

УДК 338.47:656.2(57)  
ББК 65.372(253)

**В. И. САМАРУХА**  
*доктор экономических наук, профессор,  
Байкальский государственный университет экономики и права*

**Е. Е. САВЧЕНКО**  
*кандидат экономических наук, доцент,  
Байкальский государственный университет экономики и права*

## ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СИБИРСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА НА ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА

Выявлены «исключительные факторы» при эксплуатации железнодорожного транспорта, оказывающие воздействие на специфику структурного и функционального развития территории. Раскрыты характеристики, определяющие значение железнодорожного транспорта в качестве «технологического звена ресурсоориентированной (сырьевой) промышленности региона». Описан механизм функционального воздействия на экономику Сибирского федерального округа основы транспортной инфраструктуры.

*Ключевые слова:* транспортная инфраструктура; транспортная емкость; транспортная составляющая; функциональное воздействие; железнодорожная инфраструктура; технологическая вовлеченность; регионализация экономики.

**V. I. SAMARUKHA**  
*Doctor of Economics, Professor,  
Baikal State University of Economics and Law*

**E. E. SAVCHENKO**  
*PhD in Economics, Associate Professor,  
Baikal State University of Economics and Law*

## CHARACTERISTICS OF FUNCTIONAL IMPACT OF SIBERIAN FEDERAL DISTRICT TRANSPORT INFRASTRUCTURE ON REGION'S ECONOMY

The article deals with «unique factors» in rail transport operations. These factors influence the specificity of the territory's structural and functional development. The authors show the characteristics which determine the importance of rail transport as a «technologic component of the region's resource-oriented (raw materials) industry» and describe the mechanism of functional impact of Siberian Federal District transport infrastructure on region's economy.

*Keywords:* transport infrastructure; transport capacity; functional impact; rail infrastructure; technologic involvement; regionalization of economy.

Учитывая экономико-географическое положение (ЭГП) Сибирского федерального округа (СФО), природно-климатические особенности, наличие значительных минерально-сырьевых запасов, «проникновение» транспортной инфраструктуры в форме железнодорожного сообщения обеспечило образование экономических регионов. В их

основе лежит опорная транспортная сетка, способствующая активному использованию ресурсного потенциала осваиваемой территории. Определяющую роль в становлении структуры экономики с учетом имеющегося потенциала минерально-сырьевой базы СФО оказала железнодорожная транспортная инфраструктура региона.

Наличие ряда «исключительных факторов» при эксплуатации железнодорожного транспорта способствовало воздействию на специфику структурного и функционального развития территории. К этим факторам относятся:

- транспортная емкость сырьевой промышленности региона;
- технологическая вовлеченность перевозок в промышленное производство и их неотъемлемость;
- транспортная составляющая в структуре валового регионального продукта, сформированная особенностями ЭГП региона;
- исключение альтернативных маршрутов и видов транспорта по причине технико-экономических преимуществ железнодорожного транспорта;
- единый технологический процесс перевозок.

Таким образом, путем использования исключительных факторов сложился механизм функционального воздействия транспортной инфраструктуры на экономику региона, способствующий процессу регионализации экономики СФО.

В целях объективного представления об особенностях функционального воздействия основы транспортной инфраструктуры на экономику региона проанализируем фактическое взаимодействие железнодорожного транспорта и экономики СФО.

Определение железнодорожного транспорта в качестве «технологического звена ресурсоориентированной (сырьевой) промышленности региона» основано на двух взаимозависимых факторах: наличие физического участия транспорта в процессе производства путем технологического перемещения продукции и высокий удельный вес транспортной составляющей в конечной цене товаров. Подтверждением определяющего значения железнодорожного транспорта в качестве «технологического звена ресурсоориентированной (сырьевой) промышленности региона» являются следующие характеристики:

1. Реализация инвестиционных проектов, ориентированных на первичную переработку и добычу сырья в СФО, не рассматривается без возможности технологической вовлеченности железнодорожного транспорта в производственный цикл предприятия. Наличие железнодорожного сообщения как основного

вида транспорта, его пропускная способность для обеспечения бесперебойности технологического цикла производства, вывоз заявленного объема добываемых или переработанных ресурсов в адрес конечных потребителей являются обязательным условием инфраструктурной части инвестиционного проекта по добычи или переработки сырья в СФО.

2. Формирование финансового результата инвестиционных проектов, ориентированных на первичную переработку и добычу сырья, учитывает:

- расходы на строительство или модернизацию по увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры;
- транспортные расходы в виде железнодорожных тарифов, удельный вес которых по некоторым видам сырья в конечной стоимости достигает до 50 %.

