

## РОЛЬ ТРАНСПОРТА В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

© 2009 И.В. Носков\*

**Ключевые слова:** транспортно-логистический комплекс, интегральная транспортная доступность, транспортные издержки, региональная транспортная система, транспортный стандарт, грузооборот автотранспорта, устойчивый рост экономики, коэффициент топологической надежности.

Цель развития транспортного комплекса - создать благоприятные возможности для роста общего внутреннего спроса, являющегося главным источником роста ВРП. Смысл преобразований на транспорте заключается в создании благоприятной транспортной среды через достижение параметров Минимального транспортного стандарта, отражающего социальные, экономические, экологические и геополитические условия среды жизнедеятельности, зависящие от транспорта.

По комплексной оценке министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области, в 2007 г. регион по уровню социально-экономического развития находился среди лидирующих субъектов РФ (табл. 1). В этом есть заслуга и

транспорта, о чем красноречиво говорит табл. 2, где отражена роль транспорта в продуцировании добавленной стоимости, а несоответствие доли отрасли в выпуске и в ВРП можно интерпретировать как коэффициент-мультипликатор.

Таблица 1

**Места показателей Самарской области среди показателей Российской Федерации и Приволжского федерального округа в 2007 г.**

Показатели	Российская Федерация	Приволжский федеральный округ
Валовой региональный продукт на душу населения	16	2
Объем промышленного производства	5	1
Объем промышленной продукции на душу населения	6	1
Объем инвестиций в основной капитал	12	3
Прямые иностранные инвестиции	6	1
Объем внешнеторгового оборота	7	1
Бюджетная обеспеченность на 1 жителя	43	5
Оборот розничной торговли на душу населения	3	1
Размер денежных доходов на душу населения	12	1
Потребительские расходы на душу населения	3	1
Объем платных услуг на душу населения	15	1
Ввод жилья, м <sup>2</sup>	10	3
Поступление налогов в бюджетную систему Российской Федерации на душу населения	22	3
Поступление налогов в федеральный бюджет на душу населения	15	4
Удельный вес прибыльных организаций	15	5
Наличие собственных легковых автомобилей на 1 тыс. населения	12	1
Соотношение среднедушевых денежных доходов с величиной прожиточного минимума	5	2
Доля населения с доходами ниже величины прожиточного минимума*	18	3
Коэффициент младенческой смертности	4	1
Численность врачей на 10000 чел. населения	34	6

\* Первому месту соответствует минимальное значение показателя.

\* Носков Иван Владимирович, аспирант Самарского государственного экономического университета. E-mail: kia@sseu.ru.

Коэффициенты-мультипликаторы

Отрасль	Отраслевые коэффициенты-мультипликаторы						Инвестиционный коэффициент-мультипликатор в 2007 г.		
	%, 2006 г.			%, 2007 г.			ВРП	Инвестиции	Коэффициент
	ВВРП	Выпуск	Коэффициент	ВРП	Выпуск	Коэффициент			
Все отрасли	100	100		100	100		100	100	
В том числе:									
сельское хозяйство	5,19	3,30	1,57	4,45	4,66	0,95	4,45	1,9	2,34
добыча полезных ископаемых	9,17	5,81	1,58	11,06	9,11	1,21	11,06	4,7	2,35
обрабатывающая промышленность	32,26	48,4	0,67	32,31	47,90	0,67	32,31	31,1	1,04
строительство	4,84	2,78	1,76	4,76	3,99	1,19	4,76	0,6	7,43
торговля и бытовые услуги	14,43	10,69	1,35	15,02	11,0	1,36	15,02	2,6	57,78
транспорт и связь	13,15	9,79	1,34	11,85	11,10	1,06	11,8	27,8	0,43
Справочно:									
дорожное хозяйство	0,011	0,013	0,85	-	-	-	-	-	-

Прогрессивная роль транспортной отрасли подтверждается и инвестиционными мультипликаторами (например, по сравнению с нефтедобычей). Так, по России, 1 руб. инвестиций в транспорт ведет к увеличению ВРП в размере 0,7 руб., тогда как нефтедобыча - только 0,41 руб.<sup>1</sup>, а в условиях Самарской области картина противоположная: соответственно, 0,43 и 2,35 (табл. 2).

