

УДК 338.47

Т.А.Булохова¹, О.М. Гончар¹

¹Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российской Федерации

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК КАК ОСНОВА СТРАТЕГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И СТАБИЛЬНОГО РОСТА ЭКОНОМИКИ ГОСУДАРСТВА НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОГО РЕГИОНА

Аннотация. В статье рассматривается развитие региональных перевозок как ключевой фактор стратегической безопасности и устойчивого экономического роста государства. В условиях деглобализации и усиления конкуренции эффективная транспортная инфраструктура становится основой для поддержания экономической стабильности и повышения качества жизни населения. Анализируются современные тенденции в области транспортных технологий, эффективность межрегиональных связей и логистических цепочек, а также вызовы, стоящие перед транспортной отраслью. Исследование затрагивает вопросы оптимизации транспортных потоков, инвестиционной привлекательности региональных транспортных проектов и их влияние на социальное развитие регионов. В заключении предлагаются рекомендации и подчеркивается необходимость комплексного подхода к развитию региональных перевозок как ключевого элемента стратегической безопасности и устойчивого экономического роста страны.

Ключевые слова: регион, экономика, развитие, безопасность, региональные перевозки, транспортная система, транспортная инфраструктура.

T. A. Bulokhova¹, O. M. Gonchar¹

¹Irkutsk State Transport University, Irkutsk, the Russian Federation

DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORTATION AS A BASIS FOR STRATEGIC SECURITY AND STABLE ECONOMIC GROWTH OF THE STATE

Abstract. The abstract considers the development of regional transportation as a key factor of strategic security and sustainable economic growth of the state. In the context of globalization and increasing competition, efficient transport infrastructure is becoming the basis for maintaining economic stability and improving the quality of life of the population. The article analyzes current trends in the field of transport technologies, the effectiveness of interregional relations and logistics chains, as well as the challenges facing the transport industry. The study addresses the issues of optimizing traffic flows, the investment attractiveness of regional transport projects and their impact on the social development of regions. In conclusion, recommendations are offered and the need for an integrated approach to the development of regional transportation is emphasized as a key element of strategic security and sustainable economic growth of the country.

Keywords: transport, region, economy, development, growth, safety, transportation, regional transportation, transport system, transport infrastructure.

Введение

В настоящее время транспорт играет ключевую роль во всех сферах жизнедеятельности людей, но особое место он занимает в развитии территорий и регионов страны, вовлекая их в единый товарооборот, а также решая вопросы стратегической безопасности государства. Можно привести множество примеров, когда со строительством новых дорог, железнодорожных магистралей за счет вовлечения в товарооборот страны отдаленных регионов, происходило бурное развитие промышленности и торговли, рост городов и занятого населения, развитие специализации и кооперации труда, что давало мощный толчок экономическому росту страны. Совершенно справедливо в «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» одной из долгосрочных целей развития ставится «Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий».

Актуальность данной темы обусловлена тем, что в условиях деглобализации и обострения геополитической конкуренции надежная и развитая сеть региональных перевозок становится критическим фактором, влияющим на экономическую стабильность, социально-экономическое развитие регионов и конкурентоспособность страны в целом. Недостаточно развитая транспортная инфраструктура сдерживает экономический рост, лимитирует доступ к рынкам сбыта, усложняет логистические цепочки и снижает качество жизни населения. Поэтому изучение проблем развития региональных перевозок, поиск оптимальных моделей финансирования и эффективных механизмов государственного регулирования являются крайне важными для обеспечения национальной безопасности и повышения благосостояния граждан.

Хотя в научной литературе вопросам транспортной инфраструктуры и ее влияния на экономику уделяется значительное внимание, исследования, связывающие развитие региональных перевозок со стратегической безопасностью государства, а также вопросы механизмов финансирования развития транспортной инфраструктуры, остаются недостаточно разработанными. Существующие работы, как правило, фокусируются на отдельных аспектах проблемы – экономической эффективности, экологических последствиях или условий реализации инфраструктурных проектах, не всегда учитывая их комплексное взаимовлияние.

Целью исследования является выявление ключевых факторов, влияющих на развитие региональных перевозок и их вклад в обеспечение стратегической безопасности и стабильного экономического роста государства.

Научная новизна исследования заключается в выявлении взаимосвязи между развитием региональных перевозок и экономическим развитием, стратегической безопасностью государства, посредством создания единого транспортного пространства.

Практическая значимость выделены основные причины значимости развития транспортной инфраструктуры для развития Восточно-Сибирского региона, также определена ключевая роль железнодорожного транспорта в развитии региона.

