

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РАЗВИТИИ ПРИГРАНИЧНОГО РЕГИОНА

Л. Ю. Бережная

Оренбургский государственный университет,
Оренбург, Россия

Социально-экономическое развитие регионов неразрывно связано с функционированием транспортной отрасли, что подтверждается многочисленными научными работами. Однако вопрос важности транспортной инфраструктуры для приграничных регионов, несмотря на его очевидность, практически не изучается. Вместе с тем транспорт на периферии государства играет не менее важную роль в региональном развитии, а в некотором отношении является ключевым фактором реализации имеющегося внешнеэкономического потенциала. В рамках данной статьи на основе функционального подхода к объекту исследования представлена попытка обоснования роли транспортной инфраструктуры в развитии приграничного региона с помощью выделения ее внешнеэкономической функции. Суть данной функции заключается в способности транспортной инфраструктуры не только формировать внутри- и межрегиональные потоки товаров, услуг и передвижения людей, но и осуществлять операции международного товарообмена. При этом значение инфраструктуры для приграничных регионов подтверждается динамикой показателей строительства дорожной сети и инвестиций в основные фонды транспортной отрасли: темпы роста указанных показателей значительно выше для приграничных регионов, чем для внутренних. Это подтверждает важность интенсивного развития транспорта на приграничных территориях для сохранения целостности страны и реализации имеющегося потенциала внешнеэкономических связей.

Ключевые слова: регион, приграничный регион, транспортная инфраструктура.

THE ROLE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN DEVELOPMENT OF BORDER REGION

Lyubov Yu. Berezhnaya

Orenburg State University, Orenburg, Russia

Social and economic development of regions is closely connected with transport industry functioning, which was proven by numerous academic works. However, the problem of transport infrastructure importance for border regions was actually neglected. In fact transport on state periphery plays an important role in regional development and in some cases becomes a key factor of realizing foreign-economic potential. This article on the basis of functional approach to the research object describes an attempt to substantiate the role of transport infrastructure in the development of border region through identifying its foreign-economic function. The essence of this function implies the capacity of transport infrastructure to build in-regional and inter-regional flows of goods, services and people travel and at the same time to carry out operations of international exchange of goods. The importance of infrastructure for border regions is demonstrated by dynamics of indicators of railway construction and investment into fixed funds of transport industry: growth rates of these indicators are much higher for border regions in comparison with internal regions. It proves the importance of intensive development of transport on border territories to provide integrity of the country and to realize the potential of foreign-economic links.

Keywords: region, border region, transport infrastructure.

Влияние транспортной инфраструктуры на социально-экономическое положение и перспективное развитие регионов – одно из ключевых направлений изучения региональной экономики.

Исследование проблем транспортной инфраструктуры, в том числе ее воздействия на региональное развитие, нашло свое отражение в многочисленных работах отечественных ученых, среди которых

Ю. Н. Гольская и И. А. Кузнецова [5], Е. Г. Ефимова [7], Ю. В. Задворный [8], А. Ж. Зубец [9], Д. А. Мачерет и А. Ю. Ледней [13], Н. А. Рослякова и Н. П. Горидько [17] и др. Авторы указывают, что транспорт играет ключевую роль в развитии экономики как отдельных городов и регионов, так и государства в целом. Как отмечает Е. Г. Ефимова, «транспортные сети, являясь центральным элементом в отраслевой и внутрифирменной реструктуризации, играют важнейшую роль в интеграции регионального рынка, обеспечивая физический доступ к составляющим экономической системы» [7. – С. 77].

Накопленные научным сообществом эмпирические данные о влиянии транспорта на региональную экономику справедливы по отношению как ко внутренним, так и к приграничным регионам. Однако, на наш взгляд, именно в приграничных регионах транспортная инфраструктура имеет исключительное значение [2]. В условиях периферийного расположения (на границе с таким же периферийным приграничным регионом другого государства) одним из важнейших конкурентных преимуществ является возможность быстрого и эффективного перемещения по территории региона грузов и пассажиров. Это подтверждается рядом проведенных научных исследований. Так, В. С. и М. В. Бильчак отмечают, что «сферы транспорта и коммуникаций входят в одну из самых важных составляющих приграничного сотрудничества» [4. – С. 87]. По мнению Е. В. Лавровой, «развитию трансграничного сотрудничества будет способствовать реализация комплекса мероприятий по развитию транспортно-инфраструктурного сотрудничества» [12. – С. 1029]. А. Б. Андреев в качестве фактора, определяющего потенциал трансграничной территории, предлагает использовать уровень развития региональной транспортной инфраструктуры [1].

