

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

© 2013 В.А. Носков, И.В. Носков*

Ключевые слова: транспортно-логистические услуги, экономические функции транспорта, роль транспортных услуг в устойчивом развитии региона, мировая экономика, региональная экономика, инфраструктурные отрасли, экономические кластеры, грузоемкость и пассажироемкость экономики.

Рассматривается роль транспортной системы в устойчивом экономическом развитии территорий, показаны резервы экономического роста в регионе за счет развития транспортных услуг. Система транспорта представлена как территориальный институт, показана роль транспортно-логистических услуг в формировании экономических кластеров, повышении конкурентоспособности региона в мировой экономике.

Транспортный комплекс региона является органической частью региональной экономики. Он представляет собой единую межотраслевую систему, которая в совокупности обеспечивает регион транспортными услугами, удовлетворяя потребности предприятий, организаций и населения. Одновременно транспортная система играет огромную роль в повышении его конкурентоспособности в условиях глобализации мировой экономики.

Составляющими частями единого транспортного комплекса региона как межотраслевой системы являются: транспортная система территории; транспортная инфраструктура, включая транспортно-логистические и консолидирующие центры; транспортные узлы и коридоры на территории региона. Интегрально устойчивый рост экономики любого региона можно проследить по динамике макроэкономических индексов валового регионального продукта (ВРП), таких как наукоемкость ВРП, энергоемкость ВРП, экологичность ВРП и грузоемкость 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, безработицы должны быть ниже темпов прироста ВРП, а затраты на науку, доля выбросов в атмосферу, очищенных от загрязняющих веществ, ожидаемая продолжительность жизни - выше.

Благодаря своему географическому положению транспортная система в будущем может и должна стать локомотивом социально-экономического развития Самарской области. Транспортный комплекс оказывает заметное влияние на экономическое развитие Самарской области. Транспорт и дорожное хозяйство обеспечивают получение 9,6% ВРП (2012 г.) с учетом трубопроводного транспорта, а без учета трубопроводного транспорта - 7,3%. В транспортном комплексе Самарской области занято 114 тыс. чел., что составляет 8% экономически активного населения региона.

Вклад транспорта в формирование ВРП носит двойственный характер. С одной стороны, транспортный комплекс непосредственно создает добавленную стоимость, с другой стороны, модернизация транспортного комплекса оказывает огромное влияние на создание добавленной стоимости другими отраслями экономики, в первую очередь посредством снижения транспортных издержек. В результате нельзя просто стремиться к максимизации вклада транспорта в ВРП, тем самым можно замедлить развитие остальных отраслей экономики, что приведет к меньшему совокупному увеличению ВРП за счет всех отраслей экономики. Необходимо найти некий оптимальный баланс, сбалансированную структуру экономики, в которой транспорт создает условия для развития остальной экономики. При этом доля транспорта в ВРП в

* Носков Владимир Анатольевич, доктор экономических наук, профессор Самарского государственного экономического университета; Носков Иван Владимирович, кандидат экономических наук, Министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области. E-mail: Noskov1962@inbox.ru.