Для достижения поставленной цели использованы методы системного анализа, сравнительного анализа, а также анализ статистических данных и экспертных оценок.

Транспорт является одним из ключевых элементов экономики государства, обеспечивая его эффективное функционирование и способствуя активному развитию общественного производства. Понятие «транспорт» включает в себя такие элементы, как подвижной состав, дороги, терминалы и другие, взаимодействующие между собой элементы для выполнения определенных работ, и, поэтому, необходимо рассматривать транспорт как систему [5].

Основными принципами функционирования транспортной системы России в условиях рыночных отношений является перевод деятельности всех транспортных предприятий на коммерческую основу, развитие конкуренции и формирование рынка транспортных услуг, на котором каждый пользователь может свободно выбирать наиболее приемлемый для него вид транспортного обслуживания с учетом его цены и качества [6].

Развитие экономики под воздействием рыночных механизмов выделило в качестве самостоятельной функции государства по защите экономической безопасности как условия достижения необходимых темпов развития, стабильного функционирования национальной экономики, ее отраслей и хозяйствующих субъектов. Кроме того, транспорт имеет большое значение и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект, а также является одним из факторов привлечения населения и производства [1].

27 ноября 2021 года была принята Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации. Основной целью реализации ее мероприятий стало удовлетворение спроса экономики и общества на конкурентоспособные и качественные транспортные услуги, а также повышение пространственной связанности транспортной доступности территории [11].

Таким образом, в условиях деглобализации и усиливающейся геополитической конкуренции, устойчивое экономическое развитие государства напрямую зависит от эффективности функционирования транспортной системы. Региональные перевозки, представляющие собой совокупность транспортных потоков внутри страны, играют в этом ключевую роль. Их развитие не только способствует экономическому росту отдельных регионов, но и является основополагающим фактором обеспечения стратегической безопасности государства в целом.

Транспортная система России разнообразна и обширна. Она включает в себя все основные виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, водный (морской и речной), воздушный и трубопроводный. Железные дороги остаются важным элементом грузоперевозок на дальние расстояния, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке. Автомобильный транспорт играет ключевую роль в региональных и местных перевозках. Водный транспорт важен для доставки грузов в удаленные регионы и для международной торговли, особенно через порты на Балтийском, Черном и Дальневосточном побережьях. Воздушный транспорт обеспечивает пассажирские и грузовые перевозки на большие расстояния, особенно в труднодоступные районы. Наконец, трубопроводный транспорт играет значительную роль в транспортировке нефти и газа.

Если говорить об удельном весе каждого вида транспорта в грузовых и пассажирских перевозках, то можно представить следующие таблицы [7].

	2022 г.	2023 г.	(миллионов человек) 2023 г. в % к 2022 г.
Транспорт – всего ²⁾	9 567,9	10 158,7	106,2
в том числе:			
автомобильный (автобусный) ³⁾	8 317,7	8 831,7	106,2
морской	3,415	2,751	80,6
внутренний водный	9,144	10,534 ⁴⁾	115,2 ⁴⁾
воздушный	95,2	105,4	110,7
из них внутренние ⁵⁾	77,3	83	107,3
железнодорожный	1 142,5	1 208,3	105,8
из них в пригородном сообщении	1 032,5	1 084,1	105
в дальнем сообщении	110	124,2	113

Рис. 1 - Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования [7]

	2022 г.	2023 г.	(миллионов тонн) 2023 г. в % к 2022 г.
Транспорт – всего	8 664,4	8 656,7	99,9
в том числе транспорт отраслей Минтранса России	7 591,6	7 596,9	100,1
из них коммерческие	3 549,7	3 792,6	106,8
железнодорожный	1 236,4	1 235,3	99,9
автомобильный	6 210,9	6 224,9	100,2
в том числе на коммерческой основе	2 168,8	2 420,6	111,6
морской	27,6	32,9	119,4
внутренний водный ²⁾	116,4	103,4 ³⁾	88,8 ³⁾
воздушный	0,606	0,467	77,1
транспорт других ведомств			
трубопроводный	1 072,8	1 059,7	98,8

Рис. 2 - Перевозки груза по видам транспорта [7]

Можно отметить, что автомобильный транспорт занимает лидирующую позицию в России как в пассажирских, так и в грузовых перевозках. На его долю приходится 72% в общем объеме перевозок. Это объясняется тем, что данный вид транспорта является более доступным и удобным для населения, а также автомобили обеспечивают доставку товаров от мест производства к потребителям «от двери до двери», особенно в отдаленных регионах, где нет непрерывных железнодорожных и водных маршрутов.



Рис. 3 - Удельный вес видов транспорта в общем объеме перевозок, 2023 г.

