

В.В. Нотченко, Е.Л. Линева

**ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА
КАК НЕОБХОДИМОГО УСЛОВИЯ
РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА**

V.V. Notchenko, E.L. Lineva

**ASSESSMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF A REGION
AS A NECESSARY CONDITION
FOR ENTREPRENEURSHIP DEVELOPMENT**

Исследовано влияние транспортной инфраструктуры и степени ее развития на особенности и проблемы осуществления предпринимательской деятельности в регионе на примере Псковской области. Показано, что недостаточно высокое качество объектов транспортной инфраструктуры, а также наличие нерешенных проблем в данной сфере в целом, включая финансирование, является препятствием развития предпринимательства как в транспортной отрасли, так и в других сферах предпринимательской деятельности. Классифицированы проблемы развития транспортной инфраструктуры, оценена возможность их решения.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА; КАЧЕСТВО ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ; ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ; КОНКУРЕНТНАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ ОТРАСЛИ.

The article studies the influence of the transport infrastructure and the degree of its development on specifics and problems of entrepreneurial activity in a region (case study: Pskov region). The results have shown that the insufficiently high quality of the transport infrastructure, as well as problems in the area as a whole, including the problem of financing, impede the development of entrepreneurship both in the transport sector and in other areas of business. In the article the authors also present the problems of the transport infrastructure development, assessment of possible ways to solve them. The results and conclusions which are presented in this article could be useful for research of such problems in many other regions of the Russian Federation.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE; QUALITY OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE; ENTREPRENEURIAL ACTIVITY; FREIGHT TRANSPORT BY ROAD; COMPETITIVE STABILITY OF INDUSTRY.

Введение. Развитие предпринимательства в регионе является одним из ключевых условий достижения регионом более высоких результатов деятельности как количественного, так и качественного характера. Вследствие этого изучению влияния разнообразных факторов, влияющих на развитие предпринимательства в регионе, посвящено достаточно много исследований. В частности, Е.Н. Тумилевич считает, что наличие, развитость и доступность транспортной сети является одним из важнейших факторов, определяющих развитие предпринимательства в регионе наряду с экономической ситуацией, плотностью населения, наличием квалифицированной рабочей силы, инновационным потенциалом региона и др. Также в своей статье он относит данный фактор к медленно изменяемым факторам. Это означает, что необос-

нованные решения в данной области или непринятые вовремя меры могут существенно отразиться на предпринимательской активности региона и на исправление этих негативных последствий потребуются более продолжительное время, чем, например, на принятие каких-либо законодательных мер, изменение политики власти по отношению к малому бизнесу, которые Е.Н. Тумилевич относит к быстро изменяемым факторам [8].

Кроме того, как показывает опыт европейских стран, наличие развитой транспортной инфраструктуры способствует повышению активности предпринимателей. В частности, крупнейшая экономика Европы — экономика Германии имеет хорошо развитую инфраструктуру, включая транспортную. Транспортная сеть данной страны обеспечивает потребности в перевозках не только хо-



зяйствующих субъектов ее собственной экономики, но и связи с прилегающими странами. После объединения Германии общая длина железных дорог составила около 42 тыс. км. Можно отметить также, что Германия обладает одной из самых плотных сетей скоростных автомобильных дорог – автобанов (около 12 тыс. км) [10].

Интересным в связи с данным исследованием представляется опыт Китая, экономика которого – одна из самых быстрорастущих в мире. В 2013 г. на развитие транспортной инфраструктуры было решено направить более 19 млрд долл., что свидетельствует о признании огромной роли качества транспортной инфраструктуры в общем развитии экономики страны [12].

Таким образом, исследование состояния и качества транспортной инфраструктуры является достаточно актуальной задачей, особенно для такого непростого, с точки зрения экономического состояния, региона, как Псковская область.

Понятие «инфраструктура» неоднозначно: до сих пор спорным остается вопрос о том, какие элементы следует включать в состав объектов инфраструктуры. В отношении же понятия «транспортная инфраструктура» среди мнений ученых наблюдается больше единодушия. В частности, характерное мнение по данному вопросу высказано А.Б. Максимовым, который считает, что под транспортной инфраструктурой следует понимать совокупность материально-технических и организационных условий, которые обеспечивают выполнение перевозочного процесса [3]. Аргументированным представляется также мнение относительно совокупности объектов, относимых к транспортной инфраструктуре: пути сообщения, технические сооружения, логистические центры, склады, грузовые и пассажирские вокзалы, коммуникации и др. [3, 9]. Подвижной состав, как правило, в транспортную инфраструктуру не включается, так как не имеет жесткой привязанности к территории, на которой находятся перечисленные выше объекты транспортной инфраструктуры.

