

УДК 338.1

DOI: 10.34670/AR.2020.60.32.009

Роль автомобильных дорог в экономическом развитии страны**Балджи Наталья Александровна**

Старший преподаватель
Белорусско-Российский университет
212000, Республика Беларусь, Могилев, пр. Мира, 43;
e-mail: clever1978@rambler.ru

Аннотация

Автомобильные дороги играют первостепенную роль в экономике любой страны. Интерес к дорожному сектору обусловлен как выгодами, связанными с обеспечением автомобильных дорог, так и тем потенциалом, который получает экономика за счет развития этого сектора. Преимущества дорожного обеспечения являются как прямыми, так и косвенными. Прямое преимущество автомобильных дорог заключается в обеспечении связи, позволяющей облегчить доступ к рынкам товаров, работ услуг и рынку труда. Косвенное преимущество автомобильных дорог заключается в предоставлении возможностей расширения социальных контактов между населенными пунктами, что способствует национальной интеграции. В сельских районах, как правило, наблюдаются гораздо более сильные эффекты от использования автомобильных дорог, чем в городских районах, поскольку расстояния больше, а связь намного ниже.

Вместе с тем, несмотря на известную значимость автомобильных дорог для экономики, для любой страны наиболее актуальным остается вопрос о том, с помощью каких инструментов страны могут влиять на развитие автомобильных дорог, и какие инструменты обеспечат больше экономических эффектов от использования автомобильных дорог.

Автор настоящей статьи рассматривает различные инструменты, используемые для достижения экономических эффектов от развития автомобильных дорог, выявляя закономерности и тенденции их использования. В статье делается вывод о том, что наибольший экономический эффект достигается при комплексном подходе, заключающемся в использовании всех возможных инструментов. Совокупные эффекты от использования различных инструментов развития автомобильных дорог будут в несколько раз выше, чем в ситуации, когда используется лишь какой-либо один инструмент, или когда государством осуществляется поиск какого-либо оптимального инструмента из множества возможных для использования.

Для цитирования в научных исследованиях

Балджи Н.А. Роль автомобильных дорог в экономическом развитии страны // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 8А. С. 85-91. DOI: 10.34670/AR.2020.60.32.009

Ключевые слова

Автомобильные дороги, развитие дорог, инструменты, используемые для развития дорог, экономические эффекты, тенденции развития.

Введение

Автомобильные дороги называют артериями, по которым пульсирует экономика. Необходимость обеспечения различных связей, в частности, производителей товаров, работ или услуг с определенными рынками сбыта, рабочих с рабочими местами, студентов с местами учебы, а больных с местами лечения, позволяет ставить автомобильные дороги в основу любой повестки дня в области развития. Страны мира не случайно тратят на развитие и модернизацию автомобильных дорог гораздо больше средств, чем на образование, здравоохранение и социальные услуги.

Автомобильные дороги играют также немаловажную роль в процессах глобальной цифровизации мировой экономики. Дороги и технологические инновации дополняют друг друга, позволяя людям, находящимся в самых разных регионах, обмениваться товарами, идеями и знаниями посредством физических и виртуальных взаимодействий. Без эффективного транспортного сообщения посредством автомобильных дорог потенциал электронной торговли был бы значительно уменьшен. Обусловлено это тем, что поставка товаров «точно в срок» в одинаковой степени зависит как от своевременной передачи информации, как и от своевременной транспортировки ресурсов и продукции [Казакова, Поспелова, 2017, 247-268].

Несмотря на значимость автомобильных дорог в экономике, актуальным является вопрос о том, с помощью каких инструментов страны могут влиять на развитие автомобильных дорог и какие инструменты обеспечат больше экономических эффектов от использования автомобильных дорог. В качестве основных инструментов, влияющих на развитие автомобильных дорог, могут выступать инфраструктурные инвестиции в строительство новых автомобильных дорог, ценовые инструменты (налоги на автомобильный бензин или субсидии для общественного транспорта) или правила (например, экологические стандарты или стандарты безопасности) [6, 184-196]. Все вышеназванные инструменты стимулируют экономические реакции с точки зрения использования автомобильных дорог для торговли или выбора их местоположения и, таким образом, формируют конечные результаты развития экономики, к которым стремятся страны.

