

АНАЛИЗ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ГОРОДОВ-МИЛЛИОННИКОВ РОССИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

*Антон Желькович Зубец, аспирант, ассистент
кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
e-mail: Azubec@muiiv.ru*

*Московский университет им. С. Ю. Витте
<http://www.muiiv.ru>*

В данной статье автором проводится исследование текущего уровня действующей транспортной инфраструктуры в городах-миллионниках и регионах, в которых они располагаются. В работе предложена классификация существующих мегаполисов и их регионов по уровню обеспеченности транспортной инфраструктурой на базе результатов по индексам Энгеля и Успенского как основа для формирования дифференцированной политики в сфере развития транспортной инфраструктуры крупнейших городов и страны в целом.

Ключевые слова: город, транспортная инфраструктура, коэффициент Энгеля, коэффициент Успенского

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-2-54-59

Крупнейшие города Российской Федерации с населением более одного миллиона сегодня становятся основными локомотивами хозяйственного развития страны. Мегаполисы, концентрирующие на своей территории значительные человеческие (64 млн человек) и экономические (35%) ресурсы, требуют нового качества жизни для своих горожан, новых форматов мобильности и высокого уровня обеспечения транспортной инфраструктурой.



А.Ж. Зубец

Для таких центров интенсивного развития, как Москва и Санкт-Петербург, проблема создания и обеспеченности качественной инфраструктурой стоит не так остро, как для других субъектов Российской Федерации, благодаря значительным объемам финансовых вливаний. В свою очередь, это приводит к актуализации вопросов внедрения инновационных технологий в области развития и управления инфраструктурными объектами как на транспорте, так и в других сферах национальной экономики. В других же городах-миллионниках и на территориях их расположения часто отсутствует необходимая инфраструктура, а та, что имеется, требует срочного капитального ремонта.

Современная развитая транспортная инфраструктура способна не только увеличить ВРП региона, но и повысить качество жизни горожан, привлечь инвесторов и новые рабочие места в город, увеличить налоговые поступления в бюджеты различных уровней государственного управления, способствовать созданию привлекательного имиджа города в глазах туристов, иностранных студентов и местного населения. Последнее помогло бы обратить миграционные процессы и изменить их вектор с западного направления на восток, в географический, а не административный центр страны.

Однако для формирования мероприятий требуется отправная точка, которой является анализ текущего состояния обеспеченности крупнейших городов России автомобильной транспортной инфраструктурой.

Для анализа обеспеченности и эффективности транспортной инфраструктуры города специалисты используют следующие коэффициенты:

1. Коэффициент соотношения грузовых и пассажирских перевозок

$$K_{гпп} = \frac{Q_{г}}{Q_{п}}, \quad (1)$$

где $Q_{г}$ – перевозки грузов, млн т;

$Q_{п}$ – перевозки пассажиров, млн человек.

2. Коэффициенты обеспеченности региона транспортной сетью:

1) Коэффициент Энгеля

$$K_{эi} = \frac{L}{\sqrt{SH}}, \quad (2)$$

2) Коэффициент Успенского

$$K_{уi} = \frac{L}{\sqrt[3]{SHQ}}, \quad (3)$$

где L – протяженность дорог на данной территории, км;

S – площадь территории, тыс. км²;

H – численность населения, обслуживаемая данными видами инфраструктуры, тыс. человек;

Q – валовая продукция производственных предприятий на данной территории, млрд руб. [3].

На базе данных коэффициентов в табл. 1 проводится сравнительный анализ Москвы и городов-миллионников по степени обеспеченности городов транспортной инфраструктурой.

Исходя из полученных данных, мы можем построить карту обеспеченности крупнейших мегаполисов нашей страны инфраструктурой. По оси абсцисс представлены значения коэффициента Энгеля, по оси ординат – полученные значения по коэффициенту Успенского. При этом размер каждого региона на схеме отражает уровень протяженности дорог региона (рис. 1).

Исходя из представленной карты, мы можем выделить четыре группы регионов, на территории которых располагаются города-миллионники, по уровню обеспеченности транспортной инфраструктурой.

К первой группе относятся Омская область, Свердловская область, Пермский край, Челябинская область и Красноярский край. В данную группу попали регионы с одноименными городами-миллионниками, которые по каждому из использованных нами индикаторов набрали наименьшие значения. Таким образом, протяженности автодорог в данных субъектах Российской Федерации не хватает не только для обеспечения транспортной мобильности населения, но и для устойчивого развития промышленного сектора и обеспечения логистики их товаров.

