

Sukhadolets T.V.

THE INVESTMENTS IN OVERCOMING TRANSPORT RESTRICTIONS STIMULATE ECONOMIC GROWTH

Sukhadolets T.V. - Institute of Economy and Finance, Moscow
State University of Railway Engineering (MIET)

Abstract

Transport plays an important additional role in stimulating economic growth. In many countries, facts confirm that transport investment and economic growth are interdependent

Keywords: Investments, transport, logistics, logistics corridors

На протяжении 2016 года экспорт транспортных услуг принёс государственному бюджету РФ не менее половины доходов, получаемых от экспорта сжиженного природного газа (15 млрд долларов США).

Экономический эффект развития транспортной системы проявляется во всех сферах жизнедеятельности населения, поэтому экономическая эффективность территориальной организации транспорта в пределах одного региона, района или поселения значительно выше, чем простая сумма территориально разобщенных производств и зависит от транспортных условий, объемов производства, реализации и потребления продукции.

При этом сравнение инфраструктурного неравенства регионов чаще всего базируется на методах выявления участия определенного вида инфраструктуры региона в общем процессе взаимодействия [1]. В результате этапы определения влияния инфраструктурного развития на экономическую трансформацию региона можно подразделить на несколько фаз.

Во-первых, как верно отмечает Савченко Е.Е. [2], необходимо сравнение пропорционально-долевого участия инфраструктур в формировании и распределении валового регионального продукта (ВРП) за определенный период.

Во-вторых, в каждом регионе определены некоторые «инфраструктурные предпочтения» производств, которые и составляют

Education Transformation Issues ISPC #1 2017

совокупность долевого участия каждого производства в структуре всей региональной экономики.

В-третьих, существование функционально и технологически приемлемых инфраструктурных региональных решений в соотношении с инвестиционными проектами всего региона,

Некоторые транспортные инвестиции предоставляются на отдельные большие проекты, например, на международный аэропорт или порт [3], и могут быть рискованными и экономически не выгодными, если крупные капиталовложения будут сделаны до определения наличия спроса и экономического роста [4].

Однако, если обратиться к практике стран с богатыми производственными ресурсами или экспортом, но ограниченных возможностями транспорта, то можно заметить, что инвестиции по преодолению транспортных ограничений стимулируют экономический рост [5]. Когда большая часть соответствующего транспортного капитала уже имеется, транспорт играет важную дополнительную роль в стимулировании экономического роста. Во многих странах факты подтверждают, что транспортные инвестиции и экономический рост взаимообусловлены, т.е. причинность имеет двойную направленность [6].

Например, там, где оправдана модернизация главных дорожных коридоров, это может способствовать принятию контейнеризации и значительному увеличению производительности производств [7]. Также, принятие реформ, облегчающих торговлю, принятие международных стандартов по управлению материально-техническим снабжением и принятие информационной технологии могут увеличить производительность, увеличить спрос на экспорт (особенно, на товары с повышенной стоимостью), увеличить местный доход и увеличить спрос на товары (например, сельскохозяйственные культуры) и услуги (например, местный транспорт, ремонтное обслуживание).

Поэтому можно сделать вывод, что независимо от особенностей действующей в стране экономической системы, государству необходимо осуществлять регулирование экономических процессов по средством реализации транспортных проектов. Существующий транспортный капитал может «направлять» экономический рост, если в секторе есть новые технологии, которые позволяют использовать ресурсы за счет уменьшения затрат, улучшения качества обслуживания и/или в значительной степени содействует расширению рынка или формированию новых рынков.

