

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 338.49

М.О. Северова, Е.Ю. Никитина, А.С. Сакова

Влияние транспортной инфраструктуры на развитие регионов

Развитие транспортной инфраструктуры является важнейшей стратегической задачей федерального и регионального уровней, которая должна обеспечить не только потребности отраслей экономики государства, но и реализацию основных социальных гарантий, прежде всего, свободу передвижения граждан. Однако стоит отметить, что существующая тарифная политика в области пассажирских железнодорожных перевозок приводит к негативному влиянию на экономические показатели региона. Убыточность пригородных и дальних перевозок пассажиров не может быть решена исключительно силами перевозчиков или владельца инфраструктуры. Только государственная поддержка может обеспечить дальнейшее развитие данного сегмента рынка транспортных услуг. Существующая система государственного субсидирования пассажирских перевозок (как в дальнем следовании, так и в пригородном сообщении) в России является несовершенной. Механизм субсидирования должен учитывать региональную компоненту, которая отражала бы уровень социального и экономического развития регионов. Применение механизма дифференциации субсидий по регионам позволит реализовать государственную политику в области развития отдельных районов и освоения новых территорий. Денежные потоки необходимо направлять в те регионы, где железнодорожный транспорт является единственно возможным (т.е. транспортная конкуренция практически отсутствует), а уровень доходов населения ниже среднего.

Ключевые слова: *инфраструктура, транспорт, региональное развитие, пассажирские перевозки, субсидии, доходы.*

В условиях создавшейся сложной внешне-политической ситуации координация производственно-экономической и финансовой деятельности регионов России – федеральных округов, краев, областей и так далее – выступает определяющим фактором ритмичной работы народного хозяйства страны. Управленческие возможности государства и его отдельных субъектов во многом зависят от инфраструктурной обеспеченности территории, в первую очередь от ее транспортной составляющей, которая является основным инструментом развития экономики страны и ее регионов. Усиление региональных функций транспортной инфраструктуры определено целями Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, стратегиями социально-экономического развития регионов. Вместе с тем цели регионального развития определяются необходимостью согласования региональных и транспортных стратегий развития с учетом положительных и негативных факторов транспортного инфраструктурного воздействия на регион, что в настоящее время при разработке программ регионального развития учитывается не в полной мере.

Новосибирская область, помимо географического центра округа, является крупнейшим транспортно-распределительным узлом

Сибири, опорным пунктом транспортно-логистической системы. Магистральные железнодорожные пути (Транссибирская, Туркестано-Сибирская, Среднесибирская магистрали), федеральные автодороги (М-51 и М-53 – автодорога «Байкал»; М-52 – Чуйский тракт), а также автодороги регионального и местного значения являются ключевыми элементами транспортной инфраструктуры Сибирского региона. Будучи связующим звеном между Северо-Восточным Казахстаном и Южным Кузбассом, Алтайским краем и Томской областью. Выходя на Северную широтную магистраль, автодороги предопределяют инвестиционную привлекательность Сибирского федерального округа (СФО).

Железнодорожный транспорт занимает особое место в структуре народного хозяйства СФО. На столь огромных просторах железная дорога является основным связующим звеном для населения и предприятий, обеспечивая непрерывность перевозочного процесса.

Транспортная отрасль вносит значительный вклад в формирование валового регионального продукта (ВРП) СФО (рис. 1). Многочисленными исследованиями доказано, что развитие транспортной инфраструктуры снижает издержки внутренней и внешней торговли, имеет

