

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Милев А.И. Место транспортной инфраструктуры в развитии регионов // Human Progress. 2021. Том 7, Вып. 2. С. 7. URL: [http://progress-human.com/images/2021/Tom7\\_2/Milev.pdf](http://progress-human.com/images/2021/Tom7_2/Milev.pdf), свободный. DOI 10.34709/IM.172.7

УДК 332.1

## МЕСТО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ



**Милев Александр Иванович**

Аспирант кафедры экономики инновационного развития  
факультета государственного управления,  
Московский государственный университет  
имени М.В. Ломоносова

[A.I.Milev@yandex.ru](mailto:A.I.Milev@yandex.ru)  
27/4, просп. Ломоносовский,  
г. Москва, Россия, 119234  
+7 (906) 091-43-53

**Аннотация.** В настоящее время становится все более актуальным вопрос влияния транспортной инфраструктуры на развитие региональных экономических кластеров. Этот факт вызван ростом процессов глобализации и интеграции рынков и людей, увеличением продаж и повышением мобильности населения. В связи с этим в данной статье рассматриваются понятия и функции транспортной инфраструктуры, предложена авторская формулировка данного понятия. Проанализированы особенности транспортной инфраструктуры регионов в Российской Федерации. Произведен анализ Федеральных целевых программ Российской Федерации по развитию транспортной системы страны, рассмотрены итоги их реализации. Сделан вывод, что в настоящее время уровень транспортной инфраструктуры не в полной мере обеспечивает в большинстве регионов снижение уровня транспортных издержек при производстве, что не позволяет начать кластеризацию региональной экономики. Влияние, которое транспорт оказывает на развитие социально-экономических показателей регионов, способствует повышению товарооборота и увеличению экономической эффективности транспортировки. Данный рост возможен за счет улучшения уровня развития транспортного сообщения. Однако, следует также учесть, что указанное выше влияние, с другой стороны, влечет к росту дополнительных затрат государства. Данный факт обусловлен ростом инвестиций, которые необходимы для поддержания достаточной степени охвата территории. На взгляд автора, к числу ключевых задач государства в транспортной сфере сегодня следует отнести такие, как транспортная

взаимозависимость регионов, развитие транспортной инфраструктуры, логистическое освоение территорий страны, совершенствование и модернизация всех видов транспорта. Решение данных задач позволит сформировать современную и конкурентноспособную транспортную систему регионов, что положительно и эффективно отразится на других региональных отраслях.

**Ключевые слова:** транспорт; транспортная инфраструктура; развитие транспорта; транспортная система; развитие региональной экономики.

**JEL коды:** R48; R49; R58.

## Введение

В нынешних условиях, в которых важную роль играют процессы глобализации и интеграции не только людей, но и рынков, в период повышения производства, возрастает роль и транспортной инфраструктуры как главного элемента формирования и развития региональных экономических кластеров.

Транспортная политика всегда была мощным инструментом влияния на социально-экономическое развитие той или иной страны, региона. С незапамятных времен людей и товары нужно было транспортировать из места их происхождения в пункт назначения. Благодаря техническому развитию различных транспортных средств, уровень мобильности, а значит, и уровень жизни – постоянно повышается. Чтобы обеспечить наиболее эффективную систему, широкий спектр факторов (например, местные интересы, интересы компаний и государственные интересы) должны быть согласованы [1].

Отсутствие эффективной транспортной системы порождает проблему рационального размещения производственных сил. При этом не стоит забывать о главных показателях размещения предприятия, а именно: обеспеченность транспортными каналами; пропускная способность данных каналов; потребность в перевозке.

Как отмечают эксперты, транспорт играет важную роль в формировании и развитии региональной экономики, что способствует обязательному увеличению проводимых исследований по данному вопросу. Цель данных исследований – выявить решение задач, которые стоят перед транспортной системой в рамках определенного региона [2].

Исследования в области транспорта, в первую очередь, обусловлены повышением эффективности развития региона в экономическом плане. Также, помимо экономической составляющей растет и эффективность в развитии пространственной организации региона. Транспортная система относится к ключевым сферам экономики, она является одной из главных единиц в структуре народного хозяйства. Данная структурная единица формирует

промышленные связи и перевозки как пассажиров, так и грузов. От того, насколько развита транспортная инфраструктура, и как она функционирует, зависит благополучие всего региона.

