

# ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ РЕГИОНАЛИСТИКА

УДК 338.49

Н. М. Межевич

## ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФАКТОР В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ГЕОГРАФИИ МАКРОРЕГИОНА «СЕВЕРО-ЗАПАД»

*В статье рассмотрен ряд проблем развития транспортной инфраструктуры российского Северо-Запада. Показано, что уровень развития транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов, определяющих успешность социально-экономического развития территории. Совершенствование инфраструктуры транспорта и связи следует считать важнейшим условием модернизации экономики российского Северо-Запада. Особо подчеркнута необходимость совершенствования инфраструктуры приграничных территорий. Модернизация приграничной транспортной инфраструктуры приграничной полосы имеет не только экономическое, но и политическое значение.*

**Ключевые слова:** инфраструктура, транспорт, экономика и экономическая география российского Северо-Запада, модернизация, транспортная мобильность.

Характеризуя экономико-географические проблемы нашей страны, географы, экономисты, а в последнее время и политологи справедливо указывают на возрастающее значение инфраструктурного фактора в жизни общества.

Под инфраструктурой мы понимаем капитальное оборудование, используемое для предоставления общественно доступных услуг, включая транспорт и телекоммуникации, газо-, электро- и водоснабжение. Они создают необходимую основу для других видов экономической деятельности в современных странах. Услуги инфраструктуры обычно либо предоставляются, либо регулируются государством [7]. Однако в мировой и российской практике постепенно увеличивается

доля услуг инфраструктурного характера, предоставляемых бизнесом или частно-государственными партнерствами.

Возможно и несколько иное определение инфраструктуры — как совокупности отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных обеспечивать, создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. Различают производственную и социальную инфраструктуру. В инфраструктуру включают дороги, связь, транспорт, складское хозяйство, внешнее энергоснабжение, водоснабжение, спортивные сооружения, озеленение, предприятия по обслуживанию населения. Иногда к ин-

фраструктуре относят науку, образование, здравоохранение [3].

Дословно инфраструктура — это основание, фундамент, внутреннее строение экономической системы. Применительно к рынку как самостоятельной подсистемы, инфраструктура — это совокупность организационно-правовых форм, опосредствующих движение товаров и услуг, актов купли-продажи, или совокупность отраслей, систем, служб, предприятий, обслуживающих рынок.

В российской экономической литературе к инфраструктуре относят также торговые сети, постоянно действующие ярмарки, аукционы для оптовой реализации товара, коммерческие банки для обслуживания коммерческих кредиторов, складское хозяйство (элеваторы, холодильники), тарное и транспортное хозяйство, всякого рода биржи и информационные службы. В этом случае мы имеем дело с расширенным толкованием понятия «инфраструктура» рынка.

Вопрос устойчивого экономического роста представляется ключевым в настоящее время для российской экономики. С учётом сложившихся обстоятельств и мировых тенденций в настоящее время в России развитие инфраструктуры становится одним из важнейших условий формирования эффективной экономической политики, повышения инвестиционной и инновационной активности как в целом по стране, так и в отдельных регионах. Развитие инфраструктуры позволит увеличить темпы роста ВВП, повысить эффективность бюджетного и небюджетного сектора экономики, снизить издержки всех уровней при реализации любых экономических проектов. При этом развитие инфраструктуры как одного из условий устойчивого развития экономики России и как фактора динамичного развития территорий должно являться не самоцелью, а реально способствовать качественному изменению структуры национальной экономики, повышению её конкурентоспособности в мире.

Одной из особенностей современного этапа развития страны является повышение роли инфраструктуры в экономическом развитии. Ещё в период плановой экономики сложились значительные диспропорции между развитием базисных отраслей и ин-

фраструктурой из-за занижения роли инфраструктуры, недостаточных капиталовложений вследствие понимания её как вторичного элемента по отношению к основному производству.

