

АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ: ПОНЯТИЕ, СОДЕРЖАНИЕ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ



ЕРЕМЕЕВА АННА СТЕФАНОВНА

младший научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук
E-mail: ase-90@bk.ru

В статье представлены основные результаты исследования автодорожной инфраструктуры как экономической категории. Выделена роль автодорожной инфраструктуры в экономическом развитии региона и страны в целом, повышении уровня жизни населения. По мнению автора, первоочередной задачей в управлении развитием региональной автодорожной инфраструктуры является выравнивание уровней дорожной обеспеченности регионов страны с учетом особенностей их территориальной организации.

В представленных материалах раскрыто содержание понятий «инфраструктура», «автодорожная инфраструктура» и «инновационная автодорожная инфраструктура». Анализ научной литературы показал, что термином «автодорожная инфраструктура» часто заменяется понятие «транспортная сеть» или «автомобильная дорога», тогда как автодорожная инфраструктура включает в себя не только инженерные сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, – автодороги и искусственные сооружения, но и объекты придорожного сервиса. Подчеркнута роль региональных автомобильных дорог, стимулирующих развитие большинства отраслей экономики, что в свою очередь способствует созданию новых производств и образованию дополнительных рабочих мест.

В статье показано значение государственного регулирования при реализации политики инновационного развития автодорожной инфраструктуры. Важная роль в развитии транспортной системы России в целом и автодорожной инфраструктуры в частности принадлежит целевым программам (федеральным и региональным), а также транспортным стратегиям Российской Федерации. В исследовании определена и схематически изображена взаимосвязь инструментов инновационного развития на федеральном и региональном уровнях, представлена схема инновационного развития автодорожной инфраструктуры.

В рукописи выделен ряд проблемных вопросов, сдерживающих инновационную деятельность в развитии автодорожной инфраструктуры. Сделаны аргументированные выводы.

ды о необходимости развития региональной автодорожной инфраструктуры, соответствующей транспортным и грузовым потокам региона и страны в целом.

Автодорожная инфраструктура, автодорога, инфраструктура, инновационная автодорожная инфраструктура, инструменты инновационного развития, придорожный сервис, дорожный фонд.

Автодорожная инфраструктура, наряду с другими инфраструктурными отраслями, является важным инструментом достижения экономических, внешнеполитических, социальных и других целей, обеспечивая повышение качества жизни людей. Главной целью развития автодорожной инфраструктуры является выравнивание уровней автодорожной обеспеченности регионов страны с учетом особенностей их территориальной организации. Для достижения этой цели необходимо решение следующих стратегических задач:

1. Создание системы стратегического планирования, ориентированной на достижение целевых показателей состояния и развития автодорожной инфраструктуры, и результативности деятельности федеральных государственных органов, осуществляющих управление дорожно-транспортным комплексом.

2. Формирование системы финансирования дорожного хозяйства на основе программно-целевого подхода и повышение эффективности использования бюджетных средств.

3. Повышение эффективности использования государственного имущества в дорожно-транспортной сфере.

4. Совершенствование системы мониторинга состояния и развития сети автомобильных дорог, оценки эффективности управленческих решений.

5. Внедрение системы контроля над реализацией принятых решений и достиженияемых результатов.

Автомобильные дороги регионального значения обеспечивают межрегиональные и межрайонные автотранспорт-

ные связи, перспективы их развития напрямую связаны с реализацией приоритетных национальных и региональных проектов в области образования и здравоохранения. Но для качественного осуществления перевозочного процесса недостаточно только наличия автодорог, необходима развитая автодорожная инфраструктура, соответствующая транспортным и грузовым потокам.

Основной проблемой в развитии федеральной и региональной автодорожной инфраструктуры является несоответствие между уровнем развития экономики и качеством функционирования существующей сети автомобильных дорог. На сегодняшний день существующая сеть автомобильных дорог не соответствует по своим параметрам социально-экономическим потребностям и, в первую очередь, темпам развития автомобилизации. Не до конца используется транзитный потенциал страны в целом, основные фонды в виде специализированной дорожной техники обновляются недостаточными темпами, их износ достиг 55-70 % и продолжает нарастать. Ухудшение технического состояния автодорог и снижение их пропускной способности приводит к росту дорожно-транспортных происшествий.

Необходимо подчеркнуть, что недостаточный уровень развития автодорожной инфраструктуры в РФ сдерживает расширение хозяйственного освоения территории региона и ограничивает доступ к новым потенциальным источникам природных ресурсов [1]. Во многих регионах Российской Федерации, в том числе и Северо-Западном, отсутствуют

автомобильные дороги с твердым покрытием между соседними населенными пунктами (рис. 1) и связь осуществляется через дороги районных центров, что приводит к перепробегу автотранспорта и перегрузке дорог. Прочностные характеристики территориальных дорог и мостовых сооружений не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств, а увеличение объемов автомобильных перевозок при плохом качестве дорог в свою очередь негативно влияет на окружающую среду. Наличие природно-сырьевых ресурсов и ограниченность их освоения из-за отсутствия автомобильных дорог требует принятия неотложных мер по изменению состояния автодорожной сети, росту ее протяженности, капитальности покрытий как на федеральном, так и на региональном уровне.

