

*Пономарева М.С.,
кандидат экономических наук,
доцент кафедры «Экономика транспорта»
Уральский государственный университет путей сообщения
Российская Федерация, г. Екатеринбург*

*Пастухова В.Д.,
Студент-магистрант
1 курс, факультет «Экономика транспорта»
Уральский государственный университет путей сообщения
Российская Федерация, г. Екатеринбург*

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА КАК СИСТЕМООБРАЗУЮЩЕЙ ОТРАСЛИ ЭКОНОМИКИ (НА ПРИМЕРЕ РОССИИ И КИТАЯ)

***Аннотация:** В статье проведен анализ развития транспортной отрасли в России и Китае. По результатам исследования определено, что модернизация транспортной инфраструктуры способствует повышению эффективности ее функционирования, а также является приоритетным и очевидным направлением развития страны.*

***Annotation:** The article analyzes the development of the transport industry in Russia and China. According to the results of the study, it was determined that the modernization of the transport infrastructure contributes to improving the efficiency of its functioning, as well as being a priority and obvious direction of the country's development.*

***Ключевые слова:** экономика, транспорт, инвестиции, транспортно-инфраструктурное развитие, железные дороги, экономический рост.*

***Keywords:** economy, transport, investment, transport and infrastructure development, railways, economic growth.*

Транспорт на территории Российской Федерации является системообразующей отраслью. Он обеспечивает территориальную целостность государства и экономические связи между субъектами экономики в разных федеральных округах. Кроме того, ориентация значительной части товарных потоков на внешнеэкономические операции, расширение внутренней и международной торговли и интеграция России в ВТО сформировали значительный спрос на развитие транспортной инфраструктуры.

В заданных условиях одной из ключевых задач региональной экономики является выбор оптимальной траектории развития транспортной инфраструктуры (ТИ), а также совершенствование функционирования ее механизмов.

Согласно мнениям экономистов [1], транспортную инфраструктуру региона можно назвать связующим элементом в региональных процессах производства, обмена, распределения и потребления. Упорядочивание материальных потоков (грузо- и пассажиропотоков) оказывает влияние на существенную долю расходов на производство и реализацию продукции, в следствии чего, обеспечивает эффективное развитие региональной экономики. Подтверждают эти доводы эксперты Организации Экономического Сотрудничества [2], которыми было проведено исследование, показавшее, что развитие инфраструктуры позволяет получить существенный мультипликативный эффект как на региональном, так и на межрегиональном и национальном уровнях.

То есть, достижение высоких темпов экономического роста регионов может быть осуществлено на базе транспортно-инфраструктурного обеспечения внутри-регионального и межрегионального обмена различными видами ресурсов: трудовых, материальных, финансовых, сырьевых [2].

Таким образом, роль ТИ можно объяснить, в первую очередь, отраслевой структурой экономики региона. За счет ТИ поддерживается и упрощается предпринимательская деятельность, обеспечивается географическая доступность региона. ТИ, являясь ключевым элементом во внутрифирменной и

отраслевой кооперации, играет системообразующую роль в интеграции товарных рынков региона [7].

Неравномерность транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического регионального пространства и сдерживает расширение межотраслевого взаимодействия. Регионы нашей страны различаются многообразием экономического, природного, человеческого потенциала, уровнем инновационного развития, отраслевой структурой, социально-демографического состава и специализацией производства, в том числе уровнем развития транспортной инфраструктуры. Развитие ТИ региона позволяет обеспечить сближение удаленных друг от друга территорий, укрепить территориальное единство государства, сформировать оптимальные условия для реализации потенциальных социальных и экономических возможностей каждого региона. Причем в условиях дальнейшего регионального развития расширения его внешних и внутренних транспортно-экономических взаимосвязей, повышения уровня жизни населения и увеличения объемов производства значение региональной ТИ и ее роль в качестве системообразующей отрасли будет увеличиваться. Поэтому модернизация транспортной инфраструктуры, повышение эффективности ее функционирования является приоритетным и очевидным направлением развития региона.

Одним из ведущих видов транспорта в Российской Федерации на сегодняшний день остается железнодорожный транспорт. Доля железных дорог по грузообороту страны составляет больше 80%, а пассажирооборота больше 40%. Эксплуатационная длина железных дорог составляет 85,5 тысячи километров, протяженность электрифицированных линий — 43,7 тысячи километров. Из-за бедственного положения с отдельными видами транспорта в регионах на данный момент не существует экономически выгодной альтернативы железнодорожному транспорту при перевозках грузов на средние и дальние расстояния.

