

УДК 338.47;332,122

Роль транспортной составляющей в экономическом развитии региона: сравнительный анализ

Г.А. Ерохин

*Факультет мировой экономики и международных отношений МГТУ,
кафедра международных экономических отношений*

Аннотация. Предложены новые подходы к оценке показателей транспортной составляющей региона, а также уровня и возможностей развития транспорта. Введен показатель относительного транспортного развития, отражающий как величину валового регионального продукта, так и среднего по России показателя транспортной составляющей. Обоснована целесообразность использования дополнительных показателей при принятии инвестиционных решений.

Abstract. New approaches to the evaluation of regional transport component indexes and the transport development level and potential have been considered. A relative transport development index reflecting both the value of regional gross domestic product and average index of transport component in Russia has been introduced. The expediency of additional indexes involvement in the investment decision making process has been validated.

Ключевые слова: транспортная составляющая регионального валового продукта, показатель относительного транспортного развития

Key words: transport component of regional gross domestic product, index of relative transport development

1. Введение

Транспортная отрасль – важнейшая отрасль экономики регионов и страны в целом. Непрерывные грузопотоки следуют от места добычи полезных ископаемых до места их переработки, от места производства товаров до их потребителей. Производству необходимы комплектующие, и для доставки их к месту назначения также требуется транспорт. Для России, с большой протяженностью территории, отдаленностью мест добычи сырья, его переработки и потребления, транспорт имеет особую актуальность.

Транспорт – одна из важнейших подсистем хозяйства регионов. Он обеспечивает внутриотраслевые и межотраслевые транспортно-экономические связи, поэтому его развитие является важным условием оптимального развития экономики. Ключевыми в транспортной системе являются все виды транспорта: водный, железнодорожный, автомобильный, воздушный, трубопроводный и даже космический, которые приносят удобства и прибыль многочисленным участникам процесса. Транспорт – это специфическая инфраструктурная отрасль экономики, осуществляющая услуги по перевозке пассажиров и грузов, но не производящая новой натурально-вещественной продукции (*Задворный*, 2010).

В условиях современной экономики, когда товарообмен внутри страны и в рамках международного сотрудничества происходит весьма активно, к уровню развития транспорта и его инфраструктуры предъявляются всё большие требования, а совершенствование, модернизация транспортной отрасли является одной из приоритетных государственных задач. В этой связи интересен опыт работы зарубежных владельцев транспорта, направленный на объединение усилий воздушных и железнодорожных транспортников, в результате чего достигается значительный экономический эффект. При этом стоимость транспортных услуг для владельцев груза уменьшается, а прибыль, получаемая транспортниками, как ни странно, увеличивается. Это происходит из-за увеличения грузопотоков и снижения себестоимости перевозок (*Хазбиев*, 2000).

Транспортная система Российской Федерации имеет существенные скрытые резервы по увеличению финансовых поступлений от транспортных услуг во внутренний валовой продукт (ВВП). На сегодняшний день явно недостаточно загружены транспортные линии (железнодорожный, воздушный и морской транспорт); не в полной мере используются транспортные коридоры по перевозке международных грузов (в том числе контейнерных) из стран Азиатско-тихоокеанского региона (АТР) в Европу и США, а также возможности Северного морского пути (СМП); неэффективно реализуется потенциал незамерзающего порта Мурманск (*Лиходей*, 2010). Действия со стороны государства по созданию Мурманского комплексного транспортного узла, а также развитию новых и реконструкции существующих видов транспорта недостаточно интенсивны (*Киселенко и др.*, 2006).

Для принятия инвестиционных решений, определяющих развитие отрасли, в первую очередь необходима объективная оценка степени развития транспорта в регионах России. Весьма важна также оценка значимости региона и его возможностей по увеличению "транспортного показателя". Целью данной работы был поиск средств и методов, при помощи которых возможна комплексная, максимально полная и объективная оценка ситуации и выработка на этой основе стратегических решений.

2. Показатели транспортного развития страны и регионов

Для оценки транспортного развития регионов используется показатель доли валового регионального продукта (ВРП), приходящейся на транспортную составляющую. В официальной статистике РФ этот показатель находится в графе "Транспорт и связь". Учитывая примерно одинаковый уровень развития связи в регионах России, разницу в величине показателей по регионам с некоторым приближением, достаточным для достижения цели сравнения, можно вычислять за счет различного развития транспорта.