При рассмотрении вопроса о производственной инфраструктуре важно выделить то, что она не производит какой-либо продукт, а лишь создаёт необходимые условия для его производства. Инфраструктурные элементы экономики являются лишь следствием своеобразных функций, возложенных экономикой на инфраструктуру. Эти функции с течением времени изменяются и всё более обособляются от функций основного производства. Поэтому в определении производственной инфраструктуры первичным признаком должны выступать её функции, состоящие в обеспечении производства.

В отраслях инфраструктуры создаётся продукт в новой материально-вещественной форме. Невозможно резервировать или складировать продукцию отраслей инфраструктуры, т. к. она проявляется в форме процесса перемещения, хранения, передачи информации. Нельзя характеризовать производственную инфраструктуру как вспомогательную и тем более второстепенную сферу.

Функционирование инфраструктуры носит двойной характер: с одной стороны — обслуживание материального производства, с другой — воспроизводство трудовых ресурсов, самого человека, т. е. фактора, который также непосредственно участвует в производстве. Именно поэтому мы сосредоточимся, с одной стороны, на транспортной инфраструктуре, с другой — на социальной.

Социальная инфраструктура — это совокупность объектов отраслей сферы обслуживания (транспорта и связи по обслуживанию населения, образование, здравоохранение), деятельность которых направлена на удовлетворение личных потребностей, обеспечение жизнедеятельности и интеллектуального развития населения.

Социальная инфраструктура не является механизмом, вспомогательным и придаточным для некой основной структуры. Ведь объект социального обслуживания — население — состоит с непроизводственной сферой в отношениях, не имеющих ничего

общего с отношениями производства, экономики и инфраструктуры, обслуживающей производство.

Необходимо отметить сходство производственной и социальной инфраструктуры, которое состоит в том, что изменение стоимости товара происходит как оказание услуг в производственной сфере, так и в социальной сфере.

Инфраструктура — неотъемлемая часть рынка, следовательно, её изучение необходимо для становления и стабильного развития и функционирования рыночных механизмов, для оптимизации действия различных законов рынка, обеспечивающих процесс товародвижения, удовлетворяющих потребности населения, регулирующих социальную сферу общества. При административно-плановой системе хозяйствования подход к инфраструктуре сильно отличался от её понимания в условиях рыночной экономики. В централизованной системе продукт распределялся в независимости от существования институтов, способствующих его продвижению от производителя к конечному потребителю. При переходе к рынку предприятиям приходится самостоятельно налаживать хозяйственные связи, обеспечивающие сбыт их продукции на рынке. Кроме того, изменилась и система расчётов между хозяйствующими субъектами рынка, что обусловило появление финансовых учреждений, являющихся элементами инфраструктуры. Изучение инфраструктуры важно не только в сфере производства, но касается социальной и культурной жизни общества. С предоставлением большей свободы действий гражданам появляются организации, обеспечивающие их самостоятельную деятельность, исходя из их собственных интересов.

Существует точка зрения, что новым видом инфраструктуры является рыночная инфраструктура. Подобная концепция представляется спорной. С одной стороны, с развитием рыночных механизмов в экономике страны действительно усиливается необходимость создания специализированного вида деятельности по удовлетворению потребностей отдельных рынков, организованной системы, отражающей спрос и предложение. Появление рынка обусловило возникновение новых

организаций, учреждений, обеспечивающих функционирование его инфраструктуры. С другой стороны, большинство объектов инфраструктуры имеют универсальный характер и необходимы в экономике любого типа.

С развитием рыночного механизма в экономике страны появляется необходимость создания специализированного вида деятельности по удовлетворению потребностей отдельных рынков, организованной системы, отражающей спрос и предложение. Появление рынка обусловило возникновение новых организаций, учреждений, обеспечивающих его цивилизованное функционирование.

Инфраструктура призвана обеспечить цивилизованный характер деятельности рыночных субъектов, элементы инфраструктуры пришли не извне, а порождены самими рыночными отношениями.

