

ТЕОРИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

© 2009 В.А. Носков, И.В. Носков*

Ключевые слова: теории экономического пространства, проблема экономических границ, принципы развития транспортной инфраструктуры региона, капитализация региона, кластерный принцип размещения, грузоемкость экономики, транспортный стандарт.

Определяется значение теории экономического пространства для оценки состояния и перспектив развития регионов, формирования их транспортных систем. Эта теория помогает оценить систему экономических границ и их сопряженность с административными, определить принципы функционирования транспорта, выявить новую систему показателей развития транспортной инфраструктуры региона.

В современных условиях в рамках новой экономической теории на Западе и в России популярной стала теория экономического пространства, или экономическая теория пространства. Можно указать следующие имена исследователей. М. Кастельс, К. Жан, П. Савона, И. Рюэгг-Штюर्म, М. Янг, Э. Кочетов, А. Неклесса, Б. Мильнер, Е. Сапир, С. Паринов, А. Олескин, Н. Свиридов, В. Чекмарев и др.

Основные направления исследования в рамках указанной теории следующие:

- ◆ глобализация и экономическое пространство (Э. Кочетов, В. Чекмарев), в том числе государство в подвижных экономических границах, геоэкономика и глобалистика;

- ◆ локальные сети и глобализация (Е. Сапир): в том числе: пространственные сдвиги и новая роль локальных систем, экономические границы, классификация локальных систем, локальные субъекты хозяйственного общения, трансформация локальной геологической инфраструктуры в сетевой экономике;

- ◆ пространство и сетевые организации (В. Чекмарев, С. Паринов), в том числе: экономическое пространство как антропогеосфера, сотово-сетевая организация экономического пространства, информационные взаимодействия в экономическом пространстве;

- ◆ региональное пространство (Н. Свиридов, А. Сулимова, С. Ключина, В. Максимов), в том числе: регион в системе экономики России, стратегия экономической региональной политики, локальные монополии.

Высказываются разные точки зрения на содержание теории экономического пространства. Большинство из них носят расширительный характер. Так, О.В. Черковец говорит об экономическом пространстве как об общеэкономическом пространстве, Р.С. Беков исследует его с позиции собственности - владения, распоряжении природным веществом в процессе труда. В.В. Чекмарев вообще называет экономическое пространство предметом экономической науки¹.

Представляется, что экономическое пространство это не просто совокупность разнообразных экономических отношений между хозяйствующими субъектами, оно характеризуется неоднородной плотностью хозяйственных связей, многообразными предпочтениями и зависимостями. Тем самым во главу угла становится проблема организационно-экономических отношений. Такое определение, на наш взгляд, применимо к проблемам транспорта, и помогает понять его роль в регионе.

Например, проблема ограниченности территориальных ресурсов для размещения транспортных сетей усиливает конкуренцию за получение ренты, дохода за использование пространства. Достаточно вспомнить конфликты между Россией и Украиной по вопросам транзита газа в 2008-2009 гг.

Важным вопросом теории является проблема экономических границ. Применительно к национальной экономике Е.В. Сапир дает такое их определение: это условные и не совпадающие с государственными границами

* Носков Владимир Анатольевич, доктор экономических наук, профессор, зав. кафедрой социально-экономического образования Самарского государственного экономического университета; Носков Иван Владимирович, аспирант Самарского государственного экономического университета. E-mail: kia@sseu.ru.

экономико-функциональные пределы влияния стран, мировых транснациональных структур, на границах которых идет обмен новыми товарными формами и распределяется мировой доход². По аналогии с таким определением и с определенным уточнением можно сказать, что экономические межрегиональные границы не совпадают с административными и отражают сферы влияния капиталов в рамках межрегионального разделения труда. Они служат косвенным регулятором пределов распределения межрегионального дохода между субъектами рынка областей, краев и республик. По нашему мнению, сейчас экономические и административные границы не оптимальны, что мешает эффективному формированию транспортного комплекса региона.

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей, обеспечивает повышение качества жизни людей. Без решения проблем в транспорт-

ной отрасли невозможно добиться коренных изменений в хозяйственной деятельности в целом. Гарантированные ст. 8 Конституции РФ единство экономического пространства и свободное перемещение товаров и услуг возможны только на основе целенаправленного устойчивого развития транспорта.

