

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ВОСПРОИЗВОДСТВА НА СЕВЕРНОМ КАВКАЗЕ

МОСКОВЕЦ АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ,

аспирант,

филиал ФГОУ ВПО «Северо-Кавказская академия государственной службы»,

г. Пятигорск,

e-mail: moskovetz.alexei@yandex.ru

Обосновываются приоритеты развития транспорта как системообразующей составляющей воспроизводственных процессов в регионах Северного Кавказа.

Ключевые слова: *региональные воспроизводственные процессы; транспортный комплекс; уровень развития транспортной инфраструктуры; инвестиции в транспорт; этноэкономика; приоритеты развития.*

The priorities of the transport development as the backbone component of the reproduction processes in the regions of the Northern Caucasus are justified.

Keywords: *regional reproduction processes, transport complex, the level of transport infrastructure development, investments in transport, ethno economics, priorities of development.*

Коды классификатора JEL: *R40.*

Важность транспорта в экономике территории трудно переоценить. В Российской Федерации в 2008, доля стоимости основных фондов по виду экономической деятельности «транспорт» в общей стоимости основных фондов была равна 8,5%. Для совокупности регионов Северного Кавказа данный показатель составил 13,4%². Транспорт, являясь одной из основных отраслей производственной инфраструктуры, оказывает влияние на формирование территориальных воспроизводственных пропорций и дает импульс развитию других отраслей экономики, потребляя ресурсы в процессе деятельности и размещая заказы на производство транспортных средств. Ве-

² Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 383; Транспорт в России. 2009: Стат.сб. / Росстат. М. 2009. 25–26.

лика роль транспорта в создании единого социально-экономического пространства путем обеспечения устойчивых связей между отдельными частями страны и ее регионов.

Транспортный комплекс, помимо системообразующей роли в развитии народного хозяйства, обеспечивает занятость и доход части экономически активного населения. В 2008 году в целом по Российской Федерации доля работников транспорта в общей среднегодовой численности занятых составила 4,5%, а среднемесячная начисленная заработная плата на транспорте на 23% превысила средний по экономике уровень. На Северном Кавказе в том же периоде на предприятиях транспортного комплекса было занято 2% среднегодовой численности работающих в экономике, а превышение среднемесячной заработной платы работников данной отрасли над средним по экономике СКФО значением составило 4%. Однако по отдельным регионам данные показатели были существенно выше: для Ставропольского края — 2,6 и 25,3%, для Чеченской Республики — 2,1 и 35,3% соответственно³. Приведенные данные позволяют утверждать, что транспортный комплекс нередко обеспечивает своим работникам более высокие в сравнении со средним уровнем доходы, внося вклад в формирование эффективного потребительского спроса на продукцию других отраслей экономики и повышение емкости внутреннего рынка территории. На Северном Кавказе это особенно важно для Чеченской Республики, экономика которой находится на этапе посткризисного восстановления.

По многим показателям уровень развития транспорта в регионах Северного Кавказа несколько ниже общероссийского (см. табл. 1). Объем грузов на душу населения, отправленных железнодорожным транспортом в СКФО примерно в 4 раза меньше, чем в среднем по России. Аналогичная ситуация отмечается в сфере автомобильных перевозок. При этом наблюдается негативная тенденция снижения почти в 2 раза объема грузов, перевезенных автомобильным транспортом, в 2008 году по сравнению с 2006 годом по регионам СКФО при практически неизменных общероссийских объемах. Значительно больше регионы Северного Кавказа отстают от среднероссийского уровня по объемам перевозки пассажиров. Так, в 2008 году железнодорожным транспортом было перевезено почти в 7 раз меньше пассажиров, а автобусами общего пользования — почти в 5 раз. Причем в анализируемом периоде отмечается устойчивая тенденция к снижению данных показателей в регионах Северного Кавказа. Это наблюдается на фоне роста доли населения СКФО в общей численности населения России с 6,37% в 2006 году до 6,47% в 2008 году и роста среднедушевых доходов в регионах Северного Кавказа, составившего в анализируемом периоде 64,8% и на 18,2% превысившего среднероссийские темпы⁴. Это позволяет утверждать, что причины выявленной проблемы во многом определяются положением дел в отрасли.

