



Габов М. Ю., Яковлева Т. А.
M. Yu. Gabov, T. A. Yakovleva

ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

EFFICIENCY OF THE REGIONAL TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT

Габов Михаил Юрьевич – магистрант направления 38.04.01 – «Экономика» Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27. E-mail: mishagaboff@gmail.com.

Mr. Mikhail Yu. Gabov – Master's Degree student major in 38.04.01 – «Economics», Komsomolsk-on-Amur State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Khabarovsk territory, Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin str. E-mail: mishagaboff@gmail.com.

Яковлева Татьяна Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой экономики, финансов и бухгалтерского учёта Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27. E-mail: efbu@knastu.ru.

Ms. Tatiana A. Yakovleva – PhD in Economics, Professor, Department of Economics, Finances and Accounting, Komsomolsk-on-Amur State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Khabarovsk territory, Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin str. E-mail: efbu@knastu.ru.

Аннотация. Статья посвящена вопросу эффективности развития транспортной системы региона на примере Хабаровского края. Рассмотрен вариант формирования эффективности транспортной системы края, включая экономический, социальный и экологический аспекты. Авторами проанализированы программные документы, согласно которым осуществляется развитие транспортного комплекса Хабаровского края.

Summary. The article is devoted to the issue of the efficiency of the regional transport system development on the example of the Khabarovsk Territory. The way of the formation of the efficient regional transport system, including the economic, social and environmental aspects is under concern. The authors analyze the program documents that determine the development of the transport complex of the Khabarovsk Territory.

Ключевые слова: транспортная система, эффективность транспортной системы, проблемы и перспективы развития транспортной системы.

Key words: transport system, efficiency of the transport system, problems and prospects of the transport system development.

УДК 625.7

В современной экономике транспортная система является важнейшей обеспечивающей подсистемой любого хозяйственного комплекса, в частности региона, и представляет собой совокупность транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий и транспортных средств в их взаимодействии. Обеспечивающий статус транспортной системы, с одной стороны, требует такого состояния всех её элементов, которое гарантирует нормальное функционирование хозяйственного комплекса региона. С другой стороны, транспортная система должна гибко реагировать на происходящие изменения и вызовы, чтобы не тормозить, а способствовать экономическому и социальному развитию региона.

Для Хабаровского края социально-экономическая значимость транспортной системы повышается вследствие действия нескольких факторов:

1. Площадь края составляет 787,6 тыс. км², или 4,5 % от всей территории России. Для сравнения: такие крупные европейские страны, как Франция или Испания, занимают площадь 675,0 и 505,0 тыс. км² соответственно [1].

2. Географическое положение края делает его транспортным транзитным центром Дальнего Востока и всей Российской Федерации, а также стран Европы и динамично развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

3. Структура экономики края многопрофильна, базируется на развитом и диверсифицированном промышленном производстве и требует высокоэффективного транспортного обслуживания достаточно интенсивных грузопотоков.

4. Низкая плотность расположения населённых пунктов. Например, расстояние между Советской Гаванью и Новым Ургалом составляет 1054 км. Это объективно повышает транспортную мобильность населения и предполагает повышение уровня автомобилизации, которая в 2018 году составила 252 личных автомобиля на каждую тысячу жителей края, что ниже аналогичного показателя в среднем по России (293).

Количественно транспортная система Хабаровского края включает 10 330 км автомобильных дорог общего пользования, из них 8942 км – дорог с твёрдым покрытием, 826,4 км – железных дорог, 102 км – внутренних водных путей, 1115 км – воздушных трасс [2] и призвана выполнять три основные функции:

1) удовлетворять потребности различных субъектов экономики, в том числе население, в транспортных услугах;

2) формировать транспортную сеть региона путём взаимодействия между разными видами транспорта;

3) повышать конкурентоспособность и уровень социального и экономического развития региона.

Насколько эффективно транспортная система Хабаровского края выполняет свои функции, способствуя экономическому и социальному развитию региона, можно судить по «вкладу» транспорта в стоимостный объём валового регионального продукта (ВРП).

Структура ВРП Хабаровского края по состоянию на 2018 год показывает, что транспорт и связь среди ведущих секторов хозяйственного комплекса края занимают в ней 2-е место (19,9 %), уступив 1-е место промышленности (24,3 %) и обогнав торговлю (15,1 %) [3]. Однако абсолютные показатели деятельности какого-либо хозяйствующего субъекта не отражают, насколько эта деятельность эффективна. При оценке эффективности транспортной системы необходимо учитывать и экономическую, и социальную составляющие, что отражено в схеме (см. рис. 1), предложенной А. Э. Горевым [4, 183].

