

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА В ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ (НА ПРИМЕРЕ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ)

© 2014 В.А. Носков, И.В. Носков*

Ключевые слова: социально-экономические функции транспортного комплекса, устойчивое развитие региона, глобальная экономика, региональная экономика, интегральная транспортная доступность, транспортная дискриминация населения, подвижность населения, поездки с социально-культурными целями, экономические кластеры, грузоемкость и пассажироемкость экономики.

Рассматривается роль транспортного комплекса в устойчивом экономическом развитии территорий, определены его социально-экономические функции. Система транспорта представлена как территориальный институт, показана ее роль в решении социально-экономических проблем территорий, в росте подвижности населения, повышении конкурентоспособности региона в глобальной экономике.

Критерием для оценки социально-экономических аспектов развития транспортного комплекса региона является показатель интегральной транспортной доступности. Интегральная транспортная доступность (ИТД) измеряется в средневзвешенных затратах времени, необходимых для того, чтобы в регионе добраться из любой его точки в любую другую. Рассчитывается отдельно по грузовым и пассажирским перевозкам и вбирает в себя особенности начертания и технического состояния не только автодорожной сети, но и всех имеющихся транспортных коммуникаций.

Единого норматива ИТД для региональной транспортной сети не существует, он является расчетным для каждого региона (области, края). Для низового региона типа сельского административного района норматив для грузоперевозок близок к постоянному - 2,4 ч (чистое время движения без остановок и ожиданий). Для пассажироперевозок он переменный (около 1,8 ч в зависимости от сложившейся системы расселения и набора услуг в поселениях). Норматив для грузоперевозок определяется исходя из того, что водитель в пределах района должен в течение рабочего дня (7 ч) успеть доехать до самой отдаленной точки района и вернуться обратно. Таким образом, в один конец он может затратить не более 3,5 ч, а без остановок и

затрат времени на погрузочно-разгрузочные операции - 2,4 ч¹.

Нормативы являются переменными, определяются спецификой района и связаны с высоким удельным весом регулярных связей, т.е. сколь бы ни была велика территория низового административного района, все его жители нуждаются в более или менее регулярном потреблении услуг гарантированного минимума (специализированная медпомощь, учреждения культуры и соцобеспечения, ремонт сложной бытовой техники и т.д.).

Сетью всех видов транспорта в области в полной мере не обеспечен ни один из районов, так как везде фактический процент обеспеченности сетью не превышает нормативный, но можно выделить районы с уровнем обеспеченности более 40%: Волжский (52%), Кинельский (41%), Ставропольский (45%), Сызранский (45%). В остальных районах этот показатель ниже и составляет в среднем для всех районов 26%.

Одним из основных понятий, характеризующих транспортно-коммуникационную среду в регионе, является транспортная дискриминация населения - явление, когда из-за недостаточного развития транспортной системы (а не по финансовым причинам) людям не доступны услуги социально-гарантированного минимума (образование, здравоохране-

* 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: vestnik_sgeu@mail.ru.

ние, соцобеспечение, культурно-бытовое обслуживание и др.). Уровень транспортной дискриминации определяется процентом населения, проживающего вне нормативной зоны транспортной доступности.

В настоящее время 29,1% населения области проживает вне нормативной зоны доступности, что составляет около 930 тыс. чел. Полученная величина незначительно превышает уровень большинства центральных регионов России. Уровень транспортной дискриминации населения значительно колеблется по районам области. Большинство районов (18) имеет неблагоприятный уровень транспортной дискриминации.

В Волжском районе уровень транспортной дискриминации населения равен 2,2%. Практически решена проблема транспортной дискриминации еще в 2 районах (Ставропольском и Сызранском), где эта проблема может быть снята незначительными (в масштабах области) капитальными вложениями в дорожную сеть.

Надежность транспортного комплекса по пассажирским перевозкам в 1,2 раза ниже, чем по грузовым. Главным образом, за счет низкой надежности функционирования речного и автобусного транспорта по местной сети автомобильных дорог.

