

# Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние

Ю.А. Щербанин

Юрий Алексеевич Щербанин – д.э.н., профессор, заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, преподаватель МГИМО(У), Академии народного хозяйства при правительстве РФ, МГУ-МШЭ, Высшей школы экономики. В 1975 году закончил Бухарестский институт нефти, газа и геологии (Румыния). С 2000 по 2008 год – профессор Дипломатической академии МИД России. С 1998 по 2000 год – руководитель департамента международного сотрудничества Министерства транспорта РФ, член коллегии министерства. Занимается научными исследованиями в области международных сырьевых и энергетических рынков, международной транспортной политики, логистики. Консультирует ряд компаний в области движения материальных и энергоресурсов.

Электронная почта: shcherbaninya@mail.ru

Взаимовлияние и взаимосвязь между транспортной отраслью и экономикой изучаются достаточно активно. Эффект инвестирования в транспортную инфраструктуру с последующим экономическим ростом, взаимодействие между различными видами транспорта и применение современных логистических технологий исследовались во многих научных работах. Вместе с тем, существуют различные подходы к тому, что первично: экономика (структура и пропорции в данной хозяйственной системе), влияющая на транспорт, или транспорт, стимулирующий экономику. Иначе говоря, инвестиции в транспорт вызывают экономический рост или экономический рост способствует росту капитальных вложений в транспортную инфраструктуру?

Не будет ошибочным отметить, что в России транспорт нередко воспринимается как вспомогательная отрасль. Сам характер экономики, сложившейся в стране, серьезно влияет на транспортную идеологию. Достаточно сравнить задачи, поставленные в Энергетической стратегии России, со спросом на грузовые вагоны. Из портфеля заказов вагоностроительных заводов видно, что основные заказы приходятся на цистерны и полувагоны, что свидетельствует о растущих перевозках сырьевых грузов.

Во многих работах делается акцент на численность занятых при вложении инвестиций в инфраструктуру определенного региона, так как это является важным политическим вопросом. В других публикациях исследуются вопросы выгоды от использования транспорта. Понятно, что хорошо

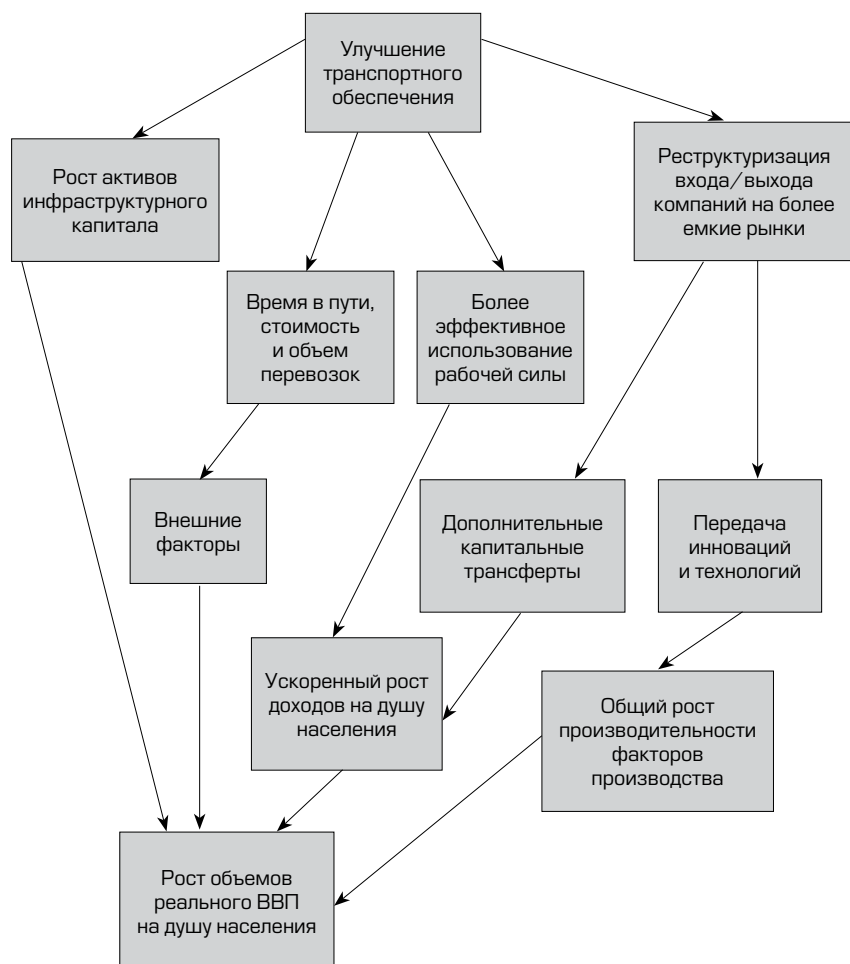
развитая экономика требует соответствующей транспортной системы. Автомобильные и железные дороги и сети представляют собой важную основу для концентрации и специализации производства. Улучшение транспортной инфраструктуры способствует расширению торговли и интенсификации конкурентоспособности стран и экономических регионов. Такое развитие обычно происходит параллельно с ростом экономики, а рост транспортного сектора генерирует рост доли занятых, и их доходов. Вместе с тем, значительная часть работ посвящена примерам того, что развитие транспорта далеко не всегда приводит к экономическому росту.