Плотность железных дорог в Российской Федерации намного меньше, чем в Канаде, США и других странах. В 10 субъектах Российской Федерации железнодорожная сеть очень слабо развита, а в 7 субъектах железных дорог нет вообще. На данный момент минимум 23 крупнейших месторождения ценных природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия транспортного обеспечения, в том числе и железнодорожного [3].

В Докладе о реализации в 2018 г. Плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2016-2021 годы определены результаты деятельности транспорта и приоритетные задачи:

- Введено 263,2 км (план – 231,9 км) новых железнодорожных линий и дополнительных главных путей.

- После реконструкции и строительства автомобильных дорог федерального значения введено в эксплуатацию 560,4 км (план – 854,3 км), в т. ч. введено в эксплуатацию 260,9 км (план – 569,7 км) автомобильных дорог федерального значения на условиях государственно-частного партнерства.

- Окончено строительство проекта «Пусковой комплекс Томмот – Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск в Республике Саха (Якутия)». В 2019 году назначен ввод в постоянную эксплуатацию, что даст возможность организовать круглогодичную и устойчивую транспортную связь с районами рудных, угольных и золотопромышленных месторождений.

- Обеспечена перевозка на железнодорожном транспорте – 1160,4 млн пассажиров (план – 1053,8 млн пассажиров), в т. ч. в пригородном сообщении – 1050,1 млн пассажиров (план – 952,3 млн пассажиров).

- В настоящее время по проекту развития высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Казань получены положительные заключения Главгосэкспертизы России. Утверждена документация по планировке территории. В ОАО «РЖД» утверждена интерактивная дорожная карта по разработке нормативной, правовой и технической документации для

эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей на период до 2024 года [4].

Без опережающего развития экономической инфраструктуры (в том числе транспорта) невозможен рост ВВП. На сегодняшнее время финансирование транспортного комплекса составляет 360 миллиардов рублей, а, согласно расчетам экспертов, необходимо около 600 миллиардов рублей, что составляло бы примерно 4% ВВП [5].

Как показывает опыт развитых стран, одним из наиболее эффективных инструментов ускорения экономического роста являются инвестиции в транспортную инфраструктуру. Примером такого развития является Китай.

Глобальный финансовый кризис 2008–2009 гг. стал для экономики КНР серьезной проверкой на прочность. 5 ноября 2008 г. Госсовет КНР принял крупномасштабный антикризисный инвестиционный проект в размере 4 трлн юаней (586 млрд долл.), соразмерный с 15% ВВП КНР. На долю транспортного комплекса в нем пришлось 1,8 трлн юаней, или почти половина ассигнований [6]. Из них министерству транспорта было выделено более 1,2 трлн юаней (на развитие автодорожной инфраструктуры, реконструкцию портового хозяйства и реконструкцию аэропортов), 600 млрд юаней были адресованы министерству железных дорог для расширения сети. На фоне падения темпов роста экономики, сокращения объема экспорта и роста безработицы строительство железнодорожной инфраструктуры стимулировало увеличение внутреннего спроса, создало значительный мультипликативный эффект. В 2009 г. благодаря этому было создано 4 млн, а в 2010 г. – еще 2 млн рабочих мест, сформировался спрос на 40 млн т стали и 110 млн т цемента, возросли объемы производства технического оборудования [6].

Расширение масштабов инвестиций в инфраструктурное строительство правительство КНР использовало не только в наиболее критическую «двухлетку» спада мировой экономики. В 2012 г. в Пекине было утверждено 13 крупных проектов в области автодорожного строительства, 7 – в сфере развития

портов и внутренних водных путей, 10 — по расширению городской транспортной инфраструктуры общим объемом в 1,3 трлн юаней.

Наибольшие объемы инвестиций в основные фонды железнодорожного транспорта пришлись на 2010 и 2014–2015 гг., когда их объемы составили 842,7; 809; 810 млрд юаней соответственно.

В июле 2014 г. Госсовет КНР постановил увеличить объем капиталовложений в развитие железнодорожного транспорта в период 12-й пятилетки (2011–2015 гг.) с 2,8 трлн до 3,47 трлн юаней. Всего за эту пятилетку совокупный объем капиталовложений составил 3,58 трлн юаней, что позволило обеспечить строительство 30,5 тыс. км железных дорог, включая прокладку 4,5 тыс. км линий ВСЖД. В период только что начавшейся 13-й пятилетки (2016–2020 гг.) Китайская железнодорожная корпорация (КЖК) намерена инвестировать 3,5 трлн юаней в строительство более 30 тыс. км новых железнодорожных линий, а с 2020 по 2030 г. — 8 трлн юаней, причем подавляющая часть инвестиций будет направляться на строительство в центральном и западных районах, что позволит КЖК довести протяженность железнодорожной сети Китая к 2020 г. до 150 тыс. км, а к 2030 г. — до 200 тыс. км.

