

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

№ 5 октябрь 2008 Москва

ОИКОНОМИКА • POLITIKA

Главный редактор Владимир Май

Редакционная коллегия

Абел Аганбегян, Егор Гайдар,
Кристиана Георгиева, Наталия Задорнова
(ответственный секретарь), Елена Карпухина,
Сергей Синельников-Мурылев (заместитель
главного редактора), Владимир Фаминский
(заместитель главного редактора).

Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации
и Институт экономики переходного периода
при поддержке Всемирного Банка

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Франсуа БУРГИНЬОН
Андрей ВОЛКОВ
Евгений ГАВРИЛЕНКОВ
Алан ГЕЛБ
Герман ГРЕФ
Марек ДОМБРОВСКИЙ
Владимир ДРЕБЕНЦОВ
Александр ДЫНКИН
Леонид ЕВЕНКО
Александр ЖУКОВ
Михаил ЗАДОРНОВ
Татьяна ЗАСЛАВСКАЯ
Сергей КАРАГАНОВ
Михаил КОПЕЙКИН
Алексей КУДРИН
Энн КРЮГЕР
Джон ЛИТВАК
Елена ЛОБАНОВА
Аугусто ЛОПЕЗ-КЛАРОС
Прадип МИТРА
Сергей МЯСОЕДОВ
Рустем НУРЕЕВ
Александр РОМАНОВ
Сергей СТЕПАШИН
Алексей УЛЮКАЕВ
Александр ХЛОПОНИН
Теодор ШАНИН
Андрей ШАСТИТКО
Сергей ШАТАЛОВ
Игорь ШУВАЛОВ
Револьд ЭНТОВ
Евгений ЯСИН

Спонсорская поддержка оказана компанией BP



© Экономическая политика, № 5, 2008.

СОДЕРЖАНИЕ

Пермский экономический форум

Олег ЧИРКУНОВ	5
Создание города: конкуренция за людей мыслящих	
Михаил ДМИТРИЕВ	
О перспективах развития новой системы стратегического планирования в Российской Федерации	9
Вячеслав ГЛАЗЫЧЕВ	
Российский город в концепции долговременного развития России	12
Наталья ЗУБАРЕВИЧ	
Развитие и конкуренция российских агломераций	15
Надежда КОСАРЕВА	
Гардарика сегодня и завтра	24
Аркадий КАЦ	
Современный город: стратегические вызовы	28
Ирина СТАРОДУБРОВСКАЯ	
Пермский парадокс (по мотивам Пермского экономического форума)	32
Виктор ЧЕРЕПОВ	
Государственно-частное партнерство в области здравоохранения	46

Экономическая политика

Практика

Леонид ГРИГОРЬЕВ, Максим ОВЧИННИКОВ	
Типология коррупции: релевантные меры и группы противодействия	50

Теория

Максим ПЕТРОНЕВИЧ	
Влияние модернизации сети федеральных дорог на региональную дифференциацию российской экономики	67

История

Виктор КИЗИЛОВ	
Рост налоговой нагрузки на экономику Российской империи в 1881–1903 годах	84

Политическая экономия

Питер МЕНЕЛЛ	
Интеллектуальная собственность и движение в защиту прав собственности	95

Наше интервью

Пропорционально таланту, а не аппетиту (обсуждая с Евгением ЧИЧВАРКИНЫМ книгу Айн Рэнд «Атлант расправил плечи» и проблемы, связанные с бизнесом)	108
---	-----

Антимонопольная политика

Светлана АВДАШЕВА, Андрей ШАСТИКИН	
Искать под фонarem, или там где потеряли? (новации антимонопольного законодательства сезона 2008–2009)	112

Плата за торговое место: введение в тему

Пол БЛУМ, Грегори ГУНДЛАХ, Джозеф КЭННОН	
Плата за торговое место: теоретические направления и взгляды менеджеров-практиков	126
Кеннет КЕЛЛИ	
Анализ платы за торговое место на рынке продовольственных товаров: конкурентный подход	128

Аналитика и прогноз

Андрей КАЗАНЦЕВ	
Дileммы энергетической политики России в Центральной Азии	177
Сулайман РЕШИЕВ	
Формирование и исполнение консолидированного бюджета Чеченской Республики и его влияние на инвестиционную привлекательность региона	190

Классика экономической науки

Ричард ТИМБЕРЛЕЙК	
Катастрофа резервных требований 1935–1938 годов	198

CONTENTS

Perm' Economic Forum

Oleg CHIRKUNOV	
Forming of the City: Competition for Intellectual People	5
Mikhail DMITRIEV	
On the Prospects of the Development of the New System of Strategic Planning of Russian Federation	9
Vyacheslav GLAZYCHEV	
Russian City in the Concept of Long-Term Russia's Development	12
Natalia ZUBAREVICH	
Development and Competition of Russian Agglomerations	15
Nadezhda KOSAREVA	
Gardarika Today and Tomorrow	24
Arkady KATZ	
Contemporary City: Strategic Challenges	28
Irina STARODUBROVSKAYA	
Paradox of Perm (Based on The Materials of Perm' Economic Forum)	32
Victor CHEREPOV	
State-Private Partnership in Health Care	46

Economic Policy

Practice

Leonid GRIGORIEV, Maxim OVCHINNIKOV	
Typology of Corruption: Relevant Measures and Groups of Counteraction	50

Theory

Maxim PETRONEVICH	
The Influence of Railroad Network Modernization on the Regional Differentiation of Russia's Economy	67
Victor KIZILOV	
Increasing of Tax Burden in the Economy of Russian Empire in 1881–1903	84

Political Economy

Peter MENELL	
Intellectual Property and the Property Rights Movement	95

Our Interview

Proportionally to the Talent Not Appetite (Discussing with Eugeny CHICHVARIN the Book "Atlas Shrugged" by Ayn Rand and Business Problems)	108
---	-----

Antitrust Policy

Svetlana AVDASHEVA, Andrey SHASTITKO	
The Street Lamp Effect	112

Slotting Allowances: Introducing New Topic

Paul N. BLOOM, Gregory T. GUNDLACH, Joseph P. CANNON	
Slotting Allowances and Fees: Schools of Thought and the Views of Practicing Managers	128

Kenneth KELLY

The Antitrust Analysis of Grocery Slotting Allowances: The Procompetitive Case	160
---	-----

Analytics and Forecast

Andrey KAZANTSEV	
Dilemmas of Russia's Energy Policy in Central Asia	177

Sulaiman RESHIEV

Forming and Execution of Chechen Republic Budget and Its Influence on Investment Climate of the Region	190
--	-----

Classics of Economics

Richard H. TIMBERLAKE	
The Reserve Requirement Debacle of 1935–1938	198

ВЛИЯНИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ СЕТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ НА РЕГИОНАЛЬНУЮ ДИФФЕРЕНЦИАЦИЮ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Максим ПЕТРОНЕВИЧ

преподаватель кафедры
экономической теории ГУ-ВШЭ,
ведущий эксперт фонда экономических
исследований «Центр развития»

Окончо · Полтика

ПОЛИТИКА · ОКОНОМИКА

Проблематика влияния развития сети федеральных автодорог на экономический рост мало исследована в отечественной науке. В зарубежных работах применялись разные подходы к анализу вопроса, но по ряду причин (о которых будет сказано ниже) эти методы не могут быть применены к анализу российской действительности.

Исследование показало, что интенсивность межрегионального товарооборота потребительских товаров обратно пропорционально зависит от времени в пути между двумя регионами. На этой основе был разработан показатель, который позволяет оценить транспортную доступность региона с учетом экономического размера соседних регионов. Показатель транспортной доступности продемонстрировал значимую (0,38) корреляцию с приростом товарооборота (в постоянных уенах) в регионах за 2004–2006 годы.