Таким образом, в транспортном экономическом сообществе существуют два противоположных мнения. Одни представляют течение, согласно которому развитие транспорта способствует экономическому росту (с развитием отрасли экономика растет). Другие утверждают, что между развитием транспорта, точнее, транспортных перевозок, и экономическим ростом прямой связи нет. Однако вопросы побочных эффектов изучены пока не полностью и не подробно.

В исследованиях роли транспорта в экономике страны обычно выделяют следующие аспекты. Во-первых, развитие транспортной системы позволяет судить о доступности различных регионов страны, ее ресурсов, производственных мощностей. Причем не только судить, но и планировать экономическую деятельность. Во-вторых, развитие транспортной системы позволяет делать выводы о пространственном развитии страны, о том, где проживает население, где расположены рабочие места, туристические объекты, магазины. И, опять же, принимать соответствующие меры в части организации перевозок пассажиров и грузов. В-третьих, государство должно влиять на развитие транспортной системы посредством осуществления инвестиций в инфраструктуру, развития общественного транспорта, управления транспортными потоками.

Как показано на представленной ниже схеме, между транспортом и экономическим ростом существует множество связей. Развитие транспортных сетей может способствовать генерированию положительных сопутствующих эффектов. Например, росту занятости населения, снижению стоимости производства и распределению продукции. Но возможны и отрицательные последствия – рост выбросов вредных веществ в атмосферу, увеличение числа заторов на подходах к основным сетям и так далее. На *рисунке 1* представлены взаимосвязь и влияние инвестиций в инфраструктуру на экономический рост, а также звенья, способствующие снижению реальной стоимости труда. Все это ведет к увеличению инвестиций, что способствует совершенствованию транспортной отрасли и, следовательно, имеет положительное влияние на экономический рост.

Важность развитой транспортной инфраструктуры для экономики страны – это своего рода лемма, то есть доказанное утверждение, полезное не само по себе, а для доказательства других утверждений. Инвестиции в транспортную инфраструктуру практически всегда воспринимаются



**Рисунок 1**  
Улучшение транспортного обеспечения и экономический рост

Источник: SACTRA, 1999

в качестве стимула спроса для осуществления экономического роста и формируют свой вклад в части экономического развития регионов, городских и сельских населенных пунктов. Они приводят к снижению транспортной составляющей в конечной цене товара, перемещаемого между периферией и центром, играют важную роль в снижении уровня экономических диспропорций между регионами, увеличивают конкурентоспособность в части доступа к новым рынкам, миграции рабочей силы, специализации и кооперации, снижения стоимости прохождения грузов в рамках внешних и внутренних логистических систем. Все это приводит к росту производительности труда, созданию новых конкурентных преимуществ.