Исследователи утверждают, что стабильность функционирования региональной транспортной инфраструктуры и рост внедрения инновационных механизмов перевозки пассажиров и товаров способствуют увеличению доступности услуг транспорта для потребителей, и снижению риска в хозяйственной деятельности и социально-экономической сфере региона [3].

Целью данной статьи является анализ современного состояния транспортной инфраструктуры Российской Федерации и ее роль в развитии регионов страны.

## **1. Понятие и функции транспортной инфраструктуры**

Транспортная политика открывает ряд направлений для давних дискуссий. Так, во второй половине двадцатого века многие экономисты выступали за либерализацию сильно регулируемого транспортного сектора.

Сегодня, по крайней мере в промышленно развитых странах, основные транспортные рынки конкурентоспособны и имеют ограничения для возможности дальнейшего дерегулирования. Более того, практически вся транспортная инфраструктура обеспечивается государством. Поэтому не только общий уровень инвестиций, но и распределение средств между различными видами транспорта, и результирующее влияние на распределение видов транспорта, являются ключевыми элементами обсуждения глобальных планов транспортных перевозок [4].

Сфера транспорта играет ключевую роль в экологической и социальной нагрузке, которую нельзя не принимать во внимание. Анализ экономической ценности транспортных перевозок разграничивает виды воздействий, которые он передает. К данным видам следует отнести основные (физические характеристики транспорта), оперативные и географические аспекты [5].

Следует отметить, что исследователи определяют транспортную систему как сложную единицу инфраструктуры региона.

Исследуя место транспортной инфраструктуры в развитии регионов, следует определить значение данного понятия. Ряд исследователей утверждают, что «транспортная инфраструктура – это средства производства в понимании транспортной системы, которые непосредственно не потребляются и не потребляют, и служат поддержкой функциям эксплуатирующих их сообществ» [6].

Также существуют и другие определения транспортной инфраструктуры. К.С. Жаворонкова определяет ее как совокупность компонентов, содержащих определенную систему транспорта, ориентированную на перевозки, и элементы информационного, логистического и организационно-сервисного обслуживания для действенного размещения региональных производственных сил и обустройства народа [7].

Таким образом, транспортная инфраструктура представляет собой образующую систему, формирующую единое экономическое пространство региона, включающую в себя объекты транспортного обслуживания и сеть путей сообщения региона, которые стимулируют рост производственных процессов.

Говоря о функциях транспортной инфраструктуры, следует обратиться к исследованиям специалистов в данной области экономики. Опираясь на данные исследования, можно выделить следующие функции транспортной инфраструктуры:

- социологическую;
- культурную;
- экономическую;
- научную;
- оборонную.

Исследователи функций транспортной инфраструктуры приходят к выводу, что, оказывая транспортные услуги, транспортная инфраструктура создает условия для производственного процесса в целом, во всех его стадиях [8].

Таким образом, транспортная инфраструктура оказывает большое влияние на эффективность производства в регионе, способствуя его социальному, экономическому, культурному и научному развитию.

## **2. Особенности региональной транспортной инфраструктуры**

Региональная транспортная инфраструктура представляет собой совокупность частных и правительственных систем региональной экономики, располагающих независимым материальным комплексом, требуемым и удовлетворяющим разумное создание региональных транспортно-распределительных процессов, предоставляющих возможность объединения экономических нужд в транспортировке, содержании и перегруппировке грузов, как в регионе, так и на межрегиональном уровне взаимодействия [9].

Транспортной инфраструктуре отдельно взятого региона необходимо гарантировать должные условия для деятельности производственной отрасли, способствовать ее развитию. Также транспортной инфраструктуре необходимо создать условия наиболее эффективного

потребления транспортных узлов для достижения необходимого развития предпринимательских организаций.

Транспортной инфраструктуре регионов присущи некоторые особенности: отрасли региональной транспортной инфраструктуры осуществляют свою деятельность как единый механизм общенационального масштаба; отмечено колоссальное влияние результатов ее деятельности на параметры жизнедеятельности всего региона в целом; возникает тесная связь и зависимость транспортной системы с другими элементами системы региона.