Устойчивый рост экономики любого региона можно проследить по динамике макроэкономических индексов ВРП, в первую очередь: наукоемкости ВРП, энергоемкости ВРП, экологичности ВРП и грузоемкости ВРП. Последний показатель можно интерпретировать как прирост валовой добавленной стоимости не за счет физических приростов выпуска продукции транспорта. При устойчивом развитии темпы прироста грузооборота, потребления энергии не должны быть ниже темпов прироста ВРП, а затраты на науку, доля выбросов в атмосферу, очищенных от загрязняющих веществ, ожидаемая продолжительность жизни - выше. Рисунок в полной мере иллюстрирует недостаточно устойчивый характер развития Самарской области. Много ломаных линий располагается выше линии прироста ВРП, а ниже располагаются те, что должны быть выше: затраты на НИОКР и инвестиции в охрану окружающей среды.

Имеет значение не только взаиморасположение ломаных линий, а "зазоры" между линией ВРП и другими линиями. Так, исключительно важной и явно отрицательной является тенденция опережающего прироста грузооборота (16%) по сравнению с приростом ВРП области (1,16%) за 10 лет. В то же время рост ВРП сопровождался уменьшением расхода энергопотребления, который за этот период уступил росту ВРП. Для стабилизации устойчивого развития области целесообразно увеличить расходы на НИОКР, защиту окружающей среды, преобразование транспортной системы.

В отраслевой структуре промышленного производства Самарской области около 56% приходится на машиностроение. В Самарской области наиболее мощные и конкурентоспособные сектора - автомобилестроение, авиационно-космический комплекс и нефтехимия. Именно в них формируются кластеры, ядром которых становятся крупные промышленные предприятия. Самарская область имеет высокий потенциал развития транспортно-логистических услуг. И в этой сфере намечается реализация стратегических проектов, что позволит региону вписаться в формирующиеся сейчас международные транспортные коридоры и стать общероссийским центром, который консолидирует соответствующие грузопотоки.

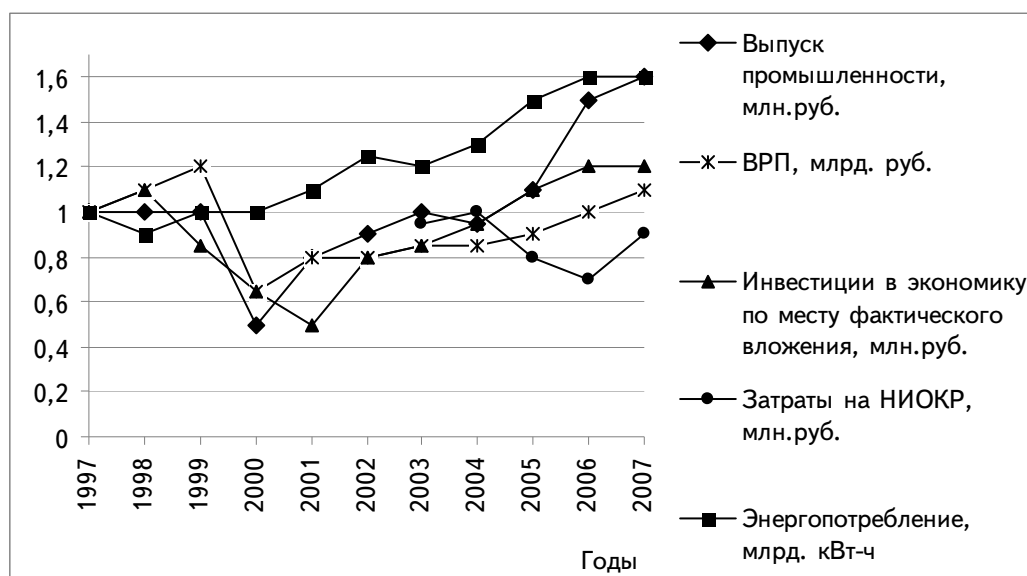


Рис. 1. Макроэкономические индексы устойчивого развития Самарской области с учетом дефлятора (1997 г. = 1,0)

Самарская область занимает выгодное транспортно-географическое положение, так как находится на пересечении основных транспортных путей, связывающих северные, южные, западные и восточные направления Европейской России и Азии.