³ Рассчитано по: Транспорт в России. 2009: Стат.сб. / Росстат. М. 2009. 15–16, 18–19.

⁴ Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 60, 168.

Таблица 1

Характеристика состояния транспортной отрасли в Российской Федерации и Северо-Кавказском федеральном округе

Показатель		2006	2007	2008
Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования на душу населения, тонн	РФ	9,2	9,5	9,2
	СКФО	2,3	2,5	2,3
Перевозки грузов автомобильным транспортом организаций всех видов деятельности на душу населения, тонн	РФ	47,5	48,3	48,6
	СКФО	18,9	10,8	10,7
Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования (в% к общей численности населения)	РФ	941,2	902,7	913,0
	СКФО	145,2	144,1	136,7
Перевозки пассажиров автобусами общего пользования (в% к общей численности населения)	РФ	6389,2	5549,8	5298,8
	СКФО	1675,9	1417,6	1109,2
Доля инвестиций в основной капитал транспортной отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал, %	РФ	18,3	17,3	21,5
	СКФО	9,5	8,6	11,4
Степень износа основных фондов по виду экономической деятельности «транспорт», %	РФ	27,5	28,1	29,1
	СКФО	31,0	31,2	35,0
ВРП на душу населения, тыс. руб.	РФ	158,1	196,9	241,9
	СКФО	50,5	63,8	78,7

Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2007: Стат. сб. / Росстат. М. 2007. 944–945; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2008: Стат. сб. / Росстат. М. 2008. 952–953; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 361, 653, 655, 659, 661, 928, 942-943; Транспорт в России. 2009: Стат.сб. / Росстат. М. 2009. 25-26.

Степень износа основных фондов по виду экономической деятельности «транспорт» по регионам СКФО несколько выше среднероссийского уровня с тенденцией к росту в 2008 году. Однако в некоторых регионах данный показатель значительно выше. Так, в 2008 году степень износа основных фондов по виду экономической деятельности «транспорт» в Ставропольском крае составила 54,5 %, в Республике Северная Осетия-Алания — 49,4 %⁵.

Сложившаяся ситуация обнаруживает необходимость в значительных капитальных вложениях в обновление основных фондов транспорта. Однако доля инвестиций в основной капитал транспортной отрасли в общем объеме инвестиций в основной капитал в регионах Северного Кавказа примерно в 2 раза ниже среднероссийского уровня. Кроме того, по данным таблицы 1, объемы инвестиций в основные фонды транспорта отличаются нестабильностью.

В разрезе регионов Северного Кавказа уровень развития транспортной отрасли весьма дифференцирован (см. табл. 2). В сравнении со среднероссийским уровнем обращает на себя внимание отмеченное ранее, более чем четырехкратное отставание по объемам перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом на фоне более чем двукратного и шестикратного превышения густоты автомобильных и железных дорог соответ-

⁵ См.: Транспорт в России. 2009: Стат.сб. / Росстат. М. 2009. 25–26.

ственно. Данный факт позволяет говорить о недоиспользовании в регионах Северного Кавказа имеющегося потенциала транспортной инфраструктуры.

Таблица 2

Характеристика влияния состояния транспорта на воспроизводственные процессы в регионах Северного Кавказа в 2008 году

Регион	ВРП на душу населения, тыс. руб.	Густота железнодорожных путей общего пользования (км путей на 10000 км ² территории)	Густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (км путей на 10000 км ² территории)	Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования на душу населения, тонн	Перевозки грузов автомобильным транспортом организацией всех видов деятельности на душу населения, тонн	Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду экономической деятельности «Обработка» на душу населения, тыс. руб.
Республика Дагестан	77,9	103	152	1,0	3,9	6,2
Республика Ингушетия	37,8	108	241	0,4	3,3	0,7
Кабардино-Балкарская Республика	65,7	107	444	1,5	5,6	18,5
Карачаево-Черкесская Республика	82,6	35	243	5,2	6,6	27,5
Республика Северная Осетия-Алания	82,4	180	312	2,8	9,5	25,1
Чеченская Республика	53,0	195	179	1,8	29,1	1,0
Ставропольский край	101,6	139	125	3,9	13,1	39,0
СКФО	78,7	123,9	242,3	2,3	10,7	18,5
РФ	241,9	50	37	9,2	48,6	118,8

Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 361, 444, 653, 655, 670, 672.