Методика исследования. В данном исследовании предпринята попытка оценить транспортную инфраструктуру Псковской области с точки зрения позитивного или не-

гативного влияния ее состояния на развитие предпринимательства в регионе. Кроме того, следует учесть, что предпринимательская деятельность оказывает определяющее влияние на величину валового регионального продукта (ВРП), а следовательно, на доходы и уровень жизни населения региона. Зависимость между ВРП, показателями, характеризующими предпринимательскую активность в регионе, и густотой путей сообщения можно проследить, сравнив значения этих показателей, которые представлены в табл. 1 [7].

Как показывают данные таблицы, несмотря на неизменную густоту железнодорожных путей общего пользования, а также внутренних водных судоходных путей, тенденция изменения густоты автомобильных дорог с твердым покрытием практически совпадает с тенденцией роста оборота организаций и ВРП. Не претендуя на объяснение роста ВРП в Псковской области в последние годы только густотой автомобильных дорог, все же заметим, что значение протяженности и густоты дорог, как показывает пример Псковской области и информация из других источников, приведенная выше, вряд ли стоит преуменьшать.

Изучение этого вопроса требует более детального исследования, поэтому в качестве общей характеристики транспортной инфраструктуры региона приведем следующие данные. По состоянию на 01.01.2013 г. транспортная инфраструктура Псковской области включает: железнодорожные пути общего пользования – 1091 км, автомобильные дороги общего пользования с твердым покрытием – 15 066 км (66 % из которых – регионального значения), мосты – 511 единиц, внутренние водные пути – 503 км. На территории области расположены международный аэропорт, более 34 вокзалов и станций; для приема, размещения и хранения грузов на территории Псковской области действует семь складов временного хранения [7].

Поскольку, на наш взгляд, обеспеченность дорогами и их качество являются основными факторами, влияющими на остальные объекты инфраструктуры и даже определяющими их развитие, именно этому вопросу и уделим наибольшее внимание. Очевидно, что транспорт играет существенную роль в обеспечении социально-экономических

Таблица 1

Динамика ВРП, предпринимательской активности хозяйствующих субъектов и густоты путей сообщения в Псковской области

Показатели	2009	2010	Изменения 2010/2009		2011	Изменения 2011/2010		2012	Изменения 2012/2011	
			Абс. ед.	Темп роста, %		Абс. ед.	Темп роста, %		Абс. ед.	Темп роста, %
Валовый региональный продукт, млн руб.	73065	87066	14001	119,2	100499	13432,5	115,4	108191,2	7692,7	107,7
Общее число зарегистрированных предприятий и организаций	16749	15986	-763	95,4	15329	-657	95,9	15529	200	101,3
Оборот организаций, млн руб.	157062	176707	19645	112,5	183633	6926	103,9	214398	30765	116,8
Средний оборот на одно зарегистрированное предприятие, млн руб.	9,38	11,05	1,68	117,9	11,98	0,93	108,4	13,81	1,83	115,2
Густота железнодорожных путей, км путей на 1000 м ² территории	19,7	19,7	0	100	19,7	0	100	19,7	0	100
Густота водных судоходных путей, км путей на 1000 м ² территории	9,1	9,1	0	100	9,1	0	100	9,1	0	100
Густота автодорог с твердым покрытием, км путей на 1000 м ² территории	211	212,2	1,2	100,6	241,5	29,3	13,8	281,8	40,3	16,7

процессов за счет обслуживания грузовых и пассажирских потоков в регионе. Но поскольку грузоперевозки оказывают более значимое влияние на предпринимательство в приграничном регионе, каким является Псковская область, далее основное внимание направим на исследование объемов и динамики перевозки грузов. Так, с 1990 по 2012 г. объем грузоперевозок железнодорожным транспортом возрос в 1,6 раза (с 3,6 до 5,8 млн т). Напротив, объем перевозок грузов, приходящихся на автомобильный транспорт, снизился с 74,3 млн т в 1990 г. до 12,3 млн т в 2012 г. [7]. С 1990 по 1998 г. наблюдался спад объемов грузоперевозок всеми видами транспорта общего пользования. На уменьшение грузопотоков в большей степени повлияло сокращение промышленного производства и производства продукции сельского хозяйства. Лишь с конца 1990-х гг. наметилась тенденция к увеличению объема грузовых перевозок. Несмотря на отрицательную

динамику в натуральном выражении, основная доля перевозимых грузов приходится на автомобильный транспорт (см. рис. 1). Учитывая это, а также совпадение тенденций динамики густоты путей сообщения, представленных в табл. 1, с экономическими показателями, характеризующими предпринимательскую активность и экономическое развитие региона в целом, далее более подробно исследуем показатели, характеризующие автомобильный транспорт.