Основное содержание

Измерение общего воздействия использования того или иного инструмента транспортной политики на развитие автомобильных дорог и, как следствие, развитие экономики конкретной страны в целом достаточно затруднено по ряду причин. Одной из таких причин выступает нехватка данных: как правило, чем беднее страна и чем больше потребность в автомобильных дорогах и транспорте для поддержки развития, тем меньше данных имеется. Второй причиной является невозможность выявления конкретных последствий от использования автомобильных дорог, поскольку автомобильные дороги и транспортное сообщение, осуществляемое по ним, в той или иной степени влияют практически на все виды экономической деятельности.

Третьей причиной является то, что инвестиции, как инструмент развития, часто нацелены на конкретные области с высоким потенциалом и фактический результат без возможности оценки инвестиций в конкретное направление развития автомобильных дорог обычно неизвестен. Иными словами, когда делаются масштабные инвестиции в транспортную отрасль страны, в целом понять, как они повлияли на тот или иной аспект развития автомобильных дорог, невозможно. Вместе с тем цифровизация многих процессов, позволяющая

аккумулировать подробные данные в разрезе географических ссылок, в скором времени могут открыть новые возможности для анализа.

Как уже было отмечено ранее, основными инструментами в развитии автомобильных дорог традиционно являются инвестиции, ценовые инструменты и правила. При этом инвестиции в инфраструктуру автомобильных дорог среди всех вышеперечисленных инструментов наиболее популярны. Многие страны отдают предпочтение заметным «физическим» инвестициям, в частности, строительству дорог. По указанной причине автомобильные дороги могут строиться или модернизироваться даже тогда, когда спрос на автомобильные дороги в конкретном регионе не оправдывает такие инвестиции. При этом увеличение количества автомобильных дорог в районах с высокой плотностью населения не приводит к уменьшению заторов или улучшению транспортного сообщения, а привлекает дополнительных пользователей в той же или даже более высокой пропорции.

По данным Международной финансовой организации, созданной с целью организации финансовой и технической помощи развивающимся странам – Всемирного банка (the World Bank), занимающегося в том числе исследованием проблематики развития автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры, ежегодные инвестиции в строительство автомобильных дорог в различных странах мира составляют миллиарды долларов. При этом последнее время объем непосредственно государственных инвестиций в развитие автомобильных дорог снижается за счет привлечения частного инвестирования путем развития инфраструктурных проектов в рамках государственно-частного партнерства (далее – ГЧП). Суть ГЧП сводится к заключению государством контрактов на строительство и эксплуатацию конкретного участка автомобильной дороги с коммерческой организацией, либо передаче государством в аренду участка автомобильной дороги [Давыдова, 2013, 7-11]. В первом случае коммерческая организация либо полностью за собственные средства, либо путем частичного привлечения государственных инвестиций осуществляет строительство участка автомобильной дороги и в дальнейшем осуществляет его эксплуатацию путем взимания платы за проезд транспортных средств по участку. После окончания срока действия договора участок автомобильной дороги передается в собственность государству. Во втором случае государство сдает в аренду уже имеющийся участок автомобильной дороги также для ее эксплуатации, при этом все расходы по переоборудованию участка автомобильной дороги и расходы на ее содержание в процессе ее эксплуатации, как и в первом случае, ложатся на коммерческую организацию. Среди стран, в которых развито ГЧП в сфере автомобильных дорог – Российская Федерация, США, Франция, Великобритания, ЮАР, Чили. Экономический эффект от использования такого инструмента развития автомобильных дорог, как инвестиции в рамках ГЧП, очевиден – государство получает значительные финансовые ресурсы для пополнения федерального бюджета (в случае сдачи участка дороги в аренду) или существенно снижает затраты на строительство автомобильных дорог и их содержание (в случае заключения контракта на строительство и эксплуатацию).

По статистическим данным Фонда содействия ГЧП Всемирного банка, распределение процентного соотношения затрат коммерческих организаций и государств при использовании схемы ГЧП в рамках строительства и эксплуатации автомобильных дорог, дифференцируется от страны к стране (рис. 1).

Как можно увидеть из данных, представленных на рисунке, в одних странах, например, в ЮАР и Великобритании, объем финансового государственного участия в проектах ГЧП минимален или равен нулю, тогда как в других странах, таких, как США и Российская Федерация, объем средств, вкладываемых государством в проект ГЧП, практически равен

объему коммерческого финансового участия. Однако даже при условии распределения финансирования таким образом, что объем частных и государственных инвестиций в проекты ГЧП одинаков, преимущества для экономики страны все равно очевидны. Исходя из сказанного, можно сделать вывод о том, что политика, способствующая интеграции, инклюзивности, связности и развитию частных инвестиций имеет одно из решающих значений для сокращения объема государственных инвестиций в проекты и сокращения издержек для экономики страны.