С другой стороны, подобное противоречие может свидетельствовать о высокой доле теневого сектора в экономике регионов Северного Кавказа, для функционирования которого также необходимы транспортные услуги, что неизбежно уводит в тень и часть самой транспортной отрасли. Косвенным подтверждением данной гипотезы является отмеченная ранее более высокая доля стоимости основных фондов по виду экономической деятельности «транспорт» в общей стоимости основных фондов в среднем по СКФО, на 4,9% превышающая среднероссийский показатель. Причем данное явление имеет место при почти равном в России и на Северном Кавказе износе основных фондов по виду экономической деятельности «транспорт» (см. табл. 1) и вдвое меньшей доле занятых на транспорте в регионах СКФО по сравнению со средним значением по стране. Высокая сложность опреде-

ления объема транспортных услуг, оказываемых субъектам теневого сектора и скрытых от официальной статистики, затрудняет оценку реальной интенсивности эксплуатации транспортной инфраструктуры, что не позволяет достоверно рассчитать потребности в инвестициях. В итоге это может привести к отставанию темпов расширения и модернизации транспортной инфраструктуры от потребностей экономики территории.

Исходя из данных таблицы 2, все регионы Северного Кавказа по критерию отношения суммарного объема грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом в регионе к среднему уровню по СКФО могут быть классифицированы по трем группам.

Первая группа, объем перевозок грузов на душу населения в регионах которой вдвое ниже, чем в среднем по Северному Кавказу, включает Республику Дагестан и Республику Ингушетию. Республика Ингушетию характеризует крайне низким уровнем развития обрабатывающих производств и ВРП на душу населения. Уровень развития обрабатывающих производств в Республике Дагестан выше по сравнению с Ингушетией, но почти в три раза ниже среднего по регионам Северного Кавказа уровня. Густота железных и автомобильных дорог в обоих регионах ниже среднего по округу уровня. При этом удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в 2008 году составил 40,5% в Республике Дагестан и 61,8% в Республике Ингушетию⁶.

Вторая группа объединяет регионы, значение выбранного классификационного признака в которых приближается к среднему по регионам Северного Кавказа значению. К данной группе следует отнести Карачаево-Черкесскую Республику, Кабардино-Балкарскую Республику и Республику Северная Осетия-Алания. Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по виду экономической деятельности «Обрабатывающие производства» на душу населения в этих регионах равен или превышает среднее по СКФО значение. Показатели густоты дорог в регионах по отношению к среднему по Северному Кавказу уровню демонстрируют разброс значений: от трехкратного превышения густоты автомобильных дорог в Кабардино-Балкарии до трехкратного отставания по густоте железнодорожных путей в Карачаево-Черкесии. Однако в целом данные показатели по анализируемой группе стремятся к среднему по СКФО уровню. Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в 2008 году в рассматриваемых регионах колеблется в диапазоне от 50 до 60%⁷, что, безусловно, сдерживает дальнейшее наращивание объемов грузовых и пассажирских перевозок. ВРП на душу населения в исследуемой группе регионов приближен к среднему по Северному Кавказу показателю.

⁶ См.: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 676.

⁷ См.: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 676.