Инфраструктура рынка выполняет следующие функции:

- облегчение участникам рыночных отношений реализации их интересов;
- повышение оперативности и эффективности работы рыночных субъектов на основе специализации отдельных субъектов экономики и видов деятельности;
- организационное оформление рыночных отношений;
- облегчение форм юридического и общественного регулирования деловой практики.

Рыночной экономике необходима инфраструктура — система взаимосвязанных специализированных организаций, обслуживающих потоки товаров, услуг, денег, ценных бумаг и рабочей силы. Например, на товарном рынке действуют товарные биржи, предприятия оптовой и розничной торговли, фирмы, занимающиеся посреднической деятельностью, и т. п.

Инфраструктурную разобщённость мы рассматриваем, прежде всего, в контексте транспортного аспекта.

Стратегия управления транспортной инфраструктурой должна основываться на планировании (учитывающем изменение экономических, социальных и демографических факторов, которые модифицирует спрос на объекты инфраструктуры и коммунальные услуги), связях с общественностью, изуче-

нии сдвигов в общественном мнении, которые могут потребовать изменения приоритетов, минимизации дефицита бюджета за счёт поиска новых источников доходов и экономии средств по уже действующим программам, организации рациональной структуры управления инфраструктурой, обеспечивающей быстроту продвижения информации сверху донизу и обратно, а также отчётность всех звеньев этой структуры.

Присутствие пространственных диспропорций в количественных и качественных параметрах остаётся одной из нерешённых проблем для Северо-Западного Федерального Округа (СЗФО), прямо и косвенно способствующих появлению напряжённости в обществе. Другая проблема — отсутствие достаточно объективной и полноценной географической информации, касающейся развития инфраструктуры и необходимой для принятия адекватных, взвешенных решений в области территориального планирования и регионального прогнозирования развития инфраструктуры.

Как уже было отмечено выше, понятие инфраструктуры включает в себя значительное количество различных подотраслей. Рассмотреть проблемы инфраструктурной разрежённости ко всем подотраслям применительно к СЗФО не представляется возможным. В силу этого выделен важнейший срез инфраструктуры — транспортный, который и рассмотрен в данной статье.

Транспортный комплекс России выступает системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного и промышленного освоения территорий. Вклад транспорта в формирование ВВП в 2010 г. составил 7%. Транспортная отрасль занимает по этому показателю четвёртое место в России. Тем не менее, следует признать, что транспорт, и транспортный машиностроительный комплекс в частности, остро нуждается в существенном совершенствовании и преобразовании. За годы радикальных институциональных реформ накопилось много проблем.

На сегодняшний день СЗФО России располагает всеми современными видами транспорта, транспортные коммуникации по своей структуре и размещению в целом от-

вечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны. Рассматривая вопросы инфраструктурной разобщённости применительно к СЗФО, следует отметить, что территория округа крайне неоднородна с точки зрения социально-экономической освоенности. В силу этого масштаб рассматриваемых проблем существенно различается на севере и юге СЗФО.

Размещение экономических объектов и населения в СЗФО обусловлено различными объективными факторами: экономико-географическим положением региона, транзитностью территории ряда субъектов федерации, природными причинами, характером исторического освоения и развития земель, особенностями расселения, воздействием факторов размещения промышленности и отраслевой специфики экономики округа, освоенностью его пространства, своеобразием освоения ландшафта и т. д.

Особо следует отметить значение фактора управленческой эффективности. Для эффективного развития транспортной и социальной инфраструктуры очень важен территориальный масштаб — «рамка» управления. Субъект федерации объективно не может обеспечить эффективное управление инфраструктурными проектами большего территориального масштаба, чем сам субъект федерации. Как отмечал профессор И. И. Сигов: «Недавний исторический опыт показал, что организационно-экономическое единство города и Ленинградской области положительно сказалось на их развитии. В период совнархозов (1957–1964 гг.) в области были сформированы с помощью города новые индустриальные центры — Тихвин, Кингисепп. Несколько позднее вступил в строй нефтеперерабатывающий гигант в Киришах. Усилились экономические связи с Новгородом (9 радиозаводов), Великими Луками (электротехническая промышленность), Псковом (машиностроение, электротехническая промышленность)» [5].

