

УДК 338.47

Фютик Ина Геннадьевна¹, к.э.н., доцент, заведующий кафедрой,
e-mail: i.g.fyutik@nsawt.ru

Григорьев Евгений Алексеевич¹, к.э.н., доцент, проректор по учебной работе,
e-mail: e.a.grigorev@nsawt.ru

¹Сибирский государственный университет водного транспорта, г. Новосибирск, Россия.

ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГЕНЕРИРУЮЩИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА АРКТИЧЕСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Аннотация. Формирование соответствующей каждому конкретному региону транспортной системы сопряжено с определенными факторами. Планирование распределения региональных перевозок должна быть основана на расчете взаимодополняющих показателей и критериев, определяемых потребителями. По мнению авторов, на региональном уровне существует необходимость подключить «режим управляемой генерации», что представлено в статье критериями транспортной системы Ямало-Ненецкого автономного округа.

Ключевые слова: транспортная система, факторы формирования, АЗРФ, социально-экономическое развитие, генерирование развития, ЯНАО.

Транспортная система любой страны формируется для удовлетворения потребностей экономических субъектов, к которым прежде всего относятся производственно-добывающие предприятия, и как следствия их окружение: поставщики ресурсов, потребители продукции. Отдельным немаловажным сегментом потребителей транспортных услуг является население, и в зависимости от плотности его размещения и физиолого-климатических условий проживания, изменяется уровень востребованности различных транспортных услуг. В свою очередь в зависимости от развитости транспортной системы и расширенности её инфраструктуры формируется спектр возможных предоставляемых транспортных услуг [1]. Так, транспортно-экспедиторские услуги, оказываемые клиенту [2], могут подразделяться на значительное количество услуг. Тогда инфраструктура транспортной системы должна обладать материально-информационной и человеческо-квалификационной базой, позволяющей обеспечить этих услуг.

На формирование соответствующей транспортной системы, в том числе средств и объектов транспортировки, влияет множество факторов. К основным факторам можно отнести, прежде всего, уровень развития и размещения социально-производственных хозяйственных субъектов, направление межрегиональных транспортно-экономических связей, размещение административных центров и крупных городов. Экономико-географические особенности транспортных связей регионов, определяются видами перевозимых грузов, направлениями и объёмами их завоза или вывоза, размещением производства, пунктов потребления и баз хранения груза, а также технологических возможностей и структурно-технической оснащённостью действующих предприятий. Система планирования распределения перевозок должна быть основана на расчете взаимодополняющих показателей, удовлетворяющих потребителей. К другим факторам,

влияющим на развитие транспортной системы, так же относятся региональное инвестирование, возможность внедрения новых технологий и экологический фактор.

Так как транспорт способствует решению таких важных задач как ликвидация экономического отставания окраинных районов, формирование рыночных основ хозяйствования и интеграции экономики отдельного региона, то данные аспекты определяют приоритеты развития регионального рынка транспортных услуг [3].

Транспортное обеспечение регионов Арктического побережья России в значительной степени связано с наличием там природных богатств, и необходимости их добычи, переработки и доставки до потребителей. Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) – это вся северная оконечность России, расположенная вдоль побережья морей Северного Ледовитого океана. АЗРФ имеет свои отличительные черты и кардинально отличается от других регионов: экстремальными природно-климатическими условиями, в том числе наличием постоянного ледового покрова или дрейфующими льдами в арктических морях; очаговым характером промышленно-хозяйственного освоения территорий; более низкой плотностью населения по сравнению с другими регионами страны; удаленностью от основных промышленных центров и высокой ресурсоемкостью производства; зависимостью производственно-хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости [4].

В России к Арктической зоне относятся 9 регионов от Карелии до Чукотки. В том числе Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) [5] – один из крупнейших субъектов Российской Федерации, площадь которого составляет 769,3 тыс. км² или 4,5% всей территории страны, при этом плотность населения составляет всего 0,7 чел. на 1 кв. км². Транспортная система представлена следующими видами транспорта:

– *морской*, где судоходство осуществляется на участках Обской и Тазовской губы, морскими судами, выполняющими грузоперевозки через Северный морской путь [6];

– *внутренний водный транспорт*, основной транспортной артерией которого является река Обь с притоками, а также менее судоходными реки Надым, Пур, Таз. Наиболее крупные порты Салехардский, Надымский, Пуровской, Уренгойский имеют выход на железнодорожные пути [7];

– *железнодорожный транспорт* представлен двумя путями: с запада через Лабытнанги к Салехарду проходит линия Северной железной дороги, а с юга и востока подходит железнодорожная линия Свердловской железной дороги, одна ветка которой заканчивается в Новом Уренгое, а вторая на севере в Ямбурге;

– *автомобильный*, используется только при перевозках на небольшие расстояния, так как строящаяся федеральная автодорога Тюмень – Салехард, обеспечит автомобильный выход на автодорожную сеть страны;

– *воздушный*, представлен 13 действующими аэропортами, при этом в некоторых районах данный вид транспорта – это единственная транспортная связь с Большой землей;

– *трубопроводный транспорт*, играющий ведущую роль в хозяйственной деятельности ЯНАО, предназначенный для транспортировки углеводородных ресурсов.