Перечисленные выше проблемы создают угрозу замедления экономического роста и социального развития региона, их решение позволит достигнуть следующих результатов в процессе управления развитием региональной автодорожной инфраструктуры:

- снижение уровня транспортных издержек;
- рост мобильности населения;
- снижение аварийности на дорогах;
- повышение уровня доступности населения и хозяйствующих субъектов к основным транспортным коммуникациям;
- увеличение вклада автомобильно-дорожного комплекса в формирование валового регионального продукта (ВРП).

Автодорожная инфраструктура в определенной степени исследована экономической наукой, но на сегодняшний день нет четкого научного определения

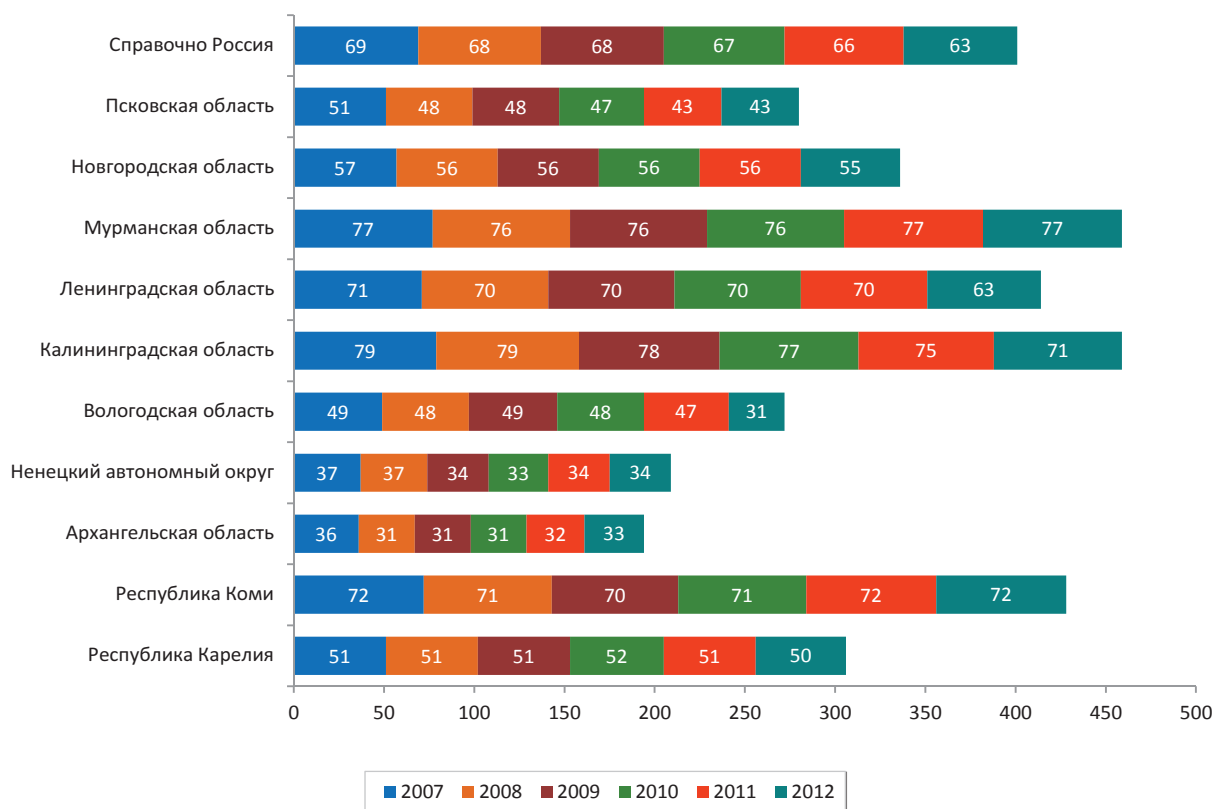


Рис. 1. Удельный вес автомобильных дорог с твердым и усовершенствованным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, % на конец года

Источник: Основные показатели развития регионов Северо-Западного Федерального округа : стат. сб. – Вологда, 2013. – С. 203.

