

## ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ ТЕРРИТОРИИ КАК ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЙ КРИТЕРИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**РАБКИН С.В.**

Коми республиканская академия государственной службы и управления, г. Сыктывкар

**Аннотация.** Предметом исследования является транспортная доступность территории как фактор регионального развития в системе национальных приоритетов обеспечения экономической безопасности государства. Целью работы обозначен анализ влияния неимущественных факторов экономического развития на формирование институциональных гарантий обеспечения экономической безопасности. На примере реализации государственной региональной политики рассматриваются вопросы транспортной доступности территории в контексте современных глобальных и внутренних вызовов национальной безопасности. Особое внимание уделяется вопросам пространственного развития, как институциональной основе создания соответствующей национальным приоритетам развития транспортной инфраструктуры. Основываясь на методологии институционального анализа, делается вывод о необходимости рассмотрения показателей транспортной доступности в системе гарантий обеспечения экономической безопасности. В качестве направлений совершенствования практики стратегического планирования в регионах предлагается использование показателей транспортной доступности в системе плановых показателей Стратегий социально-экономического развития и оценочных показателей при мониторинге обеспечения экономической безопасности территориального развития Российской Федерации.

**Ключевые слова:** транспортная доступность, экономическая безопасность, институциональные критерии, неимущественные факторы, национальные приоритеты, региональное развитие, пространственное развитие, стратегическое планирование.

Развитие современной системы экономических отношений все больше зависит от возможностей национальных экономических систем противостоять современным вызовам и угрозам экономической безопасности государства вне зависимости от выбранной национальной модели экономического развития. Сам процесс осознания собственных национальных приоритетов развития становится весьма значимым элементом формирования институциональной основы этих моделей и, следовательно, важнейшей характеристикой процесса институционализации гарантий экономического развития. В этом контексте особую актуальность приобретают исследования критериев экономической безопасности исходя из институциональных особенностей определения их роли в системе национальных приоритетов развития.

Несмотря на специфику подходов к обеспечению систем экономической и национальной безопасности в различных странах мира [1] институциональная основа данных систем всегда чётко определяет критерии взаимодействия внутренних и внешних факторов, характеризующих некоторую универсальность обобщающих показателей. В этой связи показатели транспортной доступности территории могут быть рассмотрены как один из критериев обеспечения экономической безопасности. С одной стороны отражая глобальный аспект мировой экономической интеграции, с другой стороны региональную специфику транспортного освоения своих территорий.

В определённой степени этот аспект отражает сегодня геополитическое противостояние в Арктике. С точки зрения транспортной доступности Арктических территорий, прежде всего это касается Северного мор-

ского пути, как стратегически важного элемента реализации задач обеспечения национальной безопасности. Значимость данной транспортной артерии для нашей страны чётко определяется п.62 Стратегии национальной безопасности РФ [2]. Однако и для США одним из высших национальных приоритетов на протяжении последнего времени так же определялась свобода трансарктических перелетов и мореплавания, включая Северный морской путь[3].

Вместе с тем транспортное освоение Арктической зоны Российской Федерации является важным фактором укрепления внутренней межрегиональной интеграции и реализации инфраструктурных проектов (на пример Северный широтный ход), позволяющих существенным образом реализовать потенциал различных по своему экономическому развитию территорий[4].

Следует указать на то, что показатели транспортной доступности территории для любого государства являются одним из важнейших факторов своего пространственного развития. При этом директивность принятия первоначальных решений по развитию транспортной инфраструктуры со стороны системы государственного управления постепенно становилось определенной институциональной нормой социально-экономического развития. Однако директивность принятия решений не может в полной мере гарантировать эффективность проведения реформ и закрепления их результатов в системе общественных ценностей. Законодательно закреплённая норма не всегда становится общественным правилом. И в этом заключается одно из главных институциональных противоречий современного развития общества. Иррациональность общественного восприятия новой нормы может противоречить рациональности принятия управленческих решений в рамках реализации стратегических задач развития самого государства. Отсюда важность оценки пространственного освоения территории как институциональной основы создания соответствующей национальным приоритетам развития транспортной инфраструктуры.

Формирование эффективной региональной политики в полной мере может быть отнесено к первоочередным задачам современного развития экономики нашей страны. Однако главным ресурсом реализации экономической политики должна быть системная поддержка обществом этих преобразований, основанная на полной уверенности достижения конечных результатов и удовлетворении интересов всех участников этого процесса[5].