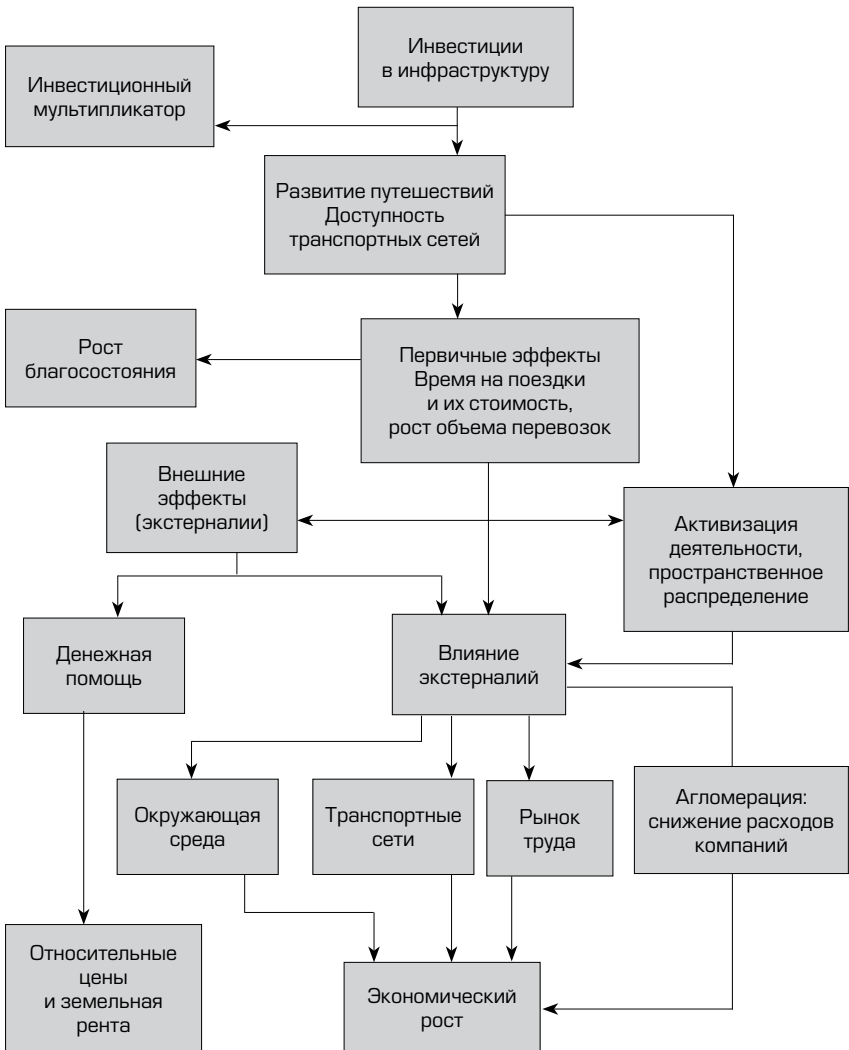
Как правило, результат может выражаться: а) в улучшении качественных характеристик в связи с вложением средств в строительство высокоскоростных автомобильных дорог, аэропортов, современных железных дорог для скоростных поездов, в ремонт и поддержание на высоком уровне инфраструктуры; б) в продвижении эффективного использования существующих мощностей; в) в оптимизации транспортного процесса с исполь-

зованием интеллектуальных систем и так далее. Подобные изменения серьезно влияют на общий уровень предоставляемых транспортных услуг, что, в конечном итоге, положительно сказывается на экономическом росте в стране.

Роль и место инвестиций в транспортную инфраструктуру можно продемонстрировать в виде схемы, предложенной французским экономистом-транспортником Берешманом (2001).

Схема показывает прямые, непосредственные выгоды для транспортной отрасли. Например, уменьшение времени транспортировки и снижающийся уровень расходов на поездки физических лиц.

Берешман утверждает, что экономическое благосостояние непосредственно зависит от выгод, получаемых транспортной отраслью. В их числе улучшение транспортной доступности, снижение стоимости билетов для



**Рисунок 2**  
Инвестиции в транспортную инфраструктуру и экономический рост

пассажиров, рост объемов перевозок, снижение уровня выбросов вредных веществ, рост интермодальных перевозок.

Автор согласен с приводимой Берешманом принципиальной схемой, однако считает необходимым дать собственную оценку.

Для начала – несколько слов о так называемом инвестиционном мультипликаторе применительно к транспортной инфраструктуре. Возьмем за основу утверждения, хорошо известные из вузовских курсов<sup>1</sup>. Так, в кейнсианской теории важную роль играет концепция мультипликатора. Он показывает зависимость прироста национального дохода от прироста инвестиций. Мультипликатор увеличивается, когда потребители склонны использовать прирост своих доходов для наращивания потребления, и уменьшается, если усиливается склонность потребителей к накапливанию сбережений.

Существуют и ограничители мультипликационного эффекта. При наличии резервных мощностей происходит «дешевое» наращивание выпуска продукции за счет незначительных дополнительных вложений. Говоря об эффекте мультипликации, Кейнс имел в виду, прежде всего, расходы из государственного бюджета, например, на организацию общественных работ.

Неокейнсианцы дополнили и конкретизировали положения Кейнса. Например, концепцию мультипликатора они дополнили концепцией акселератора (от лат. accelerate – ускорять), который показывает зависимость прироста инвестиций от прироста дохода. Исходя из взаимосвязи мультипликатора и акселератора, неокейнсианцы разработали схему непрерывного, динамического роста экономики.

Звено, обозначенное как «Развитие путешествий», вполне логично вписывается в систему взаимосвязи инвестиций в транспортную инфраструктуру и экономического роста. Строительство транспортных сетей как системы с логически выстроенными входами и выходами действительно создает для граждан возможность активно передвигаться по стране.