В Самарской области наблюдается чрезвычайно высокий уровень территориальной дифференциации транспортной обеспеченности, которая показывает, насколько неодинаковы, контрастны транспортные условия жизнедеятельности в пределах районов. В принципе недопустимо, чтобы в границах сельского административного района разница в транспортном обеспечении его жителей превышала 30%.

Важным показателем, отражающим суммарный ущерб населению от недоразвития единой транспортной сети, является показатель суммарного фонда потерянного свобод-

ного времени по отдельным районам области (по услугам повседневного спроса). Особо выделяются Большеглушицкий, Большечерниговский, Пестравский, Хворостянский районы, в которых происходят наибольшие суммарные потери свободного времени за счет большей численности населения, проживающего в населенных пунктах, имеющих превышающий норматив ИТД показатель транспортной доступности.

В табл. 1 приведены максимальные и минимальные значения ИТД отдельных населенных пунктов Самарской области при получении услуг эпизодического спроса².

Эти цифры говорят о многом. Так, из Красного Яра можно доехать (всеми видами транспорта) до многих поселений области, где есть эпизодические услуги, в среднем чуть более чем за 2,3 ч. Тогда как такая же задача для жителей с. Верхние Росташы (Большечерниговский район) будет “стоить” им почти 11,5 ч. А это не только непроизводительные затраты времени, но и дополнительные денежные расходы. Поэтому житель Верхних Росташей вряд ли поедет на концерт “звезды” в областной центр, сможет отремонтировать сложную бытовую технику, будет заниматься профилактикой у зубного врача или защитой своих прав в суде и т.д. В результате он будет сегрегирован транспортом, хотя формально живет в условиях свободного рынка. Однако ни он сам, ни его дети уже не будут достаточно конкурентоспособны³.

Наименее благоприятные значения ИТД по пассажирским перевозкам имеют населенные пункты Большечерниговского района, которые отстают от лучших значений по области более чем в 2,5 раза.

Приведенные данные свидетельствуют о неодинаковых стартовых транспортных условиях жизни населения области, большей дис-

Таблица 1

Максимальные и минимальные значения ИТД отдельных населенных пунктов Самарской области при получении услуг эпизодического спроса

Населенный пункт (район), численность населения, чел.	Значение ИТД (пасс.), ч
ИТД пассажирское минимальное	
Красный Яр, райцентр, 7,9 тыс.чел.	2,33
Белозерки, Ставропольский район, 1,5 тыс.чел.	2,34
Дубки, Красноярский район, 68 чел.	2,39
ИТД пассажирское максимальное	
Хасьяново, Большечерниговский район, 13 чел.	8,92
Верхние Росташы, Большечерниговский район, 205 чел.	11,51

криминации жителей районов и, следовательно, приоритетности развития их транспортной сети, поскольку любая стратегия развития транспортной системы в принципе должна быть направлена на обеспечение равных стартовых возможностей тем, ради которых стратегия создается⁴.

Неблагоприятные транспортные условия жизнедеятельности сказались на существенной дифференциации населения по уровню доходов. Так, по районам области величина заработной платы различается более чем в 3 раза (без учета городов областного подчинения - в 2,4 раза). Непонимание этой аксиомы приводит к постоянному воспроизводству неконкурентоспособных личностей и тем самым снижению капитализации территории.

Следствием снижения транспортной дискриминации населения в Самарской области может являться рост потребительского спроса (или товарооборота) за счет большей активности людей, возникшей в условиях улучшения транспортной доступности. Реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры может привести к увеличению потребительского спроса, эквивалентного годовому приросту ВРП, на 2,2 %.

В тех случаях, когда даже в отдаленной перспективе не будет решена проблема транспортной дискриминации населения, целесообразно ввести компенсационные выплаты из областного (или муниципального) бюджета за плохие транспортные условия (аналогично надбавкам за плохие экологические условия проживания или аналогично северным надбавкам).