понятию и содержанию автодорожной инфраструктуры, лишь в некоторых научных трудах, авторефератах молодых ученых можно встретить теоретические и методологические основы исследования для некоторых регионов страны. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства, теоретико-методологические основы управления развитием инфраструктуры, вопросы реализации инноваций и инвестирования в целях эффективных структурных преобразований дорожного хозяйства в составе транспортной системы достаточно широко рассматривалась в исследованиях отечественных и зарубежных ученых. Прежде всего, об этом свидетельствует специальная литература, авторами которой выступают как иностранные, так и отечественные специалисты: Гланберг А.Г., Дубелир Г.Д., Ключев В.Д., Кузнецова А.И., Кочетов И.В., Лебедев Ю.В., Федоров В.Н. и другие.

Для определения содержания и понятия автодорожной инфраструктуры как экономической категории необходимо раскрыть сущность термина «инфраструктура». Через выделение инфраструктурных признаков классифицируются различные виды инфраструктур и их содержательное понятие. Так, в настоящее время выделяются производственная, институциональная, социальная, транспортная и ряд других инфраструктур. Инфраструктура лежит в основе процесса промышленной агломерации, при котором новые отрасли концентрируются вокруг уже сложившихся индустриальных кластеров [3]. Инфраструктура – это организационно-экономическая система, обеспечивающая движение различных видов потоков – товарных, сырьевых, финансовых, трудовых, информационных, благодаря чему возможно эффективное функционирование экономической системы в целом.

Развитая инфраструктура – индикатор уровня общественного развития, определяющий в значительной степени «качество жизни» населения [9] (В.Н. Федоров). А.И. Кузнецова [4] подчеркивает, что автодорожная инфраструктура обладает признаками, которые раскрывают ее назначение, особенность формирования и целевой характер. К основным признакам следует отнести производственные, социальные и экономические (рис. 2).

По мнению автора, необходимо выделить ряд факторов, влияющих на получение социального, экономического, производственного эффекта, как показателя основных признаков автодорожной инфраструктуры. Все эти факторы отражаются на экономическом и социальном развитии региона, а также на производственной деятельности предприятий (см. рис. 2).

1. Социальный признак учитывает следующий ряд факторов:

- ДТП и аварийность. Данный фактор необходимо учитывать, так как при улучшении качества автомобильных дорог уменьшается количество дорожно-транспортных происшествий, приводящих к гибели и травматизму людей;

- поддержание и увеличение мобильности населения, фактор, зависящий от уровня развития автодорожной инфраструктуры. На сегодняшний день транспортная подвижность преобладающей части населения остается на низком уровне (около семи тысяч км. на 1 человека в год) и становится одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда [6];

- транзитный потенциал и пассажирооборот зависят от состояния автодорог, что в свою очередь влияет на качество работы автотранспорта (интенсивность, скорость движения). Износ автотранспорта имеет влияние на расход горючего, что сказывается на состоянии окружающей среды и уровне жизни населения;