Недостаточная густота автомобильных дорог в России сдерживает конвергенцию уровней социально-экономического развития регионов. Отсутствие связей северных областей страны с опорной сетью дорог общего пользования обуславливает дополнительные затраты на обеспечение северного завоза. Неразвитость региональных и муниципальных автомобильных дорог усугубляет проблемы в социальной сфере из-за несвоевременного оказания медицинской помощи, низкой транспортной доступности образовательных учреждений и объектов культурно-бытового назначения.

За последние 20–25 лет число населенных пунктов в России сократилось с 200 до 148 тыс. Одна из главных причин – отсутствие постоянных транспортных связей. Около 50 тыс. сельских населенных пунктов не имеют

---

<sup>1</sup> Доступно на: <http://academout.ru/referates/25/6.php>

круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием. Это обуславливает значительные затраты на перевозки по грунтовым дорогам, которые почти в два раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием (Воронцова, 2007).

Помимо снижения конкурентоспособности российской экономики, будет сохраняться высокий уровень ее энергоемкости из-за значительного удельного расхода топлива, а также низкого внутрирегионального уровня мобильности рабочей силы и ограничения на развитие производственных связей предприятий.

Аналогичная проблема существует и в Казахстане. Значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует экономическому развитию регионов. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Обеспеченность населенных пунктов регулярным сообщением не превышает 70%.

В большинстве высокоразвитых стран (США, Германии, Японии) задачи формирования опорной сети автомобильных дорог решались на основе долгосрочных государственных программ, устанавливавших показатели развития дорожной сети и соответствующие объемы финансового обеспечения. Так, по оценкам специалистов, за последние 100 лет наибольшее влияние на экономику США и образ жизни американцев оказала программа создания федеральной системы скоростных автомагистралей (Interstate Highway System), реализацию которой бывший президент США Дуайт Дэвид Эйзенхауэр считал приоритетной задачей государственной политики. Строительство системы скоростных дорог привело к увеличению деловой активности США, росту эффективности труда и объемов инвестиций, вызвало создание новых рабочих мест и снизило уровень аварийности. Рост производительности труда в США составил 25%, а общие экономические выгоды достигли уровня в \$2.1–2.5 трлн, что в 16–19 раз больше объема затрат на строительство скоростных дорог.

К первоочередным мерам стран ЕС в области транспортной политики относятся формирование трансъевропейской транспортной инфраструктуры и интеграция «новичков» Евросоюза в общую транспортную сеть. Для этого предусмотрены существенные объемы финансирования странами ЕС приоритетных проектов развития трансъевропейской автодорожной сети, необходимых для повышения пропускной способности дорог.

Высокими темпами развивается дорожная сеть в Китае, Индии, Бразилии. Одновременно со строительством скоростных дорог в этих странах предусматривается сооружение примыкающих местных автодорог, что обеспечит высокую загрузку сети и позволит уменьшить период окупаемости вложенных в нее инвестиций (Воронцова, 2007).

В приведенной выше схеме выделяется звено «Первичные эффекты: время на поездки и их стоимость, рост объема перевозок». Нет сомнений в том, что в связи с увеличением инвестиций в инфраструктуру уменьшается время, затрачиваемое на поездки, растут объемы перевозок. Здесь прослеживается явная связь со звеном «Рост благосостояния».

Однако не все так просто. На деле прямой увязки роста благосостояния и улучшения транспортной инфраструктуры не происходит. Российский исследователь В. Бугроменко<sup>2</sup> пишет о том, что в отечественной экономике, да и во многих хозяйственных системах мира чаще всего выпуск продукции производителем никак не проецируется на транспортную отрасль. Транспортники отремонтировали автомобильную дорогу, расширили ее до нескольких полос, построили новые съезды, возросла скорость доставки пассажиров и грузов. Но другие потребляющие отрасли относят прирост (выгоду) исключительно на свой счет. Разве каждый автовладелец калькулирует выгоду в виде более быстрой доставки груза и экономии ГСМ и зарплаты? Ответ очевиден: нет. Другой российский исследователь, Р. Нудельман, выделил 38 видов внутранспортных эффектов, которые не калькулируются ни транспортным предприятием, ни потребителями транспортных услуг (Нудельман, 1982).

Много вопросов теоретико-методологического характера вызывает в схеме Берешмана звено «Внешние эффекты (экстерналии)». На наш взгляд, вполне уместно сослаться на исследования цитируемого выше В. Бугроменко, который, рассуждая о структуре добавленной стоимости в инфраструктуре, предлагает использовать «синергетическую картину макроэкономики». Автором рассматриваются две схемы воспроизводства добавленной стоимости. Первая представляет собой схему для обычного производителя ( $D=V-P$ ), где:  $D$  – добавленная стоимость,  $V$  – выпуск продукции,  $P$  – промежуточное потребление.