Проанализируем подробнее динамику основных показателей деятельности автомобильного транспорта, рассчитанных по данным статистической отчетности (см. рис. 2) [7].

Данный рисунок свидетельствуют о положительной динамике показателей грузооборота и объема перевозок грузов в исследуемом периоде. Исключение составили показатели 2000, 2004 и 2009 гг.: их значения не достигли значений показателей предыдущих периодов.

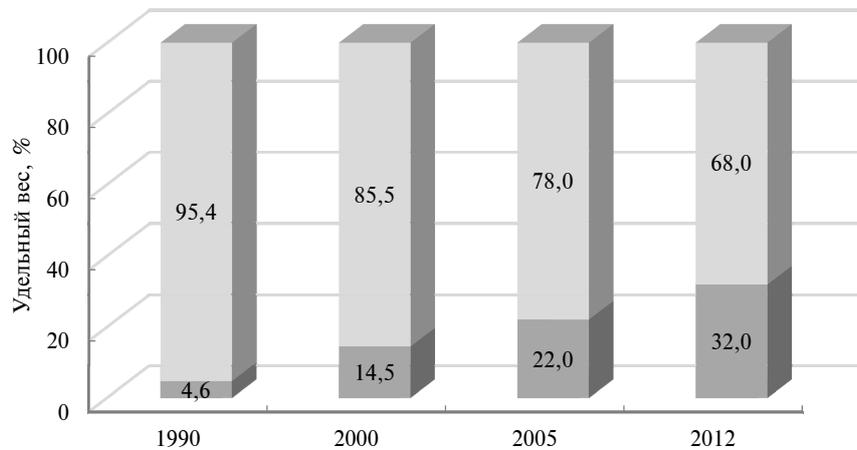


Рис. 1. Структурная динамика грузоперевозок транспортом в Псковской области
 (■) – железнодорожный транспорт; (□) – автомобильный транспорт

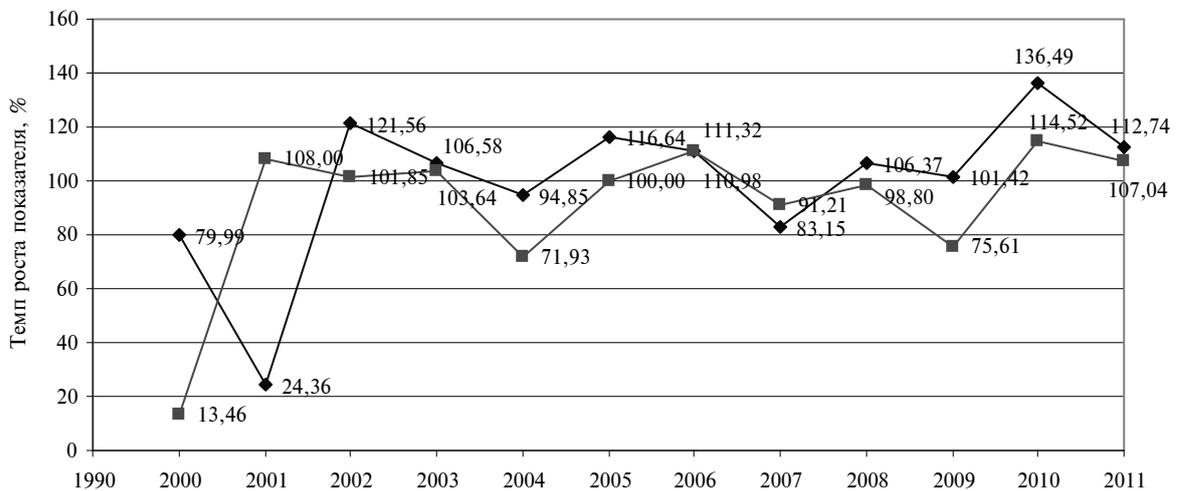


Рис. 2. Динамика темпов роста грузооборота и объема перевозок грузов автомобильным транспортом организаций Псковской области относительно предыдущего периода
 (◆) – грузооборот, млн т/км; (■) – объем перевозок, млн т

Анализ данных, характеризующих дальность перевозок, показывает, что в последние годы наблюдается рост показателя средней дальности перевозки грузов до 131,4 км в 2012 г. (см. табл. 2).

