

Транспортная инфраструктура как приоритет развития экономики региона

М.А.ГАСАНОВ, докт. экон. наук, академик РАТ, ведущий научный сотрудник Института социально-экономических исследований (ИСЭИ) Дагестанского научного центра (ДНЦ) РАН, профессор



Транспорт наряду с другими инфраструктурными подотраслями ЮФО и Дагестана обеспечивает условия жизнедеятельности людей, являясь важным фактором достижения социально-экономических, внешне-экономических целей. Условия рыночной экономики и проводимые реформы существенно изменили условия работы транспорта и характер спроса на его услуги.

Развитие транспортной инфраструктуры — важное направление социально-экономического прогресса, повышения эффективности производства. При этом успешное решение многих проблем определяется эффективностью механизма управления транспортным комплексом.

Ориентация экономики на рыночные отношения потребовала улучшения функционирования транспортной инфраструктуры. Анализ ее состояния в Южном федеральном округе (ЮФО) позволил сделать вывод о существенном отставании развития материально-технической базы транспорта от потребностей рыночной экономики, о непропорциональности функционирования других подотраслей инфраструктуры, ее объектов по отдельным районам и Дагестану в целом.

Основная цель транспорта региона — своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, повышение экономической эффективности его работы. Однако с этими функциями транспортная инфраструктура не всегда справляется. Ущерб только промышленному производству в результате несвоевременной доставки грузов составляет миллионы рублей в год, а потери сельскохозяйственной продукции из-за несвоевременного вывоза и порчи — неизмеримо больше.

Отставание транспортной инфраструктуры явилось также следствием ограниченности материальных и производственных ресурсов, результатом просчетов в прогнозировании развития этой отрасли. Многообразие форм собственности, предпринимательство, конкуренция коренным образом меняют принципы и методы хозяйст

вождения организаций транспорта. Поэтому новые требования предъявляются к повышению качества работы, усилению мобильности, обеспечению доступности и надежности транспорта.

Ускоренный поток товародвижения способствует снижению удельных транспортных издержек. Это может быть достигнуто благодаря созданию опорной транспортной сети, а также ликвидации диспропорций в развитии транспорта между отдельными районами. Как показал анализ, подвижной состав в целом удовлетворяет спрос на перевозки пассажиров и грузов, несмотря на острые проблемы в развитии отдельных видов транспорта.

В 2005 году в республике выросли объемы грузовых и пассажирских перевозок. Так, грузооборот транспорта предприятий всех отраслей экономики за 2005 год составил 9334,6 млн. тонно-км и увеличился за год на 6,1%. При этом рост транспортных услуг распределен неравномерно между различными видами транспорта. В течение года стабильный рост объема перевозок грузов (относительно уровня предыдущего года) отмечен на железнодорожном транспорте. Зафиксирован прирост грузооборота на морском транспорте.

Рост грузооборота абсолютных объемов наблюдался и на грузовом автотранспорте Дагестана, что связано с объективным тяготением к автоперевозкам грузопотоков, генерируемых развивающимися рынками товаров и услуг (табл. 1).

Автобусами крупных и средних предприятий и привлеченными автобусами физических лиц в 2005 году перевезено 105,5 млн. человек при пассажирообороте 1182,8 млн. пасс.-км, что составило к аналогичному периоду 2004 года 95,2 и 95,3% соответственно. Троллейбусами перевезено 17,1 млн. человек (97% к соответствующему периоду 2004 года). В 2005 году пассажирооборот увеличился до 3205,5 млн. пасс.-км, выросла подвижность населения.