Однако, рассматривая удельный вес видов транспорта в общем грузообороте страны, то картина сложилась следующая (рис.4).

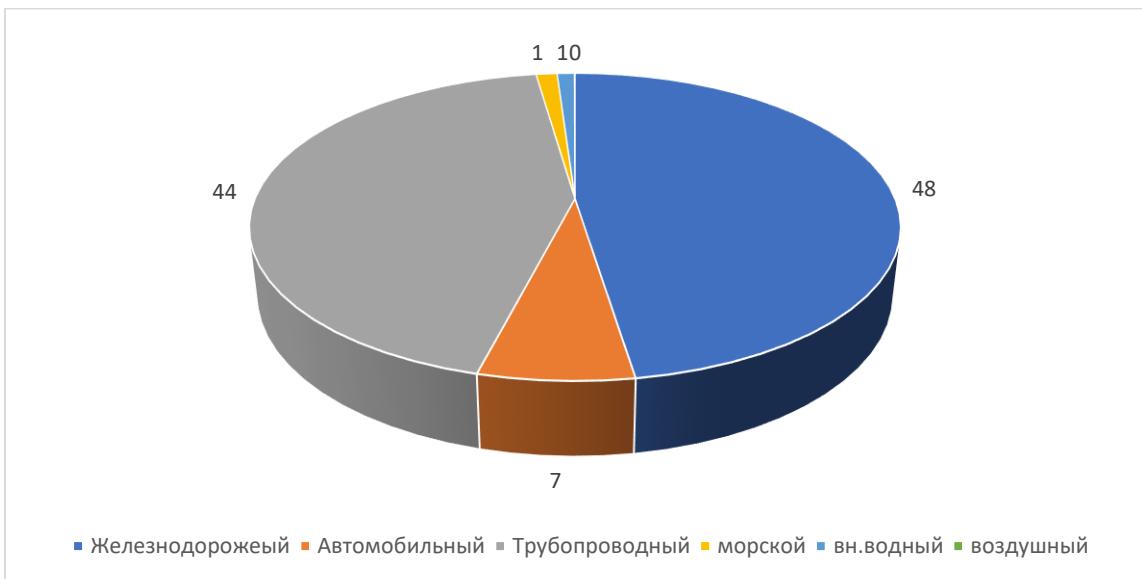


Рис. 4 – Удельный вес видов транспорта в общем грузообороте страны, 2023 г.

Как видим из рисунка 3, наибольший удельный вес в общем грузообороте приходится на железнодорожный транспорт – 48%. На втором месте – трубопроводный – 44%. На автомобильный – приходится – 7%. Это происходит потому, что в грузообороте учитывается дальность расстояний.

Восточно-Сибирский регион представлен всеми видами транспорта, однако железнодорожный транспорт играет особенно важную роль по следующим некоторым причинам:

1) Географическое положение и удалённость. Многие города и населенные пункты региона расположены вдали от основных экономических центров России, и железнодорожное сообщение является наиболее эффективным способом доставки грузов на большие расстояния. Автомобильный транспорт в таких условиях значительно менее экономичен и менее эффективен из-за суровых климатических условий и состояния дорог в некоторых районах.

2) Экспортно-импортные операции. Регион богат природными ресурсами, которые экспортуются в другие регионы России и за рубеж. Железная дорога является наиболее подходящим способом для транспортировки больших объемов таких грузов.

3) Связь с Транссибирской магистралью и развитие Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Иркутск расположен на Транссибирской магистрали, что обеспечивает выгодное транспортное сообщение с западными и восточными регионами страны, а БАМ и ее ответвления обеспечивают транспортное сообщение с труднодоступными районами области, способствуя развитию экономики этих территорий.

4) Пассажирские перевозки. Железная дорога также важна и для пассажирских перевозок, особенно в условиях большой протяженности области и удаленности населенных пунктов друг от друга.

Как отмечалось выше, Восточно-Сибирский регион имеет огромный потенциал развития грузовой базы для железнодорожного транспорта, что связано с перспективами осуществления крупномасштабных инвестиционных проектов со стороны предприятий горнодобывающей отрасли. Безусловно, без развитой, надежной транспортной инфраструктуры в регионе невозможно будет выполнить поставленных перед транспортной отраслью объемов перевозок. В связи с этим в регионе реализуется такой крупномасштабный государственный проект как «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», который позволит увеличить грузооборот страны в том числе за счет роста экспортных перевозок [3,4].

Таким образом, Россия обладает уникальным геополитическим положением. Размеры и особенности конфигурации ее территории поставили перед обществом стратегическую задачу обеспечить «связанность территории Российской Федерации за счет создания интеллектуальных транспортных и телекоммуникационных систем, а также занятия и удержания лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических систем, освоении и использовании космического и воздушного пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктики» [9].