Изменения показателей транспортной доступности в результате модернизации сети федеральных автодорог свидетельствуют об усилении дифференциации между центральными и восточносибирскими регионами. Наиболее высокие темпы роста показателя наблюдаются в тех регионах, которые либо соседствуют с крупными территориями, либо находятся вдоль основных экономических «осей»: южная ось «Москва—Краснодар», северная ось «Москва—Санкт-Петербург»; восточная ось «Москва—Нижний Новгород—Казань—Уфа». Кроме того, выявлена проблема недостаточ-

Теория

ной перспективной модернизации некоторых участков федеральных дорог, которые являются единственной связующей нитью между некоторыми регионами и остальной частью федеральных дорог РФ.

1. Введение

В настоящее время из-за несоответствия уровня развития дорожной сети спросу на автомобильные перевозки экономика и население страны несут значительные потери. Россия существенно отстает от ведущих зарубежных стран по показателям подвижности населения, скорости доставки грузов, плотности дорожной сети. Это приводит к снижению конкурентоспособности отечественных производителей, к высокой доле транспортной составляющей в себестоимости продукции, к сдерживанию роста производительности труда, межрегионального товарооборота и объемов инвестиций. Неравномерное развитие дорожной сети препятствует выравниванию уровней социально-экономического развития субъектов Российской Федерации — в настоящее время около 40% территории РФ, на которой проживает 1,3% населения России, не имеет выхода на опорную сеть автодорог.

Несмотря на высокую значимость дорожной сети федеральных автодорог для социально-экономического развития страны, изучению данного вопроса не уделялось достаточного внимания в отечественной науке. Это можно объяснить тем, что в большинстве развитых стран строительство дорог рассматривалось либо в контексте ликвидации последствий экономического роста (то есть при уже выраженной нехватке пропускной способности), либо в рамках инвестиционных проектов развития крупных производств или логистических узлов. Как правило, строились дороги между уже развитыми к тому моменту регионами, динамизм которых в значительной степени зависел от других факторов. Насколько известно автору статьи, только в трех развитых странах — США, Германии и Китае — вопрос о строительстве автодорог рассматривался в контексте стимулирования роста и выравнивания уровня развития регионов. В США впервые этот вопрос был поднят при строительстве сети федеральных дорог (*interstates*) и региона Аппалачей в 1955—1965 годах, в Германии — при возобновлении строительства сети автобанов (*autobahn*) в 1950-х годах, в Китае — в настоящее время.

Размеры выделенных из различных бюджетов средств на строительство (в общей сложности более 2 трлн руб. в ценах 2007 года), равно как и предполагаемая общая протяженность строительства и реконструкции дорог (более 16 тыс. км), обусловливают необходимость проведения исследований, позволяющих оценить эффективность вложений в развитие автодорог¹, в том числе с учетом топологии. Последнее важно, поскольку в условиях большой региональной дифференциации эффективность вложенного рубля существенно зависит от того, где именно была произведена модернизация или строительство дороги. Кроме того, подобные исследования о влиянии

¹ В США вопрос о повсеместном развитии дорог вызвал бурные дебаты, так как между «вложением крупных средств в наименее развитые регионы для активизации экономического роста» и распространенной практикой «сосредоточения инвестиций на территориях, в наибольшей степени обладающих возможностями для последующего роста», явно ощущалось противоречие. Наибольшую известность тогда получила критика Манро. Основным его аргументом было то соображение, что «...выгоды от развития системы автомагистралей никогда и никем не были ясно сформулированы» (Munro J. M. Planning the Appalachian Development Highway System: Some Critical Questions // Land Economic. 1969. Vol. 45. No 2. P. 150—161). Также был непонятен механизм торможения экономического роста из-за отсутствия дорог.

строительства дорог на рост грузо- и пассажиропотока между регионами могут стимулировать приток частного капитала в развитие автодорог.

Региональный подход к проблеме анализа влияния развития автодорог применительно к российской действительности представляется более доступным и адекватным по сравнению с отраслевым или макроэкономическим подходом. Во-первых, региональный подход позволяет принимать во внимание топологию дорог, что в перспективе дает возможность произвести анализ обратного влияния — развития регионов на загрузку магистральных дорог. Во-вторых, учет топологии очень важен, поскольку в противном случае влияние строительства дорог на рост макропоказателей будет инвариантно относительно местоположения дороги, что неверно вследствие значительной территориальной дифференциации РФ.

К сожалению, по большей части подходы зарубежных исследователей к оценке эффективности строительства дорог² не удается адаптировать к российской экономике по ряду существенных причин.

Во-первых, не удается найти данные (по крайней мере, их нет в открытом доступе) о качестве, протяженности и интенсивности движения на дорогах в прошлом; вероятно, таких данных просто не существует.

Во-вторых, использование параметрических подходов, основанных на анализе глубоких ретроспективных данных, затруднено, поскольку российская экономика на протяжении последних двадцати лет функционировала в различных экономических режимах. Говорить об однородности механизмов спроса на инфраструктурный капитал или его влияния на развитие экономики в подобных условиях не представляется возможным. Американская и немецкая экономики на протяжении всего рассматриваемого в работах периода (с 1956 года) являлись рыночными.

В-третьих, все изученные автором подходы представляют собой исторический *ex post* анализ конкретной реализованной «схемы» магистральных дорог и ни в одной из работ не ставился вопрос о том, что было бы, будь план автомобильных магистральных дорог иным. Применительно к поставленной проблеме это является серьезным недостатком, поскольку модернизация дорог только планируется.

В настоящей работе рассматривается влияние модернизации сети федеральных дорог на рост товарооборота в РФ и его региональную структуру. Оценить влияние строительства и реконструкции сети федеральных дорог, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной

² В работах, посвященных исследованию влияния на экономический рост развития системы федеральных дорог в США (Interstate Highway System), применялись абсолютно разные подходы: были попытки измерить прямое влияние на такие показатели, как время в поездке и транспортные расходы (FHWA Office of Freight Management and Operations Public Policy Impacts on Freight Productivity. 2006); исследовалось влияние на образование заторов на федеральных дорогах (NCHRP Report 463. Economic Implications of Congestion. 2001), стимулирование роста в слаборазвитых регионах (Rephann T., Isserman A. New highways as economic development tools: An evaluation using quasi-experimental matching methods // Regional Science and Urban Economics. 1994. Vol. 24. P. 723–751); некоторые исследователи пытались оценить влияние инвестиций в развитие федеральных дорог на масштабы экономики, темпы ее роста и роста производительности в отраслевом разрезе (Nadiri M., Manneas T. Contribution of Highway Capital to Output and Productivity Growth in the U.S. Economy and Industries. 1996. Refereed Report Prepared for the Federal Highway Administration Office of Policy Development. USA, 1996. P. 1–126). Последний подход представлен известной работой Надири и Манунаеса, результаты которой включены во все последние доклады Национальной исследовательской программы скоростных дорог (NCHRP: National Cooperative Highway Research Programme). В данной работе было исследовано влияние на издержки и производительность в 35 видах экономической деятельности, а также была сделана попытка оценить норму социальной отдачи от инвестиций.

целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010—2015 годы)», предлагается с помощью нового показателя автотранспортной доступности регионов. Основой для показателя автотранспортной доступности регионов является анализ объема регионального товарооборота в зависимости от удаленности соседей-регионов и их экономического размера.

2. Анализ интенсивности региональной торговли и удаленности регионов

В России не существует статистики, которая показывала бы одновременно объем и направление перевозок между регионами. Так, отдельно существует статистика по объему региональных автомобильных перевозок, выраженных в тонно-километрах, без указания пункта прибытия, и отдельно — матрицы межрегионального ввоза-вывоза некоторых товаров и товарных групп, выраженные в рублях или в физических единицах измерения, но без разделения на виды транспорта. Поскольку объем автомобильных региональных перевозок во многом определяется интенсивностью межрегиональной торговли, которая, в свою очередь, зависит от состояния автомобильных дорог, то настоящий анализ базируется преимущественно на статистике ввоза-вывоза продукции, а не на статистике автомобильных перевозок. Безусловно, использован ряд упрощающих гипотез.