Создание транспортно-логистического комплекса в Самарской области определяется ее расположением на пересечении железнодорожных, автомобильных, воздушных и водных магистралей. Развитие транзитного потенциала требует взаимодействия всех участников транспортного процесса и целостного развития инфраструктуры.

Важным условием для решения поставленной задачи является комплексное развитие самарского транспортно-логистического узла. Есть весомые предпосылки для превращения

его в один из основных центров переработки транзитных и экспортно-импортных грузопотоков на евроазиатском направлении: наличие уже сформировавшихся транспортных коридоров на территории региона и высокая степень его инфраструктурной освоенности.

По индексу развития человеческого потенциала, учитывающего уровень образования, душевые доходы и ожидаемую продолжительность жизни, Самарская область в 2007 г. занимала в России 10-е место, 8-е в 2001 г. и 6-е в 1997 г. Индекс равен 0,787, что соответствует показателям таких стран, как Румыния, Бразилия или Беларусь<sup>2</sup>.

Благодаря своему географическому положению транспортная система в будущем может и должна стать локомотивом социально-экономического развития области. Самарская

Таблица 3

Показатели развития транспорта в регионах

Регион	Площадь, тыс. км <sup>2</sup>	ИТД <sub>груз</sub> ч	ИТД <sub>пасс</sub> ч	Коэффициент топологической надежности транспортной сети
Тульская область	25,7	1,92	1,73	0,830
Рязанская область	39,6	3,74	3,64	0,800
Самарская область	53,6	3,23	3,43	0,854
Нижегородская область	70,9	3,99	2,49	0,748
Кировская область	120,8	5,96	4,22	0,747
Оренбургская область	123,9	7,29	6,26	0,449
Пермский край (без Коми-Пермяцкого округа)	127,5	5,54	3,77	0,861

\* Коэффициент топологической надежности начертания сети - то же самое, что вероятность связности; показывает способность сети выполнять свои функции в случае выхода из строя каждого из ее участков. Норматив коэффициента - 0,999 (когда разрыва в сети потребитель не заметит).

Состав базы данных по транспортной сети

Вид путей сообщения	Длина, км	Число участков	Средняя длина участка, км
Автодороги	10206,8	3368	3,03
В том числе:			
федеральные	693,7	267	2,60
территориальные	6990,0	2439	2,85
ведомственные и муниципальные	2523,1	662	3,81
Железные дороги	1477,7	251	5,89
Внутренние водные пути	366,4	38	9,64
Итого	12050,9	3657	3,3

область расположена почти в центре Европейской России. Она граничит с высокоразвитыми регионами России - с Татарстаном, Башкортостаном, Оренбургской и Саратовской областями. По геометрической форме территория Самарской области компактная. В ней не существует проблемы территориальной разобщенности, имеющейся, например, в Кировской области и в Татарстане. В табл. 3 показаны транспортно-географические преимущества Самарской области в сравнении с другими регионами по показателям интегральной транспортной доступности (ИТД) и др.

Например, по сравнению с близкой по площади и структуре расселения Рязанской областью показатели доступности и топологии сети в Самарской области существенно лучше. Лучше показатели только в Тульской области, но это связано с тем, что ее площадь более чем в два раза меньше Самарской.

В структуре основных фондов экономики области на транспорт и связь приходится 28,3 % (2007 г.), на транспорте области занято около 114,0 тыс. чел. По плотности автодорожной сети общего пользования Самарская область занимает одно из первых мест в ПФО. Однако стоит отметить, что автомобильным транспортом в области по итогам 2007 г. было перевезено подавляющее число пассажиров - 61,6% и 12,4% объемов отправленных грузов.

Железнодорожная сеть на территории области охватывает 15 районов. При этом железные дороги занимают 1-е место по перевозке грузов по сравнению с другими видами транспорта. На них приходится 35,2% объема отправления грузов и 4,2% пассажиров (2007 г.)

Речной транспорт имеет потенциальное значение для 6 районов западной и центральной частей области. По внутренним водным путям в 2007 г. было перевезено 10,2% гру-

зов и 0,3% пассажиров. По объему отправленных грузов Самарская область в 2007 г. занимала 1-е место в России (6,9 млн. т).