На фоне роста спроса на инфраструктурные услуги и значительного его увеличения в перспективе в транспортном комплексе сохраняется ряд нерешенных стратегических проблем, в частности, отсутствует комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной инфраструктуры, все еще не завершены структурные преобразования, а состояние и темпы развития автодорог в регионе не соответствуют темпам автомобилизации, в подотраслях транспортной инфраструктуры сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования, существуют административные несоответствия в формировании транспортной сети и др. Это может создать угрозу замедления социально-экономического роста ЮФО

Таблица 1. Грузооборот транспортной инфраструктуры

	Январь – декабрь 2005 г.			2005 г.,
	факт.	% к итогу	% к 2004 г.	% к 2004 г.
Грузооборот предприятий транспорта, млн. ткм	9334,6	100,0	106,1	120,1
В том числе:				
железнодорожного*	2620	28,1	117,8	104,2
автомобильного**	2650	28,4	104,1	108,8
воздушного	19,6	0,2	84,6	116,8
морского	1375	14,7	100,1	в 4 раз
газопроводного	2670	28,6	100,9	105,1

* По отправленным из республики грузам.

** С учетом оценки неформальной деятельности.

и Дагестана, ослабления его позиций на российском рынке.

Дорожная инфраструктура, являясь составной частью транспортного комплекса, обеспечивает региональную связанность страны, свободу передвижения граждан, способствует укреплению федеральных отношений, социально-экономическому развитию территории, росту предпринимательской активности республик, краев и областей Южного федерального округа. Наиболее крупные проблемы здесь связаны с созданием современной транспортной сети. Показатели транспортной инфраструктуры общего пользования на начало соответствующего года (табл. 2) позволяют сделать вывод о необходимости комплексного подхода к оценке факторов, способствующих формированию эффективного механизма управления транспортной инфраструктурой.

Автодорогами в республике занято 21,1 тыс. га земельной площади, что составляет около 1% территории Дагестана. В республике 1633 населенных пункта (в основном сельскохозяйственных), осуществляющих транспортное сообщение по дорогам с твердым покрытием, с сетью автодорог общего пользования.

В 2005 году подразделениями Государственного управления «Дагестанавтодор» было построено 54 км новых дорог, капитально отремонтировано более 385 км, построено и отремонтировано 28 мос-

тов общей длиной 866 погонных метров. Тем не менее многие населенные пункты горной части все еще не отвечают требованиям развития транспорта.

В тех районах Северного Кавказа, которые неудовлетворительно обеспечены автодорогами, доля транспортных издержек в себестоимости, например, сельскохозяйственной продукции достигает 30–35%. При этом скорость движения подвижного состава по грунтовыми дорогам падает в 2–3 раза, расход топлива и износ шин увеличивается в 1,5–2 раза, себестоимость транспортной продукции возрастает в 2–2,5 раза, уменьшается межремонтный пробег подвижного состава. При перевозке зерна по бездорожью потери его составляют более 3–5%, растут простои и аварийность.

Транспортная политика региона должна быть направлена на поэтапную интеграцию базовых принципов устойчивого функционирования транспорта в стратегию экономического развития. При этом развитие транспортной системы и регулирование ее деятельности следует оценивать именно с точки зрения экономической эффективности, но с учетом безопасности и экологичности. Все приоритеты, равноценные в части структурных преобразований на транспорте, должны быть направлены на повышение экономической эффективности транспортной деятельности, снижение транспортных издержек, повышение конкурентоспособности, привлекательности

транспорта как сферы бизнеса и инвестиций, рост социального эффекта его бюджетного финансирования.

Таким образом, стратегическими направлениями структурной перестройки инфраструктуры региона являются: приоритетное развитие социально значимых пассажирских и грузовых перевозок; улучшение состояния сети транспортных коммуникаций; пополнение и модернизация парков подвижного состава и судов, и прежде всего для пассажирских перевозок; повышение уровня безопасности движения. Государственное регулирование железнодорожных перевозок и перевозок в труднодоступные районы горных регионов страны необходимо осуществлять путем индексации пассажирских и грузовых тарифов, а поддержку пассажирского городского и пригородного транспорта — за счет местных бюджетов.

