

*А.В. Шадратов (Могилев)*

## **ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСГРАНИЧНОГО РЕГИОНА**

Повышение конкурентоспособности любого государства достигается путем вовлечения в этот процесс его регионов, в том числе трансграничных. Изучению трансграничных территорий в настоящее время уделяется все большее внимание, поскольку в условиях глобализации и интеграции мирового простран-

ства, ведущих, в том числе, к уменьшению барьерных границ, их формирование ускоряется. Изучение феномена трансграничности в условиях углубления интеграционных процессов между Республикой Беларусь и Российской Федерацией – это вопрос обоснования экономических и национальных интересов для обеих стран. Анализ существующих методологических подходов к оценке региональной конкурентоспособности в международных сопоставлениях обнаруживает преимущественное использование базового общепринятого набора факторов конкурентоспособности (инфраструктура, макроэкономика, образование, технологии и инновации). При этом большинство исследователей отдают инфраструктуре особую роль в числе факторов региональной конкурентоспособности.

Цель исследования – дать экономико-географическую оценку транспортной инфраструктуры трансграничного региона (ТГР). Объект исследования – трансграничный регион, включающий сопредельные области белорусско-российского пограничья (Витебскую, Могилевскую, Гомельскую, Псковскую, Смоленскую, Брянскую).

В географическом плане инфраструктура – это тот комплекс сооружений, который служит процессу хозяйствования и обеспечивает материальные и культурно-бытовые условия жизни населения на данной территории. Инфраструктура – это основные фонды в виде зданий, различных сооружений, сетей и пр., которые прикреплены к земле (расположены на, под и над землей) и служат базой для хозяйственной базы на данной территории [3, с. 97].

Существует несколько подходов к выделению факторов конкурентоспособностью регионов, в числе которых особая роль принадлежит инфраструктуре. И.П. Данилов среди основных факторов конкурентоспособности региона, называет развитие инфраструктуры рынка [1, с. 101].

Ю.А. Жаравина, проанализировав факторы конкурентоспособности «национального ромба» на уровне страны, выделенные М. Портером (факторные условия, условия спроса, родственные и поддерживающие отрасли и стратегии фирм), обосновывает необходимость включения фактора «степень развития инфраструктуры» в первую детерминанту ромба – «факторные условия» [2, с. 13]. Белорусский экономист И.Э. Точицкая под факторами, повышающими конкурентоспособность территории, подразумевает развитую инфраструктуру, транспортные и информационные сети, близость международных аэропортов, финансовые услуги и т.д. [4]. Таким образом, инфраструктура играет большую роль в повышении региональной конкурентоспособности, что позволяет говорить об инфраструктуре как о важнейшем факторе конкурентоспособности региона.

Через территорию ТГР пролегает разветвленная сеть автомобильных и железных дорог, соединяющих его с регионами Беларуси, России и Прибалтики. В трансъвропейской транспортной системе ТГР является кратчайшим связующим звеном между Востоком и Западом.

Общая длина железных дорог на территории ТГР приближается к 6137,2 км, что составляет 7,2 % об общей протяженности железных дорог России и на 11,3 % превышает длину железнодорожных путей Беларуси. Доля трех российских областей, граничащих с республикой Беларусь, в общей длине железнодорожных путей 52,3 %. Лидерами по величине данного показателя является Витебская (19,6 %), Псковская (17,8 %) и Смоленская (18,1 %) области. Не на много отстают оставшиеся области: Брянская (16,4 %), Гомельская (14,8 %) и Могилевская (13,3 %). Густота железнодорожной сети белорусских приграничных областей – 267 км/100км<sup>2</sup>, российских – 229 км/100км<sup>2</sup>, в целом по ТГР – 246 км/100км<sup>2</sup>. Густота железнодорожной сети ТГР существенно колеблется: от 197 км/10000 км<sup>2</sup> в Псковской области до 301 км/10000 км<sup>2</sup> в Витебской области.

Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием ТГР в 2007 г. превысила 60,5 тыс. км, причем его доля в общей протяженности дорог России составила 9,6 %, Беларуси – 81,8 %. При этом за период 2000 – 2007 гг. наблюдается тенденция снижения удельного веса ТГР в общей протяженности автомобильных дорог Беларуси и России за счет некоторого отставания по темпам дорожного строительства. Наблюдается тенденция роста удельного веса белорусских приграничных областей в общей протяженности автомобильных дорог ТГР по сравнению с российскими областями. Так, если совокупная доля Витебской, Гомельской и Могилевской областей в 2000 г. составляла 55,5 %, от общего значения по ТГР, то в 2007 г. их удельный вес возрос до 57,4 %.

Объем грузооборота автомобильного транспорта всех отраслей экономики ТГР в 2007 г. составил 7585 млн тонно-километров (3,7 % и 39,5 % грузооборота России и Беларуси). По удельному весу среди сопредельных областей белорусско-российского пограничья в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта ТГР лидируют белорусские области: Гомельская (24 %), Витебская (20 %), Могилевская (17 %). Далее следуют российские приграничные области: Брянская (17 %), Смоленская (15 %) и Псковская (8 %) (Приложение И). Причем удельный вес трех приграничных российских областей в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта ТГР с 2000 по 2007 гг. снизился с 50 % до 40 %, доля же белорусских приграничных областей увеличилась, соответственно, с 50 % до 60 %. Это объясняется резким снижением объема грузооборота в Псковской области (в 3,1 раза) за счет переориентации транзитных грузопотоков, направлявшихся через страны Балтии (Латвия, Литва, Эстония) после их вхождения в ЕС. Таким образом, в целом конкурентоспособность транспортной инфраструктуры трех белорусских областей выше конкурентоспособности российских сопредельных областей. Наибольшими конкурентными преимуществами по густоте железнодорожной сети и густоте автомобильных дорог обладает Витебская область. В общем объеме грузооборота автомобильного транспорта Витебская область уступает лишь Гомельской области. Наименьшие конкурентные преимущества по густоте автомобильных до-

рог и по объему грузооборота автомобильного транспорта всех отраслей экономики ТГР имеют Смоленская и Псковская области. Брянская область по густоте железнодорожных путей уступает лишь Витебской области. Отмечается тенденция роста конкурентных преимуществ белорусских областей по сравнению с российскими сопредельными областями по показателю густоты автодорог и объема грузооборота автомобильного транспорта за счет опережающих темпов дорожного строительства в Беларуси.

### Литература

1. *Данилов, И.П.* Конкурентоспособность регионов России (теоретические основы и методология) / И.П. Данилов. – М. : «Канон+» РООИ «Реабилитация», 2007. – 368 с.
2. *Жаравина, Ю.А.* Производственная инфраструктура как фактор повышения конкурентоспособности национального хозяйства: автор. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.01 / Ю.А. Жаравина; Санкт-Петербургский гос. ун-т экономики и финансов – СПб., 2006. – 23 с.
3. *Маергойз, И.М.* Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований / И.М. Маергойз. – М. : Изд-во МГУ, 1981. – 138 с.
4. *Точицкая, И.Э.* Показатели конкурентоспособности регионов / И.Э. Точицкая // Белорусский экономический журнал. – 2003. – № 3. – С. 60–70.