

Транспорт – механизм развития региона

Антон Горбунов

Транспорт и его инфраструктура является одной из практических механизмов реализации региональной политики государства. Несомненно, делает важным более детальное изучение составных элементов транспортной инфраструктуры региона, определение его существенных характеристик и выявление их функций.

Задачи, стоящие перед социально-экономическим развитием региона, оказывают влияние на состояние его транспортной инфраструктуры (железнодорожный, водный, морской, воздушный транспорт) и сопровождающие их технические средства и устройства. Успешное развитие региона достигается за счёт взаимодействия всех видов транспорта и встраивания их в единый транспортный комплекс страны.

В первую очередь транспорт – это сложная система, которая состоит из разных элементов и мобильна по своей сути и функционалу. Это определяет особое значение изменений в отдельных звеньях, которые могут оказать влияние на характер протекания процессов во всех смежных элементах.

Например, развивающийся авиатранспорт создал конкуренцию железнодорожному и морскому транспорту, появление железнодорожных путей в труднодоступных регионах привело к строительству подъездных автодорог и т.д.

Отношения кооперации и конкуренции между различными видами транспорта характеризуют его не

ГОРБУНОВ Антон Александрович – кандидат технических наук, научный сотрудник кафедры «Политология, история и социальные технологии» Московского государственного университета путей сообщения. *E-mail:* Politologia-MIIT@yandex.ru

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, региональное развитие.

столько как группу взаимосвязанных подотраслей, сколько как единую транспортную систему, которая функционирует на различных уровнях: глобальном, общенациональном, региональном и локальном. На любом уровне это, как правило, несколько видов транспорта с их инфраструктурой и транспортно-логистические комплексы. Так, на национальном уровне участвуют все виды транспорта, задействованные в транспортном комплексе стран и их национальных транспортно-логистических систем, а на глобальном – взаимодействуют все виды транспорта всех стран, участвующих в транспортном процессе, и их национальные транспортно-логистические системы.

В данном контексте следует обратиться к мнению А.И.Солодкого, согласно которому формирование полифункциональных транспортно-логистических комплексов, базирующихся на ключевых транспортных узлах, – это одна из наиболее ключевых тенденций в транспортной сфере. Под региональной транспортно-логистической системой он понимает пространственную совокупность средств и путей сообщения, функционально объединённой логистическими структурами. Наряду с ней автор выделяет местные, межрегиональные, национальные (государственные), континентальные, трансконтинентальные системы [1].

Развитие собственной транспортно-логистической системы в каждом регионе способствует налаживанию связей между отдельными видами транспорта внутри региона, оптимизирует способы доставки и временные затраты на перевозку, развивает экономические, соци-

альные, политические и межрегиональные связи. Региональные транспортно-логистические системы образуют единую государственную транспортно-логистическую систему. Уровень развития транспортно-логистической системы каждого региона даёт основание для понимания и совершенствования всей транспортной системы государства. Такая связь диалектична: анализ состояния проблем развития государственной транспортной системы позволяет решать региональные проблемы.

Транспорт любого уровня необходимо рассматривать как единую систему, под которой понимается совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими, техническими, технологическими и нормативно-правовыми взаимоотношениями. Каждый вид транспорта имеет свою специфику использования.

В состав транспортной отрасли входят следующие виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, или речной, морской, воздушный, трубопроводный, промышленный, городской и др. транспорт, обслуживающие системы и производства. Промышленный и городской транспорт представляют собой совокупность различных видов транспорта, которые объединены территориальным признаком.

Под единой транспортной системой понимают функционально согласованную совокупность различных видов транспорта, объединённых задачами выполнения грузовых и пассажирских перевозок для минимизации временных, трудовых, ма-

териальных и финансовых затрат при их осуществлении [1]. В основе формирования единой транспортной системы лежит единая нормативно-правовая база. Транспортно-логистические системы выступают важным фактором, способствующим унификации всех имеющихся технологий и их своевременной модернизации [1].

Железнодорожный транспорт – это наиболее развитый вид транспортной системы, традиционно выполняющий системообразующие функции в транспортном комплексе большинства регионов. На него приходится основная доля грузо- и пассажироперевозок.

Железнодорожный транспорт характеризуется высокой пропускной и провозной способностью, непосредственной связью с промышленными и сельскохозяйственными предприятиями отраслей экономики. Положительные оценки работы железнодорожного транспорта связаны с массовостью перевозок, низкими эксплуатационными расходами, высоким скоростным режимом.

С точки зрения политологии данный вид транспорта, как и другие, имеет стратегическое значение.

