

УДК 332.142.2

JEL classification: J20, L62, M11

РОЛЬ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ФОРМИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

ROLE OF TRANSPORT AND LOGISTIC INFRASTRUCTURE IN FORMATION OF ECONOMIC SECURITY OF REGION

©Шконда А. А.,

Кубанский государственный университет,
г. Краснодар, Россия, alina.khomyak@mail.ru

©Shkonda A.,

Kuban State University,
Krasnodar, Russia, alina.khomyak@mail.ru

Аннотация. Доказана роль транспортной инфраструктуры в повышении экономической и социальной стабильности региона, определяющих его экономическую безопасность. Определен состав транспортной инфраструктуры региона, выявлены факторы, влияющие на ее функционирование и развитие.

Выделены основные угрозы, влияющие на эффективное формирование развитой региональной транспортно-логистической инфраструктуры, установлены основные принципы и сформулированы основные векторы ее развития.

Abstract. Role of transport infrastructure in increase in economic and social stability of region, defining its economic security is proved. Structure of transport infrastructure of region is defined, the factors influencing her functioning and development are revealed.

Main threats influencing effective formation of developed regional transport and logistic infrastructure are allocated, the basic principles are established and main vectors of her development are formulated.

Ключевые слова: регион, экономическая безопасность, транспортно-логистическая инфраструктура, экономическая стабильность, социальная сфера, факторы развития.

Keywords: region, economic security, transport and logistic infrastructure, economic stability, social sphere, development factors.

В условиях повышенной мобильности населения, ускорения динамики изменений, модернизации производственных процессов возрастает роль транспортной инфраструктуры, которая является одним из главных элементов развития экономики региона и поддержания его устойчивости [1]. Транспортная инфраструктура как фактор повышения эффективного функционирования региона и организации региональной экономики позволяет достичь обеспеченности территории транспортными путями сообщения, рациональности распределения и доставки готовой продукции.

Транспортная инфраструктура – сложный элемент в механизме мирового хозяйства, который служит индикатором уровня развития любого региона, от которого зависят конкурентные преимущества и развитие системы производственных связей [2].

Инфраструктуру транспорта определяют, как часть развития производственной инфраструктуры региона, выделяя в ее составе следующие элементы – Рисунок 1.



Рисунок 1. Состав транспортно-логистической инфраструктуры (составлено авторами)

Существует множество трактовок понятия транспортной инфраструктуры, отличающихся незначительно, при этом в целом они сводятся к тому, что транспортная инфраструктура представляет собой совокупность технических средств транспортировки, обеспечивающих действие всей транспортной системы, регулирующей организацию транспортировки, производственного-логистического и информационного комплекса региона [3]. Транспортная инфраструктура и ее связующие элементы оказывают влияние на все этапы хозяйственной жизни. Так как конкурентоспособность региона, определяет безопасность и возможность его развития, совершенствование инфраструктуры должно являться первостепенной задачей, которая позволяет улучшить условия к повышению уровня жизни населения региона.

Современные экономисты в своих трудах подчеркивает значимость влияния транспортной инфраструктуры на рост экономического развития регионов и отраслевых

рынков [4-6]. За счет увеличения объемов перевозок происходит накопление инфраструктурного капитала, эффективное использование рабочей силы, что влияет на снижение цены на производимый товар. Также за счет роста рабочих мест увеличивается значение дохода, распределяемого на душу населения. В области выхода на новые рынки наблюдается рост производительности труда, что в конечном счете приводит к росту реального ВВП на душу населения.

Рассматривая транспортную инфраструктуру в рамках обеспечения экономической безопасности региона, экономисты определяют важность влияния географической доступности региона, наличие развитых транспортных сетей на интеграцию регионального рынка [7]. Это показывает значимость для формирования единого пространства транспортного комплекса региона.

Многие авторы для обоснования роли транспортной инфраструктуры в значении повышения устойчивости регионального развития используют обобщающий показатель по отдельно взятой территории – валовой региональный продукт (ВРП), объем которого зависит от многих факторов социально-экономического развития транспортно-территориальной системы [8, 9]. Положительное влияние транспортной инфраструктуры на объем ВРП раскрывается в определенных сферах: эффективность использования всех транспортных средств, протяженность путей сообщения, объем отправленного авто и железнодорожным транспортом груза, показатель занятости населения в транспортной сфере.