На грузооборот территории влияет множество факторов, в частности качество транспортной инфраструктуры, степень автомобилизации населения, пропускная способность дорог и др. Важнейшим из них является качество транспортной инфраструктуры, которое тем выше (при прочих равных условиях), чем лучше развита сеть путей сообщения. Эксплуатационная длина железнодорожных путей сообщения общего пользо-

вания в Псковской области составила в 2012 г. 1091 км, что ниже показателей последних 10 лет на 1 км. Протяженность автомобильных дорог общего и необщего пользования с твердым покрытием за период с 2005 по 2012 г. увеличилась на 5063 км (на 47,9 %). Прирост протяженности сети происходил как за счет нового строительства, так и за счет перевода ведомственных дорог в состав дорог общего пользования. Несмотря на увеличение протяженности автомобильных дорог, автодорожная сеть на территории Псковской области не соответствует темпам роста автомобилизации населения и организаций (количество подвижного состава за тот

Таблица 2

Динамика показателя средней дальности перевозок грузов автомобильным транспортом в Псковской области

Показатель	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Дальность перевозки грузов, км	78,66	77,44	103,87	123,8	130,39	131,4

же период возросло в 1,8 раза) [7]. На отдельных участках автомобильных дорог общего пользования регионального значения наблюдается дефицит пропускной способности: общая протяженность участков, эксплуатируемых в режиме перегрузки, составляет более 130 км [11].

Безусловно, рост автомобилизации не является единственным фактором, способствующим снижению пропускной способности дорог. Одной из важнейших причин недостаточного развития дорожной сети является систематическое недофинансирование ремонта, строительства и реконструкции, что приводит к ухудшению состояния существующих автомобильных дорог и замедлению темпов строительства новых. Указанная проблема была исследована нами ранее [4, 5]. Также одной из причин недостаточно удовлетворительного положения в сфере обеспечения области дорогами являются проблемы со строительством и ремонтом дорог, связанные, в том числе, и с условиями предоставления заказов со стороны органов власти на строительство и ремонт автомобильных дорог [1].

По данным Государственного комитета Псковской области по дорожному хозяйству, нормативная потребность финансовых средств на содержание дорог обеспечивается на 14 %, на текущий и средний ремонт – на 6 %, на капитальный ремонт – на 1 %. По состоянию на 01.01.2013 г. более 74 % автодорог не соответствует требованиям нормативных документов по основным характеристикам: прочности дорожного покрытия, ровности и сцепным свойствам дорожных покрытий, геометрическим параметрам автомобильных дорог. Износ покрытий на автомобильных дорогах с асфальтобетонными типами покрытий составляет 80 %. Большая часть автомобильных дорог Псковской об-

ласти, построенных 30–20 лет назад под расчетную нагрузку в 6 т, по несущей способности не обеспечивает проезд современного тяжеловесного транспорта, что приводит к их ускоренному разрушению. Также острая ситуация складывается с техническим состоянием мостовых сооружений: капитального ремонта требуют 226 мостов общей протяженностью 6609 м, находящихся в неудовлетворительном состоянии.

В связи с ростом интенсивности движения автомобилей, осуществляющих автомобильные перевозки, увеличением грузоподъемности автомобилей, одним из мероприятий по преодолению проблем финансирования дорожного хозяйства и в целях сохранения автодорог области является создание платных дорог. За период эксплуатации платных дорог с 2002 по 2012 г. общий объем средств составил 1483,5 млн р. Однако собираемых средств, по мнению администрации Псковской области, достаточно лишь на проведение минимально необходимых ремонтных работ. В соответствии с рекомендованными на федеральном уровне нормативами потребность в ежегодных затратах на содержание и ремонт автодорог регионального значения Псковской области составляет 27,4 млрд р. в ценах 2013 г. Учитывая, что на 2013 г. расходы всего областного бюджета составляют 28,7 млрд р., очевидно, что в ближайшие годы радикальным образом улучшить состояние региональных автодорог не представляется возможным [11].