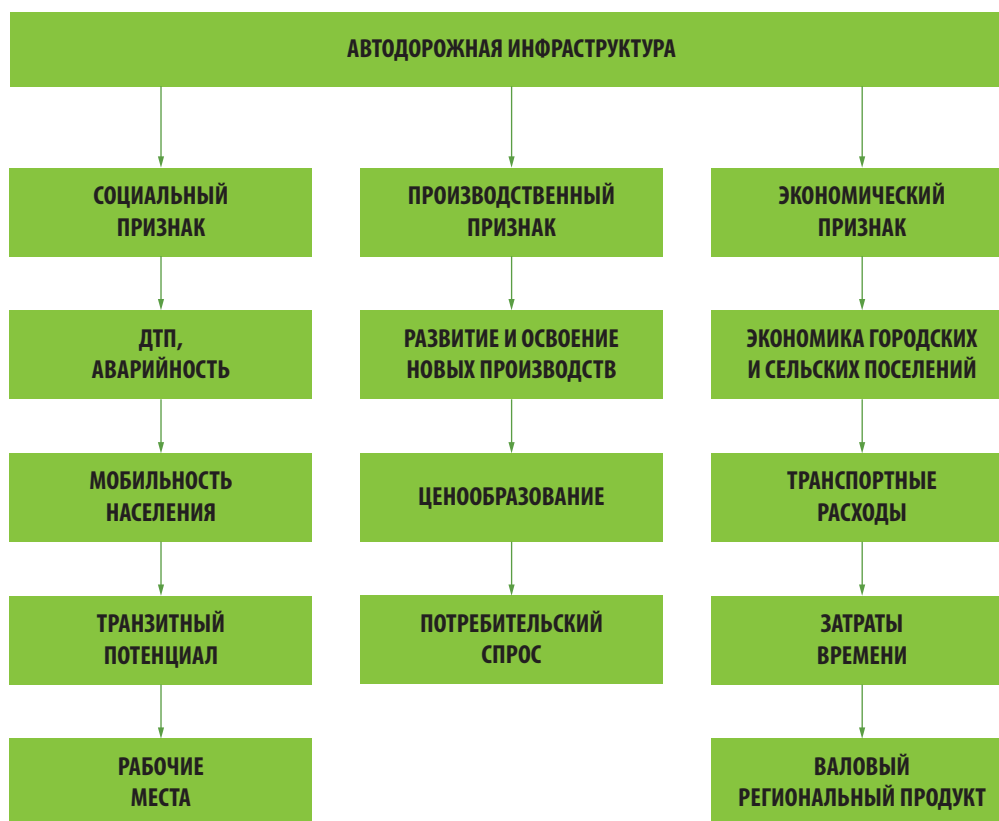


Рис. 2. Основные признаки автодорожной инфраструктуры

Источник: Составлено автором.

– образование дополнительных рабочих мест – данный фактор напрямую зависит от уровня развития автодорожной инфраструктуры. Автомобильные дороги стимулируют и способствуют развитию новых производств большинства отраслей экономики и, как следствие, созданию новых рабочих мест.

2. Производственный признак связан со следующим рядом факторов:

– развитие и освоение новых производств – этот фактор необходимо учитывать, так как в строительстве автомобильных дорог, кроме дорожных организаций, принимают участие предприятия строительных материалов, нефтепереработки, транспорта и ряда других отраслей, обеспечивающих поставку, и транспортировку продукции для выполнения дорожных работ;

– ценообразование – фактор, который связан с понижением (или повышением) транспортных расходов, оказывающих прямое влияние на уровень цен на продукцию;

– фактор потребительского спроса на товары и услуги зависит от цен на продукцию. При условии улучшения качества автомобильных дорог уменьшаются потери грузов и сокращаются затраты на содержание автотранспорта, вследствие чего цены уменьшаются.

3. Экономический признак учитывает такие факторы, как:

– экономика городских и сельских поселений – фактор, при котором от развития автомобильных дорог зависит концентрация и специализация производства, в том числе и сельхозпроизводителя. Улучшение автодорожной ин-

фраструктуры способствует расширению торговли и интенсификации конкурентоспособности городских и сельских поселений и, как следствие, развитию экономики регионов и страны в целом;

- транспортные расходы (издержки)
- фактор, который заложен в конечной цене товара, т. е. если в результате строительства новых дорог произойдет вполне видимое и ощутимое сокращение расстояния перевозок, то значительно сократятся транспортные издержки;

- затраты времени – это фактор продолжительности доставки грузов и продолжительности поездки, т. е. время, потраченное пассажирами на поездку прямо пропорционально связано со скоростью движения, обеспечиваемой качественным состоянием дорожной сети. От фактора времени напрямую зависит необходимость создания дополнительных запасов промышленным предприятием, вероятность потери скоропортящихся грузов, простоя по вине организации-грузоотправителя, а следовательно, и дополнительные затраты;

- валовый региональный продукт (ВРП), т. е. вклад транспортной отрасли в создание ВРП, при этом учитывается величина добавленной стоимости, которую «наработал» транспорт в определенном регионе. Например, строительство системы скоростных дорог, привело к увеличению деловой активности США, при этом рост производительности труда составил 25%, а общие экономические выгоды достигли уровня в \$2.1–2.5 трлн, что в 16–19 раз больше объема затрат на строительство скоростных дорог [10].

По мнению автора, уровень показателей социально-экономического развития регионов напрямую зависит от транспортно-эксплуатационного, организационного, технического состояния автодорожной инфраструктуры. Развитие автодорожной инфраструктуры является

одной из важных задач для России, влияющей на промышленное производство и повышение конкурентоспособности производимой продукции. Политика в сфере транспорта в целом и автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в частности призвана решать экономические и социальные задачи общенационального масштаба, поэтому развитие этих отраслей является одной из ключевых проблем для нашей страны.

Современное состояние региональной экономики, повышение ее конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности, создание условий для перехода на инновационный путь развития, успешная интеграция России в мировое хозяйство, сглаживание дифференциации развития субъектов РФ зависят от развитости инновационной автодорожной инфраструктуры.

В свою очередь «инновационная инфраструктура» – это подсистема региональной инновационной системы, представленная в виде совокупности определенных организаций, способствующая развитию инновационного бизнеса на разных стадиях его жизненного цикла, а также реализации инновационного процесса в регионе [5].

По мнению автора «Инновационная автодорожная инфраструктура» – это:

- результат инновационной деятельности в виде нового или усовершенствованного элемента автодорожной инфраструктуры;

- нового или усовершенствованного технологического процесса, используемого при строительстве дорожного полотна и в области организации, и управления автодорожной инфраструктурой;

- совокупность коммерческих, производственных, технических мероприятий, ведущих к появлению в автодорожной инфраструктуре новых промышленных процессов и оборудования.