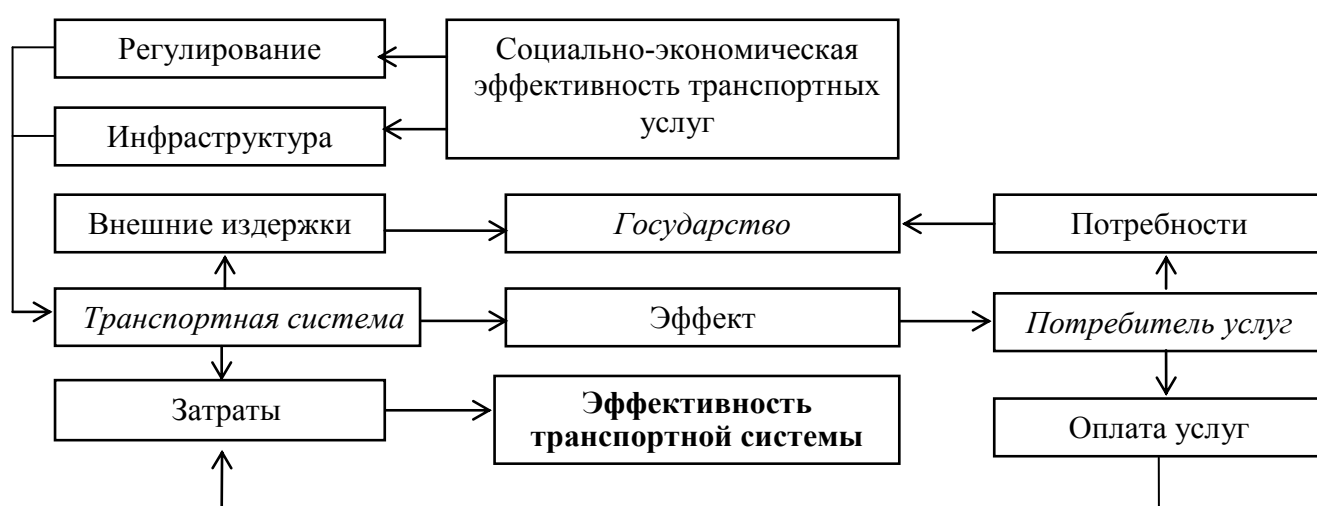


Рис. 1. Схема формирования эффективности транспортной системы

Как видно на рис. 1, эффективность транспортной системы формируется с участием трёх субъектов: *транспортной системы*, *потребителя её услуг* и *государства* в лице государственных органов управления. В соответствии с таким подходом в основу обеспечения эффективности за-



кладывается максимально возможное сглаживание противоречий между интересами субъектов непосредственно самой транспортной системы (транспортными компаниями и т. д.) и двумя внешними по отношению к ней субъектами.

При разработке программ экономического и социального развития региона, выборе текущих и перспективных направлений развития отдельных видов транспорта и транспортной системы в целом возникает потребность обоснования эффективности капитальных вложений и других затрат в транспортную систему. Оценка эффективности развития транспортной системы региона целесообразно осуществлять, опираясь на получившие признание общие подходы анализа эффективности, учитывая особенности транспортной системы и многообразие форм проявления результата (эффекта) её совершенствования.

В широком смысле транспорт имеет многоаспектное назначение: помимо выполнения экономических функций, он оказывает влияние и на социальную сферу, и на состояние экологии. Поэтому эффективность функционирования транспортной системы следует оценивать не только с помощью экономических показателей.

Среди основных критериев социальной эффективности транспорта можно назвать:

- степень удовлетворения потребности населения в транспортных услугах;
- степень влияния транспортных услуг на решение социальных задач;
- влияние на сокращение затрат труда в домашнем хозяйстве и на структуру использования рабочего времени;
- воздействие рабочей силы на совершенствование качественной структуры и эффективность материального производства.

Экологический результат заключается в уменьшении отрицательного воздействия транспорта на окружающую среду и связан со снижением загрязнения её атмосферы вредными выбросами, шумом и экономией городской территории. Экологические результаты рассчитываются по разности показателей отрицательного воздействия на окружающую среду и по разности показателей состояния окружающей среды до и после реализации проекта.

Транспорт является наиболее динамичной сферой экономики Хабаровской края. Например, за период с 2008 по 2015 год среднегодовой темп роста грузооборота транспорта составил 112,9 %, что является самым высоким показателем по сравнению с показателями других видов экономической деятельности. Одна из причин такого роста заключается в том, что основной объём инвестиций в экономику края приходится именно на транспорт и связь (30,1 %), в то время как на такие виды экономической деятельности, как обрабатывающие производства – 26,3 %, производство и распределение электроэнергии, газа и воды – 11,6 %, добыча полезных ископаемых – 8,8 %, строительство – 6,8 % [5]. Несмотря на это со стороны государства развитию транспортной системы региона всегда уделялось и в настоящее время уделяется значительное внимание.

В разное время на территории края в рамках проведения государственной политики в области транспорта реализовывались мероприятия следующих программ: федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

Реализация перечисленных программ несомненно имеет положительный эффект для транспортной системы Хабаровского края, однако степень выполнения запланированных мероприятий различна, поэтому на сегодняшний день по-прежнему актуальными остаются следующие проблемы:

- низкая транспортная доступность для большинства жителей края;
- изношенный парк по большинству средств транспорта;
- перегруженность железнодорожной сети, не позволяющая интенсифицировать реализацию множества перспективных инвестиционных проектов;
- неразвитая наземная инфраструктура для эффективного использования авиационного транспорта;

- неразвитая береговая инфраструктура для эффективного использования водных видов транспорта;

- неразвитая система пригородных и межмуниципальных пассажирских перевозок;
- высокие тарифы на транспортные услуги, обусловленные высокой стоимостью энергоресурсов, что ведёт к конечному удорожанию товаров и услуг за счёт транспортной составляющей.

