

Лебедева Ольга Анатольевна,

к.т.н., доцент, Ангарский государственный технический университет,
e-mail: kravhome@mail.ru

Полтавская Юлия Олеговна,

к.т.н., ассистент, Ангарский государственный технический университет,
e-mail: juliapoltavskaya@mail.ru

Гаммаева Зарина Нажмутдиновна,

обучающийся, Ангарский государственный технический университет,
e-mail: 79041417285@yandex.ru

Кондратенко Татьяна Викторовна,

обучающийся, Ангарский государственный технический университет,
e-mail: kondratenko.tatyana.97@mail.ru

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЙ ФАКТОР ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

Lebedeva O.A., Poltavskaya Y.O., Gammaeva Z.N., Kondratenko T.V.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS THE FUNDAMENTAL FACTOR OF EFFECTIVE FUNCTIONING OF THE ECONOMY OF THE COUNTRY

Аннотация. В статье рассматривается транспортная инфраструктура как основополагающий фактор эффективного функционирования экономики страны. Проанализированы основные принципы развития транспортной инфраструктуры, её сущность и задачи. Приводится характеристика видов транспорта с соответствующим статистическим анализом протяженности путей сообщения и структуры грузо- и пассажирооборота.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, экономика, виды транспорта.

Abstract. The article considers the transport infrastructure as the fundamental factor of the effective functioning of the country's economy. The main principles of transport infrastructure development, its essence and tasks are analyzed. The characteristics of modes of transport with the corresponding statistical analysis of the length of the communication routes and the structure of freight and passenger traffic are given.

Keywords: transport infrastructure, economy, modes of transport.

Современный транспортный комплекс является основой эффективного взаимодействия экономики любой страны и имеет особое значение для стратегических решений и качественного перехода к новому пути развития. Его значение в развитии страны в целом, и регионов в частности, быстро возрастает, поэтому происходит усиление взаимосвязи свободных перемещений с оказанием транспортных услуг, возникает взаимодействие различных видов транспорта и пользователей. Для работы транспортного комплекса и отраслей промышленности необходима относительная стабильность, которая тесно связана с экономическим благополучием страны. Таким образом, экономический рост невозможен без развития транспортной инфраструктуры.

Инфраструктура – это совокупность базовых отраслей и технико-экономических отношений между людьми в процессе их деятельности по обес-

печению условий производства, а также обращения, распределения и потребления товаров и услуг.

Под транспортной инфраструктурой понимается совокупность всех видов транспорта и транспортных структур, деятельность которых направлена на создание благоприятных условий функционирования всех отраслей экономики. Другими словами, это совокупность материально-технических систем транспорта, предназначенных для обеспечения экономической и неэкономической деятельности.

К транспортной инфраструктуре относят наземные, водные и воздушные пути сообщения, трубопроводы, морские и речные порты, железнодорожные вокзалы и станции, аэропорты, аэродромы, транспортные терминалы, метрополитены, системы скоростного внеуличного транспорта, транспортные развязки и другие сооружения транспортного комплекса. Модернизация путей сообщения приведет к оперативному решению поставленных перед отраслью задач.

Основной задачей исследования является определение факторов эффективного функционирования транспортной инфраструктуры для удовлетворения потребности населения в перевозках, с учетом экономической и экологической безопасности.

К основным принципам транспортной инфраструктуры относятся:

- оптимизация городских транспортных связей;
- обеспечение внешних связей с магистральным транспортом;
- транспортное обеспечение функционального зонирования;
- приоритетность ремонта городских дорог, развития уже имеющихся мощностей;
- максимальное использование объектов и коммуникаций для обеспечения внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок;
- координация инфраструктуры различных видов транспорта;
- максимальная концентрация бюджетных и привлекаемых ресурсов на приоритетных проектах.

Транспортная система служит фундаментом для привлечения населения и строительства новых производств, что дает возможность для создания новых рабочих мест [1,2].

Транспортная инфраструктура выполняет следующие функции [3]:

- экономическая, которая заключается в обеспечении развития, связи и координации всех отраслей экономики;
- социальная функция состоит в экономии времени человека, облегчении труда и повышении его производительности;
- научная функция, в которой транспорт, нуждаясь в совершенствовании, ставит перед наукой новые задачи и позволяет интенсивно развиваться многим направлениям науки.

Таким образом, транспорт является крупной системообразующей отраслью, которая связывает элементы экономики и социальной сферы, что способствует дальнейшему развитию страны, расширению ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, росту объемов производства и повышению уровня жизни населения.

Транспортный комплекс России представлен всеми видами транспорта (таблица 1). Каждый вид транспорта выполняет определённые функции в рамках транспортной системы, исходя из технико-экономических, географических, исторических особенностей развития провозной способности грузов и пассажиров [4 – 8].