Для этого необходимо осуществление различных мер, таких как создание опорной транспортной сети без разрывов и “узких мест”, устранение диспропорций в развитии транспортных систем соседних регионов, ликвидация административных барьеров в системе движения товаров.

При этом процесс формирования рациональной транспортной системы каждого региона должен проходить под знаком достижения четырех целей:

- ◆ максимизация внутреннего спроса, являющегося главным источником экономического роста и расширение транзитных возможностей территории как источника внешних финансовых поступлений;



Рис. 1. Принципы развития транспортной инфраструктуры региона

◆ социально-территориальной справедливости, под которой понимается гарантия транспортной доступности и социальных благ для населения;

◆ снижение степени неопределенности (риска) хозяйственной деятельности в части, зависящей от транспортных факторов;

◆ повышение уровня безопасности граждан, имея в виду ту ее часть, которая зависит от транспорта.

Каковы же, исходя из этого, основные принципы формирования транспортной инфраструктуры региона (рис. 1).

Первое. Одним из главных недостатков существующей системы планирования развития транспорта является отсутствие общепринятой методики оценки региональной транспортной обеспеченности.

Нужна идеология прямого учета любых затрат на конечное потребление, минуя промежуточные отраслевые показатели. В конце концов, гораздо важнее не эффективность работы самой отрасли, а качество жизни, достигнутое посредством работы этой отрасли.

Второе. В условиях развивающейся экономики транспортная система региона не только обеспечивает потребность экономики и населения в перевозках, но и создает дополнительные предпосылки для дальнейшего социально-экономического развития самого региона.

Экономика региона формирует общественный “заказ” на транспортную систему, а последняя обеспечивает формирование более эффективного экономического пространства, то есть увеличивает капитализацию региона.

Капитализация региона выражается в рыночной стоимости совокупных активов региона в глобальных обменах. В условиях глобальной конкуренции выигрывает не тот, кто производит товары, а кто управляет их потоками. Природные и рукотворные ресурсы автоматически не обеспечивают высокого уровня жизни. Процветанию территории способствуют экономические институты - в первую очередь - защита прав собственности и развитая финансовая система, а также инфраструктура, особенно транспортная, которые и превращают богатство в капитал.

Одним из наиболее весомых факторов, влияющих на территориальную капитализа-

цию, является уровень ее транспортно-инфраструктурного освоения. Роль транспорта в повышении капитализации территории существенно возрастает через мультипликативный эффект инвестиций в эту отрасль.

Переход к рыночным отношениям на транспорте требует решения двойственной задачи: он должен работать преимущественно на потребителей транспортных услуг, решая в то же время вопросы повышения собственной эффективности. В этих условиях должны претерпеть существенные изменения подходы к планированию транспортной сети регионов.

Наряду с задачей сокращения транспортных издержек как одной из главных, все большее значение приобретает решение задачи создания в регионах таких транспортно-коммуникационных условий в виде надежной единой транспортной сети, которые обеспечат потребителям транспортных услуг некоторый нормативный (минимально гарантированный) уровень удобства и выгоды при осуществлении любых возможных связей.

Третье. Кластерный принцип размещения на территории промышленных и транспортных ресурсов. Кластер - группа территориально сближенных взаимосвязанных компаний (промышленных, сельскохозяйственных, инфраструктурных), поставщиков сырья и оборудования, исследовательских институтов, вузов и других организаций, дополняющих друг друга и усиливающих на этой основе свои конкурентные преимущества. Родоначальником концепции промышленных кластеров считается профессор Гарвардской школы бизнеса Майкл Портер. В своих работах он доказывает, что наиболее конкурентоспособные отрасли развиваются по принципу кластеров и поддержке создания кластеров, таким образом, увеличивает конкурентоспособность всех компаний кластера. Замечено что уровень производительности труда и заработной платы в кластерах существенно выше, чем в среднем по стране. Главным выводом М.Портера можно считать утверждение о том, что чем больше развиты кластеры в отдельной стране, тем выше в этой стране уровень жизни населения и конкурентоспособность компаний³.