Рост регионального социально-экономического уровня развития не представляется возможным в обстановке повышения удельных издержек транспорта, которые ведут к вложениям средств в совершенствование транспортной инфраструктуры. Вместе с этим, правительство эффективно инвестирует финансовые средства в усовершенствование и функционирование материально-технической базы системы транспорта, главной задачей которой является формирование благоприятной среды для функционирования и жизнедеятельности всех необходимых сфер общества [10].

Существует много литературы, посвященной оценке воздействия инвестиций в транспортную инфраструктуру на региональное развитие. Используя различные методологические подходы, исследователи обычно находят некую положительную связь между строительством новых дорог и ростом регионального производства или занятости. Однако исследования, посвященные общему влиянию инвестиций в транспортную инфраструктуру на различные регионы конкретной страны, встречаются реже. Большинство макроэкономических исследований изучают взаимосвязь между улучшением доступности и экономическим развитием всех регионов данной страны, иногда группируя регионы на более и менее развитые. В то же время другие исследования сосредоточены на определенных регионах внутри страны без учета остальных областей [11].

Исследования данной связи и зависимости в других странах определили влияние состояния транспортных каналов на экономику. Развитая и эффективно функционирующая транспортная инфраструктура значительно снижает издержки, возникающие при внутренней и внешней торговле.

Продуктивность в вопросе совершенствования транспортной инфраструктуры является ключевым фактором увеличения сфер производства, туризма и обслуживания, повышения экономической активности, роста региональной инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности [12].

### **3. Развитие и нынешнее состояние транспортной инфраструктуры регионов Российской Федерации**

В настоящее время сфере транспорта необходимо опережающее развитие в сравнении с другими сферами хозяйственной экономики страны. Под данным развитием подразумевается соответствие транспортной инфраструктуры страны основным требованиям, как социальным, так и экономическим. Развитие должно благоприятно влиять на такие факторы, как снижение транспортных ограничений в социальной сфере, в производстве и в сфере обращения.

В настоящее время в Российской Федерации единое экономическое пространство, не дает возможность освоить природные богатства страны в полном объеме. Данный фактор обусловлен неоднородностью развития регионов. Наиболее ощутимо различие между субъектами Сибири и Дальнего востока и субъектами европейской части страны [13].

В начале 2000-х годов степень развития и состояние транспортной инфраструктуры были не оптимальными для обеспечения развития регионов и страны в целом.

Для оптимизации транспортной инфраструктуры была разработана Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (далее – Программа).

Главные задачи, решаемые в ходе реализации Программы:

- повышение конкурентоспособности транспортной системы страны;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- обеспечение реализации транзитного потенциала России;
- повышение эффективности системы товародвижения;
- увеличение комплексной безопасности.

Главными итогами реализации данной Программы являются:

- капитально отремонтированы автомобильные дороги общего пользования;
- увеличено количество населенных пунктов, которые обеспечены подъездом по дороге с твердым покрытием;
- остановлено снижение пассажирооборота, обеспечен стабильный рост транспортной мобильности населения;
- отмечено увеличение совокупного грузооборота по всем видам транспорта (исключая трубопроводный);
- увеличился объем перевалки грузов в морских портах;
- увеличилась провозная способность морского флота страны;
- успешно введены в строй перегрузочные комплексы в портах страны;

- решен вопрос согласованного развития железных дорог и портовых систем;
- увеличилась протяженность железных дорог, что совместно с другими мерами способствовало увеличению веса грузовых поездов и участковой скорости;
- модернизированы и обновлены тепловозы и электровозы, а также пассажирские и грузовые вагоны железнодорожного транспорта.
- выросла доля современных пассажирских и грузовых самолетов реализуемой провозной мощности парка<sup>1</sup>.

Продолжая анализировать транспортную инфраструктуру страны и ее развитие, следует также рассмотреть последующую Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)» (далее - Программа).

Несмотря на положительные тенденции в функционировании отдельных видов транспорта, транспортная инфраструктура не до конца соответствовала имеющимся потребностям страны и перспективам ее развития. Проблема неравномерного развития транспортной инфраструктуры регионов не позволяла развивать единое экономическое пространство страны. Ресурсы регионов не осваивались в полной мере.