Приграничное сотрудничество в максимальной степени зависит от уровня развития и использования транспортной ин-

фраструктуры сопредельных государств. Действительно, транспортная инфраструктура имеет большое значение для осуществления процессов международного сообщения. Объем ввезенных и вывезенных из страны товаров и предоставленных услуг напрямую оказывает воздействие на формирование валового внутреннего продукта, увеличивает приток капитала в страну, влияет на расчет международных рейтингов и показателей торгового оборота. При этом проблемы транспортной инфраструктуры отдельной страны (например, отсутствие отдельных видов транспорта, износ путей сообщения и подвижного состава, низкая пропускная способность контрольно-пропускных пунктов и т. п.) способны снизить уровень ее экономического развития и принести значительные убытки.

Наряду с другими факторами развития приграничных территорий [3], транспортная инфраструктура способна как активизировать процессы регионального развития, так и замедлить их. При этом формирование транспортной инфраструктуры должно осуществляться соразмерно росту потребностей регионального рынка, так как существующие ограничения в пропускной способности и транзитном потенциале не позволяют в полной мере гарантировать региону необходимый уровень транспортной обеспеченности.

Низкая эффективность транспортной инфраструктуры отдельного приграничного региона способна привести к возникновению проблем международного сотрудничества для всей страны.

Неудовлетворительная транспортная доступность приграничного региона является существенным препятствием для роста его экономики. Многие приграничные регионы имеют низкий уровень развития инфраструктуры из-за отсутствия достаточного объема инвестиций в транспорт, что связано с длительным сроком окупаемости инфраструктурных проектов и необходимостью крупных финансовых вложений. Зачастую усилия сопредельных

государств в части формирования общей инфраструктуры не скоординированы, так как каждая страна выбирает свой объем инвестиций в соответствии с благосостоянием своих граждан и имеющимися финансовыми ресурсами. Такое отсутствие координации международной транспортной политики снижает эффективность транспортных связей между странами, поэтому в приграничных районах наблюда-

ется ряд узких мест в обеспеченности транспортом.

Ряд проведенных научных исследований подтвердил важную роль транспортной инфраструктуры для развития приграничных территорий не только как субъектов Федерации, но и участников международного сотрудничества (таблица).

Влияние транспортной инфраструктуры на развитие приграничных регионов с точки зрения разных авторов

Авторы	Объект исследования	Влияние транспортной инфраструктуры на экономику приграничного региона
О. В. Толстогузов [19]	Республика Карелия	Приграничное положение региона позволяет воспользоваться преимуществом более низких транспортных издержек при экспорте сырьевых ресурсов в Европу, что благоприятствует вывозу товаров
И. Е. Минин [16]	Республика Карелия	Влияние транспортной системы на процесс развития региона (по основным параметрам) достаточно четко прослеживается и с достаточной степенью точности моделируется
Р. Р. Мустакимов [14]	Алтайский край	От развития транспортно-логистической и терминальной инфраструктуры приграничных регионов зависят не только экономические показатели самого региона и страны, но и конкурентоспособность международного транспортного коридора, включающего транспортную систему данного региона
П. М. Крылов [10]	Приграничные регионы Российской Федерации	В условиях роста внешнеторгового оборота, приграничного сотрудничества государств и соседних с Россией регионов внешние (международные) связи российской транспортной системы становятся все более актуальными
Н. В. Speziлова, О. И. Бантикова, Т. М. Шпицман, Р. Р. Рахматуллин [18]	Оренбургская область	Анализ моделирования размера ВРП на душу населения в зависимости от показателей состояния и развития транспортной системы показал, что увеличение инвестиций в транспорт на 1 млн руб. в текущий момент времени приведет к росту ВРП на душу населения на 8,12 тыс. руб. в последующем году
Е. А. Прокопьев, Н. А. Рослякова, А. Е. Курило [15]	Регионы Российской Федерации	Исследование данных за 2012–2016 гг. показало наличие прямой зависимости между объемами экспорта и импорта в регионе и существующей транспортной инфраструктурой

Можно говорить о том, что в научном сообществе обоснована высокая значимость транспортной инфраструктуры для регионального развития. Однако недостаточно полно раскрыт вопрос, почему именно для приграничных регионов транспорт (в том числе обеспеченность

транспортной инфраструктурой и транспортная доступность) имеет определяющее значение.