Устранение или снижение остроты проблем развития транспортного комплекса края должно базироваться на определённых принципах, а именно:

- взаимоувязанном развитии всех видов транспорта: железнодорожного, воздушного, автомобильного, водного и усилении за счёт этого интеграции экономики края в общероссийское и международное экономическое пространство;

- наращивании объёмов грузоперевозок за счёт увеличения пропускной способности железнодорожных магистралей;

- развитии смешанных перевозок в железнодорожно-водном сообщении, железнодорожно-автомобильных перевозок по принципу «от двери до двери», согласованной работе транспорта в развивающихся транспортных узлах;

- улучшении качества и повышении доступности транспортных услуг для населения и бизнеса за счёт развития пассажирских перевозок на основе расширения маршрутной сети воздушного и автомобильного транспорта, эффективном управлении железнодорожными и водными пригородными пассажирскими перевозками;

- обеспечении безопасности транспортного комплекса края, объектов транспортной инфраструктуры и оказании услуг по перевозке грузов и пассажиров.

Устранению «проблемных мест» будут способствовать совершенствование транспортной системы и обеспечение тем самым устойчивого социального и экономического развития Хабаровского края, с целью чего была разработана и утверждена в 2013 году государственная программа Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» [6].

Развитие транспортной системы Хабаровского края не только в региональном, но и общероссийском и международном масштабах предусматривается «Стратегией социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 года» [7] и «Стратегией социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года» [5, 99-101].

Мероприятия программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края» рассчитаны на 10 лет и предполагают общий объём финансирования в размере 145 731,19 млн рублей за счёт средств федерального бюджета, краевого бюджета, бюджетов муниципальных образований и внебюджетных источников средств [6].

В первоначальном варианте программы в качестве конечного результата её реализации предполагалось:

- создание современной транспортной сети, взаимоувязанной всеми видами транспортной отрасли;

- обеспечение возрастающих потребностей в грузовых и пассажирских перевозках (к 2022 году объём перевезённых грузов составит более 73,0 млн тонн в год, количество перевезённых пассажиров – 133 млн человек);

- повышение уровня транспортной доступности населения и предприятий края;

- повышение качества и безопасности услуг транспорта [6, 5].

По мере выполнения программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края» на основе анализа и ежегодных отчётов о ходе реализации государственной программы корректируются значения индикаторов (показателей). Например, были скорректированы показатели объёма перевезённых грузов и количества перевезённых пассажиров. Планируется, что к 2020 году увеличение составит более чем в 2 раза по обоим показателям: 152 млн тонн в год и 239 млн человек соответственно. В общей сложности выполнение программных мероприятий оценивается с помощью 41 показателя (индикатора).

Совокупность показателей эффективности состояния и развития транспортной системы региона можно сгруппировать по определённым критериям:



- 1) вклад в экономику региона (удельный вес в стоимостном объеме ВРП, удельный вес инвестиций в основной капитал региона и т. п.);
- 2) материальная база транспорта (протяжённость транспортных путей и их структура и т. п.);
- 3) производственно-эксплуатационная деятельность (среднее расстояние перевозок, грузооборот по всем видам транспорта и т. п.);
- 4) финансы (валовая прибыль, себестоимость работ, услуг и т. п.);
- 5) социальный эффект (численность работающих, среднемесячная заработная плата и т. п.);
- 6) бюджетный эффект (налог на прибыль и т. п.).

Постоянный мониторинг основных показателей эффективности и корректировка на этой основе принимаемых решений позволит реализовать наиболее экономичный вариант достижения прогнозных значений индикаторов развития транспортной системы Хабаровского края.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хабаровский край [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Хабаровский_край (дата обращения: 26.04.2019).
2. Строев, А. И. Анализ состояния транспортной инфраструктуры Хабаровского края / А. И. Строев, Г. Н. Строева // Учёные заметки ТОГУ. – 2016. – Т. 7. – № 4. – С. 659-666.
3. Промышленность и транспорт. Официальный сайт правительства Хабаровского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://khabkrai.ru/khabarovsk-krai/> (дата обращения: 26.03.2019).
4. Горев, А. Э. Основы теории транспортных систем: учеб. пособие / А. Э. Горев. – СПбГАСУ. – СПб., 2010. – 214 с.
5. Стратегия социально-экономического развития Хабаровского края на период до 2030 года // Постановление правительства Хабаровского края от 13 июня 2018 г. № 215-пр. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/> (дата обращения: 24.03.2019).
6. Государственная программа Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» // Постановление правительства Хабаровского края от 05 мая 2012 г. № 146-пр. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://khabkrai.ru/khabarovsk-krai/Proekty/Gosudarstvennyecelevye-programmy/166> (дата обращения: 24.03.2019).
7. О стратегии социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 года [Электронный ресурс]: постановление правительства Хабаровского края от 13 января 2009 г. № 11-пр. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».