Во-первых, в качестве референтной группы товаров, наиболее точно описывающих направление и объем грузовых автомобильных перевозок, выбрана сводная группа потребительских товаров. Конечно, потребительские товары не являются полностью репрезентативной группой: на автомобильном транспорте могут перевозиться товары инвестиционного машиностроения и транспорта, товары промежуточного спроса (например, строительные) и т. д. Часть потребительских товаров может доставляться морским путем («северный завоз»), по железной дороге, воздушным путем либо по дорогам, не относящимся к федеральным. Об этом свидетельствуют положительные объемы движения потребительских товаров между регионами, не имеющими выхода на опорную сеть федеральных дорог, то есть эти товары не могут быть доставлены посредством перемещения по федеральным дорогам. Тем не менее мы исходим из того, что доминирующая часть этих перевозок осуществляется именно автомобильным транспортом.

Кроме того, мы использовали дополнительное упрощающее предположение, что грузоемкость рубля продукции, перевозимой автомобильным транспортом, не зависит от вида перевозимого товара. Сопоставление объемов перевозок потребительских товаров между регионами (выраженных, напомним, в рублях) и объемов автомобильных региональных грузоперевозок, которые выражены в тонно-километрах и не имеют направления назначения перевозок, не представляется возможным на данном уровне исследования.

На основе исходных данных мы сконструировали синтетические таблицы 1—3, которые дают представление о движении потребительских товаров. Весь объем перевозимых товаров можно разделить на:

- перевозки внутри одного региона (внутрирегиональные перевозки);
- перевозки между различными регионами одного федерального округа;
- перевозки между различными регионами разных федеральных округов;
- экспорт в другие страны мира.

Структура завоза потребительских товаров указывает на то, что в большей части регионов около 35% от их потребляемого объема завозится из других федеральных округов, в то время как 65% продукции производится и потреб-

ляется в одном федеральном округе. Исключением здесь стал Приволжский федеральный округ, который, видимо, благодаря своему местоположению и структуре производства ввозит только 30% потребляемых потребительских товаров; более того, это единственный федеральный округ в России, который имеет положительное сальдо региональных товарных потоков со всеми федеральными округами Российской Федерации. Уральский федеральный округ, наоборот, существенно зависит от импорта товаров из ЦФО и ПФО, которые обеспечивают более трети рынка его потребительской продукции. Скорее всего, это является следствием «переутяженной» еще в советское время структуры производства в УФО с низкой долей производств потребительского спроса.

Согласно полученным данным, наиболее активными региональными экспортерами товаров являются Северо-Западный (экспортирует 60% производимой потребительской продукции), а также Южный и Приволжский федеральные округа, которые экспортируют более 40% производимой потребительской продукции. Основные межрегиональные потоки потреб-

Таблица 1
Структура завоза потребительских товаров в различных федеральных округах, 2006 год

Феде- ральные округа	Внутри- регио- нальный завоз	Завоз из других регионов феде- рального округа	Завоз из других феде- ральных округов, всего	в том числе:						
				ЦФО	СЗФО	ЮФО	ПФО	УФО	СФО	ДВФО
ЦФО	33,2	31,5	35,3	—	15,8	6,0	12,2	0,6	0,6	0,3
СЗФО	46,1	18,8	35,1	19,5	—	1,6	11,5	1,1	1,4	0,1
ЮФО	45,7	14,9	39,4	15,8	4,9	—	17,3	0,6	0,7	0,0
ПФО	58,2	21,4	20,4	11,1	3,9	2,7	—	1,8	0,9	0,0
УФО	40,8	7,4	51,7	12,3	6,7	2,4	20,2	—	10,1	0,0
СФО	44,8	21,7	33,5	14,5	4,1	3,3	7,9	2,8	—	0,8
ДВФО	51,2	17,7	31,1	11,9	4,6	1,1	2,9	1,3	9,4	—
Экспорт	—	—	100,0	20,6	24,5	5,7	25,0	2,1	10,2	12,0

Источники: Росстат, расчеты автора.

Таблица 2
Межрегиональное движение потребительских товаров
в экономике России, 2006 год (млрд руб.)

Феде- ральные округа	Выве- зено про- дукции, всего	в том числе:								
		внутри- регио- нальные перевозки	экспорт в федеральные округа							экспорт в другие страны
			ЦФО	СЗФО	ЮФО	ПФО	УФО	СФО	ДВФО	
ЦФО	1161,2	442,9	420,7	67,1	44,1	55,5	27,1	46,0	12,6	45,2
СЗФО	553,6	158,6	210,6	64,6	13,7	19,6	14,8	13,2	4,8	53,8
ЮФО	297,6	127,6	80,0	5,5	41,7	13,4	5,3	10,5	1,1	12,5
ПФО	775,7	291,0	162,3	39,4	48,3	107,3	44,4	25,2	3,0	54,8
УФО	143,2	89,8	8,1	3,6	1,8	8,9	16,3	8,9	1,3	4,5
СФО	284,3	142,4	7,4	4,7	2,0	4,4	22,2	68,9	9,9	22,4
ДВФО	105,9	54,1	3,6	0,2	0,1	0,2	0,1	2,5	18,7	26,4
Всего	3321,0	1306,0	893,0	185,0	152,0	209,0	130,0	175,0	52,0	220,0

Источники: Росстат, расчеты автора.

бительских товаров приходятся на три направления: ЦФО—СЗФО (более 270 млрд руб.), ЦФО—ПФО (более 210 млрд руб.) и ЦФО—ЮФО (более 120 млрд руб.). Такая конфигурация основных потоков объясняется связующим положением Центрального федерального округа по отношению к названным округам, высокой частотой сети федеральных дорог в этих регионах, а также высоким уровнем доходов в ЦФО. Об этом, в частности, свидетельствует тот факт, что ЦФО является крупным нетто-импортером потребительской продукции по отношению к этим округам. Увеличение транспортных потоков ЦФО с УФО, СФО и ДВФО ограничивается как удаленностью от него соответствующих регионов, так и существованием только одной основной федеральной дороги, по которой производятся грузоперевозки и в СФО, и в ДВФО. Отсутствие альтернативных дорог серьезно ограничивает объемы торговли с этими регионами.

На структуру межрегиональных перевозок, помимо региональной структуры производства и межрегионального распределения доходов, оказывает влияние и расстояние до региона. Так, данные, представленные в табл. 3, свидетельствуют о том, что доля региона-потребителя в общем объеме вывоза потребительских товаров из региона-производителя убывает с увеличением расстояния между ними. Например, если рассмотреть структуру экспорта из СЗФО, то максимальным объем экспорта будет приходиться на ЦФО (38%), а минимальный — на ДВФО (около 0,9%). Однако подобный анализ направлений вывоза продукции («по горизонтали»), очевидно, искажается в силу различного масштаба экономик регионов-потребителей: для примера, доля вывоза продукции в Сибирский федеральный округ для ЦФО и ЮФО выше, чем в Уральский федеральный округ, несмотря на то, что УФО находится ближе. Однако в данном случае результат объясняется тем, что внутреннее потребление в СФО в два раза больше, чем в УФО.

Чтобы избежать искажений, вызванных различными размерами экономик регионов-потребителей, можно фиксировать каждый регион-потребитель и проанализировать долю экспорта в данный регион в различных регионах-производителях. В этом случае подобное «сравнение по столбцам» не зависит от масштабов округа-потребителя (хотя зависит от размера округа-производителя). Базовая гипотеза в данном случае заключается в том, что доля вывоза продукции (в общем объеме вывоза региона-производителя) в какой-либо регион-потребитель, *в сравнении с другими регионами*, убывает по мере увеличения расстояния.