Для этого рассмотрим данный вопрос в рамках функционального подхода, согласно которому транспортная инфраструктура

ра выполняет следующие общественно значимые функции [6; 11]:

1) *экономическую* – обслуживание транспортом основных видов экономической деятельности региона (добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, сельское хозяйство и др.). Данная функция позволяет включать в экономические процессы выпускаемую продукцию и предлагаемые услуги, что способствует форсированию регионального развития и формированию конкурентоспособных территориальных систем;

2) *социальную* – характеризует способность транспортной инфраструктуры экономить временные и физические затраты, облегчать трудовую деятельность населения, а также формировать прочные социальные связи. Реализуя данную функцию, транспортная инфраструктура повышает уровень индивидуальной и групповой мобильности населения;

3) *политическую* – создание условий для расширения регионального разделения труда, возможного только при осуществлении обмена товарами между территориями. Углубление территориального разделения труда и его форм, в частности внутрирегиональной и межрегиональной, коррелирует с уровнем развития транспорта, его технической оснащенностью и экономической целесообразностью. Также развитие транспортной инфраструктуры и совершенствование ее технико-экономических характеристик сокращает затраты (финансовые, временные) на перевозку продукции от производителя к потребителю, что немаловажно в современных условиях;

4) *коммуникативную* – установление контактов между людьми, разделенными географическим пространством. Несмотря на активное развитие телекоммуникационного общения, налаживание и поддержание личных связей между людьми возможно лишь при наличии развитой транспортной системы;

5) *культурно-информационную* – интенсификация культурного и информационного обмена внутри региона, что способ-

ствует распространению ценностей материальной и духовной культуры, организации досуга людей, предоставлению условий для туризма;

6) *научно-инновационную* – развитие различных областей научного знания, технического и технологического прогресса. Она играет важную роль на пути развития как региона, так и страны в целом;

7) *оборонную* – выступает материальной базой для своевременного передвижения вооруженных сил и перемещения военных объектов.

Перечисленные выше функции транспортной инфраструктуры реализуются вне зависимости от вида региона (исключение составляет оборонная функция, которая для приграничного региона является более важной, чем для внутреннего). В чем же тогда заключается значение транспорта для приграничных территорий? На наш взгляд, эту роль можно конкретизировать с помощью выделения внешнеэкономической функции транспортной инфраструктуры (рис. 1).

Суть внешнеэкономической функции транспортной инфраструктуры приграничного региона заключается в следующем:

1) реализация транзитного потенциала региона;

2) содействие процессам международного сотрудничества;

3) обеспечение мобильного таможенного контроля;

4) формирование регулярного туристского потока и др.

Исключительная важность транспорта как средства перемещения сырья и продукции, а также передвижения населения лежит в основе требований к формированию региональной транспортной сети. Осознавая высокую значимость транспорта, правительство Российской Федерации старается в максимальной степени обеспечить территории транспортной инфраструктурой с помощью реализации различных региональных и национальных проектов и программ (например, национального проекта «Безопасные качествен-

ные дороги», государственной программы «Развитие транспортной системы», Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и др.). Результатом инвестирования в развитие дорожного

фонда становится повышение транспортной доступности регионов, ускорение внутри- и межрегионального товарооборота, сокращение сроков и затрат на транспортировку сырья и продукции.