На основе анализа аспектов несоответствия транспортной инфраструктуры потребностям социально-экономического развития России было установлено, что возникшие транспортные проблемы носят комплексный характер. Решение данных проблем возможно путем использования программно-целевого метода управления и определяется следующими факторами: комплексный характер проблемы; высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости инвестиционных проектов развития системы транспорта; концентрация ресурсов на главных задачах; внедрение проектного механизма управления программными мероприятиями; системный подход в создании взаимосвязанных проектов развития системы транспорта; эффективное взаимодействие органов власти.

В ходе реализации программы возможны такие риски, как макроэкономические, геополитические, демографические, риск недостаточной гибкости и адаптивности Программы к изменениям внешних условий.

Данный проект оказывает ряд положительных эффектов, например: сосредоточение ресурсов на решении главных задач развития транспортной инфраструктуры; совокупное развитие транспортных узлов; повышение эффективности реализации Программы и использования бюджетных средств.

Целями Программы являются:

---

<sup>1</sup>Основные итоги реализации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» в 2002–2009 гг. // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.ru/documents/8/1597> (дата обращения: 16.06.2020).

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, позволяющей ускорить движение товаров и уменьшающей транспортные издержки в экономике;
- повышение доступности всех транспортных услуг для населения;
- повышение конкурентоспособности системы транспорта страны и реализация транзитного потенциала России;
- повышение комплексной безопасности;
- улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте<sup>2</sup>.

Как мы можем заметить ряд целей, стоящих перед Программой, повторяют цели предшествующей, а именно, повторяют цели Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». Это говорит нам о том, что ряд целей, которые стоят перед подобными программами, либо не имеют окончательной точки, либо не выполняются в ходе реализации программ.

Сроки реализации Программы дважды увеличивались. Изначально предполагалось реализовать ее в период с 2010 – 2015 года, но уже в июле 2013 года сроки реализации были продлены до 2020 года. В 2017 году, 20 сентября, срок реализации Программы был продлен до 2021 года. Также в Программу входят мероприятия программ «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009–2020 годы)» и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года».

Однако, согласно постановлению Правительства РФ от 12 октября 2017 г. № 1243 реализация Программы досрочно прекращена с 1 января 2018 г. Реализация мероприятий Программы будет осуществляться в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Говоря о результатах досрочно завершенной Программы, следует обратиться к последнему выпущенному итоговому документу Программы, а именно к электронному ресурсу Министерства Транспорта РФ «Основные итоги реализации Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

К моменту прекращения Программы были достигнуты следующие результаты реализации:

- увеличена подвижность населения на 1 человека;
- возросло количество трансферных пассажиров в аэропортах;

---

<sup>2</sup> Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»// Официальный сайт Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/29443/> (дата обращения: 16.06.2020).



- достигнут целевой показатель «Объем перевалки грузов в российских морских портах»;
- увеличена протяженность железнодорожных линий;
- обновлен парк локомотивов железнодорожного транспорта;
- увеличена протяженность автомобильных дорог;
- увеличена доля протяженности автомобильных дорог общего пользования;
- достигнуты показатели «Поставка судов обеспечивающего флота» и «Пополнение транспортного флота»;
- достигнут показатель «Авиационная подвижность населения (на 1 жителя в год)»;
- достигнуты показатели «Уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами», «Снижение количества событий, связанных с нарушением правил безопасности движения на автомобильном транспорте».

К результатам, которых не удалось достичь к прекращению Программы, относятся:

- не удалось обеспечить выполнение показателя «Прирост объема транзитных перевозок»;
- не достигнут плановый показатель по пассажирообороту;
- не достигнут запланированный уровень объема перевозок контейнеров в 20-ти футовом эквиваленте.

Данные результаты следует считать промежуточными, так как реализация Программы была рассчитана до конца 2021 года. Оценивать общий итог реализации Программы на текущий момент следует по отчету о ходе реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и об оценке ее эффективности в 2019 году, опубликованному на официальном Интернет-ресурсе Министерства транспорта Российской Федерации.