Действительно, если рассмотреть экспорт в Уральский федеральный округ, то наиболее высокие доли экспорта в этот регион наблюдаются у двух ближайших федеральных округов — Сибирского и Поволжского, которые экспортируют в УФО 7,8 и 5,7% от своего товарооборота соответственно. Доля УФО в структуре вывоза продукции из остальных регионов, по сравнению с показателями СФО и ПФО, значительно меньше и убывает пропорционально увеличению расстояния между округами. Несложно проверить, что подобная зависимость доли от расстояния между округами характерна и для других федеральных округов. Поскольку модернизация федеральных дорог прежде всего способствует сокращению времени в пути между регионами, то вероятно ожидать интенсификации межрегиональной торговли и роста регионов. С этой точки зрения строительство автодорог может способствовать не только развитию регионов, но и их выравниванию.

Должна наблюдаться положительная зависимость межрегионального товарооборота от фактической пропускной способности магистрали, ведущей к региону-соседу, а отрицательная — от времени в пути до него. Поскольку

Т а б л и ц а 3

**Структура вывоза продукции потребительских товаров
в экономике России, 2006 год**

Феде- ральные округа	Выве- зено про- дукции, всего	в том числе:								
		экспорт в федеральные округа							экспорт в другие страны	
		ЦФО	СЗФО	ЮФО	ПФО	УФО	СФО	ДВФО		
ЦФО	100,0	38,1	36,2	5,8	3,8	4,8	2,3	4,0	1,1	3,9
СЗФО	100,0	28,6	38,0	11,7	2,5	3,5	2,7	2,4	0,9	9,7
ЮФО	100,0	42,9	26,9	1,8	14,0	4,5	1,8	3,5	0,4	4,2
ПФО	100,0	37,5	20,9	5,1	6,2	13,8	5,7	3,2	0,4	7,1
УФО	100,0	62,7	5,7	2,5	1,3	6,2	11,4	6,2	0,9	3,1
СФО	100,0	50,1	2,6	1,7	0,7	1,5	7,8	24,2	3,5	7,9
ДВФО	100,0	51,1	3,4	0,2	0,1	0,2	0,1	2,4	17,7	24,9
Всего	100,0	39,3	26,9	5,6	4,6	6,3	3,9	5,3	1,6	6,6

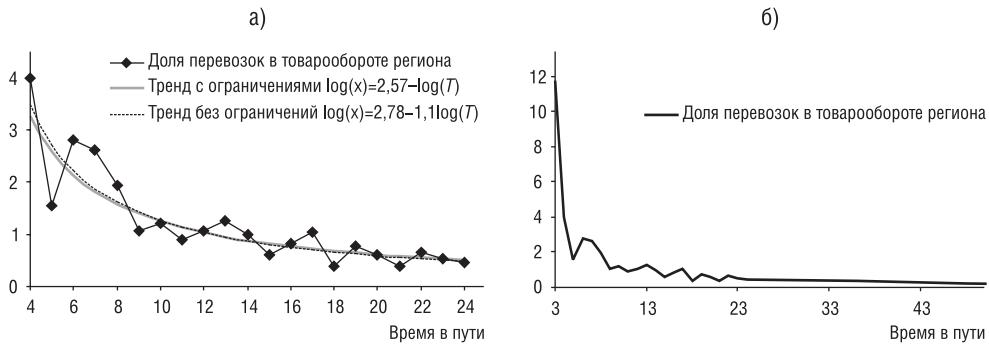
Источники: Росстат, расчеты автора.

фактическая загруженность магистрали и фактическое время пути до него являются обратно зависимыми величинами (при постоянстве пропускной мощности дороги — а это справедливо для каждого фиксированного момента времени), то в качестве опорного из этих двух показателей было выбрано время в пути. Действительно, решение о том, куда возить потребительские товары или где сооружать производственные либо складские мощности, при прочих равных условиях, зависит от времени в пути, которое является более универсальным показателем, поскольку имплицитно учитывает в себе не только технические характеристики дороги, ее пропускную способность и уровень ее текущей загрузки, но и такие слабо поддающиеся анализу факторы, как наличие и конфигурация светофоров, наличие и протяженность действия знаков, ограничивающих движение или запрещающих обгон, текущее качество покрытия, наличие постов ГИБДД и т. д.

Для анализа этой зависимости мы построили показатель $\hat{x}(k)$, характеризующий долю вывоза продукции в регион, время в пути до которого находится в пределах от k до $k+1$ часов, в общем объеме розничного товарооборота региона. Для этого мы использовали данные Росстата по объемам межрегиональных перевозок и, одновременно, данные Научно-исследовательского и проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры г. Санкт-Петербурга (НИПИТРИТИ) по загруженности и средней скорости на автодорогах. Зная расстояния между любыми двумя регионами и средние скорости движения между ними, мы можем отыскать время в пути между этими пунктами. Была построена таблица, ставившая в соответствие долю вывоза $x_{ij} = X_{ij}/X_i$ в регион j и время в пути t_{ij} до него для каждого региона i , имеющего выход на опорную сеть федеральных автодорог. Далее было произведено усреднение всех значений x_{ij} в рамках каждого временного интервала $T_k = (k; k+1)$ часов, то есть

$$\hat{x}(k) = \sum_{t_{ij} \in T_k} \frac{x_{ij}}{n_k}, \quad (1)$$

где: n_k — количество наблюдений, в которых время в пути между регионами t_{ij} попадало во временной интервал T_k .



Источники: Росстат, НИПИТРИТИ, расчеты автора.

Примечание: усреднение показателей было произведено при помощи простого среднего.

Использование средневзвешенных значений привело бы к искажению зависимости крупными регионами: городами Москвой и Санкт-Петербургом, Краснодарским краем и Московской областью, что сделало бы картину более размытой.

Рис. 1. Доля экспорта потребительских товаров в другие регионы (в % от общего объема перевозок потребительских товаров, включая перевозки внутри региона) в зависимости от времени пути до пункта назначения (в часах); различия в масштабе по оси абсцисс

Последовательность полученных значений $\hat{x}(k)$ приведена на рис. 1а и 1б (график 1а является масштабированной версией графика 1б в окрестности $\lambda = [4; 23]$). Эконометрический анализ выявленной последовательности позволил не отвергнуть следующую зависимость: доля экспорта потребительских товаров в другие регионы строго обратно пропорциональна времени в пути.

Так, эконометрическое уравнение данной зависимости на временному интервале от 3 до 36 часов имеет вид (снизу приведены показатели стандартного отклонения оцениваемых коэффициентов):

$$\log(x) = 2,78 - 1,107 \log(T). \quad (2)$$

$$(0,311) (0,121)$$

В уравнении (2) нас прежде всего интересует гипотеза о равенстве коэффициента при $\log(T)$ минус единице, так как в этом случае зависимость доли вывоза товаров от времени примет строго обратно пропорциональный характер. Гипотеза о равенстве коэффициента при $\log(T)$ минус единице не отвергается на 95-процентном уровне доверительной вероятности. Соответствующее значение P-value равно 0,38.

Резкое — двукратное — снижение доли перевозок (с 0,35 до 0,18 п.п.) проявляется при преодолении рубежа времени в 36 часов, и еще раз (с 0,18 до 0,07 п.п.) снижение происходит в том случае, когда регионы разделяет более 3 суток пути. При этом доля экспорта внутри промежутков (36; 72) и (72, ...) изменяется слабо. Последние скачкообразные изменения доли перевозок могут быть связаны с технологическими ограничениями на экспорт продукции: например — со сроком хранения перевозимой продукции.