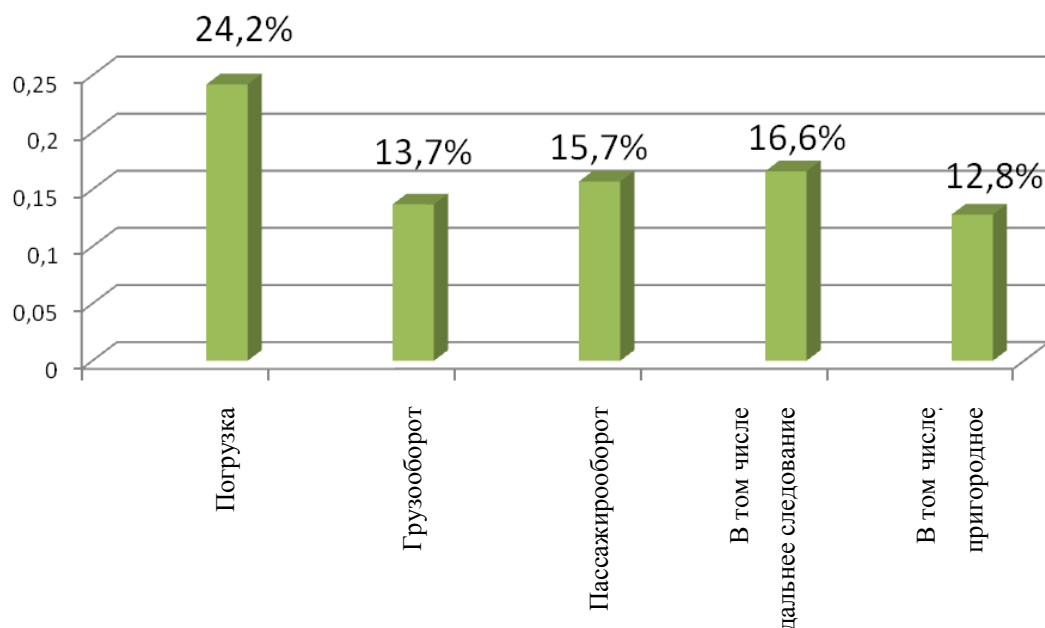


Рис. 1. Доля СФО в выполнении общесетевых показателей работы транспорта (по данным 2012 г.)

существенный мультипликативный макроэкономический эффект. Анализ зависимости между показателями развития региона и объемом услуг железнодорожной транспортной инфраструктуры показал, что наиболее тесная связь наблюдается между ВРП и объемами грузоперевозок (рис. 2) и пассажироперевозок (рис. 3) [1, 2]. При этом теснота связи оценивается величиной коэффициента корреляции, который составил 0,80 и 0,896 соответственно. Следует отметить, что неблагоприятное воздействие пассажироперевозок на валовые показатели экономи-

ческого развития региона напрямую связано с их убыточностью.

Пассажиры – потребители железнодорожных услуг, финансовые отношения с которыми связаны с формированием выручки компании, т.е. с формированием финансовых ресурсов в виде доходов. Основная проблема данной группы отношений (финансовая сторона) состоит в тарифной политике государства и компании ОАО «РЖД» непосредственно. Участие государства в создании, развитии и обслуживании транспортной ин-

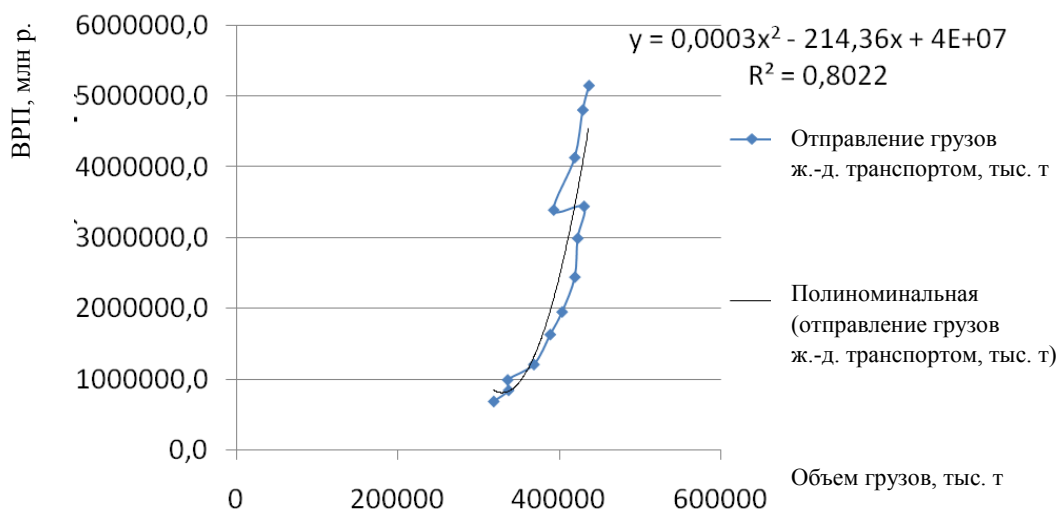


Рис. 2. Зависимость между ВРП и объемом отправления грузов (по данным ОАО «РЖД» и Росстата за 2012 г.)