К этому можно добавить, то, что организационно-экономическое единство опиралось на адекватную транспортную инфраструктуру, обеспечивающую весь спектр экономических и социальных связей. С нашей точки зрения уровень связанности соци-

альной и транспортной инфраструктуры, достигнутый в указанный период, так никогда и не был превышен в пределах рассматриваемой территории. К примеру, в Бокситогорском районе Ленинградской области расстояние от удалённых поселений до райцентра составляет почти 140 км. Транспортная удалённость райцентра только в два раза больше удалённости от центра субъекта федерации. Такая транспортная разобщённость требует качественно иного уровня развития социальной инфраструктуры. Удалённость (разобщённость) райцентра резко ограничивает возможности предоставления социальных услуг населению, требует создания дополнительных объектов социального обслуживания. При этом в той же Ленинградской области г. Всеволожск расположен в пределах часовой доступности от любого населённого пункта Всеволожского района. Такой уровень транспортной связанности создаёт оптимальные возможности и для развития социальной инфраструктуры.

Как было отмечено выше, инфраструктура — очень масштабное экономическое явление, в силу этого в статье нет возможности рассмотреть все виды инфраструктуры и целесообразно сосредоточиться на социальной и транспортной инфраструктуре.

Актуальность проблематики транспортной инфраструктуры заключается в том, что она связывает воедино все виды инфраструктуры, и поэтому значительно возрастает системообразующая роль транспорта и транспортной инфраструктуры, усиливается взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. Гарантированные ст. 8 Конституции Российской Федерации единство экономического пространства и свободное перемещение товаров и услуг сегодня возможны только на основе целенаправленного опережающего развития транспорта.

Транспортная инфраструктура направлена на удовлетворение потребностей экономики и населения страны в перевозках, надёжный внутренний и международный товарообмен при соблюдении требований национальной, экономической и экологической безопасности, планомерное и пропорциональное развитие наземных, водных и

воздушных путей сообщения на перспективу, региональную транспортную обеспеченность, а также мобилизационную готовность к выполнению перевозок в чрезвычайных ситуациях. Транспортные услуги должны стать доступными для большинства населения.

Транспортная политика во многом определяется специфической миссией транспорта на каждом отрезке исторического развития страны. Особенно важен этот вопрос применительно к России, поскольку пространственный ресурс является критерием её эффективности.

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трёх фундаментальных факторов в области транспортной инфраструктуры.

Первый фактор — усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это повлечёт за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания.

Второй фактор — возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики всё в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, встающей на путь инновационного развития.

Третий фактор — исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объёмные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики [6].

Если в мировом рейтинге, оценивающим состояние железнодорожной сети, Россия замыкает первую тридцатку, то по связности автодорог наша страна находится на 125-м месте в мире. До 30% федеральных трасс «действуют в режиме заторов», уровень транспортного обеспечения домохозяйств сопоставим с США 1930-х гг., а уровень среднедушевой подвижности в разы меньше, чем в развитых странах (6500 км в год в России против 25000 км в год в США) [1].

Важнейшей проблемой, определяющей уровень инфраструктурной разобщённости, является недоинвестирование. Преодоление транспортной разобщённости требует масштабных инвестиций. Именно этот показатель является определяющим при оценке перспектив развития транспортной инфраструктуры. К сожалению, сложившийся уровень инвестиций не позволяет поддерживать существующую инфраструктуру, тем более невозможно её совершенствование, предполагающее преодоление территориальной разобщённости.