Прежде чем говорить о результатах реализации новой программы, следует рассмотреть ее цели. Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – Программа), как было выяснено ранее, является продолжением Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)». Исходя из этого, Программа ставит перед собой как цели, которые не были достигнуты ранее, так и новые, сформированные исходя из современных реалий и ситуации в развитии экономики и транспортной инфраструктуры.

Получаем, что главными целями Программы являются:

- ускорение товародвижения и снижение транспортоемкости экономики страны;
- повышение доступности качественных услуг транспортной системы;

- повышение конкурентоспособности системы транспорта страны на мировом рынке;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час-пик;
- рост экспорта транспортных услуг;
- увеличение доли автомобильных дорог регионального значения<sup>3</sup>.

Данная Программа рассчитана на период реализации 2018-2024 годов, тем самым продлевая предыдущую программу еще на 3 года.

Возвращаясь к результатам реализации Программы, следует отметить, что к 2020 году получены следующие итоги:

- ускорено товародвижение;
- улучшено качество транспортной инфраструктуры;
- повышен уровень доступности качественных услуг системы транспорта;
- увеличена транспортная подвижность населения;
- повышена комплексная безопасность и устойчивость транспортной системы;
- снижено число происшествий на транспорте;
- увеличена доля автомобильных дорог регионального значения<sup>4</sup>.

Не достигнуто значение показателя «Объем экспорта услуг транспортного комплекса» по цели повышение конкурентоспособности системы транспорта страны на мировом рынке.

Из 111 показателей, отражающих достижение результатов федеральных, ведомственных проектов и ведомственных целевых программ, не достигнуты результаты по 13 показателям:

- 4 показателя по федеральным проектам;
- 3 показателя по ведомственным проектам;
- 6 показателей по ведомственным целевым программам<sup>5</sup>.

На настоящее время данная Программа продолжает реализацию поставленных задач, рассчитанных до конца 2024 года.

---

<sup>3</sup> Государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы" // Официальный сайт Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/29443/> (дата обращения: 16.06.2020).

<sup>4</sup> Годовой отчет о ходе реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и об оценке ее эффективности в 2019 году // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/11/10587> (дата обращения: 16.06.2020).

<sup>5</sup> Пояснительная записка к отчету о ходе реализации и оценке эффективности пилотной государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2019 году // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/documents/11/10587> (дата обращения: 16.06.2020).

## Заключение

Транспортная система связывает элементы производства в механизме взаимодействий между потребителями и производителями. Как правило, результатом выступает рост эффективности разделения производства посредством применения сравнительных географических преимуществ. В следствии этого, производительность капитала, пространства и рабочей силы растет. Происходит это за счет роста эффективности распределения и мобильности. Рост экономики все больше коррелирует с развитием транспортной инфраструктуры.

Влияние, которое транспорт оказывает на развитие социально-экономических показателей регионов, способствует повышению товарооборота и увеличению экономической эффективности транспортировки. Данный рост возможен за счет улучшения уровня развития транспортного сообщения. Однако, следует также учесть, что указанное выше влияние, с другой стороны, влечет к росту дополнительных затрат государства. Данный фактор обусловлен ростом инвестиций, которые необходимы для поддержания достаточной степени охвата территории.

Транспортной сфере необходимо развитие, которое будет опережать иные сферы экономики. При отсутствии ее развития это может стать фактором, останавливающим рост региона, как социальный, так и экономический. Напротив, оно должно сыграть роль «фундамента», на котором будет выстроен данный рост регионов.

Проанализировав основные программы развития транспортной инфраструктуры страны начиная с 2002 года, можно сделать вывод, что в настоящее время уровень транспортной инфраструктуры не в полной мере обеспечивает в большинстве регионов снижение уровня транспортных издержек при производстве, что не позволяет начать кластеризацию региональной экономики. Исходя из вышесказанного, поиск механизмов совершенствования транспортной инфраструктуры становится все более актуальной задачей.

На наш взгляд, к числу ключевых задач государства в транспортной сфере сегодня следует отнести такие, как рост транспортной взаимозависимости регионов, развитие транспортной инфраструктуры, совершенствование и модернизацию всех видов транспорта. Эффективная деятельность и совершенствование транспорта является задачей, которая актуальна по различным аспектам.