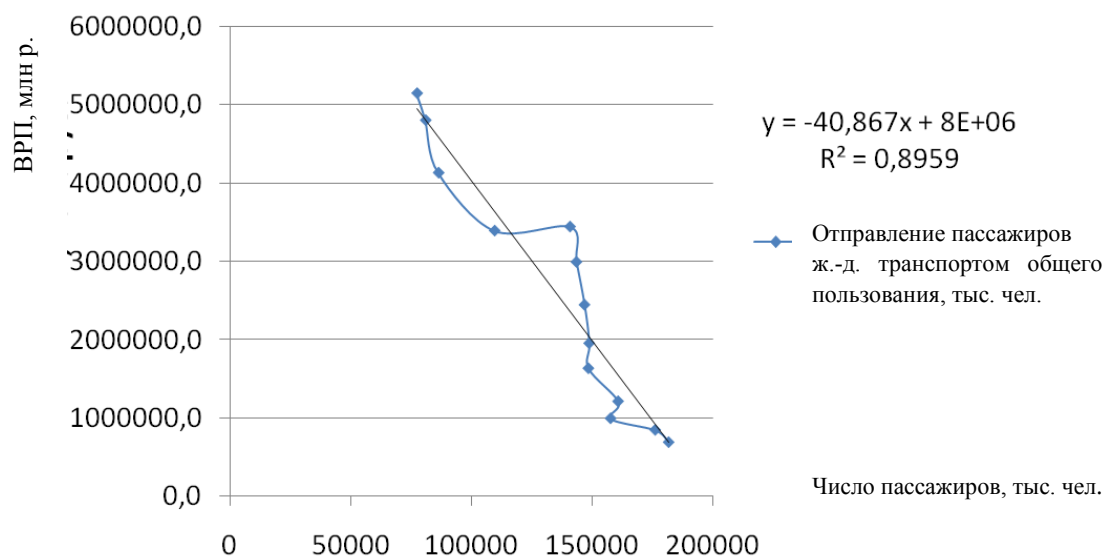


Рис. 3. Зависимость между ВРП и числом отправленных пассажиров (по данным ОАО «РЖД» и Росстата за 2012 г.)

фраструктуры в сфере пассажирских железнодорожных перевозок заключается в выполнении функций регулятора и источника поддержки [3, 4]. Несмотря на предусматриваемые в федеральном бюджете субсидии для покрытия убытков от пассажирских перевозок в дальнем следовании, на практике ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) постоянно недофинансируется. В 2013 г. величина субсидий сокращена в два раза. При этом дефицит бюджетных ассигнований составил 10 млрд р. В целях сокращения издержек компаний был рассмотрен вариант оптимизации маршрутной сети с сокращением нерентабельных, маловостребованных поездов. Эта мера сильно затронула Сибирский федеральный округ, в котором конкуренция с авиационным транспортом привела к существенному сокращению пассажиропотока в дальнем следовании. Кроме того, для ФПК рентабельными остаются перевозки именно в регулируемом секторе (перевозка в плацкартных вагонах), которые субсидируются государством. Убыточными остаются перевозки в фирменных дальних поездах, тарифы в которых не выдерживают конкуренции с авиаперевозчиками, что приводит к дальнейшему оттоку пассажиров. В 2014 г. ситуация кардинально не изменилась. Величина субсидий осталась практически на уровне 2013 г., однако из-за роста расходов величина непокрытых расходов составила более 9 млрд р. В 2016 г. про-

гнозируется сокращение государственной поддержки до уровня 16 млрд р.