Таблица 1

Общая характеристика видов транспорт

Вид транспорта	Краткая характеристика
автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> • обладает высокой маневренностью; • позволяет осуществлять перевозку грузов и пассажиров без промежуточных погрузочно-разгрузочных операций и пересадки пассажиров; • имеет высокую себестоимость и удельную энергоёмкость грузовых перевозок; • выполняет большую часть городских, пригородных и внутрирайонных перевозок; • обеспечивает перевозку пассажиров по трудовым, культурно-бытовым, административным и другим целям.
железнодорожный	<ul style="list-style-type: none"> • обеспечивает межрайонные перевозки массовых видов грузов; • отличается удобством перевозки практически всех видов груза; • невысокая себестоимость; • независимость от природных условий; • сравнительно высокая скорость движения; • размещение железнодорожной сети крайне неравномерно.
морской	<ul style="list-style-type: none"> • перевозка главным образом экспортно-импортных грузов; • более дешёвые перевозки на большие расстояния; • большая единичная грузоподъёмность; • практически неограниченная пропускная способность; • низкая удельная энергоёмкость перевозок; • высокая зависимость от природных условий; • необходимость создания сложного и дорогостоящего портового хозяйства; • удаленность от морских побережий основных экономических районов и центров страны.

речной	<ul style="list-style-type: none"> • большая и разветвленная сеть речных путей и озер; • играет существенную роль в тех регионах, где направления основных транспортно-экономических связей и речных путей совпадают, либо полностью отсутствуют альтернативные виды транспорта.
воздушный	<ul style="list-style-type: none"> • один из основных видов пассажирского транспорта; • большой временной выигрыш по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях.
трубопроводный	<ul style="list-style-type: none"> • узкоспециализированный вид транспорта.

В основном транспортная инфраструктура России характеризуется развитой транспортной сетью, которая включает 87 тыс. км железных дорог, из них более 44 тыс. км – электрифицированные; более 745 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием; свыше 600 тыс. км воздушных линий; 70 тыс. км магистральных нефте- и продуктопроводов; свыше 140 тыс. км магистральных газопроводов; 102 тыс. км речных судоходных путей и множество морских трасс. В транспортной отрасли занято свыше 3,2 млн. человек, что составляет 4,6 % работающего населения (рисунок 1) [8].

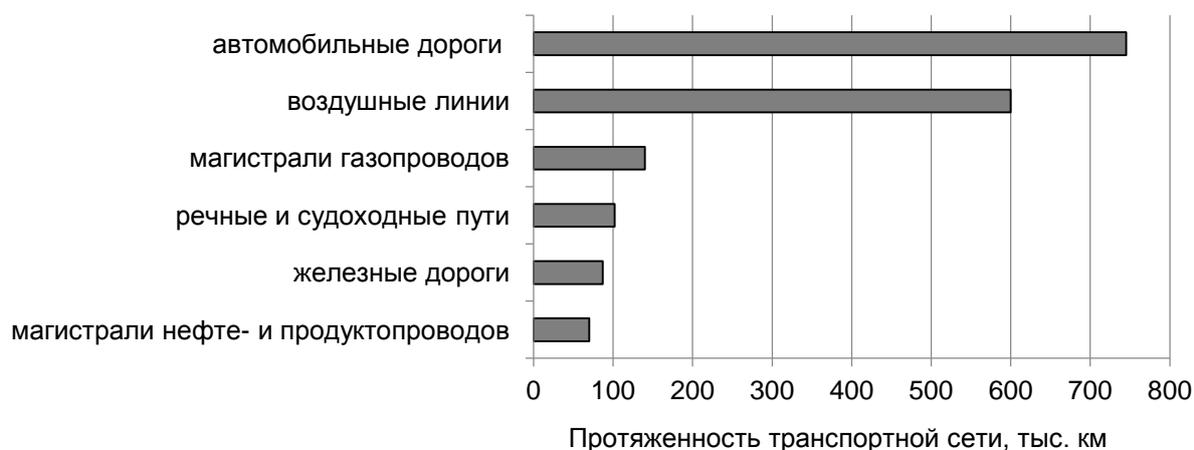


Рисунок 1 – Протяженность транспортной сети по видам транспорта

В структуре грузооборота 55% приходится на железнодорожный транспорт, 27,5% – на трубопроводный, 11,3% – на морской, 4,7% – на внутренний водный, 1,5% – на автомобильный (рисунок 2, а). В структуре пассажирооборота 33,2% приходится на железнодорожный транспорт, 33% – на автомобильный, 18,6% – на авиационный, 14,5% – на внутренний водный, 0,7% – на морской (рисунок 2, б) [8].