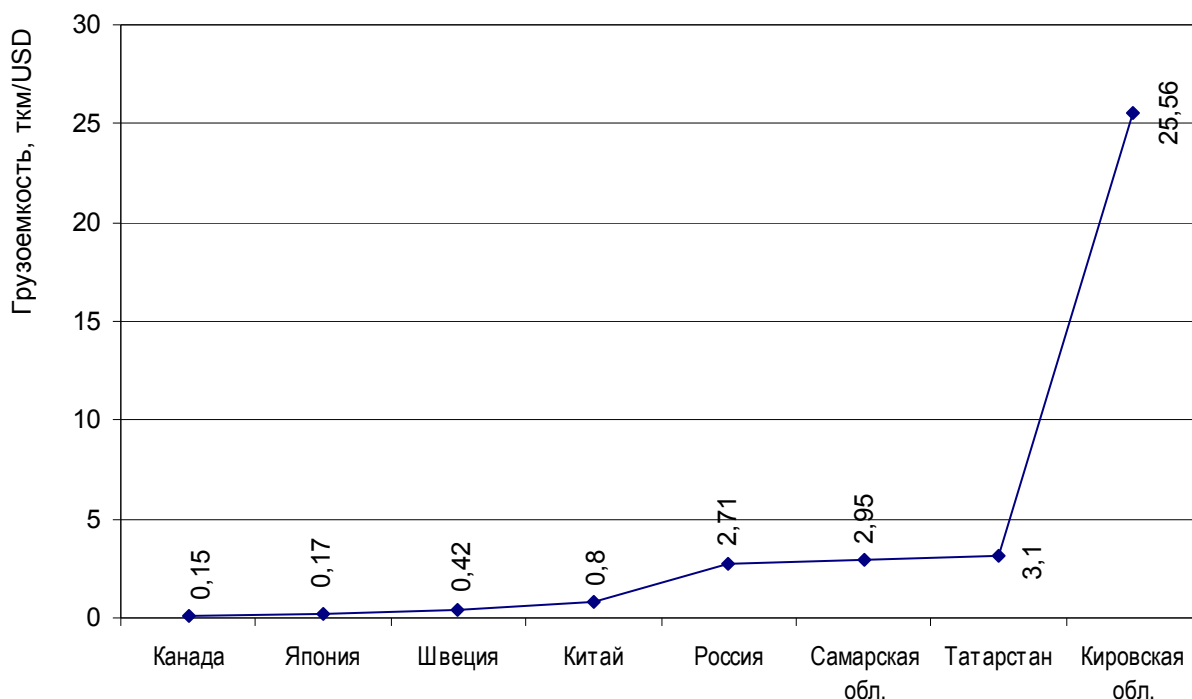


Рис. Грузоёмкость (без учета трубопроводного транспорта) Самарской области, некоторых стран мира и регионов России в 2006 г.

большинстве случаев должна оставаться стабильной или уменьшаться, а роль других производств и услуг расти (не в последнюю очередь, за счет транспортной системы).

Неслучайно, например, в транспортной стратегии Казахстана предусматривается снижение доли транспорта в ВВП, причем снижение, напрямую связанное с развитием логистики и кластеров (последние являются логистически обусловленным набором взаимодополняющих производств).

Различные отрасли в неодинаковой степени влияют на увеличение внутреннего спроса. Так, один рубль выпущенной продукции сельского хозяйства стимулирует внутренний спрос на 53 коп., продукции строительства - на 48, транспорта - на 37, торговли - на 24 коп.¹

В процессе формирования рыночных отношений подходы к дальнейшему планированию развития транспорта должны базироваться на определении конечных результатов этого развития. Одним из показателей, выступающим в качестве конечного результата для отрасли, является грузоёмкость экономики.

Характерной особенностью как России в целом, так и Самарской области является относительно высокое значение грузоёмкости по сравнению с мировыми показателями². Так,

по уровню транспортной нагрузки на ВВП, выраженной в тонно-километрах перевозок на единицу паритетного ВВП, Россия в начале XXI в. более чем в 3 раза уступала США, в 4 раза - Китаю, в 29 раз - Германии и в 143 раза - Японии.

Очевидно, что промышленный рост невозможен без роста грузоперевозок. Однако их прирост должен быть меньше прироста ВВП. Необходимо стремиться к постоянному снижению значения данного показателя, так как он показывает не что иное, как обременительные затраты, которые влияют на конкурентоспособность отечественной продукции³. Это подтверждается и ретроспективным анализом изменения грузоёмкости ВВП: переход развивающихся стран в разряд развитых и в целом общественный прогресс сопровождаются снижением нагрузки транспорта на экономику. В литературе определен критерий перехода региона из развивающегося в развитый по грузоёмкости ВВП: 1-2 т-км/долл. США.

Как видно из рисунка, в 2006 г. грузоёмкость Самарской области без учета трубопроводного транспорта была несколько выше, чем значение этого показателя в среднем по России, но ниже, чем в таких регионах Приволжского федерального округа, как Татар-