Среди основных предпосылок управления государством деятельности субъектов транспортного рынка можно выделить следующие:

Education Transformation Issues ISPC #1 2017

1) магистральный характер транспортной отрасли по отношению к другим отраслям инфраструктуры, социальной и производственной сфер. Балансирующее воздействие государства на развитие экономики в целом невозможно при отсутствии государственного контроля за процессами в транспортном комплексе, т. к. транспорт одновременно обслуживает и производственные отрасли, и сферы, опосредованно связанные с производством, и отрасли, обеспечивающие жизнедеятельность на территории региона. При этом функционирование всего инфраструктурного комплекса невозможно при сбоях в работе транспорта [8];

2) социально-обусловленная необходимость поощрения конкуренции и контроля над деятельностью естественных монополий в транспортной отрасли (например, на железнодорожном транспорте) с целью ограничения стремлений монополиста к извлечению максимальной личной выгоды посредством неоправданного завышения тарифов, экономии на качестве обслуживания клиентов, отказа от невыгодных, но при этом социально значимых перевозок;

3) контроль над развитием инфляционных процессов через регулирование транспортных тарифов (рост транспортных издержек неизбежно приводит к увеличению стоимости транспортируемой продукции и впоследствии к росту рыночных цен) [9];

4) высокая капиталоемкость, длительные сроки создания и отсроченная окупаемость объектов транспортной инфраструктуры, рисковый характер инвестиций – все это делает участие в развитии транспортного комплекса непривлекательным для частного предпринимательства [10]. Поэтому государство должно взять на себя координацию и частично финансирование масштабных проектов в транспортном секторе, создавая максимально выгодные условия для государственно-частного партнерства;

5) необходимость установления единых технических и экологических норм и стандартов, обеспечивающих охрану окружающей среды, безопасность движения, нормальные условия труда. Учитывая, что разработка и внедрение таких стандартов требуют времени и целевого финансирования, а их соблюдение связано с дополнительными издержками, государство должно не только устанавливать, но и контролировать выполнение указанных требований.

References:

- [1] Eliseev S.YU., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V. Logistika v upravlenii smeshannymi perevozkami. Istoriya. Problemy. Perspektivy // ZHeleznodorozhnyj transport.- 2003.- № 10.- S.44-47.

Education Transformation Issues ISPC #1 2017

- [2] Savchenko E.E. Prostranstvenno-ehkonomicheskaya transformaciya regiona resursnogo tipa: sistemno-infrastrukturnyj podhod, Izvestiya IGEHA. 2014, № 2 (94).— S. 56-59.
- [3] Kurenkov P.V., Nekhaev M.A. Zadachi situacionno-processnogo upravleniya sortirovochnoj stanciej // ZHeleznodorozhnyj transport.- 2012.- № 4.- S.29-31.
- [4] Kurenkov P.V., Nekhaev M.A. Modelirovanie raboty sortirovochnoj stancii v intellektual'noj sisteme upravleniya perevozkami // ZHeleznodorozhnyj transport.- 2012.- № 9.- S.20-22.
- [5] Allport, R. (2000). A review of transport and the urban poor. World bank, Washington, D.C.
- [6] Eliseev S.YU., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V. Konceptual'nye osnovy logisticheskogo upravleniya vneshnetorgovymi perevozkami // Byulleten' transportnoj informacii.- 2004.- № 3.- S.11-16 (nachalo); № 4.- S.31-38 (okonchanie).
- [7] Dawson, J., and I. Barwell (1993). Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries. London: Intermediate Technology Publications — 265 pp.
- [8] Eliseev S.YU., Kotlyarenko A.F., Kurenkov P.V. Logisticheskaya koncepciya upravleniya vneshnetorgovymi perevozkami // ZHeleznodorozhnyj transport.- 2004.- № 9.- S.35-41.
- [9] Stepanov A.L., Kurenkov P.V. Problemy ehksporta transportnyh uslug // Transport: nauka, tekhnika, upravlenie.- 2007.- № 5.- S.16-19.
- [10] Vakulenko S.P., Kurenkov P.V. Intermodal'nye i mul'timodal'nye perevozki v transportnyh koridorah Evropy i Azii // ZHeleznodorozhnyj transport.- 2016.- № 6.- S.73-77.