«Региональная инновационная автодорожная инфраструктура» – это один из элементов региональной транспортной инфраструктуры, играющий важную роль в устойчивом поступательном экономическом развитии региона и страны в целом, повышении уровня жизни населения, интеграции автодорожной сети области в международную транспортную систему и систему федеральных дорог.

На структурной схеме К. Исикавы (рис. 3) для определения возможных путей решения проблем и выяснения факторов наглядно представлено инновационное развитие (ИР) автодорожной инфраструктуры.

Оценка визуализации причинно-следственных связей инновационного развития автодорожной инфраструктуры, представленная на рис. 3, заключается в следующем:

1. Государственное регулирование ИР автодорожной инфраструктуры (в соответствии с Федеральной программой) Правительство РФ осуществляет по следующим направлениям:

– определяет порядок проведения конкурсов среди организаций, претендующих на государственное софинансирование при внедрении технологических инноваций;

– осуществляет контроль над исполнением Федеральной программы по инновационному развитию.

2. Важным является вопрос финансирования автодорожной инфраструктуры, так как автодорожная деятельность требует серьезных финансовых вложений, она связана с проектированием, строительством, реконструкцией, капитальным и текущим ремонтом и содержанием автомобильных дорог. Государство на конкурсной основе определяет порядок предоставления средств из федерального бюджета для финансирования инвестиционных проектов на условиях срочности и возвратности, разрабатывает, утверждает и реализует инвестиционные

проекты на объекты государственной собственности (федеральные и региональные дороги), предоставляет на конкурсной основе государственные гарантии по инвестиционным проектам.

Дорожные фонды – вид государственных внебюджетных фондов, которые созданы для финансирования затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования (внегородских автомобильных дорог) [2]. Федеральный дорожный фонд используется на содержание и ремонт действующей сети федеральных дорог, приобретение дорожно-эксплуатационной техники, реконструкцию и строительство федеральных дорог, территориальные дорожные фонды используются на содержание, ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности соответствующих субъектов РФ [2].

Дополнительным источником финансирования дорожного хозяйства является использование механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). Государственно-частное партнерство (в зарубежных странах принято использовать термин «public-private partnership») представляет собой юридически оформленное сотрудничество уполномоченных органов государственной (публичной) власти и субъектов частотного предпринимательства, направленное на решение общественно значимых задач. ГЧП отличается от других форм отношений государства и частного бизнеса следующими основными признаками:

1) определенные, чаще всего длительные сроки действия соглашений о партнерстве, специфическая форма финансирования проекта (за счет частных инвестиций, дополненных государственными финансовыми, материальными и/или природными ресурсами);



Рис. 3. Диаграмма К. Исикавы. Схема инновационного развития автодорожной инфраструктуры
 Источник: Составлено автором.

2) распределение ответственности и рисков между партнерами на основе соответствующих договоренностей сторон;

3) совместная деятельность государства в лице органов исполнительной власти всех уровней и бизнеса, представленного национальными или зарубежными предприятиями, где каждая из сторон

имеет собственные цели и решает конкретные задачи.

Привлечение средств частных инвесторов к строительству, эксплуатации, содержанию автодорог приобретает следующие формы: подрядные отношения, арендные отношения, концессия и передача объекта в частную собственность

(приватизация объекта). В международной практике широко распространена такая форма совместной реализации автодорожных проектов, как концессия, когда частный партнер берет на себя инвестиции, а также эксплуатацию и содержание автодороги, право собственности на которую остается за государством, при этом участник-концессионер получает право на взимание прибыли от эксплуатации проекта. Для получения прибыли может быть создана так называемая «платная автомобильная дорога» или дано право строительства и эксплуатации инфраструктурных проектов.

3. Активизация инвестиционной деятельности заключается в развитии инвестиционной инфраструктуры для различных категорий инвесторов и инвестиционных проектов, в т. ч. и для зарубежных предпринимателей. Государственное управление инвестиционной деятельностью определяется информационно-аналитическим обеспечением деятельности потенциальных инвесторов, продвижением конкретных инвестиционных проектов, переходом к политике ИР автодорожной инфраструктуры, а также мероприятиям, повышающим инвестиционный имидж региона.

4. Управление автодорожной инфраструктурой должно осуществляется на трех уровнях (см. рис. 3): управление развитием сети федеральных дорог, управление развитием сети региональных дорог, управление развитием сети муниципальных и местных дорог. Здесь следует подчеркнуть, что на всех трех уровнях управление инновационной автодорожной инфраструктурой должно быть направлено на решение системных вопросов и проблем, на стимулирование роста знаний, умений, навыков принимать системные решения, а также необходимо стимулировать применение современных технологий.