Изменение системы ценностей в сознании российского общества и превалирование личных интересов над общественными интересами привело к существенному снижению потенциала страны. Современные угрозы и вызовы экономической безопасности все больше характеризуют определённые факторы, которые выходят за рамки практического восприятия и конкретизации их в общепринятой форме, т.е. все более характеризуются некоторой метафизической формой, когда будущие угрозы экономического развития не становятся императивом повседневной практики[6].

Не смотря на активизацию действий со стороны современного российского государства (прежде всего принятие новых редакций Стратегий национальной и экономической безопасности РФ) к сожалению, данная тенденция еще не переломлена. Именно невещественные факторы восприятия того или иного института экономического развития, определяют реализацию конкретных государственных задач обеспечения экономической безопасности.

При этом рациональность поведения в системе рыночных ценностей порождает совершенно иную институциональную структуру экономических отношений. Важнейшие показатели экономического развития становятся второстепенными с точки зрения прямых методов расчета экономической эффективности, вне оценки их как критериев экономической безопасности. В полной мере это можно отнести к вопросам оценки транспортной доступности территории.

Стихийные переливы грузо- и пассажиро- потоков происходившие в годы рыночных реформ фактически сформировали новую систему взаимодействия между отдельными видами транспорта. Рост тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом и перевозки пассажиров воздушным транспортом привели к активизации перевозок по автомобильным дорогам общего пользования. Однако изначальное отсутствие развитой региональной сети автомобильных дорог, их низкая техническая категорийность не позволяет большинству субъектов Российской Федерации поддерживать данные объемы перевозок без существенной модернизации дорожно-транспортной системы. Что в свою очередь требует постоянных пиковых инвестиций в дорожную отрасль. Ситуацию усугубляет устойчивая тенденция использования дорог общего пользования в качестве транспортных технологических участков для перевозки различного рода грузов. На пример это широко используется лесозаготовительными предприятиями. Локальная задача взаимодействия отдельных корпоративных структур и органов местного самоуправления все более приобретает институциональный характер противопоставления интересов производства и удовлетворения жизненно важных потребностей населения в системе транспортной доступности территории. Удешевление стоимости перевозок древесины за счет отказа от водного и железнодорожного транспорта существенным образом повлияло на изменение самой схемы транспортной доступности отдельных муниципальных образований. Основной грузопоток направляется по дорогам общего пользования, являющимися важнейшими элементами транспортной инфраструктуры муниципальных образований. Учитывая несовершенство со стороны государства системы контроля за данным видом перевозок, создается реальная угроза снижения транспортной доступности отдельных населенных пунктов при разрушении ключевых объектов транспортной инфраструктуры. Особенно это касается мостов и различного рода переправ. Отсутствие долгое время финансирования этих

объектов со стороны государства привело к их физическому износу, не позволяющему эксплуатацию современной высоко тоннажной техники.

Безусловно, лесозаготовители участвует в восстановлении разрушенных объектов транспортной инфраструктуры. Но сама проблема взаимодействия государства и частных корпораций по использованию общественной транспортной инфраструктуры не может быть рассмотрена вне оценки внутренних угроз экономической безопасности территориального развития.

Институциональное противоречие между характером собственности и общественного права на реализацию населением своих потребностей в транспортной доступности территорий в большей степени определяется некоторыми соглашениями между участниками данного процесса принятия решения, а не реальными механизмами государственного регулирования и контроля.

Комплексность транспортной системы определяется, прежде всего, возможностью эффективного перераспределения грузо- и пассажиропотоков в рамках единой стратегии транспортного освоения территории. Без участия государства в регулировании этих отношений невозможно достичь баланса интересов корпораций и населения в использовании объектов транспортной инфраструктуры общего пользования. Нарушение данного принципа создает объективные предпосылки уровня обеспечения экономической безопасности государства.

Увеличение государственных расходов на развитие сети автомобильных дорог без решения задач комплексного освоения территории не может реализовать общую концепцию транспортной мобильности населения и обеспечить необходимый уровень удовлетворения его жизненно важных потребностей. Следует так же учитывать, что для ряда регионов важно преимущественное развитие отдельных видов транспорта, в т.ч. воздушного. Это наглядно демонстрирует вся история освоения северных территорий страны и отчасти

попытка возродить современную региональную авиацию в рамках исторически обусловленной концепции создания специальной воздушной техники. Решение данных проблем требует не только рациональных мер по реализации государственной региональной политики, но и формирование определённой институциональной среды позволяющей рассматривать показатели транспортной доступности территории в системе приоритетов общественного развития.