Политико-экономическое значение железнодорожного транспорта возрастает, в том числе и за счёт создания международных транспортных коридоров и транспортных логистических центров за рубежом, межгосударственного партнёрства по выработке совместной стратегии развития железнодорожной сети.

Железнодорожному транспорту свойственны ограниченная манёвренность из-за «привязки» к колее, высокая стоимость, с одной стороны,

строительства железной дороги, которая дороже, чем автомобильная, а с другой – подвижного состава, который дороже автомобилей, но дешевле морских и воздушных судов. Также необходимо указать на высокую металлоёмкость и трудоёмкость, низкую производительность труда по сравнению с другими видами транспорта – всё это недостатки железнодорожного транспорта [2].

Следующий элемент транспортной системы – *автомобильный транспорт*, который стал самым распространённым видом транспорта. Значение автомобильного транспорта сложно переоценить там, где другие виды транспорта совершенно не развиты. Безусловно, системоформирующие функции транспортного комплекса практически повсеместно выполняет автомобильный транспорт, который работает на разных иерархических уровнях пространственной организации экономики [1].

Основными достоинствами автомобильного транспорта являются большая мобильность, достаточно высокая скорость перевозок, автономность движения, доставка пассажиров и грузов «от двери к двери» без дополнительных пересадок или перегрузок в пути следования, широкая сфера применения по территориальному признаку, в том числе по видам груза.

Кроме того, автомобильное сообщение способствует развитию рекреационного потенциала региона. Это способствует привлечению инвестиций на развитие туристической сферы. Немалую роль автомобильный транспорт играет в приграничном сотрудничестве, в налаживании и

поддержании экономических, торговых, культурных и т.д. контактов между регионами соседних государств. Значение автотранспорта неоспоримо в случаях чрезвычайных ситуаций в регионах, когда оперативно требуется доставить средства помощи.

К недостаткам работы автомобильного транспорта относятся: низкая производительность единицы подвижного состава, большая себестоимость; топливо-, энерго- и металлоёмкость. Высокая аварийность является отрицательной характеристикой данного вида транспорта. Согласно статистике, автомобильный транспорт – это самый опасный вид транспорта. Загрязнение окружающей среды автомобилями представляет серьёзную экологическую проблему [3].

Речной транспорт используется для массовых перевозок недорогих грузов (песка, нерудных строительных материалов, гравия, древесины и т.д.). Важную роль речной транспорт играет при обслуживании отдалённых районов.

В России – это Сибирь, Дальний Восток, в которых нет или недостаточно развиты другие виды транспорта.

К преимуществам речного транспорта можно отнести высокую провозную способность глубоководных путей, сравнительно низкую себестоимость и меньший удельный расход топлива по сравнению с автомобильным и воздушным транспортом, а также при расчёте на суммарное количество человек в соотношении к одному транспортному средству. Положительной характеристикой речного транспорта является его высо-

кая производительность, меньшие капиталовложения, чем в железнодорожный транспорт.

К недостаткам речного транспорта относится в первую очередь сезонность его работы. Сезонность – результат естественных природных условий: летом происходит существенное обмеление вод, а в зимнее время – ледостав. Ещё один недостаток этого вида транспорта, вновь опосредованный природными факторами, – это низкая скорость судоходства [4].

Морской транспорт относится к старейшим средствам сообщения. Среди основных его достоинств можно отметить низкую себестоимость и высокую роль при реализации международных перевозок. Высокая производительность, практически неограниченная пропускная способность создают преимущество по сравнению с железнодорожными и воздушными перевозками, положительно характеризуют морской транспорт с точки зрения рентабельности.

В связи с восстановлением значения Севморпути для народного хозяйства, научными экспедициями в регионах Арктики и Антарктики, геологоразведочными работами на шельфе усиливается значение морского транспорта.

Что же касается его основных недостатков, то к ним относятся довольно низкие скорости передвижения, зависимость работы от природно-климатических условий, ограниченное применение в прямом сообщении [5].

Важное место в структуре транспортной инфраструктуры имеет *воздушный транспорт*. Он использует

ся главным образом как пассажирский транспорт.

Его основными достоинствами являются высокая скорость, оперативность и кратчайший путь следования, возможность организации новых маршрутов и быстрой передислокации самолётов при изменении пассажиропотоков. Также к положительным критериям работы относятся экономия времени благодаря ускорению доставки, неограниченные провозные возможности, которые регламентируются сегодня лишь пропускной способностью аэродромов, меньшие капиталовложения по сравнению с железнодорожным и автомобильным транспортом. Следует отметить также относительно высокий уровень безопасности.