Грузоёмкость экономики Самарской области

Показатель	Годы						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ВРП, млн долл. США (в сопоставимых ценах 2008 г.)	13251	14152	14704	15410	16750	17035	18023
Грузооборот по видам транспорта общего пользования, млрд т · км							
Всего	128,8	134,0	143,8	155,1	164,8	162,4	163,7
Железнодорожный	38,3	38,1	41,1	45,0	48,6	48,7	52,1
Автомобильный	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,72	0,96
Внутренний водный				7,4	7,8	5,6	5,2
Воздушный		0,0021	0,002	0,0024	0,0032	0,0027	0,0026
Трубопроводный	89,78	95,16	102	109,4	115,4	107,4	105,4
Грузоёмкость ВРП, т · км/долл. США	9,72	9,47	9,78	10,07	9,84	9,53	9,08
Грузоёмкость ВРП, т · км/долл. США (без трубопроводного)	2,94	2,74	2,84	2,97	2,95	3,23	3,23

стан и Кировская область⁴. Грузоёмкость экономики Самарской области незначительно превосходит среднероссийский уровень, однако стоит отметить, что с 2002 по 2008 г. в условиях стабильного развития экономики существовала негативная тенденция к росту данного показателя (табл. 1). Изменение этой тенденции будет способствовать повышению вклада транспорта в устойчивый экономический рост, формирование нового качества роста экономики.

В мировой практике сложились следующие подходы к снижению грузоёмкости ВВП:

1) рациональное размещение производительных сил (потенциально высокая грузоёмкость часто закладывается на стадии разработки отраслевых программ; такие ошибки исправить особенно тяжело);

2) сокращение спроса на услуги грузового транспорта местных производителей продукции, что возможно в случае изменения структуры ВРП за счет опережающего роста услуг, транспортноемкость которых на порядок ниже, чем товаров;

3) перепрофилирование производств, особенно в сторону повышения доли высокотехнологичной продукции.

Есть ряд стран, где наблюдались сверхвысокие темпы снижения грузоёмкости⁵. К ним относятся Индия (первые годы после получения независимости) и Япония (притом, что, не имея своих сырьевых ресурсов, страна чрезвычайно зависит от их транспортировки), а в последние десятилетия и Великобритания. На Западе, в частности в Вели-

кобритании, придается большое значение системному регулированию показателя грузоёмкости. В этой стране, как ни в какой другой, рост ВРП опережает рост грузоперевозок⁶. При этом главным источником снижения грузоёмкости становится снижение средней длины перевозок за счет передачи короткопробежных перевозок (до 250 км, а не до 150 км, как считается в России) с железной дороги на автотранспорт, что, в свою очередь, предполагает опережающее развитие дорожной сети.

Следует четко определиться с тезисом о росте перевозок грузов. С точки зрения управления экономикой области, нельзя ставить задачу максимального прироста транспортной работы, который якобы неизбежно должен привести к росту ВРП. Такая позиция удобна производителям транспортных услуг, но противоречит макроэкономическим целям функционирования экономики. Рост транспортной работы в условиях открытия рынков неизбежен, но его темпы не должны превышать темпы роста ВРП. Необходимо отметить, что это касается всех внетранзитных перевозок; по отношению к ВРП темпы роста транзита могут быть равными или даже превосходить их.

К показателям, характеризующим экономическое предназначение транспорта, наряду с грузоёмкостью, можно отнести такие, как объем грузоперевозок и пассажироперевозок, а также грузо- и пассажирооборот. Спрос на пассажироперевозки и грузоперевозки в Самарской области имеет разнонап-

Показатели работы транспорта Самарской области
(по видам транспорта общего пользования)

Показатель	Годы						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Объемы грузоперевозок подотраслями транспорта, млн т							
Железнодорожный	17,7	17,6	25,3	29,9	27,4	23,2	23
Автомобильный	15,6	13,1	10,6	9,6	7,4	9,3	8,9
Внутренний водный	7,6	8	8,6	7,2	7,5	7,1	5,2
Воздушный	0,0016	0,0016	0,0016	0,0017	0,0019	0,0018	0,0017
Трубопроводный	19,7	21,7	23,9	29,65	31,4	28,9	28,9
Всего	60,6	60,4	68,4	76,3	73,7	68,6	66,0
Объемы пассажирских перевозок подотраслями транспорта, млн чел.							
Железнодорожный	20,2	19,7	19,86	18	17,6	17	18
Автобусный	692	675	598	512	450	314	137
Трамвайный	188	208	204,3	202	194	71,6	79,8
Троллейбусный	182	191	185,2	168	150	55,3	63,7
Внутренний водный	1,3	1,2	1,3	1	1,1	1,09	1,11
Воздушный	0,4	0,4	0,41	0,5	0,5	0,44	0,45
Метрополитен	27	26	24	25	21	10,8	11,4
Всего	1110,7	1121,6	1032,7	926,5	833	480,2	311,5

Источник. Разработка методических указаний по оценке чистого вклада подотраслей транспорта в ВДС (ВРП) / МЭРТ. М., 2002.