Для проведения эффективной транспортной политики регионов в ходе ее реализации необходимо минимизировать возможность проявления таких сдерживающих факторов, как: длительные сроки реализации программ, учитывая тот факт, что ряд вопросов требует

незамедлительных действий; чрезмерная ориентация на уменьшение себестоимости выполняемых работ по модернизации транспортной инфраструктуры, способствующая снижению эффективности реализации политики и к еще большим финансовым вложениям в будущем; износ основных фондов; отсутствие согласованности или незаконченность проводимых мероприятий; недостаточный уровень финансирования большей части запланированных мероприятий, тормозящий процесс реализации программ.

## Литература

1. Oszter, V. Transport policies in Hungary - historical background and current practice for national and regional level // *European Transport Research Review*. 2017. Vol. 9. Is. 2. URL: <https://etr.springeropen.com/articles/10.1007/s12544-017-0236-x> (дата обращения: 29.01.2021).
2. Казначеев, Д.А. Влияние транспортной инфраструктуры на развитие экономики региона // *Научно-технические ведомости СПбГПУ. Серия: Экономические науки*. 2012. № 2-2 (144). С. 64-69.
3. Кузнецов, Ю.Ю. Роль транспортной инфраструктуры в развитии региональной экономики // *Российское предпринимательство*. 2013. № 2 (224). С. 85-90.
4. Fichert, F. Transport policy planning in Germany - An analysis of political programs and investment masterplans // *European Transport Research Review*. 2017. Vol. 9. Is. 2. URL: <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0247-7> (дата обращения: 29.01.2021).
5. Тохиров, Т.И. Оценка состояния транспортной инфраструктуры региона // *Вопросы управления*. 2018. № 2 (32). С. 79-83.
6. Трофименко, Ю.В.; Якимов, М.Р. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов: монография / Под. ред. С.А., Ардашева. М.: Логос. 2013. 464 с.
7. Жаворонкова, К.С. Роль и значение транспортной инфраструктуры в производственной сфере региона (на примере Пермского края) // *Master`s Journal*. 2015. № 2. С. 306-313.
8. Гольская, Ю.Н. Роль транспортной инфраструктуры в социально-экономическом развитии // *Инновационные технологии на железнодорожном транспорте: труды XXI Межвузовской научно-практической конференции КРИЖТИрГУПС*. 2017. С. 138-142.
9. Булатов, Р.В. Траектория развития транспортной инфраструктуры региона // *Проблемы современной экономики*. 2015. № 2 (54). С. 244-246.
10. Бережная, Л.Ю. Взаимосвязь транспортной инфраструктуры и регионального развития // *Вестник Евразийской науки*. 2019. №3. Том 11. URL: <https://esj.today/PDF/23ECVN319.pdf> (дата обращения: 16.06.2020).

11. Rokicki, B.; Haddad, E.A.; Horridge, J.M.; Stępniaк, M. Accessibility in the regional CGE framework: the effects of major transport infrastructure investments in Poland // *Transportation*. 2020. Vol. 47. Is. 1. URL: <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10076-w> (дата обращения: 29.01.2021).
12. Камзалакова, Г.С. Региональная политика в сфере развития транспортной инфраструктуры // *Материалы IX Международной научно-практической конференции Государство и бизнес. Современные проблемы экономики. Том 3. 2017. С. 228-230.*
13. Горбунов, А.А. Внутрорегиональная политика развития транспортной инфраструктуры в современной России // *Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал)*. 2018. №1. URL: <https://vestnik-mgou.ru/ru/Articles/View/864> (дата обращения: 16.06.2020).

