

Ю.А. КАРПОВ

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПЛЕКСОВ ЕС И КНР

Результативное функционирование транспортного комплекса связано с развитием транспортной инфраструктуры, включающей инфраструктуру морского, речного, автодорожного, авиационного, железнодорожного транспорта. В статье проводится сравнительный анализ организационно-экономических основ функционирования транспортного комплекса в странах ЕС и КНР. На их примере показано, что прогрессивное функционирование транспортного комплекса в современных условиях обеспечивается связностью территорий, адаптивной к макроэкономическим и глобальным вызовам транспортной политикой национальных ведомств.

Ключевые слова: транспортный комплекс, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, морской транспорт, ЕС, Китай, регион.

JEL: O18

Факторами динамичного развития национального транспортного комплекса в настоящее время выступают, с одной стороны, общий и цифровой уровень развития инфраструктурных компонентов, их темп обновления, с другой – укрепление и диверсификация направлений и инструментов управления механизмом транспортного комплекса. Третья группа факторов основывается на целях актуальной транспортной политики