равленные тенденции (табл. 2)⁷. Так, пассажироперевозки транспортом общего пользования снизились - с 1110 млн чел. в 2002 г. до 311,5 млн чел. в 2008 г., что нельзя объяснить только уменьшением в те годы численности населения региона. Аномальное снижение пассажироперевозок вызвано, прежде всего, монетизацией льгот и обеспечивалось, в первую очередь, снижением пассажироперевозок автобусным транспортом. Кроме того, величина пассажирских перевозок, учитываемая государственной статистикой, особенно во внутригородском сообщении, не включает полностью большие объемы перевозок частными перевозчиками.

Соотношение отдельных видов транспорта в суммарной транспортной работе является важнейшей характеристикой транспортной системы и экономики области в целом. Представления о том, на какой вид транспорта приходится наибольшие объемы грузо- и пассажироперевозок, играют важную роль при определении приоритетов.

В последние годы в структуре грузооборота основную роль играет железнодорожный транспорт, далее следуют автомобильный и внутренний водный. На воздушный транспорт приходится незначительная доля. По прогнозам, при нынешних тенденциях в развитии транспортного комплекса доля ав-

томобильного транспорта в грузообороте будет оставаться на нынешнем уровне.

Что касается пассажироперевозок, то здесь автомобильный транспорт пока играет доминирующую роль, однако в последние годы структура пассажироперевозок значительно изменилась: за счет снижения в них доли автомобильного транспорта возросли доли остальных видов транспорта. Необходимо добавить, что в соответствии с предлагаемыми планами развития должна возрасти доля воздушного транспорта.

Таким образом, можно заключить, что за последние годы все больший вес в общем объеме перевозок, в особенности пассажирских, набирают те виды транспорта, использование которых невозможно без наличия развитой автодорожной сети. Другими словами, развитие транспорта Самарской области предполагает развитие сети автодорог, в полной мере удовлетворяющей возрастающие потребности экономики и населения, что является приоритетным фактором экономического роста Самарской области.

В Транспортной стратегии России предусмотрено снижение грузоемкости ВВП на 20 % за 15 лет. Перед Самарской областью стоит более сложная - снизить грузоемкость ВРП более чем на 45 % к 2025 г. Чтобы это стало возможным, необходимо

**Прогноз грузоемкости экономики Самарской области
(без учета трубопроводного транспорта)**

Показатель	Годы			
	2015	2020	2030	2040
ВРП, млн долл. США (в ценах 2008 г.)	23130	31379	56062	114555
Грузооборот, млрд т · км				
Всего	34,2	72,6	90,3	120,2
Железнодорожный	56,0	62,1	75,0	96,6
Автомобильный	0,7	0,9	1,1	1,5
Внутренний водный	7,5	9,6	14,2	22,1
Воздушный	0,003	02,003	0,005	0,008
Грузоемкость ВРП, т · км/долл. США (в ценах 2008 г.)	2,78	2,31	1,61	1,05

стремиться к достижению такого соотношения прогнозируемых значений грузооборота и ВРП, которые обеспечивали бы сохранение тенденции снижения обременяющих расходов на транспорт. Главным источником снижения грузоемкости ВРП является снижение длины перевозок, притом, что их объем будет расти (вслед за растущей экономикой). По имеющимся оценкам, 77 % грузоперевозок могли бы быть короче или вовсе не нужны. Часть из них нужны лишь перевозчикам⁷.

По прогнозам, к 2040 г. значение грузоемкости экономики может снизиться до 1,05 т·км/долл. США, что выведет Самарскую область по данному показателю на один уровень с наиболее развитыми странами.