## **THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE ROLE IN REGIONAL DEVELOPMENT**

**Alexander Milev**

Post-graduate student, Faculty of Public Administration, Department of Economics of innovative development, Lomonosov Moscow state University  
Moscow, Russia

**Abstract.** Currently, the issue of the impact of transport infrastructure on the development of regional economic clusters is becoming more and more relevant. This fact is caused by the growing processes of globalization and integration of markets and people, increased sales and increased mobility of the population. In this regard, this article discusses the concepts and functions of transport infrastructure, and offers the author's formulation of this concept. The features of transport infrastructure of regions, in particular in the Russian Federation, are analyzed. The analysis of Federal target programs of the Russian Federation for the development of the country's transport system is made, the outcomes of its implementation are considered. It is concluded that currently the level of transport infrastructure does not fully ensure a reduction in the level of transport expenses in production in most regions, which makes it impossible to start clustering the regional economy. The influence that transport has on the development of socio-economic indicators of the regions contributes to increase in turnover and rise of the economic efficiency of transportation. This growth can be achieved by improving the level of development of transport links. However, it should also be taken into account that the influence which was mentioned above, on the other hand,

leads to an increase in additional costs for the state. This factor is due to the growth of investments, which are indispensable for maintaining a sufficient degree of coverage of the territory. According to the author, the key tasks of the state in the transport sphere today include such as transport interdependence of regions, development of transport infrastructure, logistics enhancement of the country's territories, improvement and modernization of all types of transport. Solving these problems will allow us to create a modern and competitive transport system in the regions, which will have a positive and effective impact on other regional industries.

**Key words:** transport; transport infrastructure; development of transport; transport system; development of the regional economy.

**JEL codes:** R48; R49; R58.

## References

1. Oszter, V. (2017). Transport policies in Hungary - historical background and current practice for national and regional level. *European Transport Research Review*. Vol. 9. Is. 2. Available: <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0236-x>.
2. Kaznachejev, D.A. (2012). The impact of transport infrastructure on the development of the regional economy. *Nauchno-tehnicheskiye vedomosti SPbGPU. Seriya: Ekonomicheskkiye nauki*. No 2-2 (144). P. 64-69.
3. Kuznetsov, Y.Y. (2013). The role of transport infrastructure in the development of the regional economy. *Rossiyskoye predprinimatel'stvo*. No 2 (224). P. 85-90.
4. Fichert, F. (2017). Transport policy planning in Germany - An analysis of political programs and investment masterplans. *European Transport Research Review*. Vol. 9. Is. 2. Available: <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0247-7>.
5. Tokhirov, T.I. (2018). Assessment of the status of transport infrastructure of the region. *Voprosy upravleniya*. No 2 (32). P. 79-83.
6. Trofimenko, YU.V.; Yakimov, M.R. (2013). *Transport targeting: building efficient transport systems of large cities: Monograph*. M.: Logos.
7. Zhavoronkova, K.S. (2015). The role and significance of transport infrastructure in the industrial sector of the region (on the example of the Perm region). *Master`s Journal*. No 2. P. 306-313.
8. Gol'skaya, YU.N. (2017). The role of transport infrastructure in socio-economic development. *Innovatsionnyye tekhnologii na zheleznodorozhnom transporte: trudy XXI Mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii KrIZHTIrGUPS*. P. 138-142.
9. Bulatov, R.V. (2015). The development trajectory of the region's transport infrastructure. *Problemy sovremennoy ekonomiki*. No 2 (54). P. 244-246.

10. Berezhnaya, L.Yu. (2019). The relationship of transport infrastructure and regional development. The Eurasian Scientific Journal. No 3. Vol. 11. Available: <https://esj.today/PDF/23ECVN319.pdf>.
11. Rokicki, B.; Haddad, E.A.; Horridge, J.M.; Stepniak, M. (2020). Accessibility in the regional CGE framework: the effects of major transport infrastructure investments in Poland. Transportation. Vol. 47. Is. 1. Available: <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10076-w>.
12. Kamzalakova, G.S. (2017). Regional policy in the field of transport infrastructure development. Materials of the IX International scientific-practical Conference State and business. Modern problems of economics. Vol. 3. P. 228-230.
13. Gorbunov, A.A. (2018). Interregional policy of transport infrastructure development in modern Russia. Bulletin of Moscow Region State University (e-journal). No 1. Available: <https://vestnik-mgou.ru/ru/Articles/View/864>.

### **Contact**

Alexander Milev

Lomonosov Moscow state University

27/4, Lomonosovskij ave., 119234, Moscow, Russia

[A.I.Milev@yandex.ru](mailto:A.I.Milev@yandex.ru)