При наличии всех видов транспорта в регионе транспортная сеть сформирована слабо, да и существующая распределена неравномерно [8]. Хозяйственно-экономической основой региона является топливная промышленность, на которую приходится свыше 95% всего промышленного объема производства, так как ежегодно на территории ЯНАО добывается более 550 млрд м³ газа, около 40 млн тонн нефти и свыше 10 млн тонн газоконденсата.

Существует такой научный подход, как «Генерация системы – это процедура формирования программной системы, учитывающей состав и конфигурацию технических средств, возможности применения для удовлетворения потребности пользователей» [9]. Поэтому по мнению авторов на региональном уровне существует необходимость

подключить «режим управляемой генерации», то есть оперируя определенными критериями оценивать, учитывать и влиять на развитие социально-экономической системы региона. Постановка задачи по решению данной проблемы проводилась во многих анализируемых научных работах [10-15]. По результатам данного исследования были выявлены критерии генерации факторов транспортной системы, влияющих на социально-экономическое развитие конкретного региона исходя из следующих подходов, представленных в Таблице 1.

Таблица 1 – Критерии генерации факторов транспортной системы ЯНАО

Факторы	Влияние	Критерии
Материальная база транспорта	Повышение уровня развития и размещения социально-производственных субъектов	$F(t) = (N_{ПС}, P_{пути})$
Экономически-информационная база транспорта	Увеличение направлений и мощности основных внутрирегиональных и межрегиональных транспортно-экономических связей	$F(l) = (\Phi_{мп}, П_{кл})$
Человеческий потенциал	Размещение административных центров и крупных городов	$F(n) = (Ч_{нас}, \Phi_{мп})$
Маркетинговый консалтинг	Увеличение добычи газа и нефти за счет запуска новых месторождений	$F(p) = (П_{кль}, P_{пути})$

Таким образом, определяя критерии генерации факторов транспортной системы ЯНАО, которые были сформированы в данном исследовании, позволят оценить влияние на социально-экономическое развитие этого региона или с учетом некоторой корреляции могут использоваться для других регионов Арктического побережья.

Список литературы:

1. Чечнева Ю.В. К вопросу о классификации транспортных услуг // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2010. – №12. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-klassifikatsii-transportnyh-uslug> (дата обращения: 12.05.2022).
2. ГОСТ Р 52298-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования (утв. Приказом Ростехрегулирования от 30.12.2004 № 148-ст) (ред. от 29.03.2016) URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 10.05.2022).
3. Куанов А.А., Гукетлев Ю.Х., Борс Х.И. Принципы и методы исследования состояния регионального рынка на транспорте с целью его регулирования // Российское предпринимательство. – 2008. – Том 9. – № 2. – С. 106-110. – URL: <https://creativeconomy.ru/lib/2997> (дата обращения 11.05.2022).
4. Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) URL: <https://neftegaz.ru> (дата обращения 10.05.2022).
5. Стратегия социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа на период до 2035 года // правительство ЯНАО. URL: <https://old.yanao.ru/documents/all/73108> (дата обращения 05.05.2022).
6. Архипов А.Е., Масленников С.Н., Григорьев Е.А. Северный морской путь как стратегический элемент пространственно-экономического развития территорий РФ // Инновационный потенциал современной науки как драйвер устойчивого развития. Санкт-Петербург, 2021. 128-130.
7. Арсентьева Я.И. Экономическая интеграция региональной транспортной системы Ямало-ненецкого автономного округа // Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России. Санкт-Петербург, 19.05.2022. URL: <https://gumrf.ru/meropr> (дата обращения 15.05.2022).



8. Информационное агентство Neftegaz.RU. URL: <https://yanao.neftegaz.ru/history> (дата обращения 06.05.2022).
9. Финансовый словарь проекта «Финам», URL: <https://vocable.ru/> (дата обращения 12.05.2022).
10. Ильина Е.А. Оценка влияния развития транспортной сети на экономическое развитие региона // ARS ADMINISTRANDI. 2013. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article> (дата обращения: 15.05.2022).
11. Вахрамеев И.И. Влияние транспортной инфраструктуры на отраслевое развитие экономики региона // Вестник ЗабГУ. – 2014. – №8. – URL: <https://cyberleninka.ru> (дата обращения: 15.05.2022).
12. Фисик О.В. Повышение эффективности влияния речного транспорта на социально-экономическое развитие региона. – дис. канд. экон. наук, Новосибирск: НГАВТ, 2004. –196 с.
13. Курбатова Е.С. Организационно-экономические предпосылки и условия эффективного использования речного транспорта в системе транспортных коммуникаций России. – дис. канд. экон. наук, Москва: ГУУ, 2019. – 144 с.
14. Иванов М.В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки. - Нижний Новгород: ВГУВТ, 2016. – 196 с.
15. Фомина И.В. О применении показателей для оценки транспортной доступности Северного региона // Транспорт России: проблемы и перспективы – 2020. – Т.2. – Санкт-Петербург. – С.75-79.

FACTORS OF FORMATION OF THE TRANSPORT SYSTEM GENERATING SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE ARCTIC COAST REGION

Ina G. Fytik, Evgeny A. Grigoriev

Abstract. The formation of a transport system corresponding to each specific region is associated with certain factors. The planning of the distribution of regional transportation should be based on the calculation of complementary indicators and criteria determined by consumers. According to the authors, there is a need to connect the "controlled generation mode" at the regional level, which is presented in the article by the criteria of the transport system of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug.

Keywords: transport system, factors of formation, Russian Arctic, socio-economic development, generation of development, YANAO.