Наглядно влияние развития транспортной инфраструктуры на ВВП представлено на рисунке 3 [10].



Рис. 5 - Влияние развития транспортной инфраструктуры на ВВП страны (составлено Булоховой Т.А.) [10]

Однако на сегодняшний день состояние транспортной инфраструктуры России не соответствует требованиям необходимым для устойчивого развития экономики страны, том числе ее отдельных регионов [8]. Так, например, по данным Росстат, в настоящее время 26,7%

сельских населенных пунктов Российской Федерации не имеют дорог с твердым покрытием для связи с сетью путей сообщения общего пользования.

Отсталая транспортная инфраструктура отрицательно воздействует на уровень социально-экономического развития регионов, порождая диспропорции, создает дополнительные затраты на снабжение северных регионов, снижает уровень доступности медицинского, образовательного и культурного обслуживания населения. Как следствие, отток населения из отдаленных регионов, исчезновение городов и населенных пунктов. Соответственно снижение конкурентоспособности национальной экономики, ее стратегической безопасности [2,8].

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием 3 фундаментальных факторов [2].

Первым фактором является рост деглобализации на рынках товаров, услуг и капитала, что приводит к усилению роли региональных экономических союзов. Это вызывает изменения в грузо- и пассажиропотоках, формированию новых рынков транспортно-логистических услуг.

Вторым фактором является возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Необходимо улучшить доступность и качество транспортных услуг для населения, что в свою очередь повысит производительность труда и эффективность использования трудовых ресурсов в транспортном секторе. Эти изменения помогут снизить транспортные издержки и повысить конкурентоспособность российского транспортного комплекса на мировом рынке.

Третьим фактором является истощение ресурсов для экспортно-сырьевого развития, основанного на увеличении экспорта нефти и сырья. Условие перехода к инновационным решениям и углубленной переработке требует повышения мобильности людей, грузов, услуг и капитала [2].

В связи с этим, амбициозные задачи, стоящие перед современным обществом, требуют поиска эффективных решений, выбора для реализации тех объектов, которые наилучшим образом позволяют реализовать стратегии устойчивого развития регионов [5,8]. Улучшение транспортной инфраструктуры в регионах – сложная задача, требующая комплексного подхода, учитывающего множество факторов.

В заключение следует отметить, что развитие региональных перевозок является не просто экономической задачей, но важнейшим фактором стратегической безопасности (так как укрепляет национальную безопасность и обороноспособность, обеспечивает мобилизационную готовность и выполнение военно-транспортных обязанностей) и устойчивого роста экономики государства (реализует потенциал экономического роста и повышает производительность труда, а также использует географические преимущества и транзитный потенциал через интеграцию в мировые транспортные цепочки).

Как итог, удешевление и ускорение перевозок по основным видам транспорта обеспечивают сближение отдаленных регионов, повышение качества жизни и деловой активности, а также создают более благоприятные условия для социального развития и экономической устойчивости каждого региона России.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Бабкина Т.В., Буравова А.А., Трембач К.И. Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны. // Издательский центр «Науковедение», 2015 г. С. 5 - DOI: 10.15862/182EVN515
2. Булгаков Алексей Викторович, Лемза Олеся Александровна Влияние вызовов глобализации на развитие российской экономики // Вестник ТГУ. 2010. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-vyzovov-globalizatsii-na-razvitiye-rossiyskoy-ekonomiki> (дата обращения: 13.03.2025).

3. Булохова, Т. А. Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС / Т. А. Булохова, В. А. Олещевич // Постсоветский материк. – 2022. – № 2(34). – С. 42-52. – DOI 10.48137/23116412_2022_2_42. – EDN TLFMOL
4. Булохова, Т. А. Пути повышения прибыльности транзитных перевозок на Восточном полигоне Транссибирской магистрали / Т. А. Булохова, Н. Н. Григорьева, В. А. Олинцевич // Baikal Research Journal. – 2021. – Т. 12, № 2. – DOI 10.17150/2411-6262.2021.12(2).21. – EDN JBQLIV.
5. Василенко М.А., Бозин М. М. Влияние транспортных факторов на экономическое развитие регионов // Материалы XII Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум». URL: <https://scienceforum.ru/2020/article/2018023317> (дата обращения: 13.03.2025)
6. Кузина Е.Л., Василенко М.А. Влияние опережающего маркетинга на стратегию системы природопользования на железнодорожном транспорте // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2015 Т. 2 С. 47-52.
7. Министерство транспорта Российской Федерации. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2023 год. С. 42.
8. Митрюкова, К. А. Влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов: практическая значимость и научные разногласия / К. А. Митрюкова // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 7. – С. 2399-2412. – DOI 10.18334/epp.13.7.118352
9. Приоритетные направления Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации (СНТР). [Электронный ресурс].
10. Социально-экономические механизмы на транспорте: к 50-летию Иркутского государственного университета путей сообщения, 90-летию Департамента организаций, оплаты и мотивации труда ОАО "РЖД" (ЦЗТ) и 120-летию Дорпрофжел : монография / Е. Л. Андреянова, Н. А. Анисимова, Н. А. Афанасьева [и др.]. ; под редакцией М. В. Вихоревой ; рецензенты: Н. М. Сысоева, Н. Б. Грошева ; КрИЖТ ИрГУПС. - Красноярск : КрИЖТ ИрГУПС, 2025. - 235 с.
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.