Далее автор приводит ситуации, когда обычный производитель осуществляет перевозки по дороге до ремонта ( $D_0=V-P_0$ ) и после ремонта ( $D_1=V-P_1$ ).

На его взгляд, в этом случае  $P_1 < P_0 \Delta P = P_1 - P_0 < 0$ .

Увеличение добавленной стоимости потребителя транспортных услуг произошло за счет внешних эффектов ( $\Delta D = D_1 - D_0 > 0$ ).

Иная ситуация у инфраструктурного производителя. Взаимосвязь в этом случае выглядит как:

$D_{И} = V_{И} - P_{И}$ , где  $V_{И}$  – выпуск, продуцируемый инфраструктурой.

Если дорожное управление добросовестно занимается содержанием, ремонтом и строительством, то формула добавленной стоимости ( $D_{И1} = V_{И1} - P_{И1}$ ) никак не отличается от обычного производителя.

В остальных случаях, по мнению Бугроменко, формула примет следующий вид:

$$D_{ИЗ} = (V_{ИЗ} - \Delta P) - P_{ИЗ} = (V_{ИЗ} + V_{\text{неявный}}) - P_{ИЗ} - \Delta P = V_{\text{неявный}} > 0.$$

Отсюда следует, что сокращение промежуточного потребления приводит к дополнительному вкладу в выпуск, продуцируемый автодорогами. Таким

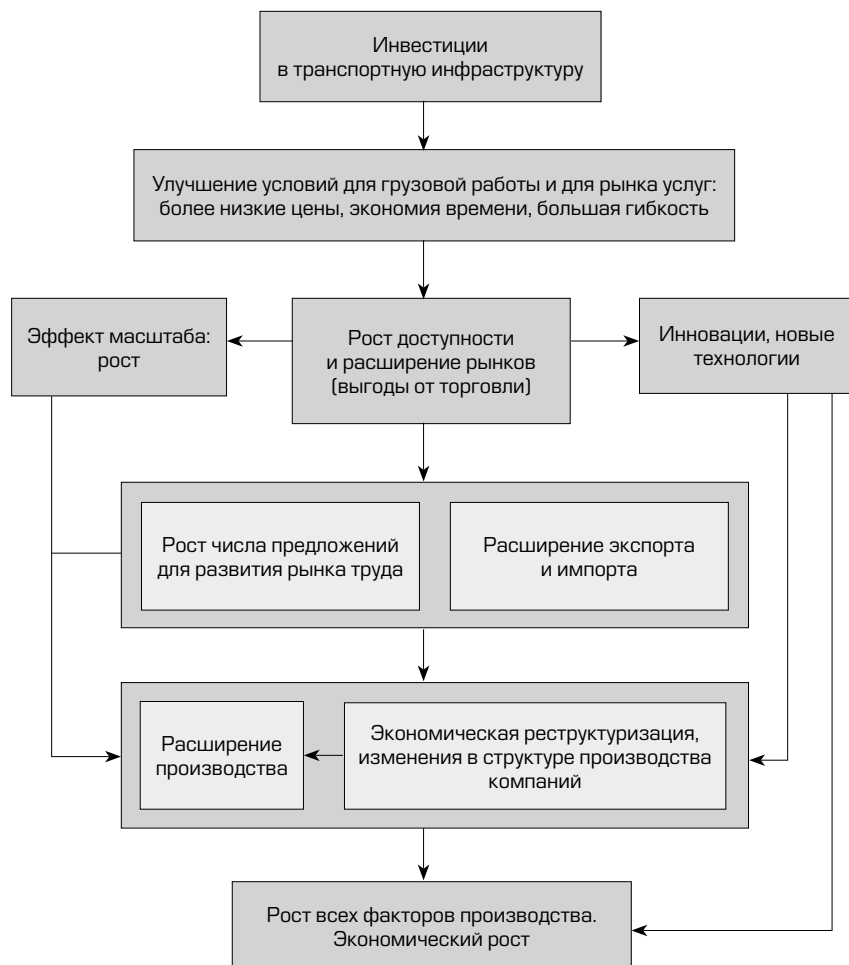
<sup>2</sup> Бугроменко В. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. <http://ooliderclimat.ru/sinergit.htm>

образом, из трех продуктов дорожной отрасли только первый является достоверно калькулируемым.