5. Инновационная активность на уровне отраслей и территорий предлагает формирование научно-технологического совета (технологической платформы), позволяющей внедрять инновационные технологии с использованием новых продуктов, согласовывать интересы и повышать устойчивость связей между государством, наукой, бизнесом и обществом на уровне региона. Эксперты совета в соответствии с федеральной программой по инновационному развитию определяют цель и задачи деятельности региона на предстоящий период, приоритетные вложения инвестиций в соответствии со спецификой конкретной территории. При этом роль регионального координатора в процессе принятия решений по внедрению конкретных прорывных технологий должен выполнять соответствующий Департамент исполнительного органа власти субъекта РФ.

6. К инструментам ИР автодорожной инфраструктуры можно отнести следующие (рис. 4):

1. ФТП – федеральные технологические платформы;
2. ФПИР – федеральные программы инновационного развития;
3. ФИПП – федеральный инновационный пилотный проект;
4. ФРИП – федеральный реестр инновационной продукции;
5. ФИГЗ – федеральные инновационные государственные закупки.

Цель разработки ФТП состоит в том, чтобы объединить усилия представителей бизнеса, науки и государства при выработке приоритетов долгосрочного научно-технологического развития, разработке стратегических программ исследований и их реализации. Технологическая платформа – это коммуникационный инструмент, направленный на активизацию усилий по созданию перспективных коммерческих технологий, новых продуктов (услуг), на привлечение дополни-



Рис. 4. Взаимосвязь инструментов ИР на федеральном и региональном уровнях

Источник: Составлено автором.

тельных ресурсов для проведения исследований и разработок на основе участия всех заинтересованных сторон (бизнеса, науки, государства, гражданского общества), совершенствование нормативно-правовой базы в области научно-технологического, инновационного развития.

Федеральные программы инновационного развития (ФПИР), в осуществлении которых участвует Российская Федерация, представляют собой увязанный по задачам, ресурсам и срокам осуществления комплекс научно-исследовательских, опытно-конструкторских, производственных, социально-экономических, организационно-хозяйственных и других мероприятий, обеспечивающих эффективное решение системных проблем в области государственного, экономического, экологического, социального и культурного развития Российской Федерации.

Федеральный инновационный пилотный проект (ФИПП) предполагается на ряде пилотных участков автомобильных дорог, размещенных на территории ряда субъектов Российской Федерации. На базе каждого региона-участника пилотного проекта предполагается определение трех пилотных участков на различных типах автомобильных дорог.

Федеральный реестр инновационной продукции (ФРИП) реализуется полностью в технологии Wiki с максимально широким вовлечением всех заинтересованных участников. Для его функционирования необходимо создание отдельного интернет-ресурса, при помощи которого будет осуществляться формирование заявки на включение в реестр, ее обсуждение и предварительная оценка и переход на следующий этап.

Федеральные инновационные государственные закупки (ФИГЗ) – исходный документ: Федеральный закон № 94-ФЗ от 21.07.2005 «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

Словом, хотелось бы подчеркнуть, что имеется целый ряд проблемных вопросов, сдерживающих развитие инновационной деятельности в автодорожном хозяйстве и создание полноценного рынка высоких технологий. К ним относятся:

- отсутствие системы эффективного экономического планирования и прогнозирования инновационной деятельности в среднесрочной перспективе;

- нерешенность вопроса полноценного организационно-экономического и правового регулирования в среде инновационной деятельности, стимулирующего заказчиков, подрядчиков дорожных работ, использующих проектные технологии и материалы;

- отсутствие в отрасли центров передачи новых технологий, обеспечивающих применение прогрессивных технологий, материалов, техники в конкретных условиях строительства и эксплуатации дорог.

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод:

1. Поддержание такой важной для всей экономики страны отрасли, как автодорожная инфраструктура, способствует росту устойчивости и качества жизни членов гражданского общества, доминированию в структуре экономики области отраслей, ориентированных на автомобильные грузоперевозки.

2. Перспективы развития регионов РФ во многом зависят от состояния дорог и в первую очередь необходимо провести обновление региональной автодорожной инфраструктуры, существенно увеличить объем ассигнований на дорожное строительство и содержание автодорог,

добиться ритмичного финансирования работ в течение года, перейти к применению новых материалов, позволяющих кардинально увеличить срок эксплуатации дорожного покрытия.

3. Анализ научной литературы показал, что термином «автодорожная инфраструктура» часто заменяется понятие «автодорожная транспортная сеть» или «автомобильная дорога», тогда как автодорожная инфраструктура включает в себя не только инженерные сооружения, предназначенные для движения транспортных средств – автодороги и искусственные сооружения, но и объекты придорожного сервиса. Все элементы автодорожной инфраструктуры состоят на балансе территориальных дорожных служб (управлений), осуществляющих их эксплуатацию в границах региона.