Вообще же на распределение средств на развитие транспортной инфраструктуры под дорожное строительство политика оказывает куда большее влияние, чем экономика. К примеру, в 2011 г. бюджетные инвестиции на дорожное строительство распределились следующим образом: 11% получил Краснодарский край (Олимпиада в Сочи), 10,5% — Приморский край (саммит АТЭС), 9,5% — Москва. Показатели по Северо-Западу выглядят не более как остаточные по России, что несколько странно, учитывая транзитно-транспортную специализацию Северо-Запада.

Ещё одно замечание, связанное с оценкой транспортной разобщённости, касается транспортной мобильности населения. Подвижность населения России растёт исключительно за счёт роста автомобилизации населения. Среднедушевая подвижность населения России остается крайне низкой — в 4 с лишним раза ниже, чем США, Канаде, Австралии и примерно в 3 раза ниже, чем в странах ЕС. Население России распадается по фактору мобильности на полярные кластеры: западный и архаический. В рамках западного кластера повышенная мобильность

связана с большей плотностью дорог, и более высоким, чем в среднем, уровнем автомобилизации.

Отметим также, что подвижность населения связана не только с транспортной инфраструктурой, её разобщённостью или связанностью, но и социальными предпочтениями населения, его социальной мобильностью, измеряемой в т. ч. и через территориальную мобильность. Речь идёт о том, что для обеспечения пространственной социальной мобильности необходимо её адекватное транспортное обеспечение, однако именно это условие не обеспечивается в пределах российского Северо-Запада.

СЗФО характеризуется высоким уровнем дифференциации в области развития инфраструктуры и освоённости территории. В частности, плотность населения в субъектах РФ, входящих в СЗФО, изменяется в диапазоне от более 3 тыс. чел. на 1 кв. км до менее 1 чел. на 1 кв. км. Такая же ситуация наблюдается в сфере автомобильных и железных дорог. При этом значения показателей по округу в целом близки к общероссийскому уровню.

Плотность населения в СЗФО составляет 8,1 чел. на 1 кв. км (при 8,4 чел. по стране в целом). Густота автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием в СЗФО составляет 45 км на 1 тыс. кв. км (при 38 км на 1 тыс. кв. км по стране в целом), а густота железнодорожных путей общего пользования — 28 км путей на 10 тыс. кв. км (при 50 км путей на 10 тыс. кв. км по России). По плотности автомобильных и железных дорог СЗФО занимает 4-е место, следуя после Центрального, Южного и Приволжского федеральных округов. Если рассмотреть показатели плотности населения, а также плотность автомобильных и железных дорог по субъектам РФ, входящим в СЗФО, то, как уже было отмечено, видны существенные различия в региональном разрезе. Явным лидером по данным показателям является С.-Петербург. Кроме того, высока плотность населения и дорог в Калининградской, Ленинградской, Новгородской и Псковской областях. Самые низкие показатели наблюдаются в Ненецком автономном округе.

Несколько лучше обстоят дела с авиаперевозками, где сказывается участие частного

бизнеса, вкладывающего свои деньги в развитие транспортных средств, но не инфраструктуры. При этом только один российский аэропорт стал крупным авиахабом — Москва, на которую приходится 51 млн. пассажиров в год<sup>1</sup>. Следующий по рангу — С.-Петербург — 8 млн. пассажиров, в других крупных центрах СЗФО — около 500 тыс. чел. В ряде субъектов федерации аэропортов нет.

В Пскове имеется аэродром совместного базирования (распоряжение Правительства РФ от 10 августа 2007 № 1034-р), находящийся в ведении Министерства обороны РФ. В Новгороде аэропорт существовал с 1962 по 2011 г. (регулярные полёты прекращены в 1997 г.). В Петрозаводске аэропорт Бесовец является аэродромом совместного базирования. В Вологде аэропорт принимает только самолёты Ан-24, Ан-26, Як-40 и все более лёгкие, а также вертолёты всех типов. Основная взлетно-посадочная полоса аэродрома рассчитана на максимальный взлётный вес воздушных судов 50 тонн.

