

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОТРАСЛЕЙ ЭКОНОМИКИ

Структура статьи раскрывает основные направления развития элементов инфраструктуры экономики, а именно обуславливает развитие сельского хозяйства, транспорта, строительства и добычи полезных ископаемых.

**Ключевые слова:** транспорт, инфраструктура, экономика, сельское хозяйство, строительство, добыча полезных ископаемых, связь, экономическая отрасль, региональная экономика

Наряду с измерительными структурными показателями (ВВП, ВНП, безработица, инфляция, ценнообразование, техническое развитие отраслей и т.п.) экономика включает в себя комплекс инфраструктуры. Данный элемент во многом характеризует социальное развитие государства, а именно объединяет: транспорт и связь; сельское хозяйство; строительство; добычу полезных ископаемых и прочие отрасли.

Существование экономического дисбаланса инфраструктуры во многом оказывает негативное влияние на динамику развития многих отраслей обрабатывающих производств, сокращая их объемы.

Наряду с этим, наличие внешних факторов являются объективными причинами и оказывает опосредованное влияние на развитие не только развитие отраслей экономики, но и видов инфраструктуры региона, поэтому их можно определить как основные условия, влияющие на эффективное *формирование и развития* региональной комплекса экономической инфраструктуры. На рисунке 1 представлены факторы развития транспортной инфраструктуры региона.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры конкретной территории определяется влиянием инфраструктурообразующих факторов и

созданных в экономике *условий их формирования, при этом они являются одним из определяющих факторов* социально-экономического развития региона.

Стоит отметить, что влияние транспортной инфраструктуры на развитие региона может, как усиливаться, так и ослабевать под действием данных факторов. И поэтому изучение факторов развития позволяет не только определить их роль, специфику и направленность воздействия на региональную транспортную инфраструктуру, но и оценить экономические последствия развития транспортного инфраструктурного комплекса для социально-экономического развития региона.

Однако, эффективность развития транспортной инфраструктуры региона зависит не только от факторов и условий формирования инфраструктуры, созданных в экономике, но и от умения управлять ими, и поэтому, решению проблем управления развитием транспортной инфраструктуры региона должно быть уделено большое внимание. Оценить степень эффективности целесообразно через два направления транспортного обеспечения: перевозки грузов (табл. 1) и пассажирооборот (табл. 2)

\* © Анисимова В.Ю., Брусянцева Т.В., 2016

Анисимова Валерия Юрьевна (iranisimova@yandex.ru), кафедра организации и стратегии развития промышленных предприятий Самарского государственного экономического университета, 443090, Российская Федерация, Самара, улица Советской Армии, 141.

Брусянцева Татьяна Владимировна (kafecon@mail.ru), кафедра экономики инноваций, Самарский университет, 443086, Российская Федерация, Самара, Московское шоссе, 34.



Рис. 1. Факторы развития транспортной инфраструктуры региона [3]

Таблица 1

**Перевозки грузов транспортом, по состоянию на январь 2016 г. [15]**

Показатель	Январь 2016 г., млн.тонн	В % к	
		январю 2015 г.	декабрю 2015 г.
<b>Перевозки грузов транспортом</b>	503,6	99,2	75,8
в том числе:			
железнодорожным	94,1	97,2	89,9
автомобильным	301,4	98,1	66,9
морским	1,6	107,6	94,0
внутренним водным	2,1	98,7	73,7
воздушным	0,08	110,6	78,7
трубопроводным	104,3	104,7	99,2

Таблица 2

**Пассажирооборот транспорта общего пользования [13]**

Показатель	Январь 2016 г., млрд. пасс/км	В % к январю 2015 г.
Пассажирооборот транспорта общего пользования в том числе:	31,2	92,8
железнодорожного	8,8	97,0
автомобильного (автобусы)	8,8	99,9
воздушного (транспортная авиация)	13,6	86,5

Динамика грузовых перевозок в январе значительно меньше, чем за аналогичный период в 2014 или 2015 года текущего года. Реализовано на 2,8 % меньше перевозок железнодорожным транспортом, на 2,9 % автомобильным, на 1,3 % водным. Однако, начало года показатели превысили динамику перевозок морским транспортом на 7,6%, но больше всего на воздушным транспортом (10,6 %). Но, несмотря на это, все же в общем зачете 2016 года перевезено на 1,8 % меньше грузов, чем за аналогичный период в 2015 года, и на 24 % чем в 2014 году.