В отличие от заполярных районов власть должна быть заинтересована в том, чтобы

деревня не обезлюдела, и если признается невозможность относительно скорого (в течение 20-25 лет) решения проблемы транспортной дискриминации, то необходимо компенсировать эти неблагоприятные условия. При этом стимулируется выполнение дорожной программы, так как только при достижении нормативов МТС дотации могут быть отменены. По мере развития сети автодорог и реконструкции основных железных дорог численность населения с чрезвычайными дискриминационными условиями (91 населенный пункт) будет сокращаться и, соответственно, объем компенсации снижаться.

Одной из основных характеристик роли пассажирского транспорта в экономической жизни региона является пассажироемкость его валового продукта⁵. Динамика пассажироемкости в Самарской области не соответствует мировым тенденциям: в 2011 г. наблюдалось значительное уменьшение этого показателя по сравнению с 2003 г., несмотря на экономический рост в эти годы как в России в целом, так и в Самарской области (табл. 2). Однако анализ подвижности населения показывает, что такую отрицательную тенденцию пассажироемкости можно объяснить, прежде всего, именно опережающими темпами роста ВРП по сравнению с пассажирооборотом.

К тому же, абсолютное значение пассажироемкости в Самарской области ниже, чем в России в целом и чем во многих странах (рис. 1)⁶. Как известно, чем выше уровень индустриального и социально-экономического развития страны, тем выше в ней показатель подвижности и мобильности населения. При этом в западных странах лишь 35-40 %

Таблица 2

Пассажироемкость валового регионального продукта Самарской области

Показатели	2003 г.	2005 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
ВРП, млрд руб.	140,4	206,3	402,3	584,0	695,7	832,6
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования, тыс.чел.						
Автомобильный	692	598	272,4	156	130	144
Железнодорожный	20	20	18,5	14	12	11
Водный	1,3	1,3	1,1	1,2	1,2	1,1
Всего (включая горэлектротранспорт)	1110,7	1032,7	442,4	302	264	296
Пассажирооборот по видам транспорта (транспортом общего пользования), млн пасс.- км						
Автомобильный	5222	4942	2237	1571	1364	1448
Железнодорожный	3132	2951	3206	2882	2599	2530
Водный	18	15	14,2	10,5	11,7	10,4
Всего (включая горэлектротранспорт)	10247	9804	6670	4914	4397	4462
Пассажироемкость, пасс.-км/1USD ВРП	2,3	1,4	0,4	0,25	0,19	0,16
Подвижность, пасс.-км/1 жителя	3202	3073	2101	1526	1368	1388

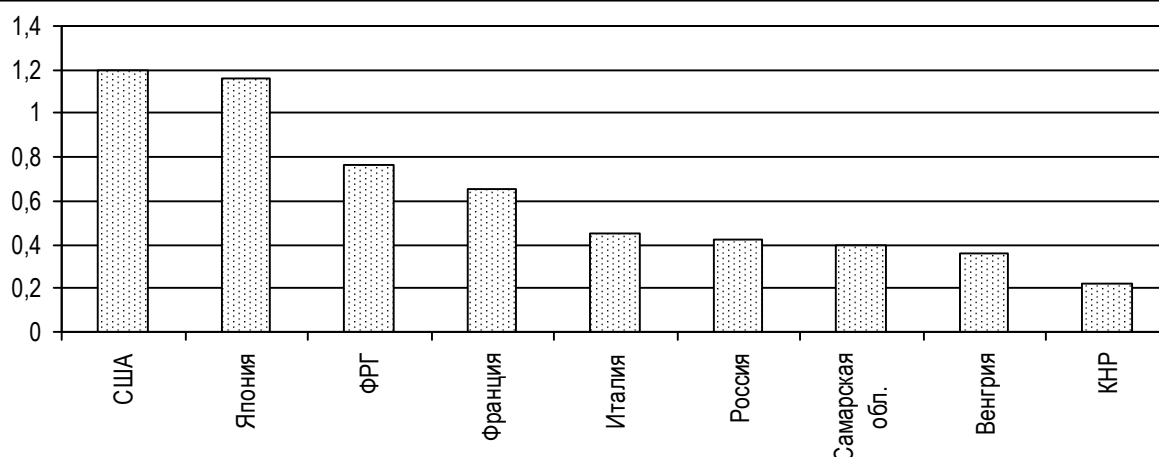


Рис. 1. Пассажироемкость ВВП по странам мира, пасс.-км/100 долл. ВВП

пассажирооборота приходится на трудовые поездки (в России - 60 % и более).