4. Увеличение внешних вызовов, которые накатываются на дорожную отрасль, делает невозможным ее развитие без увеличения объемов применяемых инноваций. Чтобы осуществить перестройку автодорожной инфраструктуры на инновационные методы, необходимо включать следующие факторы: стимулировать рост знаний, умений, навыков принятия системных решений, перестроить управление инновационной автодорожной инфраструктурой на решение системных вопросов и проблем, стимулировать применение современных технологий, в связи с этим повысить роль дорожных фондов.

5. Необходимо создание концепции Федеральной целевой программы с учетом перевода автодорожной инфраструктуры отрасли на инновационное развитие и перехода на новую модель управления автодорожной инфраструктурой. Сюда включаем следующие мероприятия: изучение возможностей государства и бизнеса создать востребованные условия, проведение мониторинга уровня автомобилизации, спроса и предложения на ав-

тотранспортные средства, соответствующего инфраструктурного сервиса на дорогах, а также разработка схемы развития автодорожной инфраструктуры как

части транспортной системы страны и стратегии по реализации схемы развития инновационной автодорожной инфраструктуры.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аржанухина, С. П. Организационно-экономический механизм инновационной деятельности дорожного хозяйства [Электронный ресурс] / С. П. Аржанухина, А. А. Сухов, А. В. Кочетков, Л. В. Янковский // ИнВестРегион. – 2012. – № 4. – С. 40–45. – Режим доступа : <http://goo.gl/emd38t>
2. Еремеева, А. С. Актуальные проблемы финансового обеспечения дорожной отрасли [Электронный ресурс] / А. С. Еремеева // Экономические исследования. – 2012. – № 3. – Режим доступа : <http://goo.gl/6ClyR2>
3. Кондратьев, В. Инфраструктура как фактор экономического роста [Электронный ресурс] / В. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2010. – № 11. – Вып. 2 (171). – Режим доступа : <http://goo.gl/8lyBSR>
4. Кузнецова, А. И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход [Текст] : монография / А. И. Кузнецова. – М. : КомКнига, 2010. – 456 с.
5. Мелихов, И. В. Какая нанотехнологическая программа нужна России [Электронный ресурс] / И. В. Мелихов // Нанометр: нанотехнологическое сообщество. – Режим доступа : <http://www.nanometer.ru/2006/11/17/7458256.html>
6. Обновление транспортной стратегии: доступность, мобильность, качество [Электронный ресурс] : доклад Министра транспорта РФ М. Соколова на пленарном заседании форума «Транспорт России» / Министерство транспорта Российской Федерации. – Режим доступа : http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=19288
7. Общая ситуация в сфере нанотехнологий в России и в мире [Электронный ресурс] : доклад РНЦ «Курчатовский институт» / Федеральный интернет-портал «Нанотехнологии и наноматериалы». – Режим доступа : <http://www.portalnano.ru/files/206>
8. Основные показатели развития регионов Северо-Западного Федерального округа [Текст] : стат. сб. – Вологда, 2013. – С. 203.
9. Федоров, В. Н. Социально-экономический потенциал инфраструктуры: содержание, оценка и анализ развития [Текст] / В. Н. Федоров. – Ульяновск : УлГПУ, 2000. – 195 с.
10. Щербанин, Ю. А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние [Текст] / Ю. А. Щербанин // Евразийская экономическая интеграция. – август 2011. – № 3 (12). – С. 65–78.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Еремеева Анна Стефановна – младший научный сотрудник отдела исследования уровня и образа жизни населения. Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт социально-экономического развития территорий Российской академии наук. Россия, 162600, г. Череповец, пр. Победы, д. 78. E-mail: ase-90@bk.ru. Тел.: (8202) 55-79-23.

Eremeeva A.S.

HIGHWAY INFRASTRUCTURE AS AN ECONOMIC CATEGORY: CONCEPT, CONTENT AND INNOVATIVE DEVELOPMENT

The article presents the main research results of the highway infrastructure as an economic category. The author emphasizes the role of highway infrastructure in economic development of the region and the country in general, and in raising of population's living standards. According to the author, the high-priority task in development management of the regional highway

infrastructure is the level equalization of road supportability in the regions of the country taking into account the peculiarities of their territorial organization.

The article reveals such concepts as “infrastructure”, “highway infrastructure” and “innovative highway infrastructure”. The analysis of academic literature shows that the concept “highway infrastructure” is often used instead of the concepts “transport network” or “highway”, while the highway infrastructure includes not only engineering constructions, designed for the flow of traffic, – highways and engineering structures, but also highway service facilities. The author stresses the role of regional highways, stimulating development of the majority branches of economy, which contributes to creation of new production works and formation of additional workplaces.

