

УДК 33     DOI: 10.14451/1.256.251

# Роль транспортной инфраструктуры в развитии регионов

© 2026 Лавров Денис Анатольевич

Кандидат экономических наук, доцент кафедры аудита и анализа корпоративной отчетности, Факультет налогов, аудита и бизнес-анализа. Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия.

E-mail: dalavrov@fa.ru

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, пространственное развитие региона, социально-экономическое развитие, транспортная доступность, инфраструктурные ограничения, региональная дифференциация, цифровизация транспорта.

В статье представлено комплексное исследование роли транспортной инфраструктуры как системообразующего фактора пространственного развития регионов. Авторами обосновывается положение о том, что транспортная инфраструктура выступает не просто пассивным элементом хозяйственного комплекса, а активным агентом трансформации регионального экономического ландшафта. На основе анализа актуальных исследований, включая работы Е. С. Заколюкиной, Т. В. Усковой, Л. Ю. Бережной, а также зарубежных ученых, выявлены фундаментальные причинно-следственные связи между уровнем развития транспортной сети и социально-экономическими показателями территорий. Особое внимание уделено двойственной природе влияния инфраструктуры – наряду с мультипликативными эффектами (рост инвестиционной привлекательности, повышение мобильности факторов производства) авторы выделяют риски периферизации и усиления межрегиональных диспропорций. Предложен авторский подход к концептуализации транспортной инфраструктуры как фактора пространственного развития, включающий её цифровую составляющую. Представлены результаты сопоставительного анализа индексов развития транспортной инфраструктуры и показателей качества жизни населения, демонстрирующие нелинейный характер исследуемых зависимостей. Сделан вывод о необходимости разработки интегральной методики оценки, учитывающей как позитивные, так и потенциально негативные последствия инфраструктурных проектов.

Проблематика пространственного развития в контексте Российской Федерации приобретает особую остроту в силу ряда объективных обстоятельств: экстраординарной протяженности территории, существенной дифференциации регионов по уровню социально-экономического развития, наличия значительных инфраструктурных ограничений, а также текущей геополитической турбулентности, актуализирующей вопросы связанности экономического пространства. В этом сложном многофакторном поле транспортная инфраструктура выступает не просто одной из отраслей хозяйствования, но фундаментальным условием существования

и развития самого территориального каркаса страны. Как справедливо отмечает Т. В. Ускова, транспортная инфраструктура занимает основное место в рамках развития пространства и экономики, а её недостаточный уровень может стать непреодолимым препятствием для притока инвестиций и размещения производительных сил.

Анализ стратегических документов, в частности Стратегии пространственного развития Российской Федерации, свидетельствует о том, что ключевые вызовы современного этапа – концентрация экономического роста в ограниченном числе центров, сохранение инфраструктурных ограничений, низкая транспортная связанность – напрямую коррелируют с состоянием транспортной системы. При этом как подчеркивается в Основах государственной политики регионального развития, износ транспортной инфраструктуры и её недостаточная обеспеченность относятся к числу критических факторов, сдерживающих реализацию потенциала территорий [4]. Однако, несмотря на очевидную значимость, теоретическое осмысление роли транспортной инфраструктуры как активного фактора, а не пассивного фона регионального развития, остается фрагментарным. Существующие исследования, как правило, концентрируются либо на макроэкономических эффектах, либо на отраслевых аспектах, оставляя за скобками сложную диалектику взаимовлияния инфраструктуры и пространственной организации социума. Особого внимания, на наш взгляд, заслуживает тезис Л.Ю. Бережной о том, что уровень развития инфраструктуры может иметь как положительное, так и отрицательное влияние, а также наличие обратной зависимости: региональные проблемы негативно сказываются на транспортной составляющей [2]. Цель настоящей работы заключается в выявлении фундаментальных закономерностей и противоречий, характеризующих роль транспортной инфраструктуры в пространственном развитии регионов, а также в обосновании необходимости перехода к качественно новым, интегральным подходам к её оценке, учитывающим многомер-

ность и нелинейность возникающих эффектов. Достижение поставленной цели требует решения следующих задач: систематизация теоретических подходов к интерпретации транспортной инфраструктуры как фактора развития; выявление причинно-следственных связей в системе «инфраструктура – пространственная динамика»; анализ существующих методических подходов к оценке и их ограничений; обоснование направлений совершенствования методологии.