Полученная выше зависимость иллюстрирует процесс сокращения интенсивности межрегионального товарооборота по мере удаления экономических центров регионов. Так, к примеру, на регионы, находящиеся в пределах 4—8 часов пути от рассматриваемого региона, приходится около 12% объема перевозок, в то время как на регионы, находящиеся в 8—12 часов пути, — только 7%. Общая площадь под графиком $\hat{x}(k)$, которая должна соответствовать общей доле межрегиональных перевозок, приблизительно равна 61%

товарооборота, что соотносится с данными Росстата, согласно которым уровень внутрирегиональных перевозок равен 39% товарооборота. Сближение же регионов в результате модернизации автодорог должно приводить к росту объемов межрегиональной торговли относительно внутрирегионального объема товарооборота в регионах. Кроме того, характерная зависимость доли экспорта потребительских товаров в другие регионы (см. уравнение 2) подразумевает, что от уменьшения времени в пути в результате модернизации автодорог в максимальной степени выигрывают те регионы, которые находятся в непосредственной близости к другим регионам, и в меньшей степени — достаточно удаленные регионы. Более того, согласно графику 1а, рост доли экспорта в отдаленные регионы (время в пути более 36 часов) в результате модернизации дорог будет иметь место только в случае сокращения времени в пути до «пороговых» значений в 36 или 72 часа.

Подобный характер поведения коэффициентов транспортной доступности при модернизации согласуется с исследованиями американских экономистов.

Так, согласно некоторым исследованиям³, наиболее основательный, продолжительный и благоприятный эффект от строительства дорог на совокупный доход наблюдается в местностях, прилегающих к мегаполисам. Облегчая городским жителям доступ к пригородным территориям, дорога способствует децентрализации жилых мест и рассредоточению деловой активности.

В этих районах наблюдается значительный рост населения — в основном за счет притока мигрантов, который в результате стимулирует практически все отрасли экономики, но в первую очередь — розничную торговлю и услуги. Приток мигрантов обуславливает лавинообразный положительный эффект в обрабатывающей промышленности, строительстве и сфере коммунальных услуг, однако, как правило, на более поздних стадиях функционирования дороги⁴. Расширение городской зоны приводит к тому, что объекты обрабатывающей промышленности располагаются не в самом городе, а в области прилегающих территорий, в так называемой зоне спилловера⁵. Охват спилловера напрямую зависит от развития транспортной инфраструктуры и обычно составляет 100—120 км.

Любопытно также проследить за тем, что в мегаполисах рост заработной платы, как правило, опережает рост доходов жителей мегаполиса, о чем свидетельствует и рост трансфертных платежей между мегаполисом и его окружением. Это предполагает, что развитие автодорог делает загородные резиденции более привлекательными, что, во-первых, обусловливает переход жителей из мегаполиса на окраины и, во-вторых, вовлечение в сферу экономики мегаполиса жителей близлежащих городов.

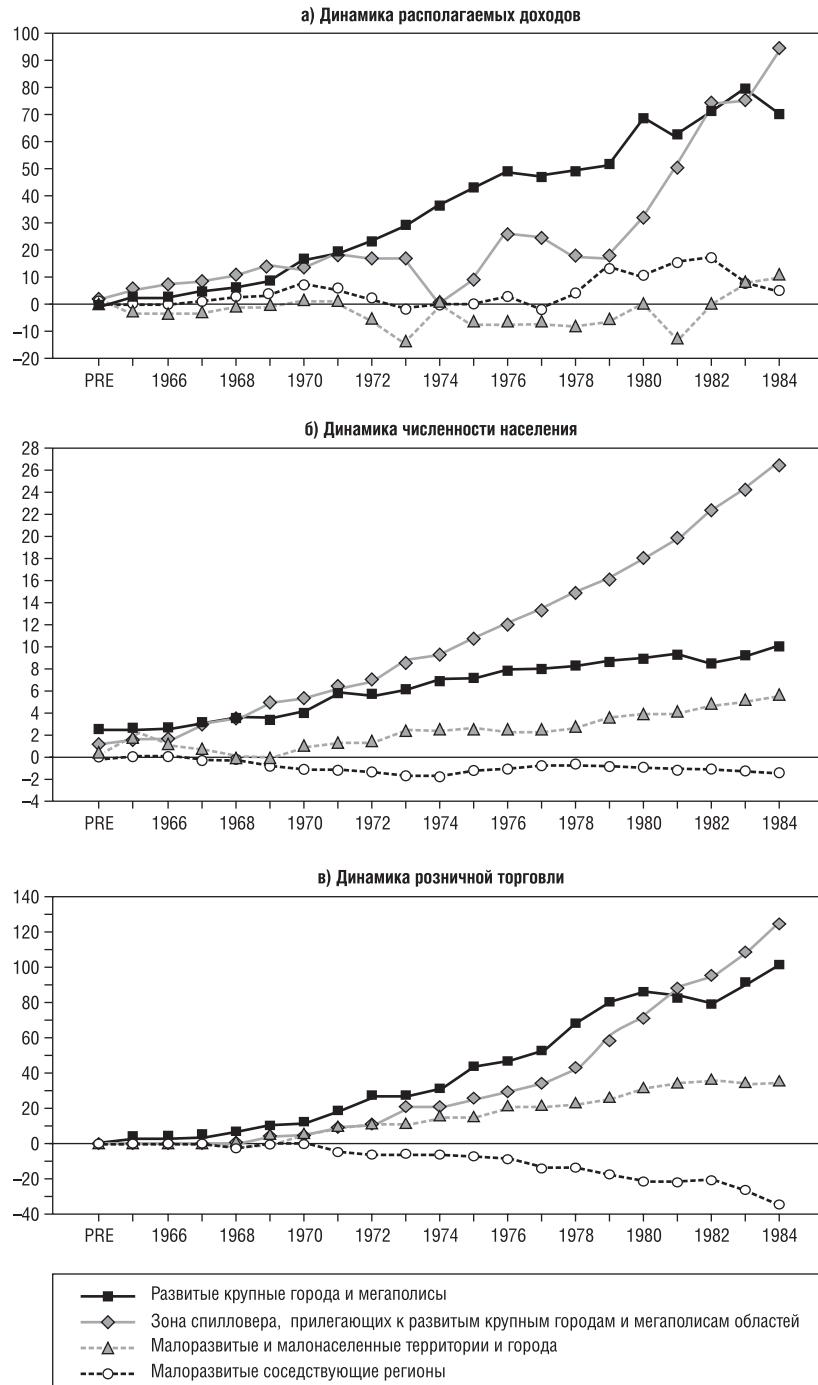
Ниже приведен ряд графиков, показывающих динамику различных социально-экономических показателей в разных регионах США (рис. 2, 3).

Однако рост агломераций, обусловленный улучшением транспортной инфраструктуры, ведет к существенным негативным эффектам. Наряду с такими положительными результатами, как доступ к новым рынкам и позитивное воздействие со стороны притока мигрантов, может обостриться конкуренция среди товаров, предназначенных для внутреннего потребления. Особенно акту-

³ Berenbach J. Urban and regional economic impacts of transportation investment: A critical assessment and proposed methodology // Transportation Research. 1994. Vol. 28. No 4. P. 351—362; Chandra A., Thompson E. Does public infrastructure affect economic activity? Evidence from the rural interstate highway system // Regional Science and Urban Economics. 2000. No 3. P. 457—490; Repmann T., Isserman A. Op cit.

⁴ Repmann T., Isserman A. Op cit.; Chandra A., Thompson E. Op cit.

⁵ От англ. spillover — перелив, избыток.



Примечание: по вертикальной оси — разница в индексах прироста между аналогичными областями, в которых производилось строительство федеральных (*interstate*) дорог, и тех, где строительство произведено не было.

Источник: Repmann T., Isserman A. Op. cit. P. 742—743.