Кроме того, серьезные проблемы испытывает пригородный комплекс. Несмотря на то что в последние три года наметилась положительная динамика в изменении объемов пригородных пассажирских перевозок, обострилась проблема организации перевозки пассажиров. Оказание услуг пригородным компаниям – это один из наиболее крупных по объему оказываемых услуг и, следовательно, доходных сегментов по прочим видам деятельности, однако в настоящее время убыточный вид деятельности ОАО «РЖД». Ежегодно миллиарды рублей недополучают как владелец инфраструктуры ОАО «РЖД», так и сами пригородные пассажирские компании (ППК). По состоянию на 31.12.2013 г. на балансе ОАО «РЖД» числилась дебиторская задолженность (в том числе в резерве по сомнительным долгам) пригородных пассажирских компаний (включая ФАЖТ) в размере 36,6 млрд р. [1]. В 2014 г. эта величина несколько сократилась до 29 млрд р.

Вопрос компенсации субъектами Федерации выпадающих доходов ОАО «РЖД» обсуждался неоднократно на различных уровнях, однако острота проблемы в пригородном комплексе нарастает. Финансирование из государственного бюджета не покрывает фактических расходов акционерных обществ, а субъекты РФ – убытки пригородных компа-

ний в полном объеме [5]. Правительство РФ одобрило Концепцию развития пригородного железнодорожного сообщения [6, 7]. Теперь за регионами закрепляется право абсолютного отказа от пригородного железнодорожного сообщения, если оно убыточно. В СФО отменены 40 % электропоездов, планируется ряд автобусных маршрутов, дублирующих пригородные поезда [7, 8]. По нашему мнению, отказ от электричек – мера очень необдуманная и неоднозначная. Преимущества пригородного железнодорожного транспорта очевидны: стоимость проезда (при поездке свыше 50 км), стабильность и скорость перевозок (независимость от погодных условий), возможность предоставления льгот (дифференцированный проезд по категориям пассажиров). В Новосибирской области есть направления, которые чрезвычайно важны для жителей пригорода, а также соседних населенных пунктов. Активно пользуются электропоездами жители Искитима, Линево, Бердска. В летний период массу неудобств начнут испытывать дачники. Кроме того, остро напоминает о себе проблема автомобильных пробок. Здесь получается некий парадокс: с одной стороны, отчаянно пытаемся решить проблему пробок, с другой – берем и отменяем пригородные электрички. Отсутствие пригородного железнодорожного сообщения грозит катастрофическими последствиями, вплоть до социального взрыва [9]. Неизбежны многочисленные сокращения рабочих мест и увольнения, поскольку большинство пользующихся данным видом транспорта – люди из малых сел и городов – совершают поездки в город на работу и учебу. С карты страны могут исчезнуть сотни поселений. Вместе с этим альтернативная замена – автобусное сообщение – потребует еще больших расходов на содержание автомобильных дорог. Все эти расходы лягут на плечи федеральных и региональных бюджетов, за счет которых осуществляется содержание и ремонт автодорог, в отличие от железнодорожного транспорта, который самостоятельно содержит инфраструктуру. Для регионов, где автодорожная сеть развита недостаточно, потребуются существенные инвестиции для строительства новых направлений [10].

Сложившаяся ситуация идет в разрез с целями и направлениями развития округа, а приближающееся событие – Всемирная зимняя Универсиада в Красноярске в 2019 г. – уже требует незамедлительных мероприятий по развитию внутреннего и внешнего пассажирского рельсового транспорта. Неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры грозит значительным удорожанием транспортной составляющей в себестоимости продукции и, как следствие, перебоями в производстве и реализации продукции, что неизбежно ограничит дальнейшее социально-экономическое развитие региона.