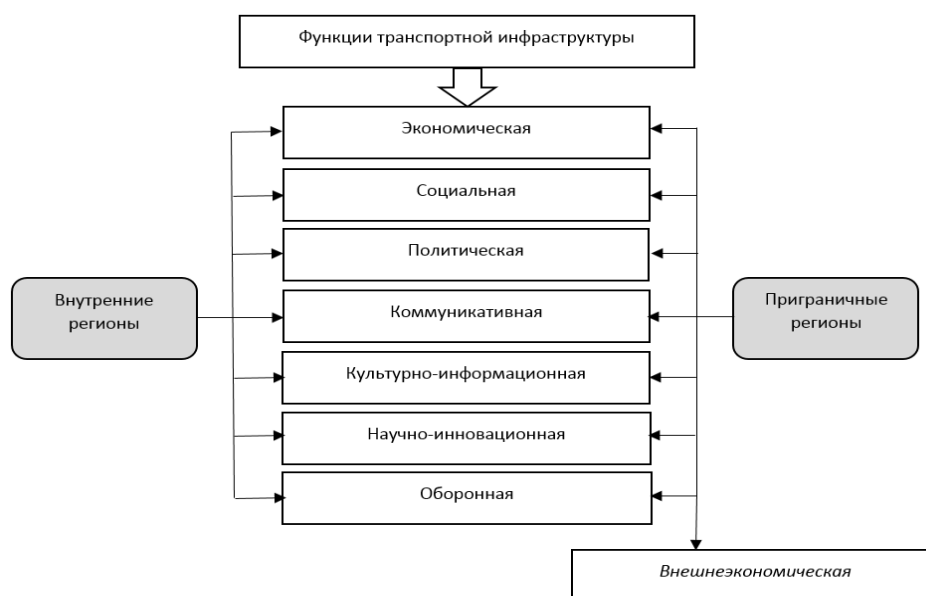


Рис. 1. Функции транспортной инфраструктуры

Процесс развития транспортной инфраструктуры приграничных регионов происходит интенсивнее, чем внутренних. Это подтверждается анализом показателя плотности автомобильных дорог общего пользования в течение 2012–2019 гг. (рис. 2).

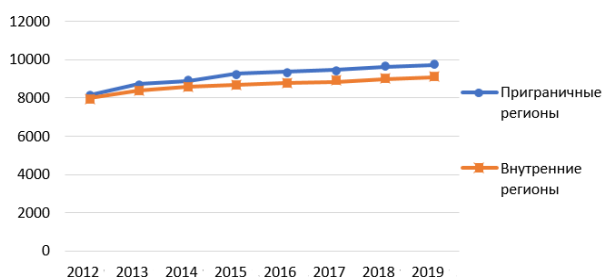


Рис. 2. Динамика показателя плотности автомобильных дорог общего пользования в регионах Российской Федерации за 2012–2019 гг. (в км путей на 1 000 км² территории)

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020 : статистический сборник / Росстат. – М., 2020.

Согласно проведенным расчетам (исключая Республику Крым, Москву, Санкт-Петербург и Севастополь) плотность автомобильных дорог в приграничных регионах выросла в течение 2012–2019 гг. на 19%, тогда как во внутренних – на 13%.

Также изменился показатель объема инвестиций в основной капитал транспорта: для приграничных регионов доля от общего объема инвестиций в 2012 г. составляла 63,4%, а к 2019 г. она увеличилась до 65,4%, в то время как объем инвестиций для внутренних регионов сократился с 36,6 до 34,6% (рис. 3).

Ускорение темпов строительства транспортной инфраструктуры, на наш взгляд, связано с необходимостью обеспечения социально-экономического развития геостратегических территорий страны, к которым, согласно Стратегии пространственного развития Российской Федера-

ции на период до 2025 года, относятся приграничные регионы.

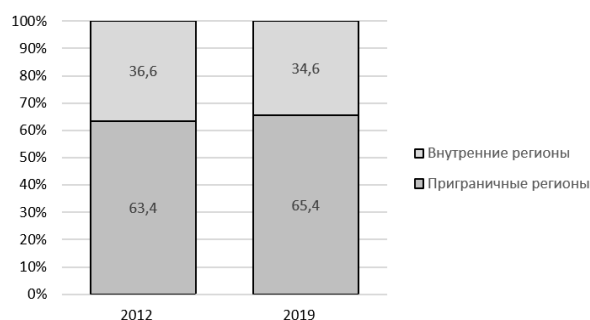


Рис. 3. Показатели объема инвестиций в развитие транспорта в регионах Российской Федерации за 2012 и 2019 гг. (в %)

Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020 : статистический сборник / Росстат. – М., 2020.