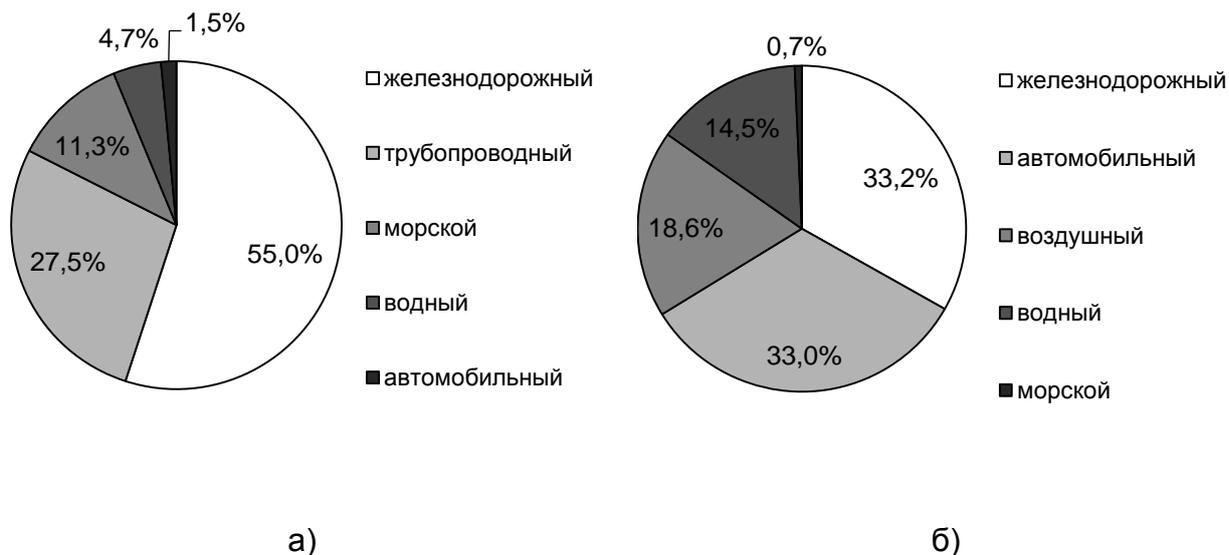


Рисунок 2 – Структура грузооборота (а) и пассажирооборота (б) по видам транспорта

Прогресс транспортной инфраструктуры становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения. Так как транспортная инфраструктура не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам роста, можно выделить следующие проблемы её развития [9]:

- 1) наличие территориальных и структурных несоответствий в развитии транспортной инфраструктуры;
- 2) недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;
- 3) недостаточное качество транспортных услуг;
- 4) низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- 5) недостаточный уровень транспортной безопасности;
- 6) усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Решения транспортных проблем необходимо проводить по следующим направлениям:

- перераспределение транспортных потоков;
- сокращение численности автомобилей;
- разработка и переход на использование транспортных средств с пониженным воздействием на окружающую среду.

Реализация стратегии развития и размещения транспортной инфраструктуры с целью решения проблемы полного, своевременного, бесперебойного и качественного удовлетворения быстрорастущего спроса потребителей услуг с возможными минимальными затратами потребует приоритетного, опережающе-

го и ускоренного её формирования по отношению к экономике в целом и ее отраслей.

В настоящее время перед транспортной отраслью стоит задача совершенствования и проектирования транспортной сети посредством сокращения времени, повышения качества и более полного удовлетворения функциональных требований пользователей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Крипак М.Н., Лебедева О.А. Оценка состояния улично-дорожной сети крупного города // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. № 3 (51), 2016. – С. 171-174.

2. Лебедева О.А., Мальцева К.А. Пути повышения эффективности работы автотранспортного предприятия // Сборник научных трудов Ангарского государственного технического университета. № 14, 2017. – С. 140-145.

3. Иванов М.В. Транспортная система и транспортная инфраструктура: взаимосвязь и факторы развития / М.В. Иванов // Экономика и предпринимательство, 2015. – С. 418-422.

4. Гребцова В.Е. Экономическая и социальная география России. Ростов-н/Д., 2004. – 400 с.

5. Лебедева О.А. Методы организации транспортного процесса в городской логистике // Современные технологии и научно-технический прогресс. Т. 1, 2017. – С. 119-120.

6. Полтавская Ю.О., Михайлов А.Ю. Сегмент городской улицы при оценке качества функционирования городского общественного пассажирского транспорта // В сборнике: Шаг в будущее: теоретические и прикладные исследования современной науки. Материалы 8 молодёжной международной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных. Научно-издательский центр «Открытие», 2015. – С. 40-44.

7. Полтавская Ю.О., Лебедева О.А. Оценка качества обслуживания пассажиров общественным транспортом // Научные исследования и разработки молодых ученых. № 1, 2014. – С. 110-113.

8. Транспорт в России. 2009: Стат. Сб./ Росстат. – М., 2009.

9. Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов// Известия Иркутской государственной экономической академии. №1, 2009. – С. 30-33.