REFERENCES

1. Babkina T.V., Buravova A.A., Trembach K.I. Specificity and Interrelation of Economic Security and Transport Complex of the Country. // Publishing Center "Naukovedenie", 2015, P. 5 - DOI: 10.15862/182EVN515
2. Bulgakov Aleksey Viktorovich, Lemza Olesya Aleksandrovna The impact of globalization challenges on the development of the Russian economy // Vestnik TSU. 2010. No. 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-vyzovov-globalizatsii-na-razvitiye-rossiyskoy-ekonomiki> (accessed: 13.03.2025)
3. Bulokhova, T. A. Key aspects of financing programs for the development of the EAEU infrastructure complex / T. A. Bulokhova, V. A. Olentsevich // Post-Soviet mainland. – 2022. – №. 2(34). – P. 42-52. – DOI 10.48137/23116412_2022_2_42. – EDN TLFMOL
4. Bulokhova, T. A. Ways to improve the profitability of transit traffic on the Eastern section of the Trans-Siberian Railway / T. A. Bulokhova, N. N. Grigoryeva, V. A. Ollintsevich // Baikal Research Journal. – 2021. – Vol. 12, No. 2. – DOI 10.17150/2411-6262.2021.12(2).21. – EDN JBQLIV.
5. Kuzina E.L., Vasilenko M.A. The Impact of Proactive Marketing on the Strategy of Environmental Management System in Railway Transport // Transport Infrastructure of the Siberian Region. 2015 Vol. 2 Pp. 47-52.
6. Ministry of Transport of the Russian Federation. Transport of Russia. Information and Statistical Bulletin. 2023 year. P. 42.

7. Mitryukova, K. A. The impact of transport infrastructure on the socio-economic development of regions: practical significance and scientific disagreements / K. A. Mitryukova // Economics, entrepreneurship and law. – 2023. – Vol. 13, No. 7. – P. 2399-2412. – DOI 10.18334/epp.13.7.118352

8. Priority directions of the Strategy of Scientific and Technological Development of the Russian Federation (SSTD). [Electronic resource].

9. Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2030.

10. Sotsial'no-ekonomicheskiye mekhanizmy na transporte : k 50-letiyu Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta putey soobshcheniya, 90-letiyu Departamenta organizatsii, oplaty i motivatsii truda OAO "RZHD" (TSZT) i 120-letiyu Dorprofzhel : monografiya / Ye. L. Andreyanova, N. A. Anisimova, N. A. Afanas'yeva [i dr.]; pod redaktsiyey M. V. Vikhorevoy ; retsenzenty: N. M. Sysoyeva, N. B. Grosheva ; KrIZHT IrGUPS. - Krasnoyarsk : KrIZHT IrGUPS, 2025. - 235 s.

11. Vasilenko M.A., Bozin M.M. The Impact of Transport Factors on the Economic Development of Regions // Materials of the XII International Student Scientific Conference "Student Scientific Forum". URL: <https://scienceforum.ru/2020/article/2018023317> (accessed: 13.03.2025).

Информация об авторах

Булохова Татьяна Александровна – к.э.н.. доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: bulohova_ta@irgups.ru

Гончар Олеся Михайловна – студент 3 курса факультета «Экономика и управление», направление подготовки «Экономика предприятий и организаций», группа Э.9-22-1, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: gonchar.olesya04@mail.ru

Information about the authors

Bulokhova Tatyana Aleksandrovna – PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economics and Management in Railway Transport, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e-mail: bulohova_ta@irgups.ru

Gonchar Olesya Mihalovna - 3nd-year student of the Faculty "Economics and Management", specializing in "Economics of Enterprises and Organizations", group E.9-22-1, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e-mail: gonchar.olesya04@mail.ru