Не смотря на то, что исторически вопрос о транспортной доступности территории для развития российской экономики является одним из ключевых, складывается достаточно парадоксальная ситуация. Значимость развития транспортной инфраструктуры признается как государством, так и обществом. Но финансирование этих объектов всегда является существенной проблемой вне зависимости от уровня принятия управленческого решения. Институциональный характер этой проблемы отчасти связан с задачами управления информационными ресурсами в рамках сохранения собственной модели нравственных и исторических ценностей[7].

В конечном итоге это в полной мере отражает общий методологический подход к определению критериев обеспечения региональной экономической безопасности с позиций обеспечения социальных гарантий населению и как следствие повышения качества его жизни. Безусловно, что важнейшими в этой системе обеспечения экономической безопасности будут выступать те факторы регионального развития и обеспечения экономической безопасности территории, которые будут соответствовать экономическим отношениям, реализующим её потенциал[8].

Все это в совокупности с другими факторами неизбежно потребует изменения подходов к стратегическому планированию регионального развития и разработке системы количественных показателей пороговых значений экономической безопасности, как на федеральном, так и на региональном уровне [9].

Однако без теоретической определённости в выборе самой модели реализации данного подхода невозможно определить результативность современной региональной политики. Теоретическая дискуссия между монетаристами и сторонниками отраслевого государственного регулирования в реальной практике государственного управления привела к разрушению системы стратегического планирования и отказу от государственной поддержки в решении задач транспортной доступности территорий. Для большинства российских регионов проблема транспортной доступности стала основой системных трансформаций и важнейшим фактором, сдерживающим развитие реального сектора экономики. Разрешение этих проблем требует времени и пиковых капитальных вложений. Но не в меньшей степени и перехода к модели стимулирования совокупного спроса населения.

Всё это подтверждает необходимость определения новой экономической парадигмы развития страны, основанной на обеспечении гарантий экономической безопасности. Речь идёт о создании такой ситуации, когда население будет заинтересовано в росте своего потребления, а корпорации в инвестировании реального сектора производства[10].

Формальное применение многообразных методов оценки транспортной доступности, достаточно обоснованное практикой создания транспортно-логистических систем в нашей стране и за рубежом, изначально будет возвращать решение проблем транспортной доступности отдельных территорий к определению эффективности затрат в условиях существенного ограничения ресурсов. Фактически предлагая в качестве основы регулирования этих процессов оптимизационные модели обоснования строительства объектов транспортной инфраструктуры. И если на уровне Федерального центра с принятием Транспортной стратегии РФ до 2030 г. подобная оптимизация средств во многом конкретизировала реализацию национальных приоритетов развития, то на уровне отдельных субъектов Фе-

дерации и тем более муниципальных образований такой конкретизации в рамках данной модели не происходит. Отсутствие инвестиционных возможностей заставляет обращаться за помощью в тот же Федеральный центр и фактически исключает возможность стратегического планирования развития транспортной системы на региональном и муниципальном уровне.

Методологически в рамках классического подхода к моделям оптимизации транспортной сети данная проблема разрешима и имеет чёткое социально-экономическое обоснование алгоритма принятия решений по оценке эффективности распределения средств[11].

Однако решение задач транспортной доступности территорий в контексте гарантий обеспечения экономической безопасности требует кардинальных изменений практики стратегического планирования развития региональных транспортных систем. При этом решение локальных задач не может быть рассмотрено вне реализации крупных инфраструктурных объектов. Взаимосвязь и единство транспортного пространства, прежде всего, должно определяться общей стратегией территориального развития. Что неизбежно приведет к возрождению практики схем развития и размещения производительных сил, но с учетом новых реалий социально - экономического развития регионов. В большей степени это проблема восприятия показателей транспортной доступности территории, как важнейших показателей качества жизни населения, определяемой самой институциональной спецификой функционирования транспортной системы[12].

Основываясь на принципах сценарного анализа в оценке угроз социальной безопасности [13] возможно рассмотрение показателей

транспортной доступности территории как пороговых значений обеспечения экономической безопасности, конкретизируя тем самым в отношении к ним прогнозные показатели качества жизни населения. Переход от условной формализации показателей стратегического планирования к мониторингу их реализации через механизм оценки гарантий обеспечения экономической безопасности создает чёткую систему взаимодействия Федерального центра и субъектов Федерации в реализации принятых национальных приоритетов развития.