Звено «Влияние экстерналий», как это видит Берешман, заключается в совокупном влиянии других внешних факторов на экономический рост через инвестиции в транспортную инфраструктуру. Берешман полагает, исходя из результатов исследований, что данное звено имеет непосредственное отношение к таким важнейшим составляющим хозяйственной системы, как, например, рынок труда, окружающая среда и другие. Кстати, сам Берешман, характеризуя связь данного звена с соседними, отмечает, что экономика городов и населенных пунктов, в которых сосредоточены промышленные предприятия и население, развивается в том числе благодаря расширению возможностей, достигаемых путем развития транспортных сетей. Он также отмечает парадоксальную деталь: улучшающаяся доступность к транспортным сетям сама по себе не является достаточным условием для генерирования роста. Да, снижается продолжительность поездок, но для выхода на более высокие объемы пассажирских и грузовых перевозок необходимы и другие условия. Расширение транспортных сетей за счет инвестиций в транспортную инфраструктуру должно сопровождаться такими переменными величинами, как повышение производительности труда, рост инвестиций в заводы и фабрики, технологические инновации в различные сферы деятельности, которые создаваемые сети обрамляют.

Другой исследователь влияния инвестиций в транспортную инфраструктуру Лакшманан (Lakshmanan, Andersen, 2002) из Бостонского университета (США), представил иную схему, увязывающую инвестиции в грузовую транспортную инфраструктуру с экономическим эффектом. Лакшманан отмечает, что улучшение транспортной инфраструктуры и всего того, что способствует формированию и развитию рынка транспортных услуг, приводит к снижению стоимости перевозки грузов и росту возможностей к доступу на различные товарные рынки. Рост экспортных возможностей ведет к росту производства, росту продаж, реструктуризации производственной линейки компаний, созданию новых логистических цепочек, снижению себестоимости продукции. Снижение стоимости транспортировки грузов, по его мнению, приводит к большей доступности к рынкам, расширяет рынок рабочей силы.

Лакшманан указывает и на отдельные стороны описываемого процесса, которые не вполне можно считать положительными или желаемыми. Так, на высокоинтегрированных рынках начинает проявляться так называемая обратная связь. Расширение производства продукции может способствовать торможению положительных воздействий, о которых говорилось выше. С ростом производства, находящегося в зависимости от состояния рынка, спрос на рабочую силу и землю может возрасти. Соответственно, вырастут рентные платежи, зарплата. Прежние стоимостные показатели будут скорректированы в нежелательную сторону, что повлечет за собой не только рост зарплат, но и всего, что связано с миграцией. Таким образом, эффект роста производства, достигнутый первоначально в связи с



**Рисунок 3**  
Влияние инвестиций в транспортную инфраструктуру на экономический рост

улучшением характеристик транспортной инфраструктуры, может привести к росту стоимости перевозок.

Лакшманан, таким образом, отмечает: процесс инвестирования в транспортную инфраструктуру, конечно же, выгоден, но при планировании таких инвестиций следует иметь в виду последствия, которые могут проявиться после начала полноценной эксплуатации выстроенной транспортной инфраструктуры.

По каким же показателям мы могли бы давать оценку работе транспортной отрасли с проецированием ее влияния на экономический рост?

Прежде всего, мы исходим из того, что эффективность инвестиционного проекта основывается на экономическом эффекте, который ожидается после его завершения. А именно:

- сократятся транспортные издержки в конечной цене товара, если в результате строительства новых дорог произойдет вполне видимое и ощутимое сокращение расстояния перевозок;

- следует ожидать роста экономии средств предприятий на оплату ГСМ и фонда заработной платы. Например, за счет оптимизации режима работы водителей (100 км по бездорожью – одно время в пути, 100 км по автодороге высокого класса – другое время);
- улучшение качества автодорог, создание действительно комфортных дорожных сетей приведет к перераспределению перевозок между видами транспорта, появлению новых маршрутов. Это, в свою очередь, даст толчок действительно активному использованию современных логистических технологий;
- развитие транспортной инфраструктуры ведет к оптимальному размещению производительных сил, производственных мощностей, к эффективному использованию залежей природных ископаемых, расширению рынков сбыта товаров и предоставления услуг.

На оценку работы транспорта влияют многие показатели. Например, пропускная способность, провозная способность, состав и грузоподъемность флота. Безусловно, важно владеть информацией о доступности транспортных артерий, сложностях передвижения, «узких горлышках» и других проблемах, которые влияют на работу транспорта. Конечно, существует определенная подгруппа экономических показателей, подразумевающих некие физические факторы, но они скорее относятся к индексам мобильности.

Автор полагает, что целесообразно оценивать влияние транспорта на экономический рост по следующим показателям.