В третью группу, суммарный объем грузоперевозок на душу населения железнодорожным и автомобильным транспортом в регионах которой превышает средний по СКФО уровень, объединены наиболее разнородные по экономическим показателям субъекты Российской Федерации: Ставропольский край и Чеченская Республика. Если для первого уровень развития обрабатывающих производств и ВРП на душу населения превышает средние по регионам Северного Кавказа показатели, то для второго — с точностью до наоборот. Наблюдаемая ситуация может быть одним из проявлений специфики воспроизводственных пропорций периода выхода региональной экономики из кризисного состояния, который переживает Чеченская Республика. При низком уровне развития обрабатывающих производств довольно большие объемы продукции конечного потребления должны завозиться из соседних регионов, что увеличивает объемы перевозимых грузов железнодорожным и автомобильным транспортом. Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в 2008 году в данных регионах также различен: 86% в Ставропольском крае и 48,6% в Чеченской Республике¹. При столь активной эксплуатации дорог для Чеченской Республики особенно актуально наращивание объемов инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры. Для экономики Ставропольского края характерна проблема низкой плотности автомобильных дорог, особенно в неиндустриальных районах с ярко выраженной аграрной специализацией, демонстрирующих в этой связи более низкие экономические показатели.

Проведенный анализ подтверждает высокую роль транспорта в системе регионального воспроизводства. Ни одна из стадий процесса общественного воспроизводства в регионах не может быть реализована без участия транспорта.

На стадии производства транспорт обеспечивает доставку сырья и материалов, повышает мобильность ресурсов в целом. Кроме того, развитие транспорта повышает степень рациональности в аллокации ресурсов и способствует формированию эффективной специализации региона. Даже ресурсообеспеченные территории не способны демонстрировать высокие экономические показатели без развития транспортной инфраструктуры, в которую не всегда готовы осуществлять вложения потенциальные инвесторы. Неслучайно фактор минимизации транспортных издержек был одним из ключевых в теориях размещения производства таких ученых, как И. Тюнен, В. Лаунхардт, М. Вебер, У. Айзард и других.

Модернизация основных фондов транспортной отрасли способна привести к снижению транспортных издержек на единицу продукции, что увеличит долю общественного продукта, присваиваемого другими участниками производства на стадии распределения.

¹ См.: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009. 676.

Трудно реализуема без участия транспорта и стадия обмена. Повышение эффективности работы данной отрасли способно, с одной стороны, снизить издержки обращения товаров и повысить уровень конечного потребления населения, а с другой — сократить время реализации производимых в экономике территории товаров и уменьшить потери при транспортировке.

Стадия потребления также подвержена влиянию уровня развития транспорта, поскольку именно от его работы во многом зависит цена, качество и ассортимент потребляемой продукции.

Транспортный комплекс участвует в воспроизводстве человеческого капитала, осуществляя доставку людей к местам получения образовательных, медицинских, рекреационных и других услуг, а также приобретения товаров, которые не доступны в местах постоянного проживания.

Транспортная изоляция способна привести к дробной локализации воспроизводственных процессов, что практически исключает отдельные территории из сложившейся в регионе системы разделения труда, консервирует экономическую отсталость и низкий уровень жизни населения вследствие затрудненной географической и ценовой доступности многих товаров и услуг. Подобная ситуация особенно нежелательна для регионов Северного Кавказа, экономика которых имеет ярко выраженную этническую специфику, выражающуюся в том числе в стремлении к обособлению и замкнутости.

Этноэкономику нельзя рассматривать как отдельный сектор или сегмент территориального хозяйственного комплекса, она пронизывает все его сферы, секторы и сегменты. Одновременно сохраняются старые и возникают новые противоречия, препятствующие поступательному развитию экономик регионов Северного Кавказа. Этноэкономика выступает исторически определенной моделью организации хозяйства, специфика и уровень развития производительных сил и производственных отношений которой обусловлены этнокультурными особенностями, сложившимися традициями, интенсивностью внутритерриториального разделения труда и степенью включенности экономики территории в систему общественного разделения труда более высокого уровня.

В числе положительных черт этноэкономики следует выделить способность гасить деструктивные воздействия извне, повышая устойчивость региональных хозяйственных систем. Это возможно во многом благодаря сохранению и росту многообразия форм хозяйствования. Специфика продукции этноэкономики, обусловленная дифференциацией эволюционных путей хозяйственного развития народов, повышает ее конкурентоспособность, позволяя найти свою уникальную нишу на рынках.