Отличие в обеспеченности путями сообщения отдельных территорий характеризуется показателем плотности путей сообщения, определяемым отношением протяженности эксплуатационной длины сети к площади территории или численности населения. В Псковской области на 1 тыс. км² приходится 19,7 км железнодорожных путей и 272 км автомобильных дорог, а на 10 тыс. чел. – 16,5 км и 227,8 км соответственно. При этом плотность автодорог неравномерна на территории области: наибольшая наблюдается в Печорском и Палкинском районах, что обусловлено их приграничным положением и транзитным потенциалом. По плотности автомобильных дорог с твердым покрытием и по плотности железнодорожных путей общего пользования Псковская область занимает

по России соответственно 28-е и 25-е места. В ходе исследования также была проанализирована динамика плотности автомобильных дорог и железнодорожных путей Псковской области за 1990–2012 гг. Так, густота автодорог увеличилась в 1,5 раза, в то время как плотность железнодорожных путей сократилась на 1,1 % [6].

Повышение плотности автомобильных дорог с твердым покрытием является определенно положительной тенденцией, поскольку это способствует росту социально-экономических связей между отдельными районами области, включая хозяйственные связи между предприятиями области. Заметим, что в настоящее время около четырех тысяч населенных пунктов региона (большой частью сельских), что составляет почти 55 %, не обеспечены надежной круглогодичной транспортной связью, что препятствует развитию предпринимательской деятельности в этих населенных пунктах.

Несмотря на то, что большинство ученых не включают подвижной состав в понятие «транспортная инфраструктура», исследуем характеристики подвижного состава и деятельности предприятий региона, включая транспортные. Наш интерес объясняется тем, что не только густота и качество дорог обеспечивают бесперебойность перевозок, а следовательно, создают условия для развития предпринимательства в регионе, важным представляется также качество самих средств транспорта, от чего зависит и спектр предоставляемых ими услуг и качество самих оказанных услуг.

Кроме того, учитывая приграничное положение Псковской области, транспорт сам по себе является одной из ключевых отрас-

лей, представляющих интерес для псковских предпринимателей, как область приложения предпринимательских интересов.

Что касается подвижного состава организаций (всех видов экономической деятельности), то можно отметить, что количество единиц всех видов автомобильного транспорта за последние годы имело нестабильную динамику. Например, в 2010 г. по сравнению с 2009 г. имело место снижение количества грузовых и специальных автомобилей, а также автобусов, что связано с пост-кризисными явлениями в экономике России. Сокращение количества грузовых автомобилей имело место и в 2012 г., что объясняется, с одной стороны, осторожными ожиданиями предпринимателей в отношении экономического роста, а с другой – приходом на рынок транспортных услуг предприятий из других регионов. Одной из причин, как отмечалось, может быть низкая оценка качества дорог в Псковской области. Кроме того, первоначальное ожидание в период 2010 г. развития Псковской области как логистического узла частично не оправдалось. Данное обстоятельство снижает конкурентные преимущества региона (табл. 3) [7].

Исключением здесь является количество легковых автомобилей, которое увеличивалось в течение всего исследуемого периода. Учитывая, что легковые автомобили используются хозяйствующими субъектами преимущественно для перевозки руководящих работников организаций, рост их количества даже в 2010 г. на фоне снижения количества остальных типов подвижного состава может свидетельствовать о неэффективном использовании средств предприятий в этот период.

Таблица 3

Наличие и динамика подвижного состава автомобильного транспорта организаций всех видов экономической деятельности (на конец года, ед.)

Тип подвижного состава	2005	2008	2009	2010	2011	2012	Изменения 2012/2005	
							Ед.	Темп роста, %
Грузовые автомобили	14976	16581	16891	16455	16995	14946	-30	99,8
Автобусы	2430	2431	2876	2774	2877	2812	382	115,7
Легковые автомобили	110959	144498	148949	152586	163568	197218	86259	177,7
Специальные автомобили	2978	3092	2376	2304	2805	2539	-439	85,3

Таблица 4

Динамика ввода в действие основных фондов организаций транспорта, инвестиций в их развитие, коэффициентов ввода и выбытия

Показатели	2010	2011	2012
Основные фонды организаций транспорта, млн руб. на конец года	21916,3	24380,4	24833,4
Инвестиции в основной капитал, млн руб.	2870,9	3304,3	3813,4
Темп прироста основных фондов, %		11,2	1,9
Темп прироста инвестиций, %		15,1	15,4
Коэффициент ввода основных фондов, %	2,1	3,4	3,7
Коэффициент выбытия основных фондов, %	0,3	0,3	0,3

Таблица 5

Показатели деятельности и эффективности использования основных фондов предприятиями транспорта Псковской области

Показатели	2008	2009	2010	2011	2012
Объем платных услуг населению, млн руб.	2664,3	3053,7	2919	3650,1	3956,3
Среднегодовая численность работников, тыс. чел.	17,1	16,1	16,0	16,4	17,3
Сальдированный финансовый результат деятельности организаций, млн руб.	64,8	177,8	101,5	-23,1	-87,1
Фондоотдача, руб./руб.	0,11	0,14	0,13	0,15	0,16
Фондоемкость, руб./руб.	9,41	7,36	7,51	6,68	6,28