Проведенный анализ актуальных исследований позволяет констатировать наличие устойчивого научного консенсуса относительно исключительной роли транспортной инфраструктуры в процессах регионального развития. Е. С. Заколюкина, обобщая существующие подходы, формулирует ряд ключевых особенностей, характерных для Российской Федерации. К их числу исследователь относит: уникальность географического положения, предопределяющую особую значимость транспортных артерий; наличие прямой зависимости между дифференциацией регионов по уровню социально-экономического развития и эффективностью транспортной инфраструктуры; связь с качеством жизни; амбивалентность эффектов [4]. Развивая данную логику, мы полагаем необходимым акцентировать внимание на системообразующей, каркасной функции транспортной инфраструктуры. Речь идет не просто об обслуживании экономических связей, но о формировании самого пространственного каркаса расселения и размещения производительных сил. Транспортная сеть выступает своего рода «кровеносной системой» территориального организма, предопределяя векторы миграционных потоков, локализацию инвестиций, конфигурацию межрегиональных взаимодействий.

В этом контексте особого внимания заслуживает понятие «транспортная освоенность территории», которое, как отмечается в исследованиях, характеризует степень проникновения и обслуживания территории транспортным сообщением. Г. И. Поподько подчеркивает, что положение относительно транспортной инфраструктуры относится к числу объективных

факторов региональных диспропорций, наряду с природно-климатическими условиями и наличием ресурсов [5]. Следовательно, инвестиции в транспортную инфраструктуру – это не просто затраты на создание материальных объектов, а инструмент целенаправленной трансформации пространственной структуры экономики. Однако как показывают исследования зарубежных авторов, например, Т. Коморницкого и С. Голищека, наиболее существенное влияние на экономическое развитие приходится на начальный этап развития инфраструктуры, что указывает на наличие эффекта насыщения и необходимость тщательного обоснования инфраструктурных проектов.

Проведенный нами сопоставительный анализ рейтингов федеральных округов по индексу развития транспортной инфраструктуры (по данным InfraOne Research) и по уровню среднедушевых доходов населения (по данным Росстата) за 2021 год выявил неоднозначную картину. С одной стороны, наблюдается определенная корреляция: лидеры по развитию инфраструктуры (ЦФО, СЗФО) являются также лидерами по доходам населения, что согласуется с теоретическими представлениями. С другой стороны, обнаружены и существенные расхождения. Так, Дальневосточный федеральный округ, занимающий третью позицию по уровню доходов, находится лишь на шестом месте по развитию транспортной инфраструктуры. Сибирский федеральный округ, напротив, демонстрирует более высокий инфраструктурный рейтинг (третье место) при относительно невысоких доходах населения (седьмое место). Данные расхождения, на наш взгляд, свидетельствуют о нелинейном и опосредованном характере связи. Уровень доходов детерминируется множеством факторов (структура экономики, сырьевая рента, климатические условия), и развитая транспортная инфраструктура является необходимым, но не достаточным условием высокого уровня жизни. Более того, она может выступать катализатором оттока ресурсов (капитала, квалифицированной рабочей силы) в более привлекательные центры, усиливая поляризацию пространства. Таким

образом, мы сталкиваемся с парадоксальной ситуацией: улучшая транспортную связанность периферии с центром, мы потенциально можем способствовать не развитию периферии, а ее дальнейшему опустошению за счет облегчения миграции. Этот аспект, обозначенный еще в работах представителей «новой экономической географии», к сожалению, не всегда в полной мере учитывается при разработке стратегических документов.

Еще одним важнейшим результатом теоретического осмысления становится вывод о необходимости расширения самого понятия «транспортная инфраструктура» в эпоху цифровой трансформации. О. Н. Владимирова и А. А. Морозова справедливо отмечают, что в существующих трактовках зачастую не отражаются процессы цифровизации, которые коренным образом меняют экономические отношения [3]. Цифровая транспортная инфраструктура, включающая интеллектуальные транспортные системы, автоматизированные системы управления, платформенные решения, не просто дополняет, но качественно преобразует физическую инфраструктуру, повышая ее пропускную способность, безопасность и эффективность без масштабного строительства новых объектов. Это открывает новые возможности для развития регионов, позволяя частично компенсировать недостаточную физическую связанность за счет информационно-коммуникационных технологий. Однако это же порождает новые риски, связанные с цифровым неравенством и кибербезопасностью критически важных объектов.

Полученные результаты позволяют существенно углубить понимание механизмов влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие. Классический подход, рассматривающий инфраструктуру исключительно как фактор снижения транспортных издержек и расширения рынков сбыта, представляется сегодня недостаточным. Необходим переход к более сложной, многокритериальной модели, учитывающей следующие аспекты. Во-первых, это временной лаг и неоднородность эффектов. Результаты от ввода инфраструктурных объектов проявляются