Очевидно, что показатель транспортной составляющей (Тс.р.) характеризует степень вклада его в валовой региональный продукт по каждому региону России. Однако применяемый в официальных данных Росстата России показатель транспортной составляющей в экономике России и регионов не дает полного представления о состоянии и возможностях развития транспорта в целом по России и в регионах. Данный коэффициент не показывает возможностей развития транспорта относительно средней транспортной составляющей по России и возможностей транспортного развития с учетом ВРП региона. Поэтому представляет интерес оценка величины этого показателя относительно среднего по России показателя транспортной составляющей в ВВП (Тс.ср.).

Введем новый показатель относительной транспортной составляющей То.с., который вычисляется как отношение Тс. к Тс.ср. Показатель То.с. характеризует степень развития транспорта в регионе относительно среднего значения аналогичного показателя по России. Представляет также интерес сопоставление коэффициента Тс.р. с региональной составляющей в ВВП. Введем коэффициент транспортного развития региона (Тр.р) как показатель возможного развития транспорта с учетом ВРП. Коэффициент Тр.р. рассчитывается как произведение ВРП/ВВП и Тс.р. Величину этого показателя целесообразно учитывать при оценке возможности развития транспорта в регионе с учетом регионального валового продукта.

Для удобства использования и оценки возможностей развития транспорта в регионе целесообразно ввести показатель относительного транспортного развития региона – То.р.р., который будем вычислять как отношение Т.р.р. к Т.тр. ср. по России.

Чтобы составить полную картину всех существующих и вновь вводимых показателей, представим их для ряда регионов всех округов России (табл. 1).

Проведем сравнительный анализ существующих и вновь введенных показателей.

Так, при учете транспортной составляющей Тс.р., которая фиксируется в структуре ВРП регионов (табл. 1, столбец В), регионами с наиболее развитой транспортной составляющей оказываются: Амурская область (25,8 %), Приморский край (20,1 %), Хабаровский край (18,3 %), Ярославская область (17,7 %) и Краснодарский край (17,1 %). Регионами со слабо развитой транспортной составляющей – Сахалинская (4,1 %), Кемеровская (6,4 %), Тюменская (7,3 %) и Московская (8,3 %) области. Мурманская область занимает промежуточное положение (*Регионы...*, 2009).

Представляет интерес оценить величину показателя Тс.р. относительно среднего по России, который в 2008 г. составлял 8,19 % от ВВП. Для вычисления коэффициента То.с. принимаем То.с. по России равным 1. Полученные данные (табл. 1, столбец Г) показывают, насколько степень развития транспорта в регионе выше или ниже среднего показателя по стране. В Амурской области, Приморском, Хабаровском и Краснодарском краях показатель транспортного развития в 2-3 раза выше среднероссийского. А в таких регионах, как Сахалинская, Кемеровская, Тюменская и Оренбургская области – ниже средней по России.

Показатель Тс.р. фиксирует существующий уровень развития транспорта в регионе. Если же необходимо оценить возможный уровень развития транспорта с учетом региональных инвестиций, то следует подсчитать коэффициент транспортного развития Тр.р. для каждого региона. Результат представлен в столбце Д. Наибольший показатель возможного транспортного развития отмечается в Тюменской области (55,3), в Краснодарском крае (33,3), Московской области (25,98). Наименьший – в Сахалинской (3,32) и Брянской (4,71) областях, Республике Саха (6,81), Амурской области (8,51), а также в Мурманской области (5,98). Оценка регионов по показателю То.р.р. позволяет оценить степень возможного транспортного развития конкретного региона относительно среднего по России, равного 819 (столбец Е).

На наш взгляд, при принятии инвестиционных решений необходимо пользоваться как уже существующими, так и новыми предложенными показателями, что позволит наиболее полно и объективно оценить степень возможного развития транспортной составляющей каждого региона.

Таблица 1. Показатели транспортного развития регионов России в 2008 г.