В этой связи достаточно важным следует считать предложения о построении логико-вероятностных моделей социально-экономического развития[14]. Включение в эти модели показателей транспортной доступности в полной мере будет отражать предлагаемый теоретический подход определения транспортной доступности как институционального критерия обеспечения экономической безопасности. На основе оценки вероятности возникновения угроз экономической безопасности происходит не только актуализация горизонтов регионального планирования, но и институциональное обоснование решения задач межрегиональной транспортной доступности с учётом реализации общих проектов развития транспортной инфраструктуры.

Тем самым, можно сделать вывод о необходимости включения показателей транспортной доступности территорий в качестве плановых в Стратегию социально-экономического развития регионов и оценочных при мониторинге экономической безопасности территориального развития Российской Федерации.

#### Литература:

1. Аникин, В. И. Международные аспекты и стратегические оценки экономической безопасности России в условиях геополитической нестабильности/ В. И. Аникин, И. В. Сурма // Вопросы безопасности. – 2014. – № 5. – С. 137–174.
2. Теоретические и прикладные проблемы обеспечения экономической безопасности регионов Севера и Арктики в условиях трансформации глобальных и национальных приоритетов хозяйствования / Отчет о научно-исследовательской работе. – Апатиты: ФГБУН ИЭП КНЦ РАН. – 2015. – 39с.

3. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации / URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201512310038> (дата обращения: 15.12. 2017.)
  4. Татаркин, А. И. Современная парадигма освоения и развития российской арктической зоны / А.И. Татаркин // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. -2015.-№1-2 (С.46-47, С.155-186).
  5. Татаркин, А. И. Региональная направленность экономической политики Российской Федерации как институт пространственного обустройства территории/ А. И. Татаркин // Экономика региона. – 2016. – Т.12 – Вып.1. – С.12-21.
  6. Сенчагов, В. Новые угрозы экономической безопасности национальных интересов России/ В.Сенчагов // Проблемы теории и практики управления. – 2013. – №10, – С. 13-17.
  7. Шульц, В. Л. Анализ задач информационного управления в условиях глобализации/ Шульц В. Л., Кульба В. В., Шелков А. Б., Чернов И. В.// Национальная безопасность / nota bene. –2017. –№3. – С. 34 – 85.
  8. Куклин, А.А. Экономическая безопасность регионов: теоретико - методологические подходы и сравнительный анализ /А.А. Куклин // Фундаментальные исследования. –2014. –№6. – С. 142–145.
  9. Караваева, И. В. На перепутье: к вопросу о формировании прогноза социально-экономического развития РФ на 2017-2019 годы/ Караваева И.В., Иванов Е.А. // Вестник ИЭ РАН. – 2016. – №5.– С. 141-147.
  10. Караваева, И. В. Социальные аспекты новой стратегии экономической безопасности / И. В. Караваева // Стратегия экономической безопасности России: новые ориентиры развития: сборник научных трудов I научно-практической конференции «Сенчаговские чтения» учёных, специалистов, преподавателей вузов, аспирантов. М.: Институт экономики РАН. –2017. – С.48-55.
  11. Куратова, Э.С. Методология оценки транспортной доступности территории по фактору времени для бюджетного регулирования и распределения средств фонда финансовой поддержки муниципальных образований / Э.С. Куратова // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2017. – Т.2. – С.96 – 104.
  12. Большаков, Н.М. Транспортная доступность периферийных сельских территорий: теория, методология, практика (на примере Республики Коми)/ Большаков Н.М., Жиделева В.В., Рабкин С.В. //Известия Коми научного центра УрО РАН. – 2015. – №2 (22). – С.95 – 103.
  13. Шульц, В.Л. Сценарный анализ в управлении социальной безопасностью / В.Л. Шульц // Национальная безопасность / nota bene. – 2012. – №6. – С. 4–12.
  14. Соложенцев, Е. Д. Управление социально-экономической безопасностью в 21 веке. Концепция, объекты, модели / Соложенцев Е. Д., Карасев В. В. // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2017. –№3(19). – С.78 – 92.
- Рабкин С.В.**, кандидат экономических наук, доцент, Коми республиканская академия государственной службы и управления, г. Сыктывкар, Fulcrum-A@yandex.ru

Дата поступления 10 марта 2018 г.