Воздушный транспорт области представлен аэропортом Курумоч (обслуживающим как жителей и гостей Самары, так и Тольятти). В 2007 г. из аэропорта "Курумоч" было отправлено 563,2 тыс. пассажиров (10-е место среди аэропортов России). На воздушный транспорт приходится 0,1% пассажиро-перевозок и менее 0,1% грузоперевозок.

В целом база данных по транспортной сети включает в себя более 6 тыс. узлов и более 3,5 тыс. звеньев, каждый из которых содержит 7-12 эксплуатационных и потребительских характеристик (табл. 4).

О степени детальности базы данных можно судить по средней длине участка.

Транспорт Самарской области сейчас играет достаточно активную роль и в масштабе Приволжского федерального округа. Так, Самарская область в 2007 г. среди 14 регионов округа занимала:

1-е место по уровню автомобилизации населения;

1-е место по плотности железных дорог общего пользования;

1-е место по отправлению грузов и пассажиров внутренним водным транспортом;

3-е место по отправлению пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования;

3-е место по грузообороту автотранспорта отраслей экономики.

Вместе с тем показатели транспортной системы Самарской области говорят о недостаточности развития имеющейся инфраструктуры.

Так, по протяженности автодорог область занимает лишь 9-е место (только автодорог с твердым покрытием - 8-е место); по доле автодорог с твердым покрытием в суммарной протя-

женности автодорог общего пользования - 5-е место; по плотности автодорог общего пользования с твердым покрытием - лишь 9-е место, что не может быть объяснено лишь преобладанием крупных населенных пунктов в регионе.

Вот краткий перечень показателей - ориентиров устойчивого развития общества (принятый в большинстве стран), достичь которые можно посредством транспорта (в скобках приведено значение для России):

- ◆ доля транспорта в загрязнении окружающей среды не должна превышать 20% (36%);

- ◆ уровень интегральной транспортной доступности (надежность Единой транспортной сети) - 80%;

- ◆ уровень транспортной дискриминации населения не должен превышать 5% (только около 10 субъектов РФ имеют этот уровень);

- ◆ ежегодная подвижность населения с социально-культурными целями должна составлять не менее 8 тыс. км/чел.;

- ◆ грузоемкость экономики не должна превышать 1 т км/1 USD (3,14 т км/1 USD без трубопроводного транспорта в 2007 г.);

- ◆ доля общественного транспорта в пассажироперевозках не должна быть меньше доли индивидуальных моторизованных средств;

- ◆ соотношение затрат на инфраструктуру (постоянные устройства и пути) и подвижной состав должны быть для городского транспорта 50% на 50%; для регионального транспорта - соответственно 65% на 35%;

- ◆ число дорожно-транспортных происшествий по вине транспортников не должно превышать 1 ДТП на 100 000 поездов.

Приведенные показатели представляют собой Минимальный транспортный стандарт (МТС), предельные параметры которого с учетом специфики региона должны устанавливаться на местах. Тем самым Минимальный транспортный стандарт становится основой региональной транспортной политики. Однако фактические значения большинства показателей еще не достигают рекомендуемых значений. При этом следует иметь в виду следующее: из-за того, что нормативные значения МТС в Самарской области более жесткие (хотя фактические значения индикаторов МТС лучше, чем в других регионах), оценки степени несоответствия весьма неутешительные. Количественные значения указанных стратегических параметров отражают видение будущего Самарской области с позиций устойчивого развития и соответствуют основным тенденциям развития мирового сообщества.

Таким образом, стратегия развития транспорта региона заключается в достижении проектных значений показателей МТС на основе конкуренции отдельных видов транспорта. При этом необходимо обеспечить регулярный мониторинг соотношения приростов значений показателей МТС к затрачиваемым ресурсам со стороны каждого вида транспорта.

<sup>1</sup> Географические проблемы стратегии устойчивого развития природной среды и общества / ИГРАН. М., 1996.

<sup>2</sup> Доклад о мировом развитии 2000/2001. М., 2001.

*Поступила в редакцию 20.03.2009 г.*