В качестве основной особенности текущей политики в отношении приграничных регионов можно отметить планомерный процесс регулирования их социально-

экономического развития с целью обеспечения национальной безопасности и сохранения территориальной целостности, а также с учетом перспектив приграничного сотрудничества и извлечения выгод из совместных международных действий. Поэтому важно сформировать такую транспортную инфраструктуру приграничных территорий, которая, с одной стороны, позволит использовать весь имеющийся потенциал внешнеэкономических связей, а с другой – будет способствовать сохранению территориальной целостности как отдельного приграничного региона, так и страны в целом.

Таким образом, важно понимать, что транспортная инфраструктура приграничных регионов несет дополнительную нагрузку в виде реализации внешнеторговой функции, что определяет необходимость ее оптимизации и активного развития согласно имеющимся региональным и международным потребностям.

Список литературы

1. Андреев А. Б. Методика оценки потенциала приграничного региона трехзвенной трансграничной территории // Вестник Бурятского государственного университета. – 2015. – № 2S. – С. 229–234.
2. Бережная Л. Ю. Взаимосвязь транспортной инфраструктуры и регионального развития // Вестник Евразийской науки. – 2019. – Т. 11. – № 3.
3. Бережная Л. Ю. Факторы социально-экономического развития приграничных регионов // Вопросы региональной экономики. – 2019. – № 4 (41). – С. 3–7.
4. Бильчак В. С., Бильчак М. В. Приграничные регионы: типология, диагностика, инновации : монография. – М. : Креативная экономика, 2018.
5. Гольская Ю. Н., Кузнецова И. А. Оценка влияния транспорта на социально-экономическое развитие регионов // Известия Байкальского государственного университета. – 2010. – № 5. – С. 61–64.
6. Горбунов А. А. Роль и место транспортных коммуникаций и инфраструктуры в политике развития регионов // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. – 2014. – № 1 (42). – С. 88–99.
7. Ефимова Е. Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2009. – № 1. – С. 77–85.
8. Задворный Ю. В. Развитие транспортной инфраструктуры региона // Транспортное дело России. – 2010. – № 6. – С. 10–12.
9. Зубец А. Ж. Роль транспортной инфраструктуры в развитии городов. Теоретический аспект // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2014. – № 4 (10). – С. 45–49.

10. Крылов П. М. Перспективное развитие транспортных систем российских приграничных регионов // Стратегия развития приграничных территорий: традиции и инновации : материалы Международной научно-практической конференции. г. Курск (25–27 сентября 2014 г.). – Курск, 2014. – С. 299–304.
11. Кузнецова А. И. Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. – 3-е изд. – М. : Ком-Книга, 2013.
12. Лаврова Е. В. Трансграничное сотрудничество: проблемы, перспективы и экономическая безопасность // Фундаментальные исследования. – 2016. – № 11-5. – С. 1026–1030.
13. Мачерет Д. А., Ледней А. Ю. Перспективы развития транспортной инфраструктуры // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2018. – № 5 (78). – С. 16–22.
14. Мустахимов Р. Р. Межрегиональное экономическое взаимодействие приграничных регионов Восточно-Казахстанской области РК и Алтайского края РФ как фактор устойчивого развития // Grand Altai Research & Education. – 2014. – № 1. – С. 95–99.
15. Прокопьев Е. А., Рослякова Н. А., Курило А. Е. Внешняя торговля региона: влияние фактора «приграничное положение» // Друкеровский вестник. – 2019. – № 5. – С. 252–267.
16. Роль транспортной системы в развитии приграничного региона : препринт доклада кандидата экономических наук Института экономики КарНЦ РАН И. Е. Минина. – Петрозаводск : Карельский научный центр РАН, 2010.
17. Рослякова Н. А., Горидько Н. П. Экономический рост регионов и транспортная инфраструктура: регрессионный анализ // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2013. – № 1. – С. 157–161.
18. Спешилова Н. В., Бантикова О. И., Шпильман Т. М., Рахматуллин Р. Р. Анализ влияния транспортной инфраструктуры на развитие экономики региона // Финансовая экономика. – 2019. – № 3 (ч. 8). – С. 849–853.
19. Толстогозов О. В. Анализ внешних и внутренних источников роста приграничного региона (по материалам Республики Карелия) // Экономика и управление. – 2009. – № 10. – С. 41–47.
20. Condeco-Melhorado A., Christidis P. Road Accessibility in Border Regions: a Joint Approach // Networks and Spatial Economics. – 2018. – Vol. 18. – Issue 2. – P. 363–383.