Подвижность населения в Самарской области имеет значения ниже, чем во многих регионах Приволжского федерального округа, при этом наблюдается постоянное сокращение подвижности.

Подвижность, выраженная в числе поездок (с учетом их дальности) в расчете на 1 жителя, используется главным образом при анализе общих тенденций развития региональных транспортных систем и позволяет прогнозировать спрос на пассажирские перевозки на основе тенденций, сложившихся в развитых странах (с плохой демографической ситуацией). Отдельными исследованиями было доказано, что транспортная доступность существенно влияет на увеличение душевых показателей ВВП (ВРП), тогда как рост ВВП сам по себе не гарантирует рост транспортной доступности⁷.

Стратегией развития транспорта России предусматривается рост подвижности населения к 2020 г. на 30 % относительно уровня 2003 г., когда она составляла 4300 км на 1 чел./год. Для СССР в 1990 г. она составляла 8700 км. Тогда как в развитых странах мира, в первую очередь в странах Западной Европы, данный показатель уже сейчас превышает 10 тыс. км/чел./год (в ФРГ - 10,7 тыс. км).

Относительно других регионов России Самарская область имеет средние показате-

ли подвижности населения (около 2,1 тыс.км/чел.). В транспортной стратегии России предусматривается рост подвижности и мобильности населения к 2020 г., в первую очередь, за счет роста автомобильного парка и увеличения доли легкового транспорта в пассажироперевозках с 33 до 53%. При этом общая подвижность должна возрасти на 10-15%. В данной Стратегии в Самарской области предусматривается рост подвижности за счет создания благоприятной транспортно-коммуникационной среды и возрастания роли общественного транспорта.

Министерством экономического развития и торговли Самарской области были получены прогнозы пассажироемкости ВРП (табл. 3).

Общая пассажироемкость ВРП, учитывающая и трудовые поездки, и поездки с социально-культурными целями, имеет тенденцию к снижению. Это связано с предполагаемым увеличением доли поездок с социально-культурными целями в общей подвижности населения.

Анализ полученных данных позволил установить основные тенденции развития пассажирского транспорта в Самарской области на перспективу:

1. Изменение структуры пассажирооборота (соотношения видов транспорта в транспортной работе) с учетом мировых тенденций и особенностей развития отдельных видов транспорта Самарской области:

Таблица 3

Прогнозы пассажироемкости валового регионального продукта

	Годы					
	2015	2018	2020	2025	2030	2040
Пассажироемкость ВРП, пасс.-км/100 долл. США (в ценах 2008 г.)	0,40	0,38	0,35	0,30	0,28	0,20

♦ падение доли автомобильного транспорта в общем пассажирообороте (с 51 до 30 %);

♦ относительно быстрое развитие железнодорожных перевозок, в первую очередь, за счет скоростных пригородных линий и скоростной транспортной системы Самара - аэропорт - Тольятти;

♦ возрождение и укрепление роли водного транспорта в связи с увеличением регулярности и надежности пригородных и междугородних перевозок по Волге.

2. Рост подвижности населения, выраженной в пассажиро-километрах в расчете на 1 жителя, более чем в 3 раза, что свидетельствует о благоприятной тенденции развития пассажирского транспорта.

Однако следует учесть, что одним из основных измерителей транспортной подвижности, характеризующих уровень мобильности и контактности населения, является показатель потребления пассажирских транспортных услуг с социально-культурными целями, выраженный в величине километров, которые проехал каждый житель в течение года. Именно этот показатель используется в качестве ориентира эффективного развития пассажирского транспортного комплекса⁸.