Рис. 2. Динамика региональных макропоказателей в зависимости от места проведения федеральной дороги

альна эта проблема для России, поскольку большая часть обрабатывающей промышленности сосредоточена в центральной части страны (53% по обороту предприятий сконцентрировано в Центральном и Приволжском федеральных округах, 79% — с добавлением Уральского и Северо-Западного федерального округа), обслуживающей остальные регионы. В данных обстоятельствах развитие дорог может способствовать проникновению предприятий Центральной России на юг и восток страны и усугублению регионального неравенства. Улучшение транспортной доступности и рост числа мигрантов приводит к городской и торговой застройке большой площади пригородных сельскохозяйственных угодий. В России данный процесс может приобрести большие масштабы, так как помимо роста непосредственно городских территорий происходит интенсивная застройка близлежащих земель дачами и загородными домами. В западных странах культура владения одновременно городской и ближней загородной резиденциями не так распространена. Отчасти это объясняется тем, что транспортная инфраструктура позволяет в разумное время (два—три часа) добраться до мест, достаточно удаленных от мегаполиса (200—300 км), и потому многие предпочитают владеть дальней загородной резиденцией для отдыха и ближней загородной или городской для проживания в рабочие дни. Масштабная застройка пригородных сельскохозяйственных угодий привела к более чем четырехкратному росту транспортного плача для снабжения мегаполиса сельскохозяйственными продуктами и способствует усилению поляризации между жителями мегаполисов и населением сельской местности⁶.

Как представляется, развитие региона в значительной степени зависит от динамики межрегионального товарооборота с другими регионами. Отметим, что именно федеральные дороги являются главным каналом, посредством которого происходит доставка конечных товаров, поскольку железнодорожное сообщение в большей степени предназначено для перевозки пассажиров или для обслуживания сложных производственных цепочек — поставка песка, руды и т. д. Поэтому от развития сети федеральных дорог зависят перспективы роста межрегионального товарооборота и интенсификации межрегиональных отношений в целом.

Кроме того, из-за урбанизации производственных территорий под строительство офисов и жилую застройку бизнес также склонен перемещать производство и складские помещения в пригородные регионы, оставляя в центре мегаполиса только свои офисы, что способствует росту инвестиций не только в самих этих регионах, но и в близлежащих. Именно по этой причине имеет смысл рассматривать транспортную доступность не только с общепринятой точки зрения межрегионального движения товаров или населения, но и с точки зрения межрегионального движения инвестиций. Так, например, области, которые граничат сразу с несколькими активно развивающимися крупными регионами, могут испытать существенный приток инвестиций со стороны сразу многих из них (особенно при наличии хороший, в том числе транспортной, инфраструктуры), вслед за чем в этих областях может начаться быстрый экономический подъем.

3. Показатель транспортной доступности и его связь с темпами роста товарооборота

Таким образом, можно сделать вывод о том, что перспективы роста межрегионального товарооборота напрямую зависят от близости региональных

⁶ Rephann T., Isserman A. Op. cit.

центров и от их экономических размеров. Данную зависимость мы используем для построения интегрального показателя, характеризующего привлекательность региона с точки зрения показателя товарооборота. Основными характеристиками интегрального показателя должны быть следующие:

а) положительная зависимость от размера соседних регионов — так, например, чем богаче регион-сосед, тем выше должно быть значение соответствующего показателя;

б) однородность показателя первой степени по размеру регионов. Эта предпосылка необходима по двум причинам: во-первых, многие процессы в экономике (прежде всего макроэкономические) обладают постоянством масштаба (то есть однородны первой степени); во-вторых, количественная оценка «эффекта масштаба» затруднительна и имела бы недостаточное обоснование применительно к конструируемому показателю.

В общем виде предлагаемый вид показателя можно выразить следующим образом:

$$iRET_i = \sum_{j=1}^{i-1} RET_j g(T_{ij}) + \sum_{j=i+1}^N RET_j g(T_{ij}), \quad (3)$$

где: $iRET_i$ — значение показателя, рассчитанного на основе показателя товарооборота, для региона i ; RET_j — размер товарооборота для региона j ; $g(T_{ij})$ — некоторая нестрого убывающая функция, характеризующая убывание влияния региона по мере возрастания времени в пути по автомобильной дороге между регионами i и j .

Таким образом, предложенный показатель $iRET_i$ монотонно положителен по значениям RET , нестрого убывает по показателям T_{ij} в силу свойств функции $g(T)$, а кроме того, является однородным первой степени по RET . Действительно:

$$iRET_i(\alpha RET) = \sum_{j=1}^{i-1} \alpha RET_j g(T_{ij}) + \sum_{j=i+1}^N \alpha RET_j g(T_{ij}) = \alpha iRET_i(RET). \quad (4)$$

Соотношение результирующих показателей iZ_i между различными регионами во многом зависит от конкретного выбора вида функции $g(T)$. В нашем конкретном случае используем $g(T) = x(T)$ зависимость (3), выведенную нами. Таким образом, приводим конкретный вид используемого интегрального показателя:

$$iRET_i = \sum_{j=1}^{i-1} \frac{RET_j}{T_{ij}} + \sum_{j=i+1}^N \frac{RET_j}{T_{ij}} \quad \text{при } T_{ij} \in (3;36). \quad (5)$$

Кроме того, в пользу использования функции $x(T_{ij})$ говорит тот факт, что функция $x(T_{ij})$ на большей части временного отрезка обратно пропорциональна расстоянию между ними; в этом случае итоговый показатель будет иметь более интерпретируемую размерность в виде руб./час.

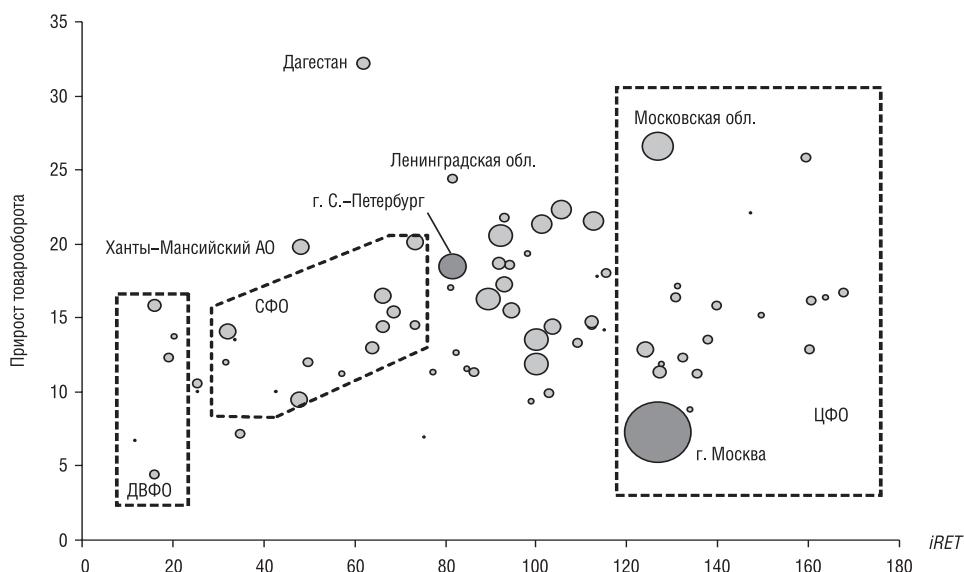
Значения приведенных индексов были просчитаны на основе данных НИПИТРИТИ (по расстоянию между регионами и средней скорости на дороге), а также по региональным данным субъектов РФ, опубликованным Росстатом за 2005 год. Сразу оговоримся, что наиболее правильно было бы использовать данные не только по автомобильной доступности региона, но и железнодорожной, морской и авиационной. Поэтому к рассчитанным коэффициентам необходимо относиться с осторожностью.