1. Стоимость перевозки пассажиров и грузов. Это, говоря бытовым языком, цены, по которым транспортная отрасль оказывает услуги потребителю. Стоимость транспортировки пассажиров и грузов является общим показателем, который, кстати, демонстрирует конкурентоспособность транспорта той или иной страны на международных рынках транспортных услуг. На основании того, сколько необходимо платить за перевозку пассажиров и грузов, можно выяснить, например, как международные перевозки пассажиров и грузов будут влиять на доходную часть бюджета.
2. Производительность труда на транспорте. Речь идет о производительности труда как по видам транспорта, так и по транспортной отрасли в целом. Эти оценки позволяют оценивать эффективность работы транспорта в контексте всей национальной экономики, выявлять потери и доходы.
3. Вклад транспортной отрасли в ВВП. В данном контексте следует оценивать величину добавленной стоимости, которую «наработал» транспорт в определенной стране.
4. Логистические издержки и их оценка с позиции доли в ВВП. В данном контексте целесообразно оценивать роль и место транспорта и складского хранения грузов на терминалах. Необходимо также отслеживать все логистические издержки на пути груза от отправителя до ко-

нечного получателя. С пассажирскими перевозками оценки ставятся несколько иначе из-за существования прямых и косвенных программ поддержки населения.

5. Сопоставление и оценка влияния развития транспортной инфраструктуры на экономический рост в целом. В настоящее время методологии таких оценок не отточены. Например, во многих странах не оценивается влияние качества автомобильных дорог на стоимость продукции.
6. Уровень использования транспортных мощностей.

Рассуждая о влиянии транспорта на экономический рост, выделим следующие соображения.

Транспорт занимает весьма важную роль в экономике и порождает многочисленные связи внутри системы, генерирует новые процессы. Исследователи предпринимали и предпринимают шаги по созданию моделей, корректно воспроизводящих такие связи с целью более точного выявления воздействия транспорта на экономику и экономической системы на транспорт. При этом приходится учитывать множество факторов, увязывать транспорт и пространство, занимаемое страной или регионом, уровень их развития и развития экономики в целом, проблемы экологии и новейшие исследования в области создания новых видов топлива и так далее.

Значительная часть исследований была сосредоточена на оценках таких макроэкономических эффектов, как безработица, производство промышленной продукции, расходы/доходы бюджета и их влияние на развитие транспортной системы и транспортной инфраструктуры. Не остались в стороне и проблемы микроэкономики: экономия времени работника в контексте улучшения работы транспорта, снижение транспортных тарифов для компаний и их влияние на снижение цены выпускаемой этими фирмами продукции.

Основным вопросом в части анализа воздействия транспорта на экономический рост стала проблема агрегирования. Известно, что любая попытка вывести макроэкономическое или агрегатное поведение потребителей из их индивидуальных предпочтений приводит к проблемам, рассматриваемым теоремой невозможности, а попытки агрегирования поведения фирм сталкиваются с проблемами, связанными с агрегатной производственной функцией. Кстати, именно попытка увести часть транзитного потока с трансокеанских трасс на евроазиатские сухопутные маршруты не удалась во многом из-за того, что не были учтены проблемы агрегирования.

Возвращаясь к более «земным» вопросам, отметим, что спрос на грузоперевозки возникает и поддерживается грузосоздающими секторами экономики. В условиях роста экономики, увеличения выпуска промышленной продукции, роста продаж, доходов растет и спрос на перевозку грузов, если прошлые тренды сохраняются. К другим факторам, повышающим спрос на транспорт, можно отнести глобализацию, интеграцию международных рынков, либерализацию грузового автомобильного транспорта, новые логистические концепции.

С другой стороны, плата за пользование автодорожной инфраструктурой, которая зависит от протяженности конкретного маршрута и требований по охране окружающей среды, и система других сборов могут способствовать развитию грузоперевозок другими видами транспорта, что приводит к существенным подвижкам в самой экономике. Например, рост тарифов российских железных дорог способствовал появлению острой конкуренции за перевозку грузов со стороны автомобильного транспорта на расстояния до 1000 км. Сразу возник повышенный спрос на тягачи и автопоезда повышенной грузоподъемности. Похожая ситуация повлияла, например, на корректировку структуры автопарков в Германии и в некоторых других странах. Проблемы охраны окружающей среды привели к разработке стандартов ЕВРО, что заставило нефтепереработчиков внести изменения в технологию производства бензина и дизельного топлива, а автомобилестроителей – перейти на выпуск автомобилей с катализатором под новые виды топлива.