Важно отметить, что в первой группе можно выделить три подгруппы. Это происходит ввиду исключительной по своим размерам территории Красноярского края. Вместе с Таймырским и Эвенкийским автономными округами Красноярский край занимает второе место по площади субъекта Федерации. К другой подгруппе относятся оставшиеся субъекты, которые на данный момент обладают более высоким транспортным потенциалом.

Эксперты отмечают, что основной проблемой развития транспортной инфраструктуры в данной подгруппе помимо роста допустимых нагрузок является интенсивный износ из-за отсутствия ремонта и сокращения расходов на строительство новых дорог. Так, согласно нормативам, в 2015 году затраты на содержание и ремонт дорог должны были составить 8 млрд 613 млн рублей. Вместе с тем в этом году на эти цели было выделено 845 млн рублей, что составляет 11% от общей потребности [1].

Ко второй группе относится лишь один регион – Новосибирская область и город-миллионник Новосибирск. Данная группа характеризуется низким уровнем обеспеченности автодорожной транспортной инфраструктурой для удовлетворения потребностей населения в мобильности. Однако этой инфраструктурой достаточно для транспортировки текущего объема производимых товаров, о чем говорит второе место, которое занимает регион по значениям показателя, предложенного Успенским.

Такие результаты получены нами потому, что Новосибирск и одноименная область, в которой он располагается, занимают самое последнее положение по отгружаемой валовой продукции. Таким образом, наша вторая группа – это регионы, обладающие сбалансированным с текущим уровнем производства количеством километров, но низким уровнем протяженности дорожного покрытия для обеспечения потребностей в движении проживающего населения.

В третью группу вошли Нижегородская область, Республика Татарстан, Республика Башкортостан, Самарская область и Санкт-Петербург. Здесь расположились регионы и административные центры наиболее обеспеченные транспортной инфраструктурой согласно обоим коэффициентам. Поэтому протяженности дорог здесь хватает для обеспечения как движения людей, так и вывоза товаров с предприятий региона.

