько, что коммерческая деятельность развивалась бы только в одном из регионов, без выхода на общенациональный или международный рынок, что определенно имело бы пагубное влияние на экономику страны в целом. Таким образом, транспортная система – ключевой фактор, определяющий экономическое развитие регионов. Несмотря на то, что исследования взаимосвязи и взаимовлияния между транспортной инфраструктурой и экономикой ведутся довольно давно, количество работ, которые рассмотрели бы все эти процессы в масштабе всей страны в длительной временной перспективе, а не только в отдельной сети регионов западной или восточной России, немногочисленно. Между тем уровень вклада транспортной инфраструктуры в процесс обеспечения межрегиональной интеграции, несомненно, высок, что, в сущности, и порождает актуальность данной темы. Целью исследования является анализ и оценка влияния транспортной инфраструктуры на экономическое развитие российских регионов на основе эмпирического исследования, в частности оценки взаимосвязи темпов роста ВРП на душу населения и коэффициентов обеспеченности регионов транспортной сетью. Базой исследования послужили статистические данные о протяженности эксплуатационной транспортной сети конкретного региона, численности его населения, его площади и ВРП на душу населения. Исследование охватывает период с 1998 по 2013 год и проведено для 77 регионов России, исключение составляют Республика Крым, Чеченская Республика, Ненецкий Автономный Округ, Ханты-Мансийский Автономный Округ – Югра, Ямало-Ненецкий Автономный Округ и город федерального значения Севастополь, так как Росстат не приводит полных статистических данных относительно этих субъектов РФ, а также города Москва и Санкт-Петербург. Кроме того, несмотря на отсутствие сети железнодорожных дорог, Камчатский край, Магаданская область, Республика Алтай, Республика Тыва и Чукотский автономный округ вошли в исследование как регионы, имеющие расчётные показатели 0. Важнейшим показателем, характеризующим значимость того или иного вида экономической деятельности для экономики региона, является ее вклад в формирование ВРП. Транспортная инфраструктура в свою очередь оказывает влияние на каждый элемент в структуре ВРП, так как в состав стоимости товаров, работ или услуг включаются транспортные расходы, величину которых определяет уровень развития транспортной отрасли. Также в настоящей модели будет рассчитываться обеспеченность региона только железными и автомобильными дорогами, потому как водный, воздушный и морской виды транспорта занимают незначительную долю в показателях развития транспортной инфраструктуры и представлены не во всех регионах России. В качестве зависимой переменной

для регрессионного анализа выступает показатель ВРП на душу населения, а в качестве независимых переменных выбраны показатели обеспеченности региона железными и автомобильными дорогами, которые будут рассчитаны с помощью коэффициента Энгеля и показателя обеспеченности региона транспортной сетью А.Г. Исаева. Будут использованы именно эти два показателя, так как коэффициент Энгеля определяет уровень обеспеченности транспортом населения территории, а показатель оснащённости региона транспортной сетью А.Г. Исаева подходит для вычисления «экономической» величины региона, потому что в нём учитывается ВРП. Опираясь на результаты проведенного анализа, можно сделать вывод, что существует взаимосвязь между транспортной инфраструктурой и ростом ВРП. Более того, выявленные зависимости носят как положительный, в случае с железными дорогами, так и отрицательный характер – автомобильные дороги. Из таблиц МНК-регрессии для коэффициента Энгеля следует, что все показатели значимы на высоком уровне, и, согласно индексу детерминации (R^2), начальный уровень ВРП и факторы обеспеченности региона автодорожной и железнодорожной сетью объясняют темпы роста ВРП на 99%. Из таблиц МНК-регрессии для показателя обеспеченности региона транспортной сетью А.Г. Исаева, наоборот, можно заключить, что показатели оснащённости автомобильными и железными дорогами значимы только на 15%. На основе данных регрессионного анализа можно увидеть, что обеспеченность железнодорожной инфраструктурой является значимым фактором, определяющим экономический рост регионов, и, в данном контексте, инвестирование в развитие этой отрасли оправданно. В то же время, показанная эмпирическим анализом отрицательная зависимость темпов роста ВРП на душу населения от обеспеченности регионов автомобильной инфраструктурой, говорит о том, что автодороги являются не столь значимым для развития фактором, хотя государство признает необходимым ежегодно инвестировать в данную систему, увеличивая протяжённость дорог. Более того, можно сделать вывод о необходимости включения в политику регионов вопросов развития её транспортной инфраструктуры, поскольку было получено доказательство её непосредственного влияния на экономический рост регионов. Вдобавок, следует обращать внимание не только на показатели увеличения физических элементов транспортной, но прежде всего на увеличение эффективности использования уже существующих сетей, улучшение менеджмента в транспортной инфраструктуре. Получается, что не увеличение протяженности и не уплотнение автомобильных дорог, в частности, должно являться обоснованием решений об инвестициях в транспортную инфраструктуру, причиной инвестирования должна выступать растущая заинтересованность региональных органов власти в повышении интенсивности её использования. Более того, стратегия расходования бюджетных средств на создание инфраструктуры, направленная на реализацию крупных инвестиционных проектов в сфере частно-государственного партнерства, тоже должна приниматься во внимание, ведь речь идёт о принятии экономически целесообразных решений, благодаря которым происходит более эффективное использование ограниченных ресурсов, и при этом повышается их отдача. В заключение необходимо также отметить, что принятие решений о развитии инфраструктуры следует передать региональному уровню управления, несмотря на общую тенденцию централизации таких решений. В этой связи неслучайно Транспортной стратегией РФ за период до 2030 года предусматривается создание специальных органов, занимающихся согласованием интересов и синхронизацией планов развития транспортной инфраструктуры РФ в целом и планов социально-экономического развития регионов, где также учитывается развитие дорожной сети.