

Василенко А.В.

студент 3го курса

НИУ "БелГУ"

Россия, г.Белгород

ТАМОЖЕННАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНОВ.

Показатели социально-экономического развития региона непосредственно связаны с качественным функционированием отдельных ветвей экономики(инфраструктура) , с их взаимодействием между собой для слаженной работы всей системы.

Что же такое "инфраструктура"? Данный термин применяется с 1920-х годов и обозначает комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур или объектов, составляющих и/или обеспечивающих основу функционирования системы. Выделяют множество разновидностей инфраструктуры , но наиболее существенными для определения социально-экономического развития региона являются транспортная и таможенная. Транспорт - принципиальная составная часть мировой экономики, является вещественным носителем между государствами. Взаимодействие стран не будет возможно без транспорта. Также транспортный фактор становится одним из основных при размещении производительных сил. Самую важную роль транспорта в развитии экономики страны подчеркивали А. Смит, М. Ломоносов, Н. Баранский, Н. Мироненко, Г. Лаппо и другие известные экономисты и географы.¹ К наиболее важным функциям транспорта они относили :финансовую, культурную, социологическую и оборонную. Таможенная инфраструктура , в общем, это вся вещественная база, которая обеспечивает качественное функционирование таможенной службы, а

именно оборудование, складские и офисные помещения, специализированные перевозчики, персонал и бизнес-структура, обслуживающая экспортно-импортные операции. От того, как правильно адаптирована таможенная инфраструктура под текущие условия внешнеэкономической деятельности, имеется ли в ней достаточный потенциал и запасные мощности, зависят такие важные характеристики, как пропускная способность таможенных пунктов, эффективность экспортно-импортных операций, уровень правонарушений и коррупции на таможне, денежные поступления в бюджет от таможенных сборов и пошлин. В настоящее время тормозит процедуру досмотра и создает значительные неудобства для граждан недостаточная техно оснащённость пунктов пропуска, что напрямую связано с уменьшением числа туристов, нежелающих тратить личное время на ожидание в очереди, в данные страны и уменьшением поступлений в бюджет.ⁱⁱ

В состав РФ входит 51 приграничный регион, поэтому разрабатываются различные программы по усовершенствованию таможенной и транспортной инфраструктур, как одних из факторов социально-экономического развития. Наиболее динамично эти объекты сооружаются либо планируются к сооружению в Ленинградской области. С 1997 г. на российско-финской границе открыт современный автопереход в Торфяновке стоимостью 37 млн. долл. Проводится реконструкция пограничной железнодорожной станции Бусловская. Завершено сооружение подобного перехода в Брусничном, расширен переход в Святогорске. Также планируется сооружение скоростной железной дороги Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва, объездной автомагистрали вокруг Санкт-Петербурга, морских портов в Финском заливе (Батарейная, Усть-Луга, Приморск). Развитие транспортной инфраструктуры в Калининградской области связано с усовершенствованием морских портов, улучшением качества обслуживания на переходах и реализацией проекта автомагистрали «Виа

Ганзеатика», который имеет следующий маршрут : Санкт-Петербург – Рига – Клайпеда – Гданьск – Гамбург.

В Северокавказском районе существенно повысил надежность железнодорожного сообщения отрезок железной дороги, дающий прямое сообщение между Махачкалой и черноморскими портами Туапсе и Новороссийск, минуя Чечню.

На Дальнем Востоке большое экономическое и геополитическое значение имеет сооружение автомобильного моста через Амур. Наиболее крупными проектами являются сооружение ЛЭП от Богучанской ГЭС и газопровода от Ковыктинского месторождения в Иркутской области в Северный Китай, нефтепроводов от Ангарска в направлении на Пекин через Монголию, современного перехода на российско-китайской границе в Забайкальске, строительство автодороги Хабаровск – Чита, расширение и модернизация дальневосточных портов, развитие СЭЗ «Находка».

Разработка программ для развития инфраструктур приграничных регионов финансируется из федерального бюджета, поэтому в данный момент их эффективность не высока, т.к. финансирование является недостаточнымⁱⁱⁱ. В данный момент перед государством стоит сложная задача, связанная с преодолением проблем по модернизации транспортной и таможенной инфраструктур- важными факторами социально-экономического развития приграничных регионов, которые в свою очередь играют значительную роль в обеспечении безопасности и международного сотрудничества.

Источники:

1. Интеграция таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры в приграничном регионе". [Электронный ресурс] URL: [http:// www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4201](http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4201) .

2. Свободная энциклопедия "Приграничные регионы" [Электронный ресурс] URL: [http:// ru.wikipedia.org/wiki/](http://ru.wikipedia.org/wiki/) .
3. ИНШАКОВА Е. И. Журнал "Вестник Волгоградского государственного университета". Серия 3: Экономика. Экология Выпуск № 10 / 2014." СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЮГЕ РОССИИ".

i " Интеграция таможенно-логистической и транспортной инфраструктуры в приграничном регионе". [Электронный ресурс] URL: [http:// www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4201](http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4201)

ii Свободная энциклопедия "Приграничные регионы" [Электронный ресурс] URL: [http:// ru.wikipedia.org/wiki/](http://ru.wikipedia.org/wiki/)

iii ИНШАКОВА Е. И. Журнал "Вестник Волгоградского государственного университета". Серия 3: Экономика. Экология Выпуск № 10 / 2014." СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЮГЕ РОССИИ"