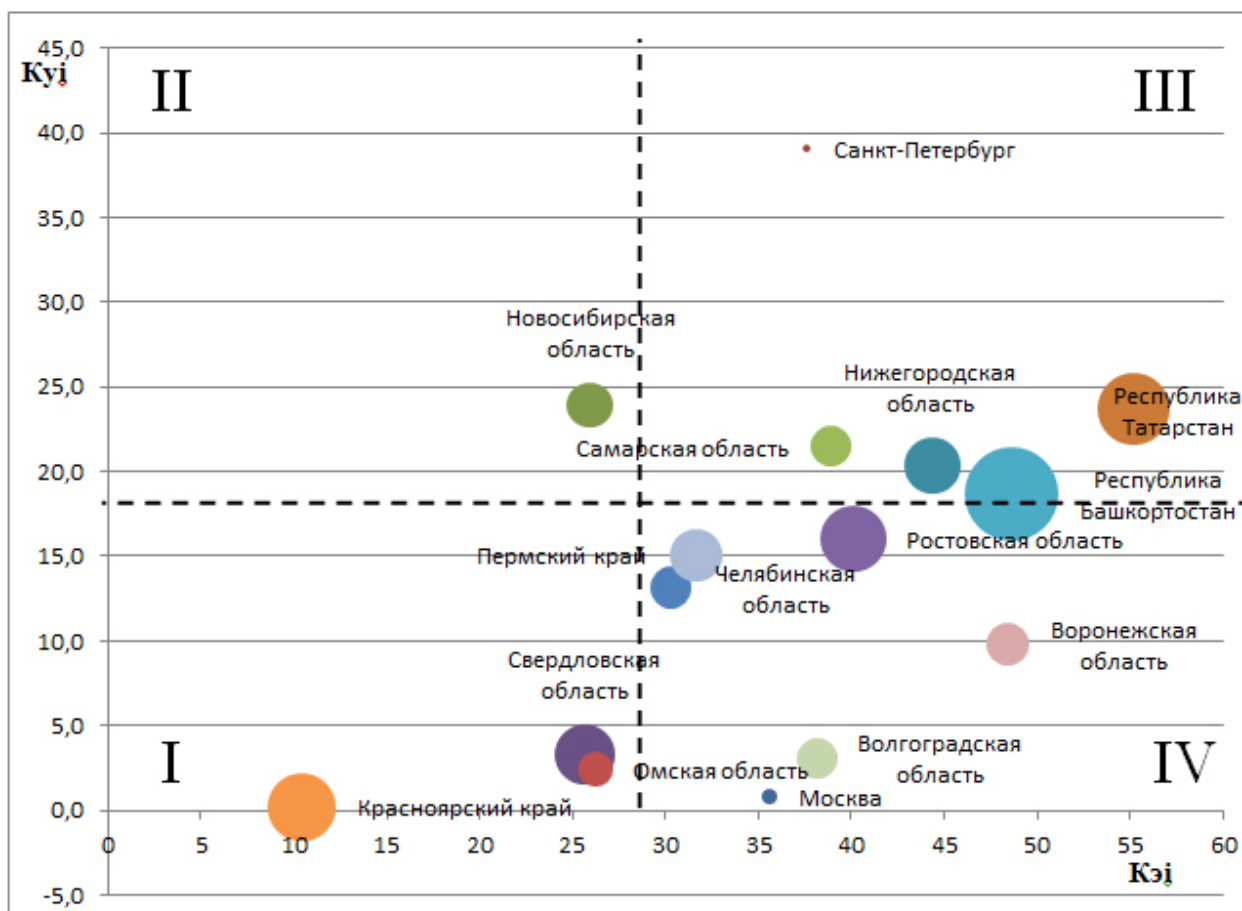


Рис. 1. Карта обеспеченности мегаполисов России транспортной инфраструктурой

К четвертой группе относятся Москва, Воронежская область, Ростовская область и Волгоградская область. Во многом из-за интенсивной урбанизации и автомобилизации данная группа и получила столь низкие результаты по коэффициенту Успенского.

Данное распределение во многом связано со снижением объемов денежных средств на строительство новых дорог. В частности, важно отметить, что все регионы, попавшие в III и IV группы, являются лидерами по объемам поступлений от транспортного налога. Исходя из представленной связи, можно сделать вывод об эффективном развитии транспортной инфраструктуры именно тех регионов, которые получают большую долю доходов в дорожные фонды именно за счет налоговых поступлений.

Таблица 1

Сравнение субъектов РФ, в которых располагаются города-миллионники, по уровню обеспеченности транспортной инфраструктурой

Регион	Численность населения обслуживаемого данными видами инфраструктуры (тыс. чел.) за 2014г.	Протяженность дорог с твердым покрытием (км) 2014г.	Площадь территории (тыс. кв. км.) 2014г.	Валовая продукция предприятий региона (в млрд. руб.)	Коэффициент Энгеля К _{эл}
Москва	12197	6,339	2,6	7167,426	35,60
Санкт-Петербург	5191	3,206	1,4	338,6984	37,61
Новосибирская область (Новосибирск)	2746,8	18,134	177,8	46,49413	25,95
Свердловская область (Екатеринбург)	4327,4	23,527	194,3	254,1491	25,66
Нижегородская область (Нижний Новгород)	3270,2	22,185	76,6	130,3926	44,33
Республика Татарстан (Казань)	3855	28,225	67,8	136,8435	55,21
Челябинская область	3497,3	16,847	88,5	123,965	30,28
Омская область	1978,2	13,836	141,1	609,4965	26,19
Самарская область	3212,7	16,144	53,6	131,0325	38,90
Ростовская область (Ростов-на-Дону)	4242,1	26,234	101	114,7863	40,08
Республика Башкортостан (Уфа)	4072	37,098	142,9	102,1928	48,63
Красноярский край (Красноярск)	2858,8	27,082	2366,8	592,0186	10,41
Воронежская область (Воронеж)	2331,1	16,871	52,2	423,1474	48,36
Волгоградская область (Волгоград)	1191	15,837	144,5	904,1279	38,18

Источник: составлена по данным базы Единой межведомственной информационно-статистической службы (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru>

«Нам необходим настоящий прорыв в строительстве дорог. В предстоящее десятилетие нужно как минимум удвоить объем дорожного строительства», – такое поручение год назад дал президент РФ [2]. На ускорение темпов, по подсчетам Минфина, каждый год потребуется дополнительно выделять около 100 млрд рублей. Этой суммы в 2015 г. в федеральном бюджете не нашлось. Кабмин нашел возможность выделить около 70 млрд: на крупные и особо значимые для социально-экономического развития РФ проекты, реализуемые в регионах, и большую часть от суммы – на софинансирование развития региональных и местных автодорог. Для сравнения в прошлом году трансферы из федерального бюджета достигли 55,5 млрд руб.

Однако дополнительные 69,3 млрд руб. даже не успели толком распределить. На днях стало известно, что Минтранс подготовил постановление, урезающее бюджетные трансферы регионам на 13%. Будет сокращено финансирование крупных проектов в восемнадцати регионах. Например, строительство объездных дорог в Оренбурге, Калуге, Нижнем Новгороде. Самых больших сумм лишатся Москва и Подмосковье. Эти субъекты должны были получить около 7 млрд руб., теперь сумма уменьшится примерно на миллиард. В первую очередь финансирование получают уже начатые проекты, хотя некоторые из них, возможно, все же придется заморозить. К реализации новых проектов в текущем году приступать не будут.