Следует отметить, что зарубежный опыт организации пассажирского сообщения показывает, что без государственной поддержки рентабельность данных услуг практически недостижима. Пригородное сообщение повсеместно является убыточным (как в Европе, так и в США) и дотируется из соответствующих бюджетов. Учитывая высокую (социальную и экологическую) значимость соответствующих видов перевозок, региональные и местные администрации оказывают экономическую поддержку дорогам. В Англии государство участвует в управлении пассажирскими компаниями посредством выдачи лицензий через Бюро по регулированию выполнения железнодорожных пассажирских перевозок и несет обязательства по ежегодному дотированию пассажирских перевозок на уровне 600 млн фунтов стерлингов, что соответствует примерно 25 % доходов от пассажирских перевозок. В Германии в настоящее время реализуется второй этап реформирования, на котором прежние государственные железные дороги представлены холдинговой компанией, объединяющей пять коммерческих структур по видам деятельности. В пассажирских перевозках появились и успешно работают альтернативные операторы с собственным парком подвижного состава, в том числе тягового. Пассажирские перевозки осуществляет DB Personenverkehr (DBAG – общество с ограниченной ответственностью по пассажирским перевозкам). Оно включает в себя три предприятия, отвечающие соответственно за городские, региональные и дальние перевозки. Традиционно убыточные, но необходимые населению городские и пригородные перевозки

поддерживаются местными бюджетами. Ценовая политика DBAG способствует повышению привлекательности пассажирских перевозок (скидки постоянным клиентам до 50 %, абонементы, билеты выходного дня и т.д.). В 1996 г. управление региональными железнодорожными перевозками было передано в ведение властей федеральных земель и отдельных городов. Администрации земель ежегодно получают от федерального правительства субсидии на выполнение функций транспортного обслуживания, возложенных на них в рамках программы регионализации. При этом центральные органы управления железными дорогами Германии остаются ответственными за проведение технической политики и освоение централизованных капиталовложений. Такая система напоминает систему субсидий регионам, существующую в России, но носит более жесткую целевую установку. Во Франции рассматривается возможность передачи ответственности за транспортное обслуживание регионам. При этом государственные финансовые субсидии планируется направлять регионам, которые исходя из своих возможностей будут решать вопрос о выборе вида транспорта и частоты железнодорожного сообщения. Внедряется программа обновления и модернизации пассажирского подвижного состава, обслуживающего пригородное и местное сообщение в окрестностях Парижа, которая преследует следующие цели: вернуть пассажиров на железную дорогу, улучшить технико-экономические характеристики подвижного состава. При этом за основу взято стремление к максимальному удовлетворению запросов пассажиров, чтобы дать им уровень обслуживания, альтернативный предлагаемому автомобильным транспортом, который считается весьма персонифицированным (создание в общем салоне ощущения индивидуального пространства). Для привлечения пассажиров модернизация ведется в нескольких направлениях: повышение комфорта, обеспечение чистоты, обеспечение более высокого уровня безопасности.

В Испании пригородные пассажирские перевозки также убыточны, но социально необходимые местные и региональные перевозки получают финансовую поддержку от государства, которое несет расходы по содержанию

инфраструктуры и предоставляет компаниям-перевозчикам субсидии на поддержание низкой стоимости билетов, признавая роль пригородного железнодорожного транспорта в разгрузке автомобильных транспортных артерий городских агломераций.

В Японии и Италии основными формами финансовой поддержки железнодорожного транспорта, оказываемой государством и местными органами власти, является инвестирование средств. В Японии государство выделяет субсидии на строительство скоростных магистралей (до 40 %) и беспроцентный кредит на строительство железных дорог. В этих случаях местные власти оказывают поддержку в размерах 10 и 50 % соответственно. В Италии 80 % инвестиций государства в пригородные железнодорожные перевозки направляется на реконструкцию инфраструктуры и 20 % – на обновление парка подвижного состава [6].

В заключение хотелось бы отметить, что современная система государственного субсидирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в России является несовершенной. На данный момент дотации государства, выделяемые регионам, равноценны. Однако механизм субсидирования должен учитывать не только интересы социально незащищенных категорий граждан, но и региональную компоненту осуществляемых перевозок, которая отражала бы уровень доходов, плотность населения, прожиточный минимум, транспортную обеспеченность и другие факторы [11]. Применение механизма дифференциации субсидий по регионам позволит реализовать государственную политику в области развития отдельных районов и освоения новых территорий. По нашему мнению, субсидии, выделяемые государством пассажирскому комплексу железнодорожного транспорта в регионах, должны быть адресными и учитывать разнообразие общих условий внутри страны. Для того чтобы быть более эффективными, денежные потоки должны сосредотачиваться в регионах, где железнодорожный транспорт является единственно возможным (т.е. транспортная конкуренция практически отсутствует), а уровень доходов населения ниже среднего. Осуществить это можно за счет сокращения государственной поддержки более развитых регионов.