Каждый взрослый житель России уже сегодня должен проехать не менее 3000 км в год с социально-культурными целями. По меркам западных стран, уже сегодня эта величина должна бы составлять 4000 км, фактически же она равна в Самарской области 2100 км. Таким образом, уровень мобильности населения в регионах РФ не отвечает даже скромным требованиям развивающегося государства⁹. Стратегия развития ЕТС Самарской области, в рамках которой будет развиваться пассажирский транспорт, гарантирует рост подвижности 1 жителя с социально-культурными целями не менее чем в 3 раза к 2040 г.

Динамика экономического роста развитых стран свидетельствует о том, что грузоемкость ВРП должна со временем падать (это качественный процесс освобождения экономики от транспортной зависимости, один из аспектов экономической свободы, которому у нас пока не придается должного значения).

В то же время пассажироемкость ВРП должна расти, ибо рост подвижности насе-

ления (особенно с социально-культурными целями) - мерило цивилизованности в современном мире.

Добиться реализации этих тенденций можно двумя способами:

1. Опережающим ростом ВРП, который тем выше, чем больше капитализация региона (в особенности через замыкание на его территории высокопередельных (конечных) циклов производства, так называемых кластеров, где и формируется основная часть добавленной стоимости).

2. Снижением темпов роста грузовой транспортной работы, что всегда является благом для экономики в целом и не является таковым для отдельных производителей транспортных услуг (перевозчиков). Именно поэтому борьба за снижение объемов перевозок (вернее, их дальности) никогда не афишировалась, а во многих случаях (моделях), напротив, даже ставилась противоположная задача - увеличение грузооборота.

При переходе к преимущественно устойчивому типу роста экономики рост грузооборота в Самарской области будет отставать от роста пассажирооборота и еще в большей степени от роста ВРП. Это определит путь, по которому постепенно экономика Самарской области будет переходить в постиндустриальную стадию развития, сопровождающуюся снижением вклада традиционных секторов экономики в ВРП и увеличением мобильности населения, в первую очередь, с культурными целями.

Существующее состояние транспортной инфраструктуры Самарской области требует большей синхронизации с целями и задачами социально-экономического развития региона, что обуславливает необходимость связать воедино интересы регионального развития с интересами развития транспортной системы страны.

¹ Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М., 1987.

² Носков И.В. Современные проблемы и направления развития транспортно-логистического комплекса Самарской области // Изв. Самар. науч. центра Рос. акад. наук. 2006. Т. 8. № 4. С. 978-987.

³ Пацюрковский В.В. Социально-культурная подвижность населения и развитие региональных систем культурного обслуживания // Рос. экон. журн. 2006. № 11-12. С. 12.

⁴ Носков В.А., Носков И.В. Формирование принципов развития транспортного комплекса региона // Вестник СамГУПС. 2009. № 1. С. 23-29.

⁵ Носков В.А., Носков И.В. Городской эклектический транспорт как стабилизирующий фактор транспортной системы мегаполиса на постсоветском пространстве: материалы X Междунар. научн. конф., посвященной 90-летию образования Белорусского государственного университета "Беларусь в современном мире". Минск, 2011. С. 163-164.

⁶ Носков И.В. Стратегические направления развития транспортного комплекса региона (на примере Самарской области) : автореф. дис. ... канд. экон. наук. Самара, 2010.

⁷ Носков В.А. Транспортная составляющая экономического роста стран в мировой экономике: материалы IX Междунар. научн. конф., посвященной 89-летию образования Белорусского государственного университета "Беларусь в современном мире". Минск, 2010. С. 148-149.

⁸ Болгова Е.В., Носков В.А., Носков И.В. Инфраструктурный каркас экономического пространства региона: монография. Самара : Изд-во СамГУПС, 2011.

⁹ Носков В.А., Носков И.В. Теория экономического пространства и развитие транспортной инфраструктуры // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2009. № 5 (55). С. 73-77.

Поступила в редакцию 11.02.2014 г.