The paper states the role of public regulation in implementing the policy of highway infrastructure’s innovative development. The critical part in developing the transport system of the whole country, and the highway infrastructure in particular, belongs to the target programmes (federal and regional), as well as to the transport strategies of the Russian Federation. The author defines and sketches out the interconnection of the innovative development instruments at the federal and regional levels, and presents the innovative development scheme of the highway infrastructure.

The article describes a number of topical issues restraining innovative activities in development of the highway infrastructure. The author makes reasoned conclusions about the necessity of developing the regional highway infrastructure, corresponding to the traffic and freight traffic flows of the region and the country in general.

Highway infrastructure, highway, infrastructure, innovative highway infrastructure, innovative development instruments, highway service facility, road fund.

REFERENCES

1. Arzhanukhina S. P., Sukhov A. A., Kochetkov A. V., Yankovskii L. V. Organizatsionno-ekonomicheskii mekhanizm innovatsionnoi deyatel'nosti dorozhnogo khozyaistva [Organizational-Economic Mechanism of Innovation Activity of the Road Economy]. *InVestRegion* [InVestRegion], 2012, no. 4, pp. 40–45. Available at: <http://goo.gl/emd38t>
2. Eremeeva A. S. Aktual'nye problemy finansovogo obespecheniya dorozhnoi otrasli [Current Problems of Financial Assurance of the Road Sector]. *Ekonomicheskie issledovaniya* [Economic Studies], 2012, no. 3. Available at: <http://goo.gl/6ClyR2>
3. Kondrat'ev V. Infrastruktura kak faktor ekonomicheskogo rosta [Infrastructure as a Factor of Economic Growth]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo* [Russian Entrepreneurship], 2010, no. 11, issue 2 (171). Available at: http://www.perspektivy.info/table/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm
4. Kuznetsova A. I. *Infrastruktura: voprosy teorii, metodologii i prikladnye aspekty sovremennogo infrastrukturnogo obustroistva. Geoekonomicheskii podkhod: monografiya* [Infrastructure: Issues of Theory, Methodology and Applied aspects of Modern Infrastructure Arrangement. Geo-Economic Approach]. Moscow: KomKniga, 2010. 456 p.
5. Melikhov I. V. Kakaya nanotekhnologicheskaya programma nuzhna Rossii [What Nanotechnological Program Russia Needs]. *Nanometr: nanotekhnologicheskoe soobshchestvo* [Nanometer: Nanotechnological Community]. Available at: <http://www.nanometer.ru/2006/11/17/7458256.html>
6. *Obnovlenie transportnoi strategii: dostupnost', mobil'nost', kachestvo: doklad Ministra transporta RF M. Sokolova na plenarnom zasedanii foruma «Transport Rossii»* [Renewal of Transport Strategy: Accessibility, Mobility, Quality: Report of Minister of Transport of the Russian Federation M. Sokolov at the Plenary Session of the Forum “Transport of Russia”]. Ministerstvo transporta Rossiiskoi Federatsii [Ministry of Transport of the Russian Federation]. Available at: http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=19288
7. Obshchaya situatsiya v sfere nanotekhnologii v Rossii i v mire: doklad RNTs «Kurchatovskii institut» [General Situation in the Sphere of Nanotechnologies in Russia and in the World: Report of National Research Centre “Kurchatov Institute”]. *Federal'nyi internet-portal «Nanotekhnologii i nanomaterialy»* [Federal Internet-Portal “Nanotechnologies and Nanomaterials”]. Available at: <http://www.portalnano.ru/files/206>
8. *Osnovnye pokazateli razvitiya regionov Severo-Zapadnogo Federal'nogo okruga: stat. sb.* [Main Indicators of the Development of the North-West Federal District: Statistics Digest]. Vologda, 2013. P. 203.

9. Fedorov V. N. *Sotsial'no-ekonomicheskii potentsial infrastruktury: sodержanie, otsenka i analiz razvitiya* [Socio-Economic Potential of Infrastructure: Content, Assessment and Analysis of the Development]. Ul'yanovsk: UIGPU, 2000. 195 p.
10. Shcherbanin Yu. A. Transport i ekonomicheskii rost: vzaimosvyaz' i vliyanie [Transport and Economic Growth: Interrelation and Impact]. *Evraziiskaya ekonomicheskaya integratsiya* [Journal of Eurasian Economic Integration]. August, 2011, no. 3 (12), pp. 65-78.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Eremeeva Anna Stefanovna – Junior Research Associate at the Department of Living Standards and Lifestyle Studies. Federal State-Financed Scientific Institution the Institute of Socio-Economic Development of Territories of the Russian Academy of Sciences. 78, Victory Avenue, Cherepovets, Russia, 162600. E-mail: ase-90@bk.ru. Phone: +7(8202) 55-79-23.