Таблица 2

Объем поступлений от транспортного налога в 2014 году по 15 регионам с наивысшим показателем

Регион	Объем поступлений от транспортного налога
Москва	17 400,00
Санкт-Петербург	8 657,00
Московская обл.	6 529,00
Краснодарский край	3 674,00
Республика Татарстан	3 085,80
Нижегородская обл.	2 556,20
Самарская область	2 208,10
Ростовская область	2 072,30
Челябинская область	1 981,10
Республика Башкортостан	1 759,80
Воронежская область	1 620,60
Пермский край	1 591,80
Ленинградская обл.	1 588,60
Свердловская область	1 546,80
Красноярский край	1 374,10

Источник: <http://www.orendor.ru/zadorogi2.htm>

Согласно данным ФЦП «Развитие транспортной системы до 2020 года», финансирование строительства и реконструкции федеральных трасс в прошлом году составило 175,6 млрд руб. По словам депутата, практически принято решение о сокращении бюджета этого года примерно на 40 млрд руб., что составляет около 25% от прошлогодних затрат. Многие представленные выше регионы столкнулись с сокращением финансирования строительных работ. В 80-е годы в стране строилось 15 тыс. км в год, в 90-е уже около 8 тыс., а сегодня только 2 тыс. км [2].

Заключение

Проведенный анализ показывает, что наращивание протяженности километров автодорог в регионах-миллионниках является необходимым условием развития их

мегаполисов. Однако отсутствие средств в региональных бюджетах обостряет проблему развития транспортной инфраструктуры. С ослаблением федерального целевого финансирования важную роль начинают играть транспортный налог и акцизы на топливо, что требует увеличения объема финансовых полномочий регионов для поддержки развития транспортной инфраструктуры крупных мегаполисов России.

Литература

1. Кузнецова А.И. Инфраструктура как необходимое условие устойчивого развития инновационной экономики города // Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2012. № 1 (1). С. 45–50.
2. Две трети дорог в Сибири не соответствуют нормативам // ОМСКРЕГИОН: Информационное агентство. 2015. URL: http://omsregion.info/news/35578-dve_treti_dorog_v_omskoj_oblasti_ne_sootvetstvuyut.
3. Кризис сделает дороги короче // Газета.Ру. 6 февраля 2015. URL: http://www.gazeta.ru/auto/2015/02/06_a_6402957.shtml.
4. Дабиев Д.Ф., Дабиева У.М. Оценка транспортной инфраструктуры макрорегионов России // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований, 2015. № 11. С. 283–284. URL: <http://applied-research.ru/pdf/2015/11-2/7726.pdf>.
5. Единая межведомственная информационно-статистическая служба (ЕМИСС). URL: <https://www.fedstat.ru>.

The analysis of Russian cities transport infrastructure of provision

Anton Jelkovich Zubets, postgraduate, assistant of urban and service sector economics department, Witte Moscow University

In this article, the author conducted a study of the current level of the current transport infrastructure in cities and regions where they are located. In this paper we propose a classification of existing cities and their regions in terms of availability of transport infrastructure on the basis of the results on indices of Engel and assumption as the basis for the formation of a differentiated policy in the sphere of development of transport infrastructure of major cities, and the country as a whole.

Keywords: City, Transport infrastructure, the Engels Coefficient, the Coefficient of the assumption

УДК 339.543.622

РАЗВИТИЕ ИНСТИТУТА УПОЛНОМОЧЕННОГО ОПЕРАТОРА

Андрей Алексеевич Зыков, канд. экон. наук, доцент,

зав. кафедрой таможенного дела,

e-mail: azykov@muiiv.ru,

Московский университет имени С. Ю. Витте

<https://www.muiiv.ru>

Алексей Юрьевич Котов, мл. инспектор,

e-mail: azykov@muiiv.ru,

Центральная базовая таможня ФТС России

<http://www.customs.ru>

Таможенная система является неотъемлемой частью, а в ряде случаев – одним из ключевых инструментов регулирования внешней торговли. Изменения в стратегических тенденциях, происходящих в мировых, региональных и национальных социально-экономических системах, отражаются на ходе развития таможенного администрирования.

Ключевые слова: уполномоченный экономический оператор (УЭО), Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли, Евразийский экономический союз (ЕАЭС), Международная интеграция (МИ), Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС), Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС), Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), Единое экономическое пространство (ЕЭП), таможенное администрирование.