№	Показатели Регионы	ВВП (ВРП), млн руб.	ВРП от ВВП, %	Тс.р.	То.с.	Тр.р.	То.р.р.
		А	Б	В	Г	Д	Е
1	Россия	41428561	100	8,19	1	819	100
2	Центральный ФО						
2.1	Брянская обл.	127020	0,31	15,2	1,85	4,71	0,5
2.2	Московская обл.	1295560	3,13	8,3	1,01	25,98	3,2
2.3	Ярославская обл.	219952	0,53	17,7	2,16	9,38	1,1
3	Северо-Западный ФО						
3.1	Архангельская обл.	298112	0,72	13,9	1,69	10,00	1,22
3.2	Калининградская обл.	181716	0,43	9,2	1,12	3,95	0,48
3.3	Мурманская обл.	215913	0,52	11,5	1,40	5,98	0,73
3.4	Ленинградская обл.	383892	0,93	13,9	1,69	12,92	1,57
4	Южный ФО						
4.1	Астраханская обл.	147062	0,35	12,0	1,46	4,20	0,5
4.2	Краснодарский край	808704	1,95	17,1	2,08	33,34	4,0
4.3	Ставропольский край	275084	0,66	10,8	1,32	7,13	0,87
5	Приволжский ФО						
5.1	Нижегородская обл.	597988	1,44	9,4	1,14	13,54	1,65
5.2	Оренбургская обл.	425045	1,03	7,7	0,94	7,93	0,97
6	Уральский ФО						
6.1	Тюменская обл.	3143607	7,58	7,3	0,89	55,33	6,75
6.2	Свердловская обл.	944408	2,27	9,4	1,14	21,34	2,6
7	Сибирский ФО						
7.1	Красноярский край	740233	1,78	10,5	1,28	18,69	2,28
7.2	Кемеровская обл.	575942	1,39	6,4	0,78	8,89	1,08
8	Дальневосточный ФО						
8.1	Приморский край	319360	0,77	20,1	2,45	15,48	1,89
8.2	Амурская обл.	136784	0,33	25,8	3,15	8,51	1,04
8.3	Сахалинская обл.	335878	0,81	4,1	0,5	3,32	0,4
8.4	Хабаровский край	273213	0,66	18,3	2,23	12,08	1,47
8.5	Республика Саха	304987	0,74	9,2	1,12	6,81	0,83

3. Анализ транспортного развития Северо-Западных регионов России

Для осуществления анализа целесообразно провести исследование развития транспорта в северо-западных регионах России, преимущественно с наличием морских (речных) портов. Остановимся на четырех областях: Ленинградской, Архангельской, Мурманской и Калининградской. Анализ будем проводить по показателям, рассмотренным в предыдущем разделе, как взятым из официальной статистики, так и вновь введенных автором (табл. 2).

Анализ данных таблицы (в частности – ВРП от ВВП) позволяет сделать вывод: вклад Мурманской области, богатой природными ресурсами и обладающей высоким экономическим потенциалом, в ВВП России незначителен и составляет всего около 0,5 %. Характерно, что малочисленная по населению Ленинградская область вносит в ВВП России вклад почти в 2 раза больше, а схожая по структуре экономики с Мурманской Архангельская область – больше на 30 %.

Как видно из табл. 2, транспортные составляющие в ВРП – коэффициент Тс.р. Ленинградской и Архангельской областей одинаковы и примерно на 20 % больше, чем в Мурманской. Если учесть высокий транзитный и ресурсный потенциалы Мурманской области, а также наличие незамерзающего порта и близость СМП, можно сделать вывод о недостаточной реализации имеющихся в регионе возможностей. Проанализируем причины сложившегося положения и попробуем определить, что необходимо сделать для эффективного развития экономики Мурманской области.

Таблица 2. Данные по всем показателям регионов Северо-Запада РФ

Регионы Показатели	Россия	Ленинградская обл.	Архангельская обл.	Мурманская обл.	Калининградская обл.
ВВП (ВРП) (млн руб.)	41428561	383892	298112	215913	181716
ВРП от ВВП, %	100	0,93	0,72	0,52	0,43
Тс.р.	8,19	13,9	13,9	11,5	9,2
Тр.р.	819	12,92	10,0	5,98	3,95
То.с.	1	1,69	1,69	1,40	1,12

Наиболее интересный результат получается при анализе коэффициентов транспортного развития Тр.р. в целом по России и в регионах, который рассчитывается как произведение составляющей ВРП от ВВП и Тс.р.

По сути Тр.р – это транспортная составляющая с учетом величины ВРП данного региона относительно общего ВВП России.

Попробуем провести анализ транспортной составляющей Мурманского региона с учётом величины ВРП и сравнить Тр.р области с Тр.р. других взятых для анализа областей.