Рассматриваемый вид транспорта имеет важное значение для регионов, расположенных в отдалённых и труднодоступных местах.

Основными недостатками воздушного транспорта являются высокая себестоимость перевозок, зависимость от метеословий, ограниченность по грузовой вместимости [6]. Загрязнение окружающей среды данным видом транспорта высокая.

В структуре транспортной системы *трубопроводный транспорт* занимает одно из важных мест.

Трубопроводы могут быть проложены под землей, на земле, под водой, на болотистых участках местности, в вечной мерзлоте и т.д. К достоинствам использования трубопроводного транспорта относятся неограниченность объёмов перекачки, полная сохранность качества и количества грузов благодаря герметизации труб и насосных станций. Автоматизация операций по сливу, наливу (начально-конечные операции) и

перекачке, самая низкая себестоимость и самая высокая производительность труда, что связано с небольшим количеством людей, задействованных в перекачке.

К недостаткам трубопроводного транспорта относятся неуниверсальность и возможность транспортировки только определённых типов (чаще жидких или газообразных) грузов [7].

Ряд исследователей, в частности Н.А.Троицкая, выделяют также *промышленный, городской транспорт, транспорт энергии и информации, космический транспорт* [8].

Городской транспорт обслуживает население городов и пригородов, осуществляя перевозку пассажиров к местам работы, отдыха и т.д., а также грузов, которые необходимы для жизнедеятельности людей.

Идея создания общественного городского транспорта была впервые высказана французским учёным-физиком Б.Паскалем в 1661 г.

Высокая концентрация населения и увеличенный размер территории городов требуют широкого транспортного обслуживания.

В ыбор того или иного вида транспорта для каждого региона определяется его геополитическим положением и экономическим развитием, потребностями общества, динамикой развития конкретного вида транспорта. Отраслевая структура транспортной системы региона связана с техническими и экономическими особенностями каждого из входящих в неё видов транспорта, которые обуславливают сферы рационального их применения.

Развитие транспортно-логистической системы в регионе способствует налаживанию связей между отдельными видами транспорта внутри региона, оптимизирует способы доставки и уменьшает временные затраты на перевозку, развивает экономические, политические, социальные, культурные и межрегиональные связи.

Эффективная организация транспортно-логистической системы региона представляет перспективное направление внутрирегиональной политики.

Необходимо отметить, что приоритет развития одного вида транспорта в ущерб другому в системе регионального транспорта должен основываться на тщательном анализе и сопоставлении всего комплекса экономических, географических, общественно-политических, технических аспектов. Следует подчеркнуть, что между региональной транспортной системой и национальной транспортной системой существует диалектическая связь, при которой развитие каждого уровня имеет непосредственное влияние на

другой. Субъективной стороной вопроса является осмысление взаимосвязи и развития данных уровней государством и региональным руководством. Недостаточное внимание к проблемам транспортной инфраструктуры с их стороны может явиться тормозом в развитии региона в целом, что позволяет рассматривать транспорт как локомотив регионального роста.

Таким образом, транспорт, с одной стороны, представляет собой «ключ» к развитию региона, а с другой – это сложная система, объединяющая различные экономические структуры в единую цепь.

Выбор того или иного вида транспорта для каждого региона детерминирован его геополитическим положением, экономическим развитием, потребностями общества, а также местом региона в системе общегосударственных приоритетов. Отраслевая структура его транспортной системы определяется технико-экономическими особенностями каждого из входящих в неё видов транспорта.

Примечания

1. Солодкий А.И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития. Автореф. дисс. ... д-ра эконом. наук. СПб., 2009. С. 14, 15, 16.
2. Абрамов А.А. История железнодорожного транспорта. М.: РГОТУПС, 2003; История железнодорожного транспорта России: в 3 т. СПб., 1994–2004.
3. Персианов В.А. Развитие городского общественного пассажирского транспорта (XIX–XX вв.): историко-аналитический очерк. М., 2004; Писаренко Э.Е., Шевчук А.А., Васильев А.К. История автомобильного транспорта России до 1917 г. М.: НИИАТ, 1994; Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М.: ЭКСМО, 2008.
4. Аксёнов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М.: Наука, 1985; Могилевкин И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука, 2005.
5. Пашкова Т.Л. Транспорт России. Исторические очерки. М.: Пан Пресс, 2009; Резер С.М. Управление транспортным комплексом. М.: Наука, 1988.
6. История отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт, 1996.
7. Тарлинский В. Трубопроводы – инструмент геополитики? М.: МИК, 2009.
8. Троицкая Н.А. Единая транспортная система. М.: Академия, 2004. С. 22, 116.