Пассажирооборот в 2016 году, не превысил аналогичную статистику за 2015 год. Снижение общих перевозок достигло 7,2 %, но, в частности, за январь 2016 года, воздушный транспорт перевез на 13,5 % меньше пассажиров, чем в 2016 году, и это самое большое динамическое отклонение показателя. Автомобильные перевозки в 2016 году снизились менее всего – на 0,1 %, а железнодорожные на 3 % [9].

В целом оценка экономического развития инфраструктуры транспортной системы показало, что на начало года выявлена массовая отрицательная динамика показателей перевозок, а это значит, что причинами тому может быть как устаревшие основные фонды, альтернативные пути перемещения, а также удорожание услуг и несоответствие их качеству перевозок. Экономические инновации в области транспортной структуры, как правило, предполагают разработанную мо-

дернизационную стратегию развития, которая включала бы текущие проблемы в рамках их разрешения новым оригинальным способом, или же разработкой нового метода, объекта, средства.

Добыча полезных ископаемых в отличии от транспортной инфраструктуры может отразить двусторонний фактор эффективности: число занятых специалистов в отраслях, а также индексирование производительности. На рис. 2 представлено соотношение индекса производства и изменения численности занятых по видам экономической деятельности Российской Федерации.

Из рисунка видно, что рост индекса выявлен только по единственной экономической отрасли – добыча полезных ископаемых. При этом, динамика роста за 2012-2014 годы, составила незначительные приросты: +2,3 % и 0,8 %, т. е в 2014 годы прирост снизился по сравнению с 2013 годом. В остальных случаях динамика спада индекса фиксированная [11].

Ни одна структура обрабатывающего производства не отразила стабильную динамику индекса трудовой занятости по сравнению с динамикой производительности труда. Особенно упадок данных показателей зафиксирован в 2013 году, когда протекал еще один «пик» экономического кризиса. В следствие этого последовала «волна» увольнений, а значит, производство лишилось трудовых мощностей.