По итогам 2014 г. рост инвестиций в КНР в основные фонды промышленности составил 15,3%, а в развитие инфраструктуры — 21,5%. Руководство Китая признает, что стабильный рост экономики в период 12-й пятилетки в пределах 8–9% был обеспечен благодаря росту инвестиций в развитие транспортного комплекса.

Итак, в 2015–2016 гг. капиталовложения в развитие железнодорожного транспорта составляли около 70% всех инвестиций в инфраструктуру страны: на долю железнодорожного транспорта приходилось 46%, а метрополитена — 33% объема инвестиций, одобренных ГКРР.

Появление ВСЖД в Китае явилось не только инновационным прорывом, но и стало играть большую роль в области стимулирования экономики страны и увеличения занятости. Китайские специалисты в области железнодорожного

транспорта отмечают, что капиталовложения в строительство ВСЖД в размере 100 млн юаней стимулируют рост ВВП на 267 млн юаней, т.е. увеличение инвестиций в развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры на 1% способствуют росту ВВП КНР на 1,5% [6].

Исходя из вышесказанного, динамичный экономический рост КНР в начале XXI в. был обеспечен в значительной степени благодаря масштабным инвестициям в развитие транспортной инфраструктуры [6].

По состоянию на конец 2017 года, общая эксплуатационная протяженность сети железных дорог в Китае достигла 127 тысяч км, среди которых протяженность высокоскоростных железных дорог составила 25 тысяч км и заняла 66,3% общей протяженности высокоскоростных дорог по всему миру. Китайские железные дороги занимают первое и второе места в мире по уровню электрификации и разветвленности.

Как заметил генеральный директор «Китайских железных дорог» Лу Дунфу [6], в период 2013-2017 гг. были реализованы инвестиции в основные фонды корпорации в размере 3.9 трлн юаней (примерно 600 млрд долларов США), общая эксплуатационная протяженность железных дорог увеличилась на 29,4 тысяч км, среди которых 15,7 тысяч км - высокоскоростные железные дороги. По словам Лу Дунфу, 2013-2017 гг. вполне можно назвать самым интенсивным инвестиционным периодом в истории развития китайской железнодорожной сети.

В Китае грузовые и пассажирские перевозки железнодорожным транспортом развиваются стремительными темпами. За весь 2017 год в Китае по железным дорогам было перевезено 3,039 млрд пассажиров, что показало рост на 9,6% в годовом исчислении. Среди них 56,4% пассажиров, то есть 1,713 млрд человек, совершили поездки на скоростных поездах. Данный показатель вырос на 18,7% по сравнению с 2016 годом. За ушедший год общий вес перевезенных товаров составил 2,918 млрд тонн, то есть выросло на 10,1% в годовом исчислении. За весь год было отправлено 3600 грузовых рейсов «Китай-Европа».

Следует учесть, что подобный пример скоростного развития экономики путем инвестирования в транспортную инфраструктуру должен стать показательным для нашей страны. К сожалению, уровень российских технических разработок пока значительно уступает иностранным, однако этот факт должен стать основным стимулом для развития транспортной отрасли и страны в целом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Монастырный Е.А., Чистякова Н.О. Структурно-функциональная модель подсистемы «Инфраструктура» в региональной инновационной системе / Е.А. Монастырный, Н.О. Чистякова // Инновации. – 2007. - № 6 (104).
2. Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов / А.Б. Максимов // Известия ИГЭА. - 2007. - №1. С. 30-33.
3. Египко М.А. Анализ развития транспортной системы Российской Федерации / М.А. Египко // Transport business in Russia. – 2017. - №3. – С. 73-76.
4. Доклад о реализации в 2018 г. Плана деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2016 – 2021 годы// Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации.
5. Денисов А.В. Транспортная логистика в РФ / А.В. Денисов // Регулирование социально-экономических и трудовых отношений: история и современность: сборник статей международной научно-практической конференции – М.: Издательство «Научный консультант». - 2014. - С. 48-49.
6. Сазонов С.Л., У Цзы, Чэнь Сяо, Заклязьминская Е.О. Транспортный комплекс КНР «подстегивает» развитие национальной экономики / С.Л. Сазонов, У Цзы, Чэнь Сяо, Е.О. Заклязьминская. // Проблемы Дальнего Востока. - № 1. - 2017. – С. 60-69.
7. Брусянин Д.А. Пономарева М.С., Хоменко Я.В. Экономические механизмы регулирования транспортного комплекса региона / Д.А. Брусянин, М. С. Пономарева, Я. В. Хоменко // Казанская наука. - № 4. – 2014. – С. 63-68.