DOI: 10.14529/имж180215

## TRANSPORT ACCESSIBILITY OF THE TERRITORY AS AN INSTITUTIONAL CRITERION OF ECONOMIC SECURITY

**RABKIN S.V.**

The Komi Republican Academy public service and administration, Syktivkar, Russia

**Abstract.** The subject of research is the accessibility of territory as a factor of regional development in the national priorities of ensuring economic security of the state. The aim of this work indicated analysis of the impact of immaterial factors of economic development on the formation of institutional guarantees of economic security. For example, the implementation of the state regional policy deals with the issues of transport accessibility of the territory in the context of current global and internal challenges to national security. Special attention is paid to questions of spatial development, as the institutional basis for the creation of relevant national priorities in transport infrastructure development. Based

on the methodology of institutional analysis, the conclusion about the necessity of consideration of indicators of transport accessibility in the system of guarantees of economic security. As ways of improving the practice of strategic planning in the regions, the use of indicators of transport accessibility in the system of planned indicators of socio-economic development and performance indicators for monitoring the economic security of territorial development of the Russian Federation.

**Keywords:** accessibility, economic security, institutional criteria, intangible factors, national priorities, regional development, spatial development and strategic planning

### References

1. Anikin V.I., Surma I. V. International aspects and strategic assessment of economic security of Russia in conditions of geopolitical instability // Questions of safety. – 2014. – No. 5. – P. 137-174.
2. Theoretical and applied problems of economic security of the regions of the North and the Arctic in the conditions of transformation of global and national priorities of management / Report on research work. – Apatity: INSTITUTE of IEP KSC RAS. – 2015. – P.39.
3. The national security strategy of the Russian Federation / URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201512310038> (date of application: 15.12. 2017.)
4. Tatarkin A. I. The Modern paradigm of development of the Russian Arctic zone // Economy of the North - West: problems and prospects.-2015.- № 1-2 (46-47)..- P. 155-186.
5. Tatarkin A. I. The Regional focus of the economic policy of the Russian Federation as the Institute for spatial development // Economy of region. – 2016. – Vol. 12 – Vol.1. – P. 12-21.
6. Senchagov V. New threats to the economic security of national interests of Russia // problems of the theory and practice of management. – 2013. – №10, – P. 13-17.
7. Shultz V. L., Kulba V. V., Shelkov A. B., Chernov I. V. Task Analysis of information management in the context of globalization. // National security / nota bene. – 2017. – No. 3. – P. 34–85.
8. Kuklin A. A. Economic security of regions: theoretical and methodological approaches and comparative analysis // Fundamental research. – 2014. – No. 6. – P. 142-145.
9. Karavaeva I. V., Ivanov E. A. At the crossroads: on the formation of the socio-economic development of the Russian Federation in 2017-2019 // Vestnik Institute of Economics of RAS. – 2016. – № 5.– P. 141-147.
10. Karavaeva I. V. Social aspects of the new strategy the economic security Strategy the economic security of Russia: new directions in development: collection of scientific papers I scientific-practical conference "Sinegovskii read" scientists, experts, University professors, and graduate students. M.: RAS Institute of Economics. -2017. – P. 48-55.
11. Kuratova E. S. The Methodology of evaluation of transport accessibility of the territory to the time factor for budget management and allocations from the Fund of financial support of municipal formations of the // North and market: formation of economic order. – 2017. – T. 2. – P. 96–104.
12. Bolshakov N. M. Zhideleva V. V., Rabkin, S. V. accessibility of peripheral rural areas: theory, methodology, practice (on example of Komi Republic) //proceedings of the Komi science center, Urals branch of RAS. – 2015. – №2 (22). – P. 95–103.
13. Shultz V. L. Scenario analysis in the management of social security. // National security / nota bene. – 2012. – No. 6. – P. 4 –12.
14. Solojentsev E. D., Karasev V. V. Management of socio-economic security in the 21st century. The concept, objects, models, national security and strategic planning. – 2017. –№3(19). – P. 78 – 92.

**Rabkin S.V.**, candidate of economic Sciences, associate Professor, The Komi Republican Academy public service and administration, Syktivkar, Fulcrum-A@yandex.ru

**Received 10 March 2018**

### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Рабкин, С.В. Транспортная доступность территории как институциональный критерий обеспечения экономической безопасности / С.В.Рабкин // *Журнал управление инвестициями и инновациями*. – 2018. – №2. – Стр. 100–106. DOI: 10.14529/iimj180215

### FOR CITATION

Rabkin S.V. Transport accessibility of the territory as an institutional criterion of economic security. *Investment and innovation management journal*. – 2018. – No. 2. – Pp. 100–106. DOI: 10.14529/iimj180215