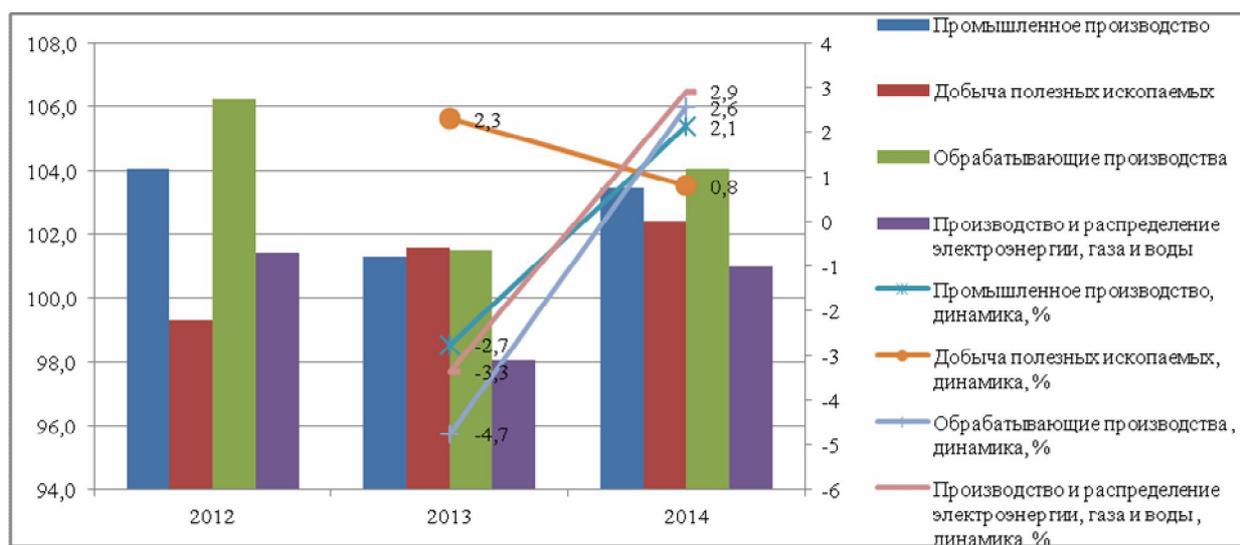


Рис. 2.- Соотношение индекса производства и индекса изменения занятых в обрабатывающих отраслях [10]

Сельское хозяйство в России – это особый вопрос экономической отрасли. Во многом проблемы сельского хозяйства заключаются в дефиците рабочей силы, а также низкой обеспеченности производственными средствами. Сельское хозяйство в последнее время является интересным объектом со стороны ряда предпринимателей, в частности, имеются тенденции возрождения фермерского хозяйства, но заинтересованности с точки зрения труда все же не выявлено. На рис. 3 представлено соотношение темпов изменения производства продукции сельского хозяйства и темпов изменения численности занятых в сельском хозяйстве в сельскохозяйственных организациях за 2013-2015 гг.

Динамика сельского хозяйства в общем расчете (всего, по РФ) отразила неплохую тенденцию к росту в 2015 году, где прирост порядка 43 %, несмотря на отрицательную динамику 2014 года (-25 %), и меньший прирост в 2013 году (+13 %). В 2015 году такие федеральные округа, как: Южный, Северокавказский, Приволжский, Уральский, Сибирский и Дальневосточный – отразили положительную динамику экономической

эффективности. Только Центральный округ показал спад на 5 %. В результате, экономически привлекательными регионами для развития сельского хозяйства уместно считать Северокавказский регион (в 2015 году прирост составил 59 %), Сибирский (прирост 32 %) и Южный (прирост 29 %). С точки зрения отрицательной динамики развития представлены регионы Центрального ФО (спад сельского хозяйства на 4 %), Северо-Западный (спад на 3 %), и Дальневосточный (незначительный прирост 1,2%) [13].

Строительство дополняет экономическую инфраструктуру. Строительные рынки в России отличаются сильной централизацией. Низкая концентрация приводит к дефициту доступных площадей для населения, именно поэтому при определении эффективности развития экономической эффективности строительства целесообразно сравнить критерии отношения общей площади незавершенных жилых домов к годовому вводу жилья. На рис. 4 представлена динамика изменений данного показателя.