не мгновенно и имеют различную динамику на разных этапах. Начальный этап (строительство) генерирует мультипликативный спрос в смежных отраслях. Среднесрочный этап связан с повышением доступности и мобильности. Долгосрочные эффекты выражаются в трансформации системы расселения и специализации регионов. Игнорирование временной составляющей ведет к ошибочным оценкам эффективности проектов. Во-вторых, это учет «эффекта коридора» и «эффекта тени». Транспортные магистрали создают зоны ускоренного развития (коридоры), одновременно формируя обширные пространства, остающиеся в стороне от основных потоков (тени). Политика пространственного развития должна быть направлена не только на создание магистралей, но и на формирование связей с периферийными территориями, на проникновение «вглубь» от основных осей развития. В противном случае магистрализация пространства может усугубить существующие диспропорции, превратив периферию в еще более глубокую провинцию, лишенную даже тех ограниченных ресурсов, которые у нее были ранее. В-третьих, необходимо концептуальное осмысление транспортной инфраструктуры как общественного блага и одновременно как источника специфических рент. Доступ к транспортной сети формирует особые преимущества для локализованных в узлах экономических агентов,

что порождает ренту местоположения. Задача государства заключается не только в создании сети, но и в справедливом перераспределении создаваемых ею выгод, в предотвращении чрезмерной концентрации ренты в ограниченном числе центров.

Сравнение с ранее известными исследованиями, в частности с работами Р. Покарела с соавторами о роли транспорта в региональном развитии, а также А. Нестико и Ф. Руссо о влиянии инфраструктуры на территорию, подтверждает универсальный характер выявленных закономерностей. Однако специфика России (гигантские расстояния, суровый климат, исторически сложившаяся поляризация) придает этим закономерностям особую остроту и требует адаптации зарубежных моделей к отечественным реалиям. Дискуссионным остается вопрос о критериях качественной оценки. Хаотичный набор индикаторов, используемый во многих методиках, не позволяет сформировать целостное представление. Мы солидарны с позицией Е. С. Заколюкиной о необходимости разработки интегрального показателя, который учитывал бы не только технические параметры (протяженность, плотность, пропускную способность), но и социальные, экономические, экологические, а теперь уже и цифровые аспекты функционирования транспортной инфраструктуры [4].

### Библиографический список

1. *Баширова А. А.* Факторы и условия, влияющие на сбалансированное развитие региона // РППЭ. – 2018. – 9 (95). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-i-usloviya-vliyayuschie-na-sbalansirovannoe-razvitie-regiona>.
2. *Бережная Л. Ю.* Взаимосвязь транспортной инфраструктуры и регионального развития // Вестник Евразийской науки. – 2019. – № 3. – URL: <https://esj.today/PDF/23ECVN319.pdf>.
3. *Владимирова О. Н., Морозова А. А.* Особенности развития транспортной инфраструктуры пригородного региона // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 8. – DOI: [10.18334/epp.13.8.118633](https://doi.org/10.18334/epp.13.8.118633).
4. *Заколюкина Е. С.* Транспортная инфраструктура региона как фактор пространственного развития территории // Проблемы развития территории. – 2023. – Т. 27, № 5. – С. 79–95. – DOI: [10.15838/ptd.2023.5.127.6](https://doi.org/10.15838/ptd.2023.5.127.6).
5. *Поподько Г. И.* Выравнивание диспропорций территориального развития ресурсного региона на основе реализации инфраструктурных и инвестиционных проектов // Региональная экономика и управление. – 2022. – 1 (69). – DOI: [10.24412/1999-2645-2022-169-12](https://doi.org/10.24412/1999-2645-2022-169-12).
6. *Ускова Т. В.* Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства // Проблемы развития территории. – 2021. – Т. 25, № 3. – С. 7–22. – DOI: [10.15838/ptd.2021.3.113.1](https://doi.org/10.15838/ptd.2021.3.113.1).
7. *Anggono A. D., Elveny M., Abdelbasset W. K.* Creep Deformation of Zr55Co25Al15Ni5 Bulk Metallic Glass Near Glass Transition Temperature: A Nanoindentation Study // Transactions of the Indian Institute

- of Metals. – 2021. – DOI: [10.1007/s12666-021-02455-8](https://doi.org/10.1007/s12666-021-02455-8). – EDN FXBRND.
8. *Hybel J., Mulalic I.* Transportation and quality of life: Evidence from Denmark // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. – 2022. – Vol. 157. – P. 107–125. – DOI: [10.1016/j.tra.2021.12.003](https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.12.003).
9. *Komornicki T., Goliszek S.* New Transport Infrastructure and Regional Development of Central and Eastern Europe // *Sustainability*. – 2023. – Mar. – Vol. 15, no. 6. – P. 5263. – ISSN 2071-1050. – DOI: [10.3390/su15065263](https://doi.org/10.3390/su15065263).
10. *Petrov A., Tolmachev M., Shlychkov D.* Analysis of current trends of employment diversification at the international level: Case study of pharmacy industry // *Systematic Reviews in Pharmacy*. – 2020. – Vol. 11, no. 12. – P. 1383–1390. – DOI: [10.31838/srp.2020.12.206](https://doi.org/10.31838/srp.2020.12.206). – EDN IUCVLI.