Исследование категории «транспортная инфраструктура», в качестве необходимого элемента долгосрочного устойчивого развития любой территории, невозможно без определения ее функций [10]:

- экономической;
- научной;
- оборонной;
- культурной;
- социологической.

С точки зрения экономики транспортная инфраструктура играет важную роль, поддерживая связь между хозяйствующими субъектами. От развития данной функции зависит продвижение тех или иных предприятий на рынке, обеспечение координации всех отраслей региональной экономики;

В научной сфере, данный транспорт может быть использован для передачи опыта и обмена знаниями, научными идеями между представителями различных структур в деловых поездках, встречах, при наличии партнерства с научными учреждениями, тем самым ставит перед наукой новые задачи, дает толчок в развитии новых идей.

Весьма значимой функцией транспортной инфраструктуры является оборонная [8]. Она проявляется в обеспечении региональной безопасности, активного использования для поставки сырья и материалов, для организации перевозки военного груза на оборонные предприятия. Для укрепления обороноспособности региона и государства в целом необходимо, чтобы транспортная инфраструктура военного назначения функционировала с высоко установленной технологичностью и в соответствии со стандартами.

Культурная функция проявляется в развитии объектов транспортной инфраструктуры с целью повышения уровня межнациональных, межкультурных коммуникаций [11]. Так, например, концепции архитектурных сооружений, реализуемые в строительстве соответствующих объектов, также могут рассматриваться как часть национальной культуры в ряде контекстов.

Социальная функция имеет важное значение для общества хозяйствующего субъекта в значении социализации, обмена ценностями, развития общества и его устройства в целом [12].

Поэтому транспортная инфраструктура представляет собой сеть путей сообщения, составляя единое региональное транспортно-логистическое пространство с целью установления устойчивого экономического роста, повышения культурного, социального уровня развития региона (Рисунок 2).



Рисунок 2. Влияние транспортной инфраструктуры на экономическое развитие хозяйствующего субъекта (составлено автором)

Транспорт имеет жизненно важное значение для эффективного функционирования экономической деятельности и является ключом к обеспечению социального благосостояния и сплоченности населения.

Оказывая воздействие на общество, развитая транспортная инфраструктура региона позволяет увеличить уровень занятости населения, тем самым - сократить безработицу, снизить социальную напряженность и повысить уровень социального благополучия. Улучшение и развитие транспортной инфраструктуры способствует мобильности рабочей силы, товаров, расширению торговых связей и обеспечивает транспортную доступность ресурсов региона. Влияя на экономику, позволяет увеличить объем поступлений в производственный комплекс, оказывая влияние на производство и распределение продукции, а также способствует инвестиционной привлекательности региона.

Показывая влияние транспортной инфраструктуры на сферы деятельности хозяйствующего субъекта, нельзя не отметить значимость воздействий на саму транспортную инфраструктуру региона (Рисунок 3).

Географический фактор влияния определяется месторасположением региона с его индивидуальными особенностями и его площадью, от которой зависит возможность реализации транспортных проектов на территории региона; различием рельефа местности, который также регулирует степень развитости транспортной инфраструктуры [1].

Природно-климатический фактор оказывает влияние в зависимости от особенностей конкретного региона (специфики строения почвенных пород, климатических особенностей).

Влияние экологических факторов зависит от наличия в регионе специальных природоохранных территорий, контролируемых законодательными нормами и нормативами РФ и ограничивающих деятельность некоторых предприятий.



Рисунок 3. Факторы, влияющие на развитие региональной транспортной инфраструктуры (составлено автором)

Социальные факторы зависят от плотности и количества населения, которое определяет особенности территориального разделения труда, позволяет увеличить значимость транспорта в условиях повышающегося спроса на транспортные услуги при росте населения в пределах региона. При этом, создаются новые маршруты, пункты остановок, происходит рост инфраструктуры.