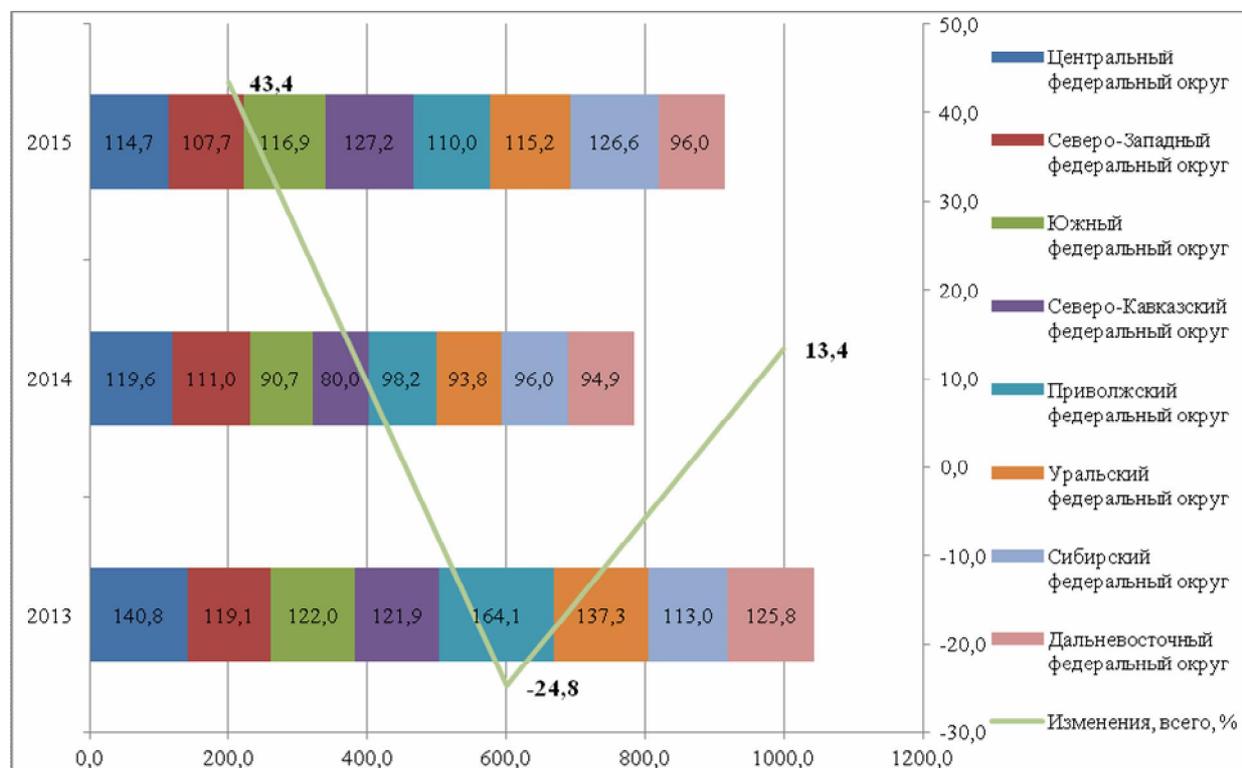


Рис. 3. Соотношение темпов изменения производства продукции сельского хозяйства и темпов изменения численности занятых в сельском хозяйстве по субъектам РФ. [12]

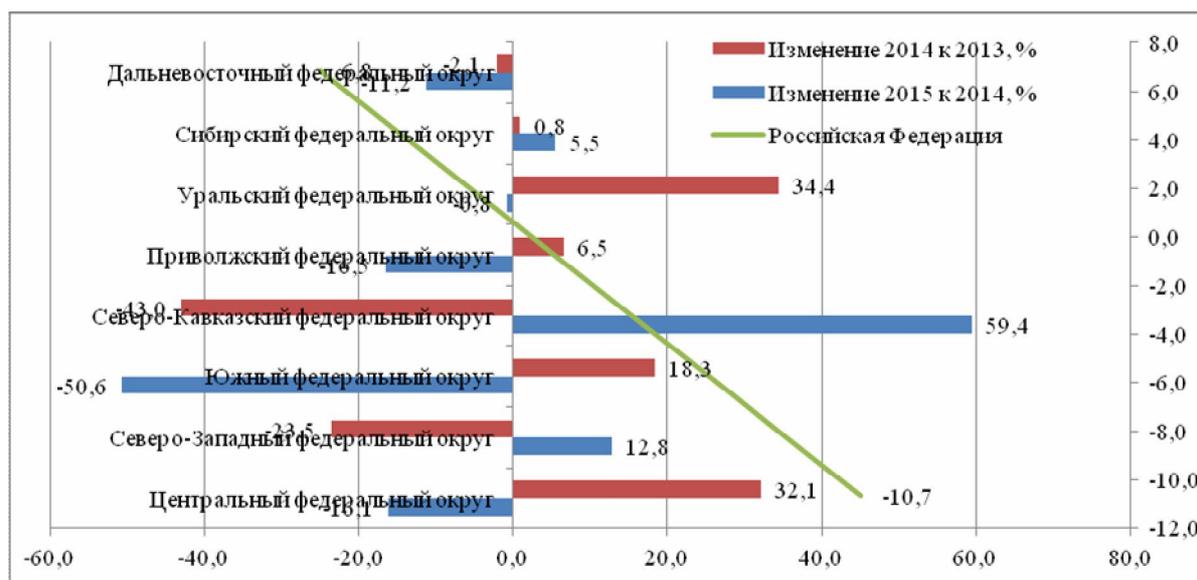


Рис. 4.- Отношение общей площади незавершенных жилых домов к годовому вводу жилья, изменения, % [12]