References

1. Andreev A. B. Metodika otsenki potentsiala prigranichnogo regiona trekhzvennoy transgranichnoy territorii [Methodology of Estimating Potential of Border Region of the Three-Section Cross-Border Territory]. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Buryatskiy State University], 2015, No. 2S, pp. 229–234. (In Russ.).
2. Berezhnaya L. Yu. Vzaimosvyaz transportnoy infrastruktury i regionalnogo razvitiya [Interconnection between Transport Infrastructure and Regional Development]. *Vestnik Evraziyskoy nauki* [Bulletin of Eurasian Science], 2019, Vol. 11, No. 3. (In Russ.).
3. Berezhnaya L. Yu. Faktory sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya prigranichnykh regionov [Factors of Social and Economic Development of Border Regions]. *Voprosy regionalnoy ekonomiki* [Issues of Regional Economics], 2019, No. 4 (41), pp. 3–7. (In Russ.).
4. Bilchak V. S., Bilchak M. V. Prigranichnye regiony: tipologiya, diagnostika, innovatsii, monografiya [Border Regions: Typology, Diagnostics, Innovation, monograph]. Moscow, Creative Economy, 2018. (In Russ.).

5. Golskaya Yu. N., Kuznetsova I. A. Otsenka vliyaniya transporta na sotsialno-ekonomicheskoe razvitie regionov [Assessing Transportation Impact on Social and Economic Development of Regions]. *Izvestiya Baykalskogo gosudarstvennogo universiteta* [Izvestiya of the Baykal State University], 2010, No. 5, pp. 61–64. (In Russ.).

6. Gorbunov A. A. Rol i mesto transportnykh kommunikatsiy i infrastruktury v politike razvitiya regionov [The Role and Place of Transportation Communications and Infrastructure in Policy of Region Development]. *POISK: Politika. Obshchestvovedenie. Iskustvo. Sotsiologiya. Kultura* [POISK: Policy. Social Science. Art. Sociology. Culture], 2014, No. 1 (42), pp. 88–99. (In Russ.).

7. Efimova E. G. Rol transporta v ekonomicheskom razvitii regiona: mezhdunarodnyy aspekt [The Role of Transportation in Economic Development of the Region: International Aspect]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika* [Bulletin of the St. Petersburg University. Economics], 2009, No. 1, pp. 77–85. (In Russ.).

8. Zadvornyy Yu. V. Razvitie transportnoy infrastruktury regiona [Developing the Transport Infrastructure of the Region]. *Transportnoe delo Rossii* [Transportation in Russia], 2010, No. 6, pp. 10–12. (In Russ.).

9. Zubets A. Zh. Rol transportnoy infrastruktury v razvitii gorodov. Teoreticheskiy aspekt [The Role of Transport Infrastructure in the Development of Cities. Theoretical Aspect]. *Vestnik Moskovskogo universiteta imeni S. Yu. Vitte. Seriya 1: Ekonomika i upravlenie* [Bulletin of the Moscow S. Yu. Vitte University. Series 1: Economics and Management], 2014, No. 4 (10), pp. 45–49. (In Russ.).

10. Krylov P. M. Perspektivnoe razvitie transportnykh sistem rossiyskikh prigranichnykh regionov [Long-Term Development of Transport Systems in Russian Border Regions]. *Strategiya razvitiya prigranichnykh territoriy: traditsii i innovatsii, materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. g. Kursk (25–27 sentyabrya 2014 g.)* [Strategy of Developing Border Territories: Traditions and Innovation: materials of the International Conference. Kursk (25–27 September, 2014)]. Kursk, 2014, pp. 299–304. (In Russ.).