Целью проведения государственной политики в сфере инфраструктуры должно стать формирование такой системы транспортной инфраструктуры, которая бы гарантированно и эффективно удовлетворяла социальные, экономические, природоохранные и другие специальные требования. Однако вся структурная перестройка возможна при условии усиления государственного регулирования деятельности инфраструктуры, повышения здоровой конкуренции между предприятиями и организациями.

Это должно быть согласовано с общими направлениями и прогнозами со-

Таблица 2
Сопоставление транспортной инфраструктуры Российской Федерации и Северного Кавказа

	Густота автодорожной инфраструктуры		Густота железнодорожных путей на 10 тыс. км ²			Число автобусов общего пользования на 100 тыс. человек			
	2004 г.	2005 г.	Место, занимаемое в РФ в 2005 г.	2004 г.	2005 г.	Место, занимаемое в РФ в 2005 г.	2004 г.	2005 г.	Место, занимаемое в РФ в 2005 г.
	Российская Федерация	31	32	-	50	50	-	74	70
Южный федеральный округ	108	110	2	146	146	2	62	59	6
<i>В том числе республики:</i>									
Адыгея	203	207	8	194	194	25	51	48	67
Дагестан	145	147	30	103	103	48	43	41	73
Ингушетия и Чеченская Республика	200	201	10	178	178	34	53	48	66
Кабардино-Балкарская	232	233	6	107	107	44	63	60	51
Калмыкия	34	36	59	20	22	68	55	54	59
Карачаево-Черкесская	134	134	35	36	36	63	57	57	54
Северная Осетия–Алания	257	286	3	180	180	32	69	66	42
Краснодарский край	140	142	31	281	280	10	67	63	46
Ставропольский край	113	114	39	142	141	38	62	64	44
Астраханская область	61	61	50	129	126	41	70	67	39
Волгоградская область	77	78	47	142	142	37	79	75	21
Ростовская область	118	120	37	183	183	28	54	56	57

циально-экономического развития, отвечать требованиям экономической эффективности капитальных вложений и предусматривать существенное повышение технического уровня всех объектов инфраструктуры, их обновление и модернизацию.

Государственному регулированию подлежат: развитие и техническое совершенствование региональной транспортной инфраструктуры; институциональные преобразования в сфере транспортной инфраструктуры; вопросы технологической и экологической безопасности работы инфраструктурных объектов; формирование и устойчивое функционирование рынка услуг; обеспечение мобилизационной готовности инфраструктурных комплексов.

К числу важнейших приоритетов развития и реформирования системы транспортной инфраструктуры региона следует отнести дальнейшее совершенствование ее управляющих структур. В этом направлении первоочередной представляется задача создания законодательно-правовой и нормативной базы, отвечающей новым условиям хозяйствования, обеспечивающей согласование интересов предприятий транспортной инфраструктуры с общественными интересами, а также юридическое закрепление прав и обязанностей этих предприятий. Работа должна осуществляться в рамках законодательства путем разработки новых и пересмотра действующих законодательных и нормативных актов, предусматривающих единые подходы к регулированию отношений при функционировании различных видов транспортной инфраструктуры.

Ее прогнозирование ведется по отдельным подотраслям. Перспективы развития транспорта и инфраструктурного комплекса определяются относительно изолированно друг от друга. При этом часто используются малообоснованные методы экстраполяции тенденций, сложившихся в прошлые годы. При обосновании прогнозирования по отраслям целесообразно, на наш взгляд, применять многофакторные методы анализа, базирующиеся на использовании производственных функций. Вместе с тем должна быть разработана и практически апробирована методика планирования на основе рассмотрения технологических схем движения продукции по каналам инфраструктуры.

При неблагоприятном сценарии уже в 2007–2008 годах могут возникнуть проблемы ограничения транспортной доступности и товародвижения в международных, региональных и внутренних

перевозках, а значит, инфраструктура может стать фактором ограничения экономического роста.