Регион, в котором в 2015 году в наибольшей степени выражен прирост коэффициента готового жилья к заселению, представлен Северокавказским ФО (59,4%); более того, данный округ и в 2014 году отразил один из самых больших приростов (18%). Больше регионов с аналогично выраженным приростом готовой доли жилья не выявлено [15].

В остальных регионах ситуация значительно хуже, в частности речь идет про Южный ФО (спад ввода готового жилья составило более 50% в 2015 году), а также Приволжский ФО (спад на 16,5%). В Центральном ФО спад составил 16%, а в Дальневосточном регионе – 11%. Северо-Западный и Уральский округа вполне могут удовлетворить жилой фонд готовыми домами для заселения: прирост составил 13% и 6% соответственно.

Однако в целом экономическая эффективность строительного рынка остается отрицательной: спад в 2015 году составил более 10% (несмотря на рост в 2014 году - 6,8%) [14].

Оценка экономической инфраструктуры по субъектам отражает наличие значительных проблем функционирования. Наличие проблем обосновано различными причинами: от низкого финансирования (в частности транспортной инфраструктуры, а также жилищных дотаций), до отсутствия содействия со стороны государства в сферах сельского хозяйства и обрабатывающих производств.

#### Библиографический список

1. Архангельский С.В., Ефремов В.А., Подгорнов Г.А., Васин В.В., Давыдов С.В., Кривопалов Ю.А., Лакеева А.В., Ступаченко М.Г., Словягин М.М. Организация транспортных коридоров через Самарский регион. Самара.: Инфотранс, 2010. 24 с.
2. Гукасян Г.М. Экономическая теория: Учебник и практикум / Г.М. Гукасян, Г.А. Маховикова, В.В. Амосова. М.: Юрайт, 2013. 573 с.
3. Даниленко Л.Н. Экономическая теория: курс лекций по микро- и макроэкономике: учебное пособие / Л.Н. Даниленко. М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. 576 с.
4. Джавадова С. Экономическая теория и практика: вчера, сегодня, завтра: учебное пособие РГГУ / С. Джавадова, О. Лылова. М.: Экономика, 2011. 293 с.
5. Журавлева Г.П. Экономическая теория. Микроэкономика: учебник / Г.П. Журавлева, Н.А. Поздняков, Ю.А. Поздняков. М.: ИНФРА-М, 2013. 440 с.
6. Морозова Т.Г. Региональная экономика. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014, С. 22-28
7. Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг: автореф. дис. ... д-ра экон. наук. Волгоград, 2011 С. 280-281
8. Информационно-правовой портал. СПС Гарант: <http://base.garant.ru/12151931/#help#ixzz3qYBFWmAN> (Дата обращения 08.03.2016г)
9. Бизнес-портал Приволжского федерального округа. г. Самара <http://samara.ru/> (Дата обращения 08.03.2016г)
10. Россия и современный мир. Орган Института научной информации по общественным наукам и Института экономических и политических исследований. [www.ruseconomy.ru](http://www.ruseconomy.ru) (Дата обращения 08.03.2016 г)

11. Эффективность экономики России [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/#) (Дата обращения 08.03.2016г)

12. Основные отрасли экономики и их значение в благосостоянии государства <http://fb.ru/article/10869/osnovnyie-otrasli-ekonomiki-i-ih-znachenie-v-blagosostoyanii-gosudarstva> (Дата обращения 08.03.2016г)

13. МЭМО, (<http://www.maik.rssi.ru>), ежемесячный журнал института мировой экономики и международных отношений. (Дата обращения 08.03.2016 г)