Политический фактор влияния на развитие транспортной инфраструктуры региона проявляется в единстве территории, создании транспортных артерий, связывающих регионы разных стран в целях повышения политической значимости.

Для создания мощной и развитой региональной структуры, позволяющей использовать новые технологии для повышения качества логистических услуг в условиях функционирования терминально-логистических центров, необходимо создание конкурентоспособной транспортной инфраструктуры. Отсутствие такой инфраструктуры снижает экономическую активность регионов и увеличивает стоимость логистических услуг.

Сложность создания благоприятной инфраструктуры объясняется наличием угроз при ее формировании. На сегодняшний день можно выделить следующие угрозы, влияющие на эффективное формирование развитой региональной транспортно-логистической инфраструктуры [1, 5, 13]:

- высокая степень аварийности и изношенности транспортных средств на базе региона;
- недостаточное развитие контроля за транспортными перевозками опасных грузов (нефте-химических опасных веществ, ядерного оружия, отходов атомной промышленности к месту захоронения);
- несоответствие мировым стандартам по техническим и технологическим параметрам транспортно-логистического комплекса;
- неразвитость логистики региональных предприятий;
- недостаточное количество имеющихся в регионе транспортно-логистических центров (ТЛЦ);
- низкая квалификация работников в сфере транспортной логистики;
- низкая степень развития инвестиционных вливаний в систему транспортно-логистической инфраструктуры;

-недостаточный контроль за интенсивностью движения транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных транспортных коридоров;

-недостаточное развитие юридической основы и отсутствие согласованности с международными Конвенциями и Соглашениями в части налогового, таможенного, торгового и транспортного законодательства; нехватка законодательной базы на региональном уровне в области управления транспортной системой региона;

-высокий уровень дорожно-транспортной аварийности, создающий реальный ущерб обществу в виде потери населения и значительной части национального продукта, являющийся одной из серьезнейших социально-экономических проблем;

-наличие постоянно возрастающих террористических акций и методов преступного влияния на формирование и организацию дорожно-транспортной системы, что значительно усиливает опасность транспортировки груза и ограничивает развитие транспортно-логистической инфраструктуры региона. Вопрос региональной транспортной безопасности остается важным в условиях постоянного развития транспортной инфраструктуры. Концепция транспортной безопасности состоит в предупреждении терроризма на транспорте, направленная на защиту национальных интересов граждан данной территории от внутренних и внешних угроз, нацелено на создание комплекса мер, способных повысить уровень защищенности в сфере транспортной безопасности до уровня мирового.

Классификация имеющихся угроз позволяет выделить актуальные проблемы при формировании транспортно-логистической инфраструктуры:

-недостатки финансирования для создания дорожно-транспортной инфраструктуры;

-негативное влияние человеческого фактора;

-низкий технико-технологический уровень развития транспортных средств, производственно-технической и технологической базы складского хозяйства;

-отставание уровня сервиса в условиях организации комбинированных перевозок от мирового уровня, что затрудняет участие в международных перевозках.

Одной из главных проблем современной транспортно-логистической инфраструктуры региона является проблема эффективного взаимодействия между различными объектами данной инфраструктуры. Чаще всего эта проблема объясняется низкой вовлеченностью в систему интермодальных и мультимодальных сообщений.

Ответ на выявленные проблемы создания и развития транспортно-логистической инфраструктуры достаточно очевиден: требуется активное и согласованное планирование транспортно-логистического развития территории. Построение системы координации взаимодействия власти и бизнеса при планировании размещения объектов транспортно-логистической инфраструктуры в регионе – главная задача ближайших лет.

Занимаясь развитием региональной транспортной системы, государство обеспечивает условия для организации экономического роста, которому способствует развитие отдельных субъектов РФ, что обеспечивает безопасность страны в целом. При этом, важными элементами при формировании экономической безопасности регионов являются:

1. Совершенствование системы управления транспортом и транспортным комплексом, поддержание при помощи специализированных органов управления, условий регулирования движения транспорта и перемещения товаров и пассажирооборота.

2. Развитие всех видов транспорта, создавая единую региональную транспортную систему.