Рисунок 1 – Соотношение государственных и частных инвестиций в проектах ГЧП в сфере развития автомобильных дорог в различных странах мира (%)

Несмотря на важность инвестиций в инфраструктуру автомобильных дорог, для максимизации экономического развития необходимо использовать и другие инструменты развития автомобильных дорог. В некоторых случаях страны могут принимать внутренние меры для поддержки развития инфраструктуры в сфере автомобильных дорог. Планирование и управление коридорами, которые полностью учитывают затраты и выгоды проектов, прямо или косвенно позволит снизить риски устаревшей инфраструктуры. Например, минимизация препятствий и упрощение процедур торговли приведет к снижению торговых издержек и усилению интеграции независимо от инвестиций в инфраструктуру. Очевидным является тот факт, что упрощение процедур торговли позволит сокращать масштабы нищеты в конкретной стране, используя такой инструмент.

Так, например, в странах Центральной Азии сочетание модернизации инфраструктуры с упрощением процедур торговли при перевозках автомобильным транспортом позволило увеличить долю сокращения торговых издержек, приходящихся на регион. Так, по данным Всемирного банка, Казахстан снизил региональные торговые издержки на 1, 1 процента при использовании двух инструментов – финансирования в инфраструктуру и упрощения процедур торговли при перевозках автомобильным транспортом. В то же время в предыдущем периоде торговые издержки были снижены всего на 0, 3 процента, а единственным инструментом развития автомобильных дорог было финансирование развития дорожной инфраструктуры. Исследования, проведенные Всемирным банком, показали, что рост реальных доходов в экономике от совокупного использования сразу нескольких инструментов развития автомобильных дорог вырос и в других странах – в Туркменистане, Казахстане, Кыргызской Республике, Пакистане, Таджикистане и Узбекистане.

Вместе с тем, как и инвестиции в дорожную инфраструктуру, различные правила регулирования могут быть неэффективными. Существует достаточное количество примеров, когда страны, придумывая правила в рамках общей концепции развития дорог, устраняя одну проблему, сталкивались с появлением новых более глобальных проблем. Примером такой

неэффективной политики являлась попытка стран Европы по сокращению трафика личного автотранспорта за счет введения ограничений на въезд транспорта с четными и нечетными номерами в конкретные дни недели. Цель таких ограничений заключалась в увеличении трафика перевозок грузов и пассажиров за счет снижения количества личного автотранспорта. Однако введенные правила привели лишь к увеличению объема загрязнения воздуха. Многие водители, обходя правила, покупали второй автомобиль (обычно старую и недорогую модель), как правило с низкими экологическими характеристиками для того, чтобы иметь возможность беспрепятственно осуществлять выезд на личном транспорте как в четные, так и в нечетные дни. В итоге первоначальная цель использования инструмента развития не была достигнута.

Заключение

Подводя итог, необходимо отметить, что для достижения максимального экономического эффекта от использования автомобильных дорог нельзя пытаться выбрать какой-либо один инструмент. Проблемы экономической эффективности сложны и требуют использования всех возможных инструментов политики. Например, ценовые инструменты пользуются наибольшей популярностью, поэтому создание более благоприятной деловой среды для частного участия в финансировании инфраструктуры может снизить финансовые риски и обеспечить долгосрочную устойчивость проектов. В то же время снижение тарифных и нетарифных барьеров поможет более оптимально использовать дорожную инфраструктуру. Сказанное означает, что совокупные эффекты от использования различных инструментов развития автомобильных дорог будут в несколько раз выше, чем когда используется лишь какой-либо один инструмент или когда государством осуществляется поиск какого-либо оптимального инструмента из множества возможных для использования.