14. ЭКО, [www.econom.nsc.ru/eco](http://www.econom.nsc.ru/eco) Институт экономики и организации СО АН (Дата обращения 08.03.2016г)

15. Вопросы экономики, ([www.vopreco.ru](http://www.vopreco.ru)), Институт экономики РАН (Дата обращения 08.03.2016г)

### References

1. Arkhangelsk V.S., Efremov V.A., Podgornov, A.G., Vasin V.V., Davydov S.V., Y.A. Krivopalov, Lakeeva A.V., M.G. Stupachenko, Savagin M.M. Organization of transport corridors across the Samara region. – Samara.: Infotrans, 2010. 24 p

2. Gukasyan G.M. Economic theory: a Tutorial and workshop / G.M. Gukasyan, G.A. Makhovikov, V.V. Amosov. M.: Yurayt, 2013. 573 c.

3. Danilenko L. N. Economic theory: a course of lectures on micro - and macroeconomics: textbook / L.N. Danilenko. M.: research center INFRA-M, 2013. 576 p.

4. Javadov, S. Economic theory and practice: yesterday, today, tomorrow: a training manual RGGU / S. Javadov, O. Lylova. Moscow: Economics, 2011. 293 c.

5. Zhuravlev G.P. Economic theory. Microeconomics: Textbook / G.P. Zhuravleva, N. Pozdnyakov, Yu.A. Pozdnyakov. M.: INFRA-M, 2013. 440 c.

6. Morozova T.G. Regional economy. M.: YUNITI-DANA, 2014, the C.22-28

7. Morozova, I. O. Marketing provision of infrastructure development of the transport market: abstract. Diss. ... d-RA Ekon. Sciences. – Volgograd, 2011 280-281

8. Legal information portal. System Garant: <http://base.garant.ru/12151931/#help#ixzz3qYBFWmAN> (accessed 08.03.2016 g)

9. The business portal of the Federal district. Samara <http://samara.ru/> (accessed 08.03.2016 g)

10. Russia and the modern world. Organ of the Institute of scientific information on social Sciences and the Institute for economic and policy research. [www.ruseconomy.ru](http://www.ruseconomy.ru) (accessed 08.03.2016 g)

11. The efficiency of the Russian economy [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/efficiency/#) (accessed 08.03.2016 g)

12. The main industries and their importance in the welfare of the state <http://fb.ru/article/10869/osnovnyie-otrasli-ekonomiki-i-ih-znachenie-v-blagosostoyanii-gosudarstva> (accessed 08.03.2016 g)

13. MEMO, (<http://www.maik.rssi.ru>), the monthly magazine of the Institute of world economy and international relations. (Accessed 08.03.2016 g)

14. ECO [www.econom.nsc.ru/eco](http://www.econom.nsc.ru/eco) Institute of economy and organization of the Academy of Sciences (accessed 08.03.2016 g)

15. Issues of the economy, ([www.vopreco.ru](http://www.vopreco.ru)), Institute of Economics, RAS (accessed 08.03.2016 g)

*V.Yu. Anisimova, T.V. Bryantseva\**

## THE EFFECTIVENESS OF THE FUNCTIONING OF INDIVIDUAL INDICATORS INFRASTRUCTURE ECONOMIC SECTORS

Article structure reveals the main directions of development of the infrastructure elements of the economy, namely, causes the development of agriculture, transport, construction and mining.

**Key words:** transport, infrastructure, the economy, agriculture, construction, mining, communications, economic sector, regional economy

\* *Anisimova Valeria Yurievna* ([ipanisimova@yandex.ru](mailto:ipanisimova@yandex.ru)), Department of Organization and Strategy of Development of Industrial Enterprises, Samara State University of Economics, 141, Sovetskoy Armii Street, Samara, 443090, Russian Federation.

*Brusjanzeva Tatiana Vladimirovna* ([kafecon@mail.ru](mailto:kafecon@mail.ru)), Department of Economics of Innovations, Samara University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.