Новизну понятию “кластер”, на наш взгляд, придает следующее определение: кла-

стер - это такое технологически взаимосвязанное сочетание производств и услуг с учетом пространственного фактора, которое обеспечивает максимальный прирост ВРП (ВВП).

Ощутимую роль в формировании кластеров играет транспорт, который через логистические процессы "сближает" взаимно тяготеющие друг к другу предприятия. Транспорт и его наиболее значимое по приросту добавленной стоимости продолжение - логистика являются мощными катализаторами кластеризации.

Поэтому, на наш взгляд, правильно говорить не о самодостаточном транспортно-логистическом кластере, а о транспортно-логистической составляющей различных кластеров. Для Самарской области в этой связи можно сформулировать новый принцип транспортной политики - обеспечение с помощью развитых логистических структур формирования кластеров в экономике области.

Одновременно считаем, что нужно уточнить роль транспорта в развитии региона и кластеров. Нами сформулированы дополнительные условия развития кластеров в соответствии со складывающимися транспортными коридорами и узлами:

А) производственные, научные и логистические комплексы размещать не в городах, а на свободных землях вблизи транспортных коридоров; транспортные коридоры должны стать основными территориями размещения населения и производства;

Б) приоритет должен отдаваться развитию сетевых организаций при формировании транспортных коридоров и узлов;

В) рыночное разделение интересов производителей и потребителей услуг. В основу стратегии развития должны приниматься интересы потребителей транспортных услуг, а не самих транспортных предприятий.

Четвертое. Оптимальное соотношение административных и экономических границ.

Пятое. Оптимальное соотношение различных видов транспорта, налаживание нормальной рыночной конкуренции между ними с целью снижения тарифов и улучшения обслуживания населения.

Шестое. Информационное взаимодействие транспортных и управленческих структур, и постепенное формирование сетевого регионального транспортно-информационного центра.

Все указанные принципы вытекают из теории экономического пространства. Одновременно они позволяют выделить группу показателей, которые можно использовать для оценки изменений в транспортной составляющей регионов.

1. Снижение грузоемкости экономики. Для снижения грузоемкости экономики необходимо сокращать дополнительные и нерациональные перевозки. В современных условиях это достигается через кластерный подход к развитию производства и логистике транспорта.

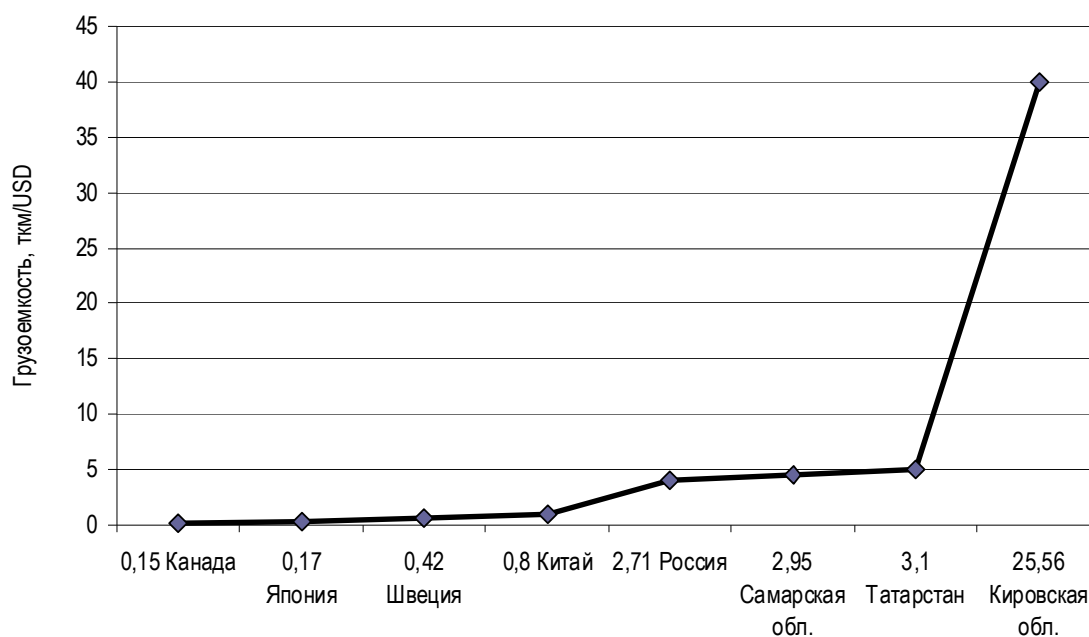


Рис. 2. Показатели грузоемкости экономики в ряде стран мира и в России

Развитые в экономическом отношении страны существенно превосходят Россию по этому показателю - данные 2007г. приведены на рис. 2.