11. Kuznetsova A. I. Infrastruktura: voprosy teorii, metodologii i prikladnye aspekty sovremennogo infrastrukturalnogo obustroystva. Geoekonomicheskiy podkhod [Infrastructure: Theory, Methodology and Applied Aspects of Present Day Infrastructural Arrangement. Geo-Economic Approach], 3th edition. Moscow, Kom-Kniga, 2013. (In Russ.).

12. Lavrova E. V. Transgranichnoe sotrudnichestvo: problemy, perspektivy i ekonomicheskaya bezopasnost [Cross-Border Cooperation: Challenges, Prospects and Economic Security]. *Fundamentalnye issledovaniya* [Fundamental Research], 2016, No. 11-5, pp. 1026–1030. (In Russ.).

13. Macheret D. A., Ledney A. Yu. Perspektivy razvitiya transportnoy infrastruktury [Prospects of Transport Infrastructure Development]. *Transport Rossiyskoy Federatsii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike* [Transport in the Russian Federation. Journal of Science, Practice, Economics], 2018, No. 5 (78), pp. 16–22. (In Russ.).

14. Mustakimov R. R. Mezhregionalnoe ekonomicheskoe vzaimodeystvie prigranichnykh regionov Vostochno-Kazakhstanskoy oblasti RK i Altayskogo kraya RF kak faktor ustoychivogo razvitiya [Inter-Regional Economic Cooperation in Border Regions of East-Kazakhstan Region of the Republic of Kazakhstan and Altay Area of the Russian Federation as Factor of Sustainable Development]. *Grand Altai Research & Education* [Grand Altai Research & Education], 2014, No. 1, pp. 95–99. (In Russ.).

15. Prokopenov E. A., Roslyakova N. A., Kurilo A. E. Vneshnyaya trgovlya regiona: vliyanie faktora «prigranichnoe polozhenie» [Foreign Trade in the Region: Impact of the Factor 'Border Location']. *Drukerovskiy vestnik* [Druker Bulletin], 2019, No. 5, pp. 252–267. (In Russ.).

16. Rol transportnoy sistemy v razvitii prigranichnogo regiona, preprint doklada kandidata ekonomicheskikh nauk Instituta ekonomiki KarNTS RAN I. E. Minina [The Role of Transportation System in Border Region Development: preprint of the report by I. E. Minin, PhD of the Institute of Economics KarNC RAN]. Petrozavodsk, Karelian Research Center RAN, 2010. (In Russ.).
17. Roslyakova N. A., Goridko N. P. Ekonomicheskiy rost regionov i transportnaya infrastruktura: regressionnyy analiz [Economic Growth of Regions and Transport Infrastructure: Regressive Analysis]. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsia* [RISK: Resources, Information, Supply, Competition], 2013, No. 1, pp. 157–161. (In Russ.).
18. Speshilova N. V., Bantikova O. I., Shpilman T. M., Rakhmatullin R. R. Analiz vliyaniya transportnoy infrastruktury na razvitie ekonomiki regiona [Analyzing the Impact of Transport Infrastructure on the Region Economy Development]. *Finansovaya ekonomika* [Finance Economics], 2019, No. 3 (part 8), pp. 849–853. (In Russ.).
19. Tolstoguzov O. V. Analiz vneshnikh i vnutrennikh istochnikov rosta prigranichnogo regiona (po materialam Respubliki Kareliya) [Analyzing External and Internal Sources of Growth in Border Region (the Republic of Karelia)]. *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], 2009, No. 10, pp. 41–47. (In Russ.).
20. Condeco-Melhorado A., Christidis P. Road Accessibility in Border Regions: a Joint Approach. *Networks and Spatial Economics*, 2018, Vol. 18, Issue 2, pp. 363–383.

Сведения об авторе

Любовь Юрьевна Бережная
старший преподаватель
кафедры менеджмента
Оренбургского государственного
университета.
Адрес: ФГБОУ ВО «Оренбургский
государственный университет», 460018,
Оренбург, проспект Победы, д. 13.
E-mail: berezhnaya@mail.ru

Information about the author

Lyubov Yu. Berezhnaya
Senior Lecturer of the Department
for Management of the Orenburg State
University.
Address: Federal State Budgetary Educational
Institution of Higher Education "Orenburg State
University", 13 Pobedy Avenue,
Orenburg, 460018, Russian Federation.
E-mail: berezhnaya@mail.ru