Кроме технологической вовлеченности в региональную промышленность, железнодорожный транспорт имеет особое влияние на социально-экономическое развитие региона как самого массового перевозчика пассажиров из всех видов транспорта. Так, порядка половины всего пассажирского грузооборота, осуществляемого в СФО, приходится на железнодорожный транспорт. Тот факт, что железнодорожный транспорт является наиболее массовым и доступным видом транспорта, в значительной степени определяет подвижность населения региона и страны в целом.

Объективные условия развития экономики СФО кроме перечисленных факторов складывались также под влиянием фактора существования технологической монополии в рамках основы транспортной инфраструктуры региона, когда железнодорожные перевозки и строительство новых линий осуществляется в рамках корпоративных инвестиционных программ на основании корпоративных экспертных заключений. В случаях, если региональная программа инфраструктурного развития не включена в федеральную программу или не заинтересовала владельца железнодорожной инфраструктуры, регион (субъект Федерации) не сможет осуществить развитие железнодорожной инфраструктуры. Таким образом, инфраструктурное развитие региона зависит от инвестиционных программ отдельной компании, являющейся технологической монополией. Это накладывает ограничения на реализацию собственных

региональных инфраструктурных программ в следующих направлениях:

1. Расширение географии сообщения между крупными административными центрами (в настоящее время железнодорожным сообщением охвачено до 85 % административно-хозяйственных центров СФО).

2. Строительство железнодорожной инфраструктуры в направлении промышленного освоения минерально-сырьевой базы СФО.

Инвестиционное развитие естественной монополии формируется прежде всего под влиянием вектора федеральных приоритетов инфраструктурного строительства, при этом не всегда и не в полной мере учитываются приоритеты регионального развития СФО. Тем не менее, альтернативы государствен-

ной компании ОАО «Российские железные дороги» в настоящее время не существует.

Практическое воздействие основы транспортной инфраструктуры на экономику СФО происходит в 3 этапа: начало железнодорожного проникновения в регион; активное промышленное освоение Сибири; современное факторное влияние железнодорожной инфраструктуры. Теоретическое осмысление базового механизма функционального воздействия на экономику СФО (рис.) состоит из следующих элементов:

– инструмент (источник) воздействия — выражается в инфраструктурном проникновении железнодорожного транспорта на территорию СФО посредством строительства или реконструкции линии;



Механизм функционального воздействия железнодорожной инфраструктуры на экономику СФО

– природа воздействия (взаимодействия) — обеспечение возможности перемещения необходимых объемов грузов в рамках реализуемых или планируемых инвестиционных производственно-технологических программ региональных предприятий;

– объект воздействия — региональные предприятия, относящиеся к реальному сектору экономики региона, преимущественно сырьевой ориентации;

– результирующий эффект (выход) — инфраструктурное обеспечение функционирования товарных рынков, сферы обращения, инвестиционного развития реального и социального секторов экономики региона.

Таким образом, интеграция территории с незначительным антропологическим воздействием и более развитым экономическим регионом возможна за счет расширения транспортной инфраструктуры. В условиях СФО это позволяет развивать недропользование, обеспечивая устойчивое формирование вновь образуемого экономического региона. Исключительная значимость железнодорожного транспорта как основы транспортной инфраструктуры СФО

следует из того, что ключевые элементы механизма функционального воздействия инфраструктуры на экономику СФО имеют прямую причинно-следственную зависимость от железнодорожного транспорта, исходя из «технологической вовлеченности и неотъемлемости» в производство, значительной транспортной составляющей, особенностей экономико-географического расположения СФО. Происходит прямое влияние основных элементов механизма воздействия инфраструктуры на решающие функциональные возможности субъектов хозяйственной деятельности территории. Присутствие других видов транспорта может рассматриваться только как стимулирующий фактор диверсификации способов сообщения из-за ограниченности их влияния на ключевые элементы механизма функционального воздействия.

Объект воздействия формализует влияние железнодорожного транспорта посредством сырьевой специфики развития промышленности СФО; особенностей размещения производительных сил в СФО; наличия фактора естественной монополии.

#### Информация об авторах

*Самаруха Виктор Иванович* — доктор экономических наук, профессор, кафедра налогов и таможенного дела, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: vis@isea.ru.

*Савченко Евгений Евгеньевич* — кандидат экономических наук, доцент, докторант, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: evcentr@yandex.ru.

#### Authors

*Samarukha Victor Ivanovich* — Doctor of Economics, Professor, Chair of Taxes and Customs, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Street, Irkutsk, 664003, e-mail: vis@isea.ru.

*Savchenko Evgeniy Evgenievich* — PhD in Economics, Candidate for Doctorate Degree, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Street, Irkutsk, 664003, e-mail: evcentr@yandex.ru.