Из табл. 2 видно, что самый высокий коэффициент транспортного развития – в Ленинградской области. Соответственно и вклад транспортной составляющей в ВРП Ленинградской области выше. Аналогичная ситуация и с другими рассматриваемыми областями. Очевидно, что Тр.р. Мурманской области более, чем вдвое ниже, чем в Ленинградской области, и почти вдвое ниже, чем в Архангельской.

С тем, чтобы оценить развитие транспортной составляющей в каждом регионе относительно общероссийской, используем коэффициент То.с. – отношение транспортной составляющей региона к транспортной составляющей России. Соответственно, этот коэффициент по России равен единице. Теперь, имея рассчитанные коэффициенты по интересующим нас регионам, можно провести сравнительный анализ.

Анализ полученных данных по относительному транспортному развитию регионов позволяет говорить о том, что возможное транспортное развитие Мурманской области с учетом ВРП находится на довольно низком уровне. Вместе с тем, Мурманская область имеет все предпосылки для интенсивного развития всех видов транспорта в связи с уникальным географическим положением. Незамерзающий Кольский залив, прямой выход в Атлантический океан и близость СМП дают региону серьезные стратегические и экономические преимущества. В особенности они касаются развития транспортной инфраструктуры.

Морской порт Мурманск расположен в акватории Кольского залива и является основным портом региона, а также базовым портом по обеспечению перевозок грузов в районы Крайнего Севера, Арктики и дальнего зарубежья. Номенклатура грузов, переваливаемых в морском порту Мурманск, включает генеральные, навалочные, наливные грузы, а также грузы в контейнерах, рыбу и рыбопродукцию. Кроме того, Мурманск расположен в непосредственной близости к перспективным месторождениям нефти и газа на арктическом шельфе. Благодаря незамерзающей глубоководной акватории Кольского залива морской порт Мурманск может обрабатывать крупнотоннажные суда дедевейтом до 300 тыс. т в режиме круглогодичной навигации.

Именно с учетом данных преимуществ, в целях развития инфраструктуры морского транспорта в рамках подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)" в Мурманской области реализуется проект "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла". Проект реализуется в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 08. 12. 2008 г. № 1821-р "О реализации комплексного инвестиционного проекта «Развитие Мурманского транспортного узла»". Одним из механизмов эффективной реализации проекта является портовая особая экономическая зона, созданная на территории Мурманской области в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 12.10.2010 г. № 800. Это создаст благоприятные условия для строительства новых терминалов и производственных мощностей, кроме того, – обеспечит транзитный грузопоток в рамках международных транспортных коридоров и развитие железнодорожной инфраструктуры, в том числе на дальних подходах к порту Мурманск.

Данные, полученные в результате наших исследований, весьма целесообразно применять при принятии дальнейших инвестиционных решений по реализации проекта.

4. Заключение

Проведенные исследования позволяют сделать вывод о том, что использование показателя транспортной составляющей в валовом региональном продукте не является исчерпывающим при оценке развития транспортной инфраструктуры в регионе. Во-первых, остается неясным, как этот показатель соотносится с аналогичным средним показателем по России. Во-вторых, в этом показателе не отражается ВРП конкретного региона.

Для более объективной оценки возможного транспортного развития региона автором вводится ряд показателей, на основании которых проводится сравнительный анализ ряда регионов России, в том числе регионов Северо-Запада РФ. Введенные показатели весьма целесообразно использовать при проведении комплексной оценки развития транспортной инфраструктуры региона и принятии, в соответствии с ней, инвестиционных решений.

Литература

- Задворный Ю.В.** Теоретические основы управления развитием транспортной инфраструктуры в Баренц-Арктическом регионе. *Мурманск, ОАО МИПП "Север", 320 с., 2010.*
- Киселенко А.Н., Сундуков Е.Ю., Малащук П.А.** Основные тенденции развития транспортного комплекса Северного региона (на примере Коми). *Научный комплекс МГТУ ГА, № 106, с.32-37, 2006.*
- Лиходей О.А.** Транспортная геополитика России. *Журнал ун-та водн. коммуникаций, вып. 4, с.187-203, 2010.*
- Регионы России. Социально-экономические показатели. *Стат. сборник, М., Росстат-М., 990 с., 2009.*
- Хазбиев А.В.** Великая транспортная революция. *Эксперт, № 19, с.13-18, 2000.*