В других исследованиях изучались вопросы цен на автомобили и покупательная способность населения, его плотность и увязка с плотностью транспортной инфраструктуры. Анализ показывает: практически во всех странах зависимость между наличием в собственности легкового автомобиля и уровнем доходов не носит линейного характера. Так, данные за период с 1992 года показывают, что указанная зависимость уменьшается: в США – с 0.24 до 0.04, в странах среднего уровня доходов, например, в Южной Корее, – с 1.92 до 0.4, а вот в Китае, наоборот, растет с 1.34 до 2.16. Исследователи объясняют это различием в подходах к экономической политике.

Удалось выявить зависимость между ВВП и объемами пассажирских и грузовых перевозок. Разумеется, существуют факторы влияния, различные для пассажирского и грузового транспорта. Речь идет о доходах домохозяйств, ценах на автомобиль, топливо, возможности совмещать использование собственных автомашин и общественного транспорта, расположении важных социальных объектов. Отмечено, что развитие грузоперевозок происходит быстрее роста ВВП. Особенно это касается развития прибрежных морских перевозок, авиации и автотранспорта.

В некоторых научных работах демонстрируется четкий «параллелизм» в развитии ВВП и спроса на транспорт. Однако отдельные исследователи приходят к другому выводу. Суть его состоит в том, что рост производства дорогостоящей продукции, например, товаров тонкой органической химии, не приводит к повышению спроса на транспорт. Эта продукция может быть перевезена в контейнерах, она имеет высокую стоимость, а значит, грузоперевозчик получит деньги за относительно небольшой объем перевозок.

На наш взгляд, спрос на подвижной состав растет при параллельном росте производства сырьевой продукции, особенно в странах, добывающих сырье и полезные ископаемые. То есть когда возникает необходимость перевозить массовые грузы. Пример США показывает, что в этой стране инвестиции в инфраструктуру в течение последних сорока лет оказали

весьма позитивное влияние на развитие грузовых автоперевозок и способствовали росту производительности труда.

Капиталовложения в транспортную инфраструктуру в Японии увеличили объемы внутреннего и международного грузооборота. С другой стороны, свое влияние оказали процессы глобализации, развитие соседних азиатских стран. Выросли объемы перевозок, но при этом удалось не допустить роста цен на топливо. Производство готовой продукции поставило задачу развития контейнерных перевозок, и в настоящее время азиатские страны лидируют в этой области, включая производство самих контейнеров.

В начале статьи мы обратили внимание на то, что доминирование в экономике не всегда глубоко продуманных подходов, исходящих из сиюминутных потребностей, проявляется и в реализации проектов транспортной инфраструктуры. В этой связи интересен следующий пример.

В одном из исследований томских специалистов (Аникин, 2005) отмечается, что спецификой созданной в Томской области автотранспортной инфраструктуры является «целесообразность строительства дорог исходя из кратковременных интересов нефтегазодобывающей отрасли». Это привело к появлению целого ряда особенностей местного характера, оказывающих непосредственное влияние на развитие всей области в целом и соотносимых с особенностями других регионов.

Речь идет о том, что в результате внедрения подобных подходов в регионе была создана нерациональная по своему характеру сеть автомобильных дорог. Явно выражена неоднородность технических решений на промышленных дорогах: различный тип покрытия, различная ширина земляного полотна и проезжей части, несоответствие имеющейся транспортной инфраструктуры социальным потребностям проживающего в регионе населения. Таким образом, локальный принцип освоения северных территорий Томской области не обеспечил развития автодорожной инфраструктуры как единого целого.

Принятые Россией обязательства по проведению Олимпиады в Сочи в 2014 году и чемпионата мира по футболу в 2018 году с большой долей вероятности приведут к оттягиванию средств, которые могли бы быть использованы для развития транспортной инфраструктуры, что ставит под вопрос достижение целей, намеченных на период до 2030 года Транспортной стратегией РФ и Стратегией развития железнодорожного транспорта.

## Литература

Berechman J. (2001) *Transport Investment and Economic Development, Is There a Link?* Paper Presented at the ECMT Round Table 119. ECMT. Paris.

Lakshmanan T., Andersen W. (2002) *Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth*. Center for Transportation Studies. Boston University.

SACTRA (1999) UK Department of the Environment, *Transport and the Regions «Transport and the Economy»*. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment. London.

Аникин Е. (2005) Обоснование факторов при оценке инвестиций в строительство дорог в условиях Севера России (на примере строительства магистрали «Северная широтная дорога»). *Вестник ТГАСУ*. № 2: 98.

Бугроменко В. (2003) *Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры*. Доступно на: <http://ooliderclimat.ru/sinerget.htm>

Воронцова С. (2007) *Дороги – гарант экономической стабильности*. Доступно на: <http://www.protown.ru/information/articles/3339.html>

Нудельман Р. (1982) *Проблемы планирования воспроизводства основных фондов транспорта. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта*. Москва: Наука.