Среди отрицательных черт этноэкономического уклада следует отметить консервацию традиционных форм хозяйствования путем их трансляции из поколения в поколение, клановый протекционизм, местничество, высокий уровень коррупции властей. Данные явления в условиях отсутствия адекватных инструментов государственного регулирования способствуют

дальнейшей поляризации общества, сокращая внутренний спрос, усиливая нагрузку на бюджетную систему и неизбежно сдерживая экономический прогресс.

Интенсивность проявления отрицательных и положительных черт в развитии хозяйства локализованных этнических территорий во многом зависит от степени их включенности в систему общественного разделения труда как внутригосударственного, так и мирового уровня. Последнее, в свою очередь, определяется активностью процессов обмена, реализация которых возможна только при необходимом уровне развития транспортного комплекса.

Этноэкономика региона, являя собой целостную систему с прочными связями между локальными воспроизводственными процессами и будучи включенной в систему общественного разделения труда, способна модифицироваться и трансформироваться под действием изменения внешних условий, доступных ресурсов и факторов производства в современную форму конкурентного преимущества региона (*Инишакоев 2008, 8–10*).

На Северном Кавказе, вследствие неравномерности развития транспортной инфраструктуры, воспроизводственные процессы нередко замыкаются в рамках отдельных субрегиональных территорий и слабо интегрированы в единую систему в рамках региональной экономики. Подобная ситуация особенно характерна для некоторых высокогорных районов республик Северного Кавказа и степных районов Ставропольского края, удаленных от основных региональных полюсов экономической активности. Развитие транспорта для таких территорий приобретает жизненно важное значение, поскольку определяет возможности включения в общерегиональные воспроизводственные процессы.

Логика рассуждений приводит к выводу о лимитирующей роли транспорта в системе регионального воспроизводства. На наш взгляд, одним из императивов сокращения отставания уровня экономического развития северокавказских регионов от среднероссийских показателей является опережающий темпы увеличения валового регионального продукта темп роста инвестиций в транспортную отрасль регионов Северного Кавказа, особенно тех, которые отнесены к первой и второй группе согласно предложенной в настоящей работе классификации. Данные таблицы 1 позволяют утверждать, что в анализируемом периоде это условие не выполнялось.

Безусловно, избежать значительных бюджетных ассигнований в сложившейся ситуации не удастся, однако необходимо развивать альтернативные формы частно-государственного партнерства (например, концессии).

Увеличение вклада транспорта в формирование ВРП может быть достигнуто за счет роста объема транзитных транспортных услуг, спрос на которые обусловлен выгодным геополитическим положением Северного Кавказа. Это возможно только при условии стабилизации политической обстановки, что позволит минимизировать трансакционные издержки по-

требителей транспортных услуг и повысить привлекательность транспортного комплекса СКФО. Работа в данном направлении будет способствовать более эффективному использованию потенциала имеющейся транспортной инфраструктуры и увеличению доли третичного сектора в экономике северокавказских регионов.

Полагаем, что реализация обозначенных векторов региональной политики будет способствовать повышению рациональности использования транспортного комплекса в развитии народного хозяйства СКФО и оптимизации на этой основе воспроизводственных пропорций экономик регионов Северного Кавказа.

ЛИТЕРАТУРА

Инишаков О. (2008). Этноэкономика Юга России: стратегические перспективы в координатах модернизации // *Проблемы теории и практики управления*. № 4. 8–20.

Орлов А. и Орлов В. (2006). Железнодорожный транспорт: необходимость опережающего развития // *Экономист*. № 5. 45–50.

Регионы России. Социально-экономические показатели. 2007: Стат. сб. / Росстат. М. 2007.

Регионы России. Социально-экономические показатели. 2008: Стат. сб. / Росстат. М. 2008.

Регионы России. Социально-экономические показатели. 2009: Стат. сб. / Росстат. М. 2009.

Транспорт в России. 2009: Стат.сб. / Росстат. М. 2009.