Согласно Федеральному закону Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», под понятием «транспортная безопасность» понимается уровень защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Государство отвечает перед обществом за безопасное, экономически эффективное и экологически устойчивое функционирование транспортной системы. При этом государство реализует принцип минимально необходимого вмешательства в транспортную деятельность.

Контроль за развитием транспорта в регионе, в первую очередь, осуществляют региональные власти. Формирование системы органов и механизмов регулирования регионального транспортного комплекса осуществляет Департамент транспорта и связи, в ведении которого находится Управление отраслевым имуществом и Служба государственного заказа. Уполномоченный Департамент внедряет и реализует мероприятия по принятому ранее механизму регулирования транспортного рынка в целях обеспечения эффективного функционирования:

- хозяйствующих субъектов регионального имущественного комплекса;
- отраслевых общественных организаций;
- прочих хозяйствующих субъектов в сфере региональной транспортной инфраструктуры.

Факторами успешного развития эффективной региональной транспортно-логистической инфраструктуры является соблюдение следующих принципов ее формирования (1):

1. Использование прогрессивных логистических концепций и технологий, обеспечивающих координацию и взаимодействие в работе различных видов транспорта в транспортных узлах, непрерывность производственного транспортно-распределительного процесса, ускорение движения товароматериальных потоков и повышение качества обслуживания потребителей, а также максимизация синергетического эффекта функционирования транспортно-логистической системы.

2. Организация комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания.

3. Строительство и/или реконструкция в транспортных узлах крупных региональных распределительных центров.

4. Применение прогрессивной терминальной технологии транспортных процессов.

5. Обеспечение долевого финансирования объектов транспортно-логистической инфраструктуры с привлечением бюджетных, внебюджетных, отечественных и иностранных источников.

6. Создание интегрированной системы информационного обеспечения товародвижения.

7. Создание единой системы нормативно-правового обеспечения с подсистемой государственной поддержки и регулирования.

8. Обеспечение равноправия всех участников транспортно-логистической системы региона, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, развитие добросовестной конкуренции в целях повышения качества транспортно-логистических услуг.

Важно отметить, что непременным условием создания эффективной транспортно-логистической инфраструктуры является построение реалистичного сценария развития экономики региона на длительный период либо системы сценарных условий, позволяющих моделировать ее наиболее вероятную траекторию.

Источники:

(1). Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. М.: 2008-2014 г. 35 с. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.08 г. 1734-р

Список литературы:

1. Кизим А. А. Концепция построения транспортно-логистической системы: вопросы теории и практики. Краснодар: Куб. гос. ун-т, 2004.

2. Гетманова А. В., Козырь Н. С. Экономическая безопасность РФ на основе инновационного развития регионов // Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. 2017. №11с. С. 52-54.

3. Трофименко Ю. В., Якимов М. Р. Транспортное планирование: Формирование эффективных систем крупных городов. М.: Логос, 2013. 464 с.

4. Бубнов Ю. В., Кизим А. А., Старкова Н. О. Анализ мирового рынка легковых автомобилей // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2013. №88. С. 395-406.

5. Грищенко А. И., Федотенков Д. Г., Прокудин М. Ю. Особенности инновационно-логистического управления развитием экономики региона. // Вестник Брянского государственного университета. 2014. №3.

6. Шевченко И. В., Чепурко Ю. А. Интеграционные модели развития регионального социально-экономического потенциала // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Серия: Технические науки. 2008. №3. С. 16.

7. Рзун И. Г., Старкова Н. О. Управление конкурентоспособностью региона // Вестник НГИЭИ. 2016. №11 (66). С. 89-99.

8. Грищенко В. П., Федотенков Д. Г. Логистические риски в развитии транспортно-логистического кластера приграничного региона // Экономика и предпринимательство. 2015. №3.

9. Никулина О. В., Листопад М. Е. Реализация концепции формирования кластерной архитектуры инновационного развития экономики региона на основе обеспечения экономической безопасности // Экономика и предпринимательство. 2014. №5-1 (46-1). С. 168-173.