Одной из важнейших задач, которую необходимо решить для стимулирования экономического роста, является сокращение транспортных издержек. Заботиться о снижении издержек должен хозяйствующий субъект - производитель транспортных услуг. Государственные органы исполнительной власти лишь создают благоприятные условия путем проведения соответствующей транспортной политики. Обратная сторона этой же проблемы - полный учет вклада транспорта в создание валовой добавленной стоимости, поскольку около 1,5% выпуска транспортной продукции не учитывается вообще, а около 20% перераспределяется в пользу смежных отраслей. Причиной этого являются коренные недостатки системы национальных счетов, используемых Росстатом⁸.

В условиях структурной перестройки и экономического роста транспорт должен предоставлять экономике нечто большее, чем просто достаточные пропускные и провозные возможности. Требуется обеспечить максимальное ускорение товародвижения, сниже-

ние удельных транспортных издержек и повышение мобильности населения.

Сегодня расходы на транспорт являются для многих отраслей экономики довольно тяжелым бременем. Коммерческая скорость перемещения товарных масс от производителя к потребителю в России в 2-3 раза ниже, чем в Европе и США. Удельный вес транспортных расходов в стоимости продукции производственного назначения колеблется от 5 до 35%, составляя в среднем по стране следующие величины: в сельском хозяйстве - 7%, в пищевой промышленности - 8,9%, в капитальном строительстве - 13%, в лесозаготовках - 22%. В США, например, транспортная составляющая колеблется в среднем от 4 до 8%, и лишь в пяти отраслях превышает составляет более 10% (целлюлозно-бумажная - 11%, мебельная - 12%, пищевая - 13%, лесозаготовки - 18%, нефтехимия - 24%)⁹.

Одной из особенностей инфраструктурных отраслей является их двойственная экономическая природа. Инфраструктура не производит материальных ценностей, а продуцирует услуги в виде общих, более благоприятных условий жизнедеятельности и хозяйствования. Например, реконструировали дорогу, и лучшими, вновь созданными условиями воспользовались многие - как население, так и производители (перевозчики).

Результаты деятельности инфраструктуры проявляются, прежде всего, вне ее самой, растворяясь в экономических показателях отраслей. Поэтому объективная оценка роли инфраструктуры возможна только при системном анализе ее взаимодействия с другими отраслями экономики, при полном определении тех социально-экономических последствий (затрат и результатов), которые

будут иметь место не только внутри, но и вне инфраструктуры.

По результатам расчета экономического эффекта от улучшения интегральной транспортной доступности в пределах Самарской области министерством экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области был проведен анализ ежегодных финансовых потерь от недостатков в развитии единой транспортной сети. В текущих ценах этот показатель равен 28,3 млрд руб., что соответствует 5,8 % ВРП области.

В Самарской области слабое дорожное хозяйство способно замедлить темпы экономического роста. Совершенствование дорожной сети приводит к значительному улучшению показателей здоровья населения, снижению безработицы, преступности и смертности от ДТП, к росту миграционной привлекательности.

¹ Мезоэкономика переходного периода: рынки, отрасли, предприятия. М., 2001. С. 24.

² Носков И.В. Роль транспорта в устойчивом развитии Самарской области // Вестник Самарс-

кого государственного экономического университета. 2009. № 5 (55). С. 78-82.

³ Носков В.А., Носков И.В. Теория экономического пространства и развитие транспортной инфраструктуры // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2009. № 5 (55). С. 73-77.

⁴ Носков И.В. Стратегические направления развития транспортного комплекса региона (на примере Самарской области): автореф. дис. ... канд. экон. наук. Самара, 2010. 28 с.

⁵ On Economic analysis of the USA Transportation Industry. Washington, 1999.

⁶ McKinnan A.C. Decoupling of road freight transport and economic growth trends in the UK: an exploratory analysis // Tr. Reviews. Vol. 27. 2007. № 1.

⁷ Разработка методических указаний по оценке чистого вклада подотраслей транспорта в ВДС (ВРП) / МЭРТ. М., 2002.

⁸ Методические указания по оценке чистого вклада автодорог в ВВП / Росавтодор. М., 2004.

⁹ Носков В.А. Транспортная составляющая экономического роста стран в мировой экономике // Беларусь в современном мире: материалы IX Международ. науч. конф., посвящ. 89-летию образования Белорус. гос. ун-та. Минск: Изд. центр БГУ, 2010. С. 148-149.

Поступила в редакцию 30.10.2013 г.