Рейсы из центров остальных субъектов федерации СЗФО осуществляются в Москву и существенно меньше в С.-Петербург. Таким образом, экономическое пространство СЗФО, примерно равное всей зарубежной Европе, имеет аэропортов меньше, чем в Чехии или Бельгии.

Итак, транспортная инфраструктура в регионе осталась в основном на уровне 80-х гг. XX в.: реконструировано несколько железнодорожных и автомобильных подходов к государственной границе в Ленинградской и Псковской областях, достроен железнодорожный путь на Приморск, реконструировано и достроено Средневыборгское шоссе, обустроены авто- и железнодорожные подходы к станции Бугры.

Новые хозяйственные условия привели к тому, что часть автомобильных дорог в Псковской области оказались менее востребованными; грузы и население, необходимое для их эксплуатации, утрачены. Одна из железнодорожных дорог Россия-Латвия оказалась разобранной с двух сторон. Произошедшие изменения в географии грузопотоков и расселении населения создали дополнительную нагрузку на одни дороги и сделали фактически ненужными другие.

Важно отметить то, что новое геополитическое положение округа в целом, а в особенности Ленинградской, Псковской областей и Карелии, признается всеми, но за прошедшие двадцать лет практических выводов сделано не много. Так, для Псковской области по-прежнему актуальны следующие задачи по совершенствованию транспортной инфраструктуры:

- формирование нового внутреннего трансрегионального транспортного коридора «Каспий–Черноземье–Балтийское море»;

- создание межрегионального автодорожного маршрута путём реконструкции и модернизации автодороги Псков-Гдов-Сланцы-Кингисепп — порт Усть-Луга и автотрассы по направлению Невель-Усвяты-Велиж-Смоленск с выходом на федеральную автодорогу А-141 Брянск-Смоленск-Рудня — граница с Белоруссией;

- строительство магистральной железнодорожной линии Пыталово-Красногородск-Опочка-Невель-Усвяты-Велиж-Смоленск и последующее её включение в трансрегиональный коридор «Каспий-Черноземье-Балтийское море»;

- строительство железнодорожного участка (точнее восстановление утраченного) Псков-Гдов;

- формирование магистрального направления Псков-Гдов-Сланцы-Сосновый Бор-С.-Петербург;

- реконструкция и модернизация железнодорожной линии Веймарн-Сланцы-Гдов [2].

Очевидно не только экономическое, но и политическое значение планируемых магистралей. Половина перечисленных проектов — это классические рокадные дороги, идущие параллельно линии государственной границы. Вместе с тем, для Псковской области очевидно то, что эти проекты в случае их реализации будут обеспечивать единство экономического пространства по линии «Север-Юг».

Ситуация в Карелии несколько иная. Рокадные трассы (одна автомобильная и одна железная дороги) обеспечивают устойчивую связь по линии «юг–север», однако в советскую и досоветскую эпоху инфраструктура, связывающая Карелию с Финляндией в за-

падном направлении, и с Архангельской областью — в восточном, была слабо развита. Эта проблема не решена до настоящего времени. Впрочем, как и в случае с Псковской областью, проектные разработки уже существуют, назовём важнейшие из них:

— коридор «Архангельск-Оулу» (реконструкция а/д Кочкома-Ледмозеро-Костомукша-МАПП «Люття», а/д Беломорск–п. Сумпосад и строительство участка от п. Сумпосад до границы с Архангельской областью);

— «Южный Коридор» (г. Петрозаводск-Сортавала-государственная граница).

— международный транспортный коридор «Север-Юг»: федеральная а/д «Кола», магистральная ж/д С.-Петербург-Мурманск [4].

Подведём итоги. Без системы транспортной инфраструктуры, которая делает центры экономической активности точками взаимного притяжения, экономика СЗФО существовать не сможет.