Для удобства показатель транспортной доступности нормирован по среднему по Российской Федерации уровню показателя в 2005 году. Расчеты

выполнены на основании перспективных значений интенсивности, загрузки и качества покрытия дорог, предоставленных НИПИТРИТИ. При расчете перспективных показателей показатель времени в пути T_{ij} между регионами рассчитывался как время между столицами данных регионов.

В расчете не учитывалось влияние реализации программы на те регионы, которые не имеют выхода на опорную сеть федеральных дорог. К таким регионам мы отнесли: Ненецкий автономный округ, Калининградскую область (так как она является анклавом Российской Федерации), Коми-Пермяцкий автономный округ (входит в Пермский край), Ямало-Ненецкий автономный округ, Таймырский (Долгано-Ненецкий) и Эвенкийский автономные округа (входят в состав Красноярского края), Камчатскую область, Корякский автономный округ, Сахалинскую область и Чукотский национальный округ. Также предполагается, что центрами Московской и Ленинградской областей являются города Москва и Санкт-Петербург, поскольку, во-первых, они являются анклавами этих областей, а во-вторых, тесно связаны с ними в плане факторов производства — многие жители Ленинградской и Московской областей, несмотря на постоянное проживание в этих регионах, имеют работу в соответствующих городах.

Рис. 3 подтверждает существование положительной зависимости между показателем транспортной доступности и приростом товарооборота в регионах за три года (2004—2006 годы). Отметим, что из общей тенденции несколько «выпадают» регионы Центрального федерального района, транспортная доступность которых должна была способствовать более высокому уровню прироста товарооборота (20—25 процентных пунктов против 10—15 п.п.). Однако положительная зависимость внутри этих регионов сохраняется.



Примечание: площадь круга пропорциональна объему товарооборота в 2005 году в регионах. Города Москва и Санкт-Петербург должны рассматриваться отдельно от других регионов, поскольку являются регионами-городами.

Источники: Росстат, НИПИТРИТИ, расчеты автора.

Рис. 3. Прирост товарооборота в регионах за 2004–2006 годы (% в постоянных ценах) и значение показателя доступности iRET (2005 год)

Коэффициент корреляции между данными показателями принимает значения от 0,26 до 0,38 в зависимости от методики его расчета⁷. Столь высокое для подобного показателя транспортной доступности значение коэффициента корреляции дает основания предполагать значимость данного показателя и в более сложных моделях региональной динамики товарооборота. Тем не менее полученные результаты не позволяют утверждать существование *прямой* связи между транспортной доступностью и темпами роста товарооборота — скорее, это является некоторой характерной зависимостью, когда само влияние транспортной доступности может быть опосредовано, например, ростом располагаемых доходов населения. На основе полученной зависимости мы предлагаем гипотезу, в соответствии с которой более высокий рост транспортной доступности, при прочих равных условиях, способствует более высоким темпам роста регионального товарооборота.

Так, наименьший прирост товарооборота был зафиксирован в Дальневосточном и Сибирском федеральных округах (11,7 и 14,6% соответственно), которые в наибольшей степени удалены от финансового центра страны. Однако столь же удаленный Ханты-Мансийский автономный округ и Республика Дагестан демонстрировали значительно более высокий прирост товарооборота, прежде всего по причине значительного роста доходов населения⁸.

Наименее удачное расположение с точки зрения показателя транспортных связей имеют регионы Дальневосточного федерального округа и Читинская область: значения исследуемого показателя в этих регионах составляют менее 30% от среднероссийского уровня (соответствующего 100%). Наиболее высокие значения (+30% к среднероссийскому уровню) зафиксированы в регионах Центрального федерального округа (за исключением Белгородской, Брянской, Курской и Смоленской областей) и в некоторых регионах Приволжского федерального округа. Невысокое среднее значение показателя по Уральскому федеральному округу (80% от среднероссийского уровня) существенным образом смещено вниз под влиянием Ханты-Мансийского автономного округа с индексом 48% в зависимости от базисного показателя. Без учета влияния этого округа ситуация в УФО по уровню немного уступает среднероссийской.

4. Перспективные расчеты показателей транспортной доступности в результате модернизации федеральных дорог

Для оценки перспективы роста товарооборота за счет изменения показателей доступности регионов мы рассчитали их перспективные значения, которые учитывают модернизацию и строительство автодорог в результате выполнения работ, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010—2015 годы)» в части строительства и реконструкции сети федеральных дорог. При расчете перспективных показателей учитывались базисные показатели товарооборота 2005 года, а показатель времени в пути T_{ij} между регионами рассчитывался как время в пути между столицами данных регионов.

Расчеты показывают (табл. 4), что в результате реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие

⁷ Коэффициент корреляции составляет 0,26, в случае если регионы считать однородными, 0,38 — если вес региона (наблюдения) определять пропорционально объему товарооборота.

⁸ Для Ханты-Мансийского автономного округа это во многом связано с более чем двукратным ростом мировых цен на углеводороды.

транспортной системы Российской Федерации (2010—2015 годы)» улучшение геоэкономических показателей в среднем по России составит около 13%, но итоговые данные расчетов сильно варьируются по регионам. Более того, полученные данные позволяют сделать вывод об увеличении разрыва в региональных показателях между центральными регионами России и регионами Сибири и Дальнего Востока. Так, прирост значений этих показателей после осуществления программы в ЦФО, СЗФО, ЮФО и ПФО составит в среднем 13,5—15%, в УФО — 9%, а в ДВФО и СФО — только 2—4%. Согласно нашей гипотезе о взаимосвязи темпов роста товарооборота и показателя транспортной доступности, это — при прочих равных условиях — должно привести к росту дифференциации в темпах роста регионального товарооборота между регионами.

Однако рост дифференциации можно объяснить тем, что улучшение качества автомобильных дорог в наибольшей степени востребовано в центральной части России. В этом случае разница в темпах роста соответствующего показателя объясняется более высокой плотностью расположения экономических центров, а соответственно и более низкими затратами на строительство дорог при одинаковой экономической эффективности.

Наиболее серьезные изменения показателей транспортной доступности будут наблюдаться в Ленинградской области и в г. Санкт-Петербурге (+16,8%), в Воронежской области (+21,3%), в Краснодарском крае и в Ростовской области (17%), в Республике Чувашия (+23%). Кроме этого, высокий рост показателей демонстрируется в регионах, прилегающих к следующим «осям»:

- южная ось «Москва—Краснодар». Средний прирост показателя транспортной доступности в прилегающих регионах составит 17,5 п.п.;
- северная ось «Москва—Санкт-Петербург». Средний прирост показателя транспортной доступности в прилегающих регионах составит 16,1 п.п.;
- восточная ось «Москва—Нижний Новгород—Казань—Уфа». Средний прирост показателя транспортной доступности в прилегающих регионах составит 16,5 п.п.

Кроме того, недостаточное внимание удалено тем федеральным дорогам, которые для некоторых регионов являются единственной связью с остальной частью сети федеральных дорог РФ. Так, слабое изменение показателей транспортной доступности в Тыве и Хакасии связано с тем, что в этих республиках федеральное автотранспортное сообщение с регионами РФ целиком зависит от единственной дороги, связывающей их с Красноярском. Реконструкция федеральной дороги на Красноярск будет осуществлена в недостаточной степени, по сравнению с соседними регионами — Алтайским краем, Новосибирской и Кемеровской областями, а также с Республикой Алтай, где планируется расширение дороги до четырех—шести полос и доведение ее до первой категории (вместо двух—трех полос и второй—четвертой категории на дороге Кызыл—Красноярск).

В слаборазвитых регионах, которые не соседствуют с крупными территориальными образованиями и в то же время не находятся в стороне от основных экономических «осей», экономический эффект от строительства автодорог может быть очень невелик, поскольку нехватка и недостаточная квалификация трудовых ресурсов, а также неразвитость инфраструктуры не позволяют таким регионам реализовывать потенциал от улучшения доступа к рынкам и от снижения транспортных издержек. Обычно в этих территориях соответствующий экономический эффект ограничен ростом строительства придорожных предприятий сферы услуг и ростом производства товаров и услуг локального потребления.