Относительно состояния подвижного состава Псковской области, по данным Федеральной службы государственной статистики, следует отметить наличие в хозяйственных организациях большого количества автомобилей со сроком службы более 10 лет (грузовые автомобили – 70,9 %, легковые автомобили – 68,5 %, автобусы – 60,3 %) [7]. В связи с этим на конец 2012 г. износ транспортных средств Псковской области в целом составил 44,7 %, причем степень износа год от года растет, что, впрочем, характерно для многих регионов и отраслей РФ. Решением данной проблемы могли бы стать инвестиции в основные фонды организаций транспорта. Проанализировав данные из табл. 4, видим, что инвестиции в основной капитал организаций транспорта имеют тенденцию к росту, но пока не решают существующих проблем.

Это же можно сказать и о стоимости основных фондов транспортных предприятий, которая тоже росла за исследуемый период,

хотя и меньшими темпами. Уточним: рост основных фондов транспортных организаций еще не означает роста количества автомобилей, так как это могут быть вложения в строительство складов, гаражей и т. д., но сама тенденция внушает некоторый оптимизм. Коэффициент ввода основных фондов также превышал коэффициент вывода, что косвенно свидетельствует о некотором развитии транспорта как отрасли в регионе. Можно надеяться, что предпринимательская активность в сфере транспорта не будет иметь в дальнейшем препятствий в виде неудовлетворенной потребности в транспортных услугах, учитывая, что количество грузовых транспортных средств, принадлежащих предприятиям всех видов деятельности, не имеет тенденции к росту (см. табл. 3). Интересным представляется также исследование динамики показателей, отражающих в целом хозяйственную деятельность транспортных предприятий в регионе (табл. 5) [7].



Очевидным противоречием представляется рост объема платных услуг населению и отрицательного сальдированного финансового результата. Показатели эффективности использования основных фондов имеют положительную динамику, увеличение же общего убытка транспортных предприятий объясняется высокими затратами на оказание транспортных услуг, по сравнению с ценами. Данную ситуацию можно объяснить тем, что доходы населения и предпринимательского сектора в области невысоки, по сравнению с другими регионами, к тому же рынок транспортных услуг достаточно конкурентен, что не позволяет повышать цены на услуги. Снижению затрат, в свою очередь, препятствуют, как отмечалось ранее, высокая степень износа основных фондов, рост цен на ГСМ, далеко не всегда удовлетворительное состояние дорог, приводящее к преждевременному износу транспортных средств и потребностям в дополнительных ремонтах и заменах деталей.

Результаты исследования. Подведем итоги проведенного в данной статье анализа характеристик транспортной инфраструктуры и подвижного состава региона:

- за последние годы объем перевозок грузов железнодорожным транспортом увеличивается, а автомобильным – снижается, но в условиях роста количества личных автомобилей у населения потребность в автомобильных дорогах довольно высока, тем более что и объем пассажирских перевозок автобусным транспортом остается довольно высоким (97,2 %);

- имеет тенденцию к росту дальность перевозки грузов, в то время как для некоторых участков характерен дефицит пропускной способности, что свидетельствует о недостаточности инвестиций в сферу дорожного строительства;

- качество дорог в Псковской области является достаточно низким – износ автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием составляет 80 %, что в условиях существенного недофинансирования отрасли со стороны региона свидетельствует о значительных проблемах в отрасли;

- недостаточность финансирования сказывается на состоянии не только дорог, но

и мостов и других объектов, относимых к транспортной инфраструктуре;

- для Псковской области характерна неравномерность плотности автомобильных дорог. Это приводит к тому, что часть населенных пунктов не имеет надежного транспортного сообщения с учетом существующих погодных условий, следовательно, область нуждается не только в новых дорогах вообще, но в дорогах с учетом оптимизации их плотности в пределах всей области;

- подвижной состав в регионе не имеет тенденции к стабильному увеличению, что может затруднить реализацию транзитных конкурентных преимуществ региона;

- транспорт как отрасль играет важную роль в развитии экономики региона, но при этом транспортные организации испытывают явные трудности для осуществления своей деятельности, о чем свидетельствует отрицательный отраслевой сальдированный финансовый результат, на значение которого не в последнюю очередь влияет качество дорог в области.