Что же касается проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры, то она всегда была и остается приоритетным направлением государственной политики. Обсуждению одной из актуальных проблем современности — автодорожного строительства — посвящалось выездное заседание президиума Госсовета, проведенное в 2006 году президентом страны в Ярославле и приуроченное к открытию нового моста через Волгу. На заседании речь шла о финансировании дорожной отрасли регионов. Отмечалось, что дорожно-транспортные магистрали являются одной из причин, порождающих инфляцию.

В проектах развития экономики до 2025 года намечено построить и реконструировать примерно 446 тыс. км автодорожной сети. Естественно, на это потребуются большие финансовые затраты из бюджетов разных уровней. Однако следует отметить, что в последнее время уровень бюджетной обеспеченности одного километра территориальных дорог различается в субъектах Федерации в 74 раза. Если учесть, что 6% регионов являются дотационными и только 2% муниципальных образований имеют самостоятельные бюджеты, то средства, выделяемые для финансирования автодорожных работ, не позволяют обеспечить содержание и ремонт дорожной сети.

Таким образом, решение масштабных задач страны и ее регионов, в том числе Южного федерального округа, стоящих перед дорожной отраслью, возможно только на основе коренного реформирования всех сторон деятельности дорожной инфраструктуры.

Однако в целом ситуация с важнейшими составляющими производственной инфраструктуры — с автомобильными дорогами — в стране в настоящее время, можно сказать, неудовлетворительная. Сложилось несоответствие между потенциалом страны и низким уровнем обеспеченности автодорогами, особенно в Сибири, на Дальнем Востоке и в горных районах Кавказа.

Состояние дорожной сети, в том числе и в ЮФО, вызывает серьезную озабоченность. Нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию соответствует примерно 37% федеральных, 24% территориальных и не более 15% муниципальных автодорог. Около 50 тыс. сельских населенных пунктов страны вообще не имеют связи с дорогами общего пользования. Дальнейшая отсрочка в принятии мер по

приведению сети дорожно-транспортной инфраструктуры к текущим экономическим потребностям будет тормозить развитие экономики, реализацию проектов общероссийского, регионального и республиканского значения.

Чтобы решить проблемы дорожной инфраструктуры, необходимо довести общую протяженность автомобильных дорог до примерно 1,5 млн. км. Реализация этой задачи в нынешних рамках законодательной базы, системы финансирования и управления дорожным комплексом представляется затруднительной.

К тому же, стабильно возрастает потребность в привлечении все большего объема капиталовложений в модернизацию и развитие автодорожной сети, однако этому препятствует низкая инвестиционная привлекательность дорожно-транспортной инфраструктуры отрасли. Для полноценного финансирования дорожной отрасли нужны дополнительные источники, а это прежде всего частный капитал, и для него государство и правительства краев и областей ЮФО должны создавать благоприятный инвестиционный климат.

С учетом реальных возможностей финансирования, негативные воздействия на экономику существующего состояния дорожной отрасли могут быть устранены к 2020–2025 годам. На это в ценах 2006 года потребуются выделить более 51 трлн. рублей, в том числе инвестиций свыше 24 трлн.

В качестве стимула можно предложить передачу инвесторам права освоения прилегающих территорий Дагестана и всего Южного федерального округа для создания устойчивой дорожной инфраструктуры. Можно также организовать и долгосрочные внутренние дорожно-транспортные займы, создавать частно-государственные партнерства и отдавать на взаимовыгодных условиях в разработку концессии.

Таким образом, построенные и обновленные дороги в перспективе должны поднять транзитный потенциал и нашего региона. Ведь ЮФО и Дагестан могут дополнительно зарабатывать на дорогах, широко открывать их для российских и иностранных перевозчиков. По расчетам специалистов, к 2010 году общие доходы от транзита страны могут составить около 5–6 млрд. долларов США, то есть увеличатся почти в 2 раза. Такую прибавку дадут, конечно, не только автотрассы, а вся транспортная инфраструктура экономики, включая железнодорожные магистрали.