2. *Повышение эффективности бюджетных расходов.* Необходимость перехода от сметного принципа формирования бюджета к планированию бюджета по конечным целям, когда эффективность затрат будет определяться по приросту значимых для налогоплательщика индикаторов жизнеобеспечения. Такая схема позволяет перейти на новый уровень конкуренции между видами транспорта за финансовые ресурсы и выдвигает транспортную отрасль на передовые позиции в межотраслевой конкуренции.

3. *Ликвидация недоучета вклада отраслей транспорта в ВВП (ВРП).* В системе национальных счетов, используемых Госкомстатом России для расчета ВВП (ВРП), примерно 1,1 % выпуска продукции транспорта недоучитывается вообще и около 20 % выпуска незаслуженно присваивается смежными отраслями⁴, потребляющими услуги транспорта. Эту "экономическую несправедливость" должен ликвидировать новый подход к оценке чистого вклада подотраслей транспорта в ВВП (ВРП), разработанный ООО "Геограком" по заданию Федерального Дорожного Агентства⁵.

4. *Отказ от упрощенных показателей транспортной обеспеченности.* Показателем качества транспортной среды региона, отражающим ее системный характер, на наш взгляд, является интегральная транспортная доступность (ИТД), представляющая собой средневзвешенные затраты времени на пассажирские и грузовые перевозки. Этот показатель измеряется в величинах, значимых для потребителей транспортных услуг. Он учитывает совокупность взаимовлияния всех видов путей сообщения на конкретной территории, причем как их техническую надежность, так и надежность конфигурации. Надежной считается такая сеть всех видов путей сообщения региона, которая позволяет достичь любую его точку из любой другой за определенное нормативное время.

5. *Оценка обратного влияния в связке "транспорт - окружающая среда".* Тради-

ционно оценивается негативное влияние транспорта на окружающую среду, но и последняя может негативно влиять на работу транспорта (в первую очередь, за счет стечения неблагоприятных метеорологических характеристик).

6. *Использование показателя "Минимальный Транспортный Стандарт" (МТС).* МТС - это совокупность показателей, получающихся в результате конечного потребления транспортных услуг, от которых существенно зависят условия жизнедеятельности и хозяйствования в регионе.

Долгое время развитие транспорта оценивалось чисто производственными показателями (объем отправляемых грузов/пассажиров, грузооборот и т. п.) или абстрактными характеристиками (плотность сети на 1000 жителей). Они отвечают на вопрос, сколько ресурсов необходимо для развития инфраструктуры, подвижного состава, оставляя за скобками цели этого развития.

Транспортная сеть должна рассматриваться как инструмент повышения качества жизни населения и рыночных возможностей хозяйствования. Интересы территории, таким образом, непосредственно увязываются с развитием единой транспортной сети. Государство могло бы взять на себя ответственность за минимальный уровень развития транспортной инфраструктуры, который обеспечивает равные стартовые условия для населения и производителей услуг территории. Этот минимальный уровень дает возможность не тормозить развитие экономики и социума.

Таким образом, использование теории экономического пространства позволяет уточнить принципы и показатели деятельности транспорта региона.

¹ Институты и экономические отношения: Монография / Н. Гибало и др. Кострома, 2003. С. 78.

² Сапир Е.В. Геоэкономическое измерение локальных систем / ЯРГУ. Ярославль, 2004. С. 315.

³ Россия 2015. Оптимистический сценарий / ИЭРАН; ММВБ. М., 1999. С. 112.

⁴ Основы концепции реформирования дорожного хозяйства Российской Федерации. М., 2006.

⁵ Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. М., 2007.