Таблица 4

**Коэффициенты внутрироссийских геоэкономических связей
(постоянные цены 2005 года, средний уровень РФ принят за 100)**

	<i>iRET</i>		Отношение
	2005	перспективные значения	
Российская Федерация, в среднем	100	113	1,13
Центральный федеральный округ	129	147	1,14
Белгородская область	94	100	1,06
Брянская область	113	130	1,16
Владимирская область	164	180	1,10
Воронежская область	127	158	1,24
Ивановская область	131	132	1,01
Калужская область	161	176	1,10
Костромская область	125	132	1,06
Курская область	116	126	1,09
Липецкая область	140	162	1,16
Московская область	127	145	1,14
Орловская область	134	144	1,07
Рязанская область	160	174	1,09
Смоленская область	103	114	1,11
Тамбовская область	138	165	1,20
Тверская область	160	179	1,12
Тульская область	168	188	1,12
Ярославская область	131	146	1,11
г. Москва	127	145	1,14
Северо-западный федеральный округ	74	85	1,15
Республика Карелия	57	63	1,10
Республика Коми	64	70	1,09
Архангельская область	50	53	1,06
Вологодская область	99	110	1,11
Ленинградская область	82	96	1,18
Мурманская область	35	38	1,08
Новгородская область	100	117	1,17
Псковская область	78	89	1,15
г. Санкт-Петербург	82	96	1,18
Южный федеральный округ	92	106	1,15
Республика Адыгея	115	130	1,13
Республика Дагестан	62	67	1,08
Республика Ингушетия	91	105	1,15
Республика Кабардино-Балкария	85	98	1,16
Республика Калмыкия	101	115	1,14
Республика Карачаево-Черкесия	114	119	1,04
Республика Северная Осетия-Алания	81	94	1,16
Чеченская Республика	76	84	1,11
Краснодарский край	90	105	1,17
Ставропольский край	95	111	1,17
Астраханская область	83	90	1,09
Волгоградская область	104	117	1,13
Ростовская область	100	119	1,18

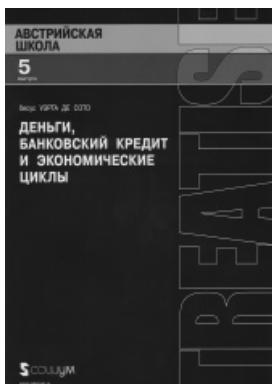
Окончание таблицы 4

	<i>iRET</i>		Отношение
	2005	перспективные значения	
Приволжский федеральный округ	109	124	1,14
Республика Башкортостан	101	119	1,18
Республика Марий-Эл	148	169	1,15
Республика Мордовия	128	140	1,09
Республика Татарстан	113	131	1,16
Республика Удмуртия	109	128	1,17
Республика Чувашия	150	185	1,24
Пермская область	93	109	1,17
Кировская область	86	96	1,11
Нижегородская область	124	142	1,14
Оренбургская область	93	102	1,10
Пензенская область	133	143	1,08
Самарская область	100	111	1,10
Саратовская область	113	118	1,05
Ульяновская область	136	152	1,12
Уральский федеральный округ	87	94	1,09
Курганская область	98	109	1,11
Свердловская область	93	100	1,08
Тюменская область	92	104	1,13
Ханты-Мансийский АО — Югра	48	51	1,05
Челябинская область	106	117	1,11
Сибирский федеральный округ	57	59	1,03
Республика Алтай	59	62	1,07
Республика Бурятия	32	33	1,03
Республика Тыва	34	34	1,01
Республика Хакасия	43	43	1,01
Алтайский край	69	71	1,03
Красноярский край	48	49	1,03
Иркутская область	32	33	1,02
Усть-Ордынский Бурятский АО	62	71	1,15
Кемеровская область	67	69	1,03
Новосибирская область	73	76	1,03
Омская область	67	70	1,05
Томская область	73	74	1,02
Читинская область	26	27	1,04
Агинский Бурятский АО	29	31	1,07
Дальневосточный федеральный округ	18	18	1,04
Республика Саха (Якутия)	16	17	1,04
Приморский край	16	17	1,04
Хабаровский край	19	20	1,03
Амурская область	20	21	1,03
Магаданская область	12	13	1,06
Еврейская автономная область	26	26	1,03

Примечание: учтены только макроэкономические эффекты, вызванные улучшением федеральных автодорог в результате выполнения работ, предусмотренных подпрограммой «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010—2015 годы)» в части строительства и реконструкции сети федеральных дорог.

Источники: НИПИТРиТИ, расчеты автора.

Хесус УЭРТА ДЕ СОТО. Деньги, банковский кредит и экономические циклы.
Челябинск: Социум, 2008. — 677 с.



Книга посвящена всестороннему рассмотрению центрального института современного экономического порядка — банковского дела на началах частичного резервирования с центральным банком и роли этого института в регулярно повторяющихся экономических циклах «бум—крах». Первые три главы посвящены юридическим и историческим аспектам банковского дела с частичным резервированием от античности до наших дней: истории библейского Иерусалимского банка, банкиров в античных Греции и Риме, средневековой Флоренции, Испании XVI века и Голландии XVIII века показывают, что банковское дело с частичным резервированием не может существовать без предоставления банкирам привилегий со стороны государства, которых нет ни у какого другого вида бизнеса. Привилегии эти заключаются в праве не платить по своим долгам.

В главах 4—7 подробно объясняется, каким образом нарушение универсальных принципов права, выражаящихся в невыполнении принципа 100-процентного резервирования, неизбежно ведет к кредитной экспансии и циклу «бум—крах».

Цикл начинается с понижения центральным банком ставки процента ниже рыночного уровня; в результате кредитной экспансии запускается бум: на рынке активов надуваются «пузыри», в реальной экономике начинают реализовываться долгосрочные проекты, рассчитанные на заведомо заниженную ставку процента, — ошибочные инвестиции. Однако экономический бум несет в себе семена своего кризисного прекращения: денежный спрос на инвестиции начинает превышать предложение реальных сбережений, вызывая ценовую инфляцию. Рано или поздно центральный банк вынужден повысить учетную ставку. Происходит кризис: лопаются «пузыри» на рынках активов и обнаруживается убыточность ошибочных инвестиций при новых, более высоких процентных ставках — стадия фондовых крахов и банковских паник. В ходе послекризисной депрессии происходит расчистка ошибочных инвестиций — производственная структура приспосабливается к новой структуре спроса.

Глава 8 посвящена разбору теорий, обосновывающих необходимость центрального банка и допустимость банковского дела с частичным резервированием. В завершающей 9-й главе книги автор обсуждает проблему реформирования современной денежной системы, базирующейся на сочетании неразменных денег и банковского дела с частичным резервированием.

Позиция авторов представленных в номере статей не всегда совпадает с позицией издателей журнала.
Перепечатка, перевод, а также размещение материалов журнала «Экономическая политика» в Интернете только при согласовании с редакцией. При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.
Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку с авторами и читателями.

Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются.

Издатель: АНО «Редакция журнала „Экономическая политика“».

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС77-25546.

Адрес редакции: 117571, Москва, просп. Вернадского, д. 82.

Тел.: (495) 933-80-52. E-mail: ec_policy@anx.ru.

Над номером работали: Е. Антонова (научное редактирование), В. Новиков (научное редактирование), О. Федосова (литературное редактирование и корректура).

Отпечатано в типографии ООО «Ако-Принт». 117218 Москва, ул. Б. Черемушкинская, д. 25, к. 97.

Тираж 2000 экз. Цена свободная.