Что касается влияния качества объектов транспортной инфраструктуры на предпринимательскую активность в регионе, то стоит отметить следующее:

- во-первых, для функционирования производственных предприятий огромную роль играет своевременная поставка ресурсов и отгрузка готовой продукции, а в условиях, когда 130 км автомобильных дорог эксплуатируется в режиме перегрузки, а довольно большая часть дорог находится в ненадлежащем состоянии, это может приводить к определенным трудностям в осуществлении предпринимательской деятельности;

- во-вторых, часть псковских предпринимателей специализируются на перевозке грузов, т. е. зависят от транспортной инфраструктуры напрямую и, соответственно, на результаты деятельности предприятий в этой сфере неудовлетворительное состояние дорог оказывает прямое негативное влияние, что недопустимо, так как с учетом приграничного положения области доходы от перевозки грузов могут стать одним из ключевых факторов формирования бюджета области и увеличения ВРП.

Таблица 6

Классификация проблем, связанных с транспортной инфраструктурой Псковской области

Проблема	Содержание проблемы	Влияние на предпринимательскую деятельность	Вероятность решения в ближайшей перспективе
Финансовая	Недостаточность финансирования строительства и содержания дорог, следствием чего являются «перегрузки» дорог и недостаточность покрытия территории дорогами	Ограничение развития предпринимательства, в первую очередь, в области логистики	Решение зависит от приоритетов при формировании расходов регионального бюджета и его наполняемости
Технологическая	Неравномерная плотность и густота дорог в регионе	Ограничение предпринимательской деятельности в отраслях, в которых результат деятельности тесно зависит от величины транспортных расходов	Решение в ближайшей перспективе маловероятно
	Предприятия – дорожные строители часто лишены возможности использовать качественные материалы и новые технологии ввиду ограничения суммы, выделяемой на строительство дорог	Предпринимательская деятельность в сфере дорожного строительства осложняется, предприятия других отраслей могут иметь потери в связи с перевозками грузов по дорогам низкого качества	Решение зависит от приоритетов при формировании расходов регионального бюджета и его наполняемости
Социальная	Определенная часть населения области не имеет круглогодичного доступа к дорогам с твердым покрытием	Предпринимательская деятельность в этих частях региона резко ограничивается как по причине проблем с ее осуществлением, так и в связи с оттоком населения из этих мест	Решение в ближайшей перспективе маловероятно
Организационно-правовая	Недостаточно эффективный механизм распределения госзаказов на строительство и ремонт дорог	Проблемы в организации деятельности предприятий – дорожных строителей	Решение возможно при изменении законодательства и его исполнения
	Недостаточный контроль за качеством выполняемых дорожных работ	Ограничение предпринимательской деятельности в отраслях, в которых результат деятельности тесно зависит от величины транспортных расходов	

Классификация выявленных проблем, характерных для Псковской области, с точки зрения состояния транспортной инфраструктуры, интенсивности ее использования, и оценка их влияния на предпринимательскую деятельность в регионе представлены в табл. 6.

Выводы. Одним из важнейших путей решения выявленных проблем может быть увеличение финансирования строительства и ремонта объектов транспортной инфраструктуры не только из регионального бюджета, но, возможно, и из федерального бюджета, учитывая значимость Псковской области как транзитной территории, обеспечивающей товарооборот других регионов.

В качестве рекомендации можно также предложить смещение мер государственного контроля над предприятиями – дорожными строителями из области контроля обеспечения ресурсами при получении заказа на строительство дорог в область контроля качества и сроков выполнения работ.

Возможно также создание «льготных» условий для предприятий – прямых участников транспортной инфраструктуры с целью активизации их деятельности. В целом следует заметить, что поддержка транспортной инфраструктуры Псковской области будет способствовать оживлению предпринимательской деятельности и, как следствие, росту ВРП, занятости, инвестиционной привлекательности региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Виноградова О.В.** Принципы обеспечения конкурентоспособности предпринимательских структур дорожного строительства // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия «Экономика». 2012. № 5(56). С. 287–289.

2. **Кудряшов Н., Нечай А.** Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 3. С. 92–99.