Библиографический список

1. Пассажирские перевозки в пригородном сообщении // ОАО «РЖД»: Официальный сайт. URL: <http://www.rzd.ru/http://ar2012.rzd.ru/performance-overview/passenger-transportation/suburban-traffic/> (дата обращения: 10.03.2015).
2. Транспорт // Федеральная служба государственной статистики: Официальный сайт. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/# (дата обращения: 10.03.2015).
3. Генеральное соглашение от 01.02.1995 г. «О взаимодействии МПС РФ и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по улучшению транспортного обслуживания регионов и обеспечению устойчивой работы предприятий железнодорожного транспорта». URL: <http://russia.bestpravo.ru/fed1995/data04/tex16776.htm> (дата обращения: 10.03.2015).
4. Приказ Министерства транспорта России от 18.07.2007 г. № 99 «О критериях определения категории поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования». URL: <http://russia.bestpravo.ru/upd2007/data07/tex07874.htm> (дата обращения: 10.03.2015).
5. Поликарпов Я.А. Классификация пригородных пассажирских компаний и организация их безубыточной работы // Экономика железных дорог. 2012. № 5. С. 53–60.
6. Распоряжение Правительства РФ от 04.08.2010 г. № 1322-р «О тарифах на перевозку пассажиров и использование инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении». URL: <http://www.bestpravo.ru/federalnoje/bz-instrukcii/s2a.htm> (дата обращения: 10.03.2015).
7. Распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 г. № 857-р «Об утверждении Концепции по развитию пригородного железнодорожного сообщения». URL: <http://government.ru/media/files/41d4df8913a4697bbcc4.pdf> (дата обращения: 10.03.2015).
8. Шнейдер М.А., Проскурякова Е.А. Рынок пригородных железнодорожных перевозок: управление и экономика / Петерб. гос. ун-т путей сообщения, Науч.-образоват. центр инновац. развития пассажир. ж.-д. перевозок. СПб.: НП-Принт, 2012. 286 с.
9. Левчук Т. Где поставить запятую? Российские электрички: отменить нельзя оставить // Транспорт России. 2014. 3–9 марта. С. 3.
10. Байбеков Ш. Электрички на грани кризиса // Транспорт России. 2014. 24 февр.–2 марта. С. 2.
11. Северова М.О., Ромашева М.А. Учет регионального аспекта при формировании механизма государственной поддержки пассажирского комплекса железнодорожного транспорта // Экономические аспекты логистики и качества работы железнодорожного транспорта: Материалы Всерос. науч.-практ. конф. Омск, 2013. С. 314–319.

М.О. Severova, E.Yu. Nikitina, A.S. Sakova

The Influence of Transport Infrastructure on the Development of Regions

Abstract. Transport infrastructure development is the most important strategic goal on the federal and regional levels. This goal must not only satisfy the needs of economic sectors of the state but also ensure implementation of basic social guarantees, such as freedom of citizens' transportation. However, it is worth mentioning that the existing tariff policy in the field of passenger rail transportation leads to negative influence on economic indicators of the region. Unprofitability of suburban and distant transportations of passengers cannot be solved only by forces of carriers or the owner of infrastructure. Only the state support can provide further development of this segment of the transport services market. The existing system of the state subsidizing of passenger transportation in Russia is imperfect, both in distant following, and in the suburban.

The mechanism of subsidizing must have a regional component which would reflect the level of social and economic development of regions. Mechanism of differentiation of subsidies by regions will allow state policy realization in the field of development of certain areas and new territories. Cash flows need to be sent to those regions where the railway transport is unique, the level of people's income is lower than an average and the transport competition is practically absent.

Key words: infrastructure; transport; regional development; passenger transportation; subsidies; income.

Северова Марина Олеговна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика транспорта» СГУПС. E-mail: smo@sibnet.ru

Никитина Елена Юрьевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика транспорта» СГУПС.

Сакова Анастасия Сергеевна – аспирант кафедры «Бухгалтерский учет и аудит».