Библиография

1. Давыдова А. А. ГЧП в автодорожном секторе: текущее состояние и перспективы // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. - 2013. - №6 (49). - С. 7-11.
2. Казакова М. В., Поспелова Е. А. Качество инфраструктуры как одно из ограничений экономического роста: сравнительный анализ России и стран мира // Экономические отношения. – 2017. – Том 7. – №3. – С. 247-268.
3. Коваленко Н. В., Безновская В. В., Суханова Е. П. Государственное регулирование на региональном уровне, на примере развития автомобильных дорог // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. - 2017. - №11. - С. 148-153.
4. Кох И. А. Стратегия управления транспортной инфраструктурой города: социологические аспекты // Вопросы управления. - 2017. - №2 (45). - С. 106-112.
5. Литвинова Ю. О., Пономарев Ю. Ю. Анализ влияния развития транспортной инфраструктуры на совокупную факторную производительность // Российское предпринимательство. – 2016. – Т. 17. – №1. – С. 89-98.
6. Полухина М. Г. Экономическая оценка развития дорожно-транспортной инфраструктуры сельской местности // Региональная экономика: теория и практика. - 2018. - №1 (448). - С. 184-196.
7. Прусова В. И., Безновская В. В., Прозументова В. В. Роль транспортного комплекса в экономике РФ // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2017. - №4-1. - С. 138-143.
8. Рахимов А. Р. Оценка уровня развития предпринимательской деятельности в транспортной области российской Федерации // Colloquium-journal. - 2019. - №20 (44). - С. 57-61.
9. Belt and road economics. 2019 International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. 136 p.
10. Wiederer, C. 2018. Logistics Infrastructure along the Belt and Road Initiative Economies. MTI Practice Notes 5, World Bank, Washington, DC.
11. Официальный сайт Всемирного банка. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.worldbank.org> (дата обращения 09. 09. 2020 г.).

Role of highways in the country's economic development

Natal'ya A. Baldzhi

Senior lecturer
Belarusian-Russian University
212000, 43 Mira Ave., Mogilev, Republic of Belarus,
e-mail: Clever1978@rambler.ru

Abstract

Highways play a primary role in the economy of any country. The interest in the road sector is due both to the benefits associated with the provision of roads and to the potential that the economy receives from the development of this sector. The benefits of road safety are both direct and indirect. The direct advantage of highways is to provide a link that facilitates access to the markets for goods, services and labor, while the Indirect advantage of highways is to provide opportunities for expanding social contacts between localities, which contributes to national integration. Rural areas tend to have much stronger effects from road use than urban areas, as distances are longer and connectivity is much lower.

At the same time, despite the well-known importance of highways for the economy, the most relevant question for any country is what tools countries can use to influence the development of highways, and which tools will provide more economic effects from the use of highways.

The author of this article examines various tools used to achieve economic effects from the development of highways, identifying patterns and trends in their use and concludes that the greatest economic effect is achieved with an integrated approach, which consists in using all possible tools. The cumulative effects of using various tools for road development will be several times higher than when only one tool is used, or when the state searches for an optimal tool from a variety of possible ones to use.

For citation

Baldzhi N.A. (2020) Rol' avtomobil'nykh dorog v ekonomicheskom razvitii strany [Role of highways in the country's economic development]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (8A), pp. 85-91. DOI: 10.34670/AR.2020.60.32.009

Keywords

Highways, road development, tools used for road development, economic effects, development trends.

References

1. Belt and road economics. 2019 International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. 136 p.
2. Davydova A. A. PPP in the road sector: current state and prospects // Transport of the Russian Federation. Journal of science, practice, and Economics. - 2013. - №6 (49). - Pp. 7-11.
3. Kazakova M. V., Pospelova E. A. infrastructure quality as one of the limitations of economic growth: a comparative analysis of Russia and the world // Economic attitude. – 2017. – Volume 7. – No. 3. – Pp. 247-268.
4. Koh I. A. management Strategy of the transport infrastructure of the city: sociological aspects // Management issue. - 2017. - №2 (45). - Pp. 106-112.

5. Kovalenko N. V., Beznovskaya V. V., Sukhanova E. P. State regulation at the regional level, on the example of road Development // *International journal of Humanities and natural Sciences*, 2017, no. 11, pp. 148-153.
6. Litvinova Yu. O., Ponomarev Yu. y. Analysis of the impact of transport infrastructure development on aggregate factor productivity // *Russian entrepreneurship*, 2016, Vol. 17, No. 1, pp. 89-98.
7. Official website of the world Bank. Electronic resource. Mode of access: <https://www.worldbank.org> (accessed 09. 09. 2020 g).
8. Polukhina M. G. Economic assessment of rural road transport infrastructure development // *Regional economy: theory and practice*. - 2018. - №1 (448). - Pp. 184-196.
9. Prusov V. I., V. V. Beznoska, Prozumentova V. V. the Role of the transport complex in the Russian economy // *Economics and business: theory and practice*. - 2017. - no. 4-1. - P. 138-143.
10. Rakhimov A. R. Assessment of the level of development of entrepreneurial activity in the transport region of the Russian Federation // *Colloquium-journal*. - 2019. - №20 (44). - Pp. 57-61.
11. Wiederer, C. 2018. Logistics Infrastructure along the Belt and Road Initiative Economies. MTI Practice Notes 5, World Bank, Washington, DC.