3. **Максимов А.Б.** Транспортная инфраструктура регионов // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2007. № 1. С. 30–33.
4. **Нотченко В.В., Линева Е.Л.** Городской пассажирский транспорт: проблемы и пути решения // Труды Псковского политехнического института. 2011. № 15.2. С. 190–195.
5. **Нотченко В.В., Линева Е.Л.** Исследование проблем в сфере перевозок пассажиров автотранспортными предприятиями г. Пскова // Псковский регионалогический журнал. 2011. № 11. С. 58–64.
6. Регионы России. Социально-экономические показатели: стат. сб. М.: Росстат, 2013. 990 с.
7. Транспорт в Псковской области. 2013: стат. сб. Псков: Псковстат, 2013. 58 с.
8. **Тумилевич Е.Н.** Факторы и формы развития малого предпринимательства в регионе // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и право». 2012. № 1.
9. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для вузов ж/д транспорта / под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. М.: УМЦ ЖДТ, 2006. 801 с.
10. Полезная информация о Германии. URL: <http://www.city-de.info/yekonomika>
11. Государственный комитет Псковской области по дорожному хозяйству. URL: <http://dorogi.pskov.ru>
12. Официальный сайт корпоративного телевидения ОАО «Российские железные дороги». URL: <http://www.rzdvtv.ru/>

REFERENCES

1. **Vinogradova O.V.** Printsipy obespecheniia konkurentosposobnosti predprinimatel'skikh struktur dorozhnogo stroitel'stva [Principles of competitiveness of enterprise structures road construction]. *Vestnik INZhEKONa. Seriya «Ekonomika»*. 2012. № 5 (56). S. 287–289. (rus)
2. **Kudriashov N., Nechai A.** Tranzitnyi potentsial: sushchnost', faktory realizatsii, podkhod k otsenke [Transit potential: essence, factors implementation approach to assessing]. *Zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnykh otnoshenii*. 2012. № 3. S. 92–99. (rus)
3. **Maksimov A.B.** Transportnaia infrastruktura regionov [Транспортная инфраструктура регионов]. *Izvestiia Irkutskoi gosudarstvennoi ekonomicheskoi akademii*. 2007. № 1. S. 30–33. (rus)
4. **Notchenko V.V., Lineva E.L.** Gorodskoi passazhirskii transport: problemy i puti resheniia [Public Passenger Transport: Problems and Solutions]. *Trudy Pskovskogo politekhnicheskogo instituta*. 2011. № 15.2. S. 190–195. (rus)
5. **Notchenko V.V., Lineva E.L.** Issledovanie problem v sfere perevozk passazhirov avtotransportnymi predpriiatiiami g. Pskova [Study of the problems in the field of transport of passengers by motor companies in Pskov]. *Pskovskii regionologicheskii zhurnal*. 2011. № 11. S. 58–64. (rus)
6. Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli [Regions of Russia. Socio-economic indicators]: stat. sb. М.: Rosstat, 2013. 990 s. (rus)
7. Транспорт в Псковской области. 2013 [Transport in the Pskov region. 2013]: stat. sb. Pskov: Pskovstat, 2013. 58 s. (rus)
8. **Tumilevich E.N.** Faktory i formy razvitiia malogo predprinimatel'stva v regione [Factors and forms of small business development in the region]. *Sovremennaiia nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya «Ekonomika i pravo»*. 2012. № 1. (rus)
9. Экономика железнодорожного транспорта [Economics of Railway Transport]: учебник dlia vuzov zh/d transporta. Pod red. N.P. Tereshinoi, B.M. Lapidusa, M.F. Trikhunkova. М.: UMTs ZhDT, 2006. 801 s. (rus)
10. Poleznaia informatsiia o Germanii [Useful Information about Germany]. URL: <http://www.city-de.info/yekonomika> (rus)
11. Gosudarstvennyi komitet Pskovskoi oblasti po dorozhnomu khoziaistvu [State Committee of the Pskov region for roads]. URL: <http://dorogi.pskov.ru> (rus)
12. Ofitsial'nyi sait korporativnogo televideniia ОАО «Rossiiskie zheleznye dorogi» [Official site of the corporate TV JSC «Russian Railways»]. URL: <http://www.rzdvtv.ru/> (rus)

НОТЧЕНКО Виктория Валентиновна – профессор Псковского государственного университета, доктор экономических наук.

180000, пл. Ленина, д. 2, г. Псков, Россия. E-mail: viktoria-notchenko@yandex.ru

NOTCHENKO Viktoriia V. – Pskov State University.

180000. Lenin sq. 2. Pskov. Russia. E-mail: viktoria-notchenko@yandex.ru

ЛИНЕВА Елена Леонидовна – старший преподаватель Псковского государственного университета.

180000, пл. Ленина, д. 2, г. Псков, Россия. E-mail: april.06@inbox.ru

LINEVA Elena L. – Pskov State University.

180000. Lenin sq. 2. Pskov. Russia. E-mail: april.06@inbox.ru