На основе анализа стратегических проблем развития транспортной системы предлагается выделить следующие главные векторы транспортной политики преодоления территориальной разобщённости СЗФО:

— обеспечение роста мобильности людей и товаров;

— стимулирование конкуренции между субъектами транспортной деятельности за инновации, инвестиции, человеческий капитал.

Следует сформулировать приоритеты развития транспорта СЗФО для обеспечения единства экономико-географического пространства:

а) развитие единой транспортной системы с учётом нового геоэкономического и геополитического положения региона;

б) модернизация транспортной инфраструктуры через новые механизмы (частногосударственное партнерство, международные программные проекты);

в) развитие Северного морского пути как международного мультимодального проекта;

г) институциональные преобразования транспортной системы образца середины XX в. в современную транспортно-логистическую систему.

При этом можно выделить следующие причины инфраструктурно-транспортной разобщённости как одного из факторов ослабления единства социально-экономического пространства макрорегиона «Северо-Запад».

1. Радикального переустройства транспортной инфраструктуры в регионе СЗФО не произошло.

2. Транспортная инфраструктура оказалась достаточно консервативной, основные железнодорожные пути, водные магистрали, воздушные трассы сохранились в СЗФО от советского периода.

3. Изменившаяся система расселения и новые направления пассажиро- и грузоперевозок не обеспечены адекватным объёмом транспортных услуг.

4. Основными вызовами, влияющими на территориальную разобщённость в экономике страны и СЗФО, выступающей как «пространственная ловушка», являются: низкая мобильность населения, неэффективные управленческие институты и неблагоприятный предпринимательский климат, неэффективная модель управления транспортной системой на экономическом пространстве страны, низкий уровень человеческого капитала, сконцентрированного в отрасли транспортных услуг.

## Литература

1. Весенние диалоги в ВШЭ: как связать большую страну? URL: <http://2020strategy.ru/g19/news/32726335.html>
2. Красовская О. В., Скатерщиков С. В. Схема территориального планирования Псковской области. Система планировочных каркасов. URL: <http://www.gisa.ru/50529.html>
3. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 2-е изд. М.: ИНФРА-М. 1999. 479 с.
4. Республика Карелия. Схема территориального планирования. Положения о территориальном планировании. Пояснительная записка», ФГУП РосНИИУрбанистики, С.-Петербург, 2006.

5. Сигов И. И. Центр и периферия в пространственном развитии регионов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития, 2003. № 2 (16). С. 20–24.

6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. URL: <http://www.road-market.ru/strategya>

7. Экономика. Толковый словарь. М. : ИНФРА-М, Издательство «Весь Мир» / общ. ред. И. М. Осадчая, 2000.

### Примечание

<sup>1</sup> Профессор Н. В. Зубаревич оценивает эту ситуацию так. В сверхцентрализованном государстве никуда, кроме Москвы, ездить не нужно. Естественно этот тезис никогда не являлся официальной директивой, но в условиях современной России ситуация складывается именно так. В некоторой степени это характерно и для СЗФО. Рассмотрим транспортную задачу — пассажиру нужно добраться из Архангельска в Мурманск. По железной дороге это можно сделать лишь через С.-Петербург, но и авиа-транспортом придётся лететь опять же через Москву или С.-Петербург.

**N. M. Mezhevich**

### INFRASTRUCTURE FACTOR IN MODERN ECONIMICAL GEOGRAPHY OF NORTH-WESTERN MACRO-REGION

*The article considers a range of problems in development of the transport infrastructure of Russian North-Western region. It is shown that the level of the transport infrastructure development is one of the key factors determining an efficiency of social-economic development of the territory. Transport and communication infrastructure improvement should be considered as the most important condition for Russian North-Western region economic modernization. The special emphasis is made on the necessity of border territories infrastructure improvement. Modernization of transport infrastructure in borderlands has not only political, but economic importance.*

**Key words:** *infrastructure, transport, economy and economical geography of Russian North-Western region, modernization, transport mobility.*