10. Кизим А. А., Селезнева С. В. Городская логистика на основе интеллектуальных транспортных систем // Логистика. 2012. №7 (68). С. 30-34.

11. Рзун И. Г., Старкова Н. О. Формирование модели управления брендом региона // Вестник НГИЭИ. 2016. №9 (64). С. 54-64.

12. Листопад М. Е., Никулина О. В. Проектирование кластерных структур // Инновационная экономика и промышленная политика региона (Экопром-2015). Труды международной научно-практической конференции / под ред. А. В. Бабкина. 2015. С. 413-417.

13. Старкова Н. О., Вышенская М. А. Оценка состояния транспортно-логистической инфраструктуры России // Научные меридианы – 2016. Сборник материалов II Международной научно-практической конференции. 2016. С. 173-177.

References:

1. Kizim, A. A. (2004). Concept of creation of transport and logistics system: questions of the theory and practice. Krasnodar, Kuban state. un-t., 2004. (in Russian)

2. Getmanova, A. V., & Kozyr, N. S. (2017). Economic safety of Russian Federation on basis of innovative development of regions. *Current problems of humanitarian and social and economic sciences*, (11s), 52-54. (in Russian)
3. Trofimenko, Yu. V., & Yakimov, M. R. (2013). Transport planning: Formation of effective systems of the large cities. Moscow, Logos, 464. (in Russian)
4. Bubnov, Yu. V., Kizim, A. A., & Starkova, N. O. (2013). Analysis of the world market of cars. *Politematicheskii setevoi elektronnyi nauchnyi zhurnal Kubanskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta*, (88), 395-406. (in Russian)
5. Grishchenkov, A. A., Fedotenkov, D. G., & Prokudin, M. Yu. (2014). Features of innovative and logistic control of development of economy of the region. *Bulletin of the Bryansk state university*, (3). (in Russian)
6. Shevchenko, I. V., & Chepurko Yu. A. (2008). Integration models of development of regional social and economic potential. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedenii. Severo-Kavkazskii region. Seriya: Tekhnicheskie nauki*, (3), 16. (in Russian)
7. Rzun, I. G., Starkova, N. O. (2016). Control of competitiveness of region. *Vestnik NGIEI*, (11). 89-99. (in Russian)
8. Grishchenkova, V. P., & Fedotenkov, D. G. (2015). Logistical risks in development of a transport and logistic cluster of the border area. *Ekonomika i predprinimatelstvo*, (3). (in Russian)
9. Nikulina, O. V., Listopad, M. E. (2014). Implementation of concept of formation of cluster architecture of innovative development of economy of region on basis of support of an economic safety. *Ekonomika i predprinimatelstvo*, (5-1), 168-173. (in Russian)
10. Kizim, A. A., Selezneva, S. V. (2012). Urban logistics on the basis of the intellectual transport systems. *Logistika*, (7), 30-34. (in Russian)
11. Rzun, I. G., & Starkova, N. O. (2016). Formation of model of control of a region brand. *Vestnik NGIEI*, (9), 54-64. (in Russian)
12. Listopad, M. E., & Nikulin, O. V. (2015). Design of cluster designs. *Innovative economy and an industrial policy of the region (Ekoprom-2015). Works of the international scientific and practical conference. under the editorship of A. V. Babkin. 413-417*. (in Russian)
13. Starkova, N. O., & Vyshenskaya, M. A. (2016). Assessment of a status of transport and logistic infrastructure of Russia. *Scientific meridians - 2016 the Collection of materials II of the International scientific and practical conference. 173-177*. (in Russian)

Работа поступила
в редакцию 19.12.2017 г.

Принята к публикации
22.12.2017 г.

Ссылка для цитирования:

Шконда А. А. Роль транспортно-логистической инфраструктуры в формировании экономической безопасности региона // Бюллетень науки и практики. Электрон. журн. 2018. Т. 4. №1. С. 219-227. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/shkonda> (дата обращения 15.01.2018).

Cite as (APA):

Shkonda, A. (2018). Role of transport and logistic infrastructure in formation of economic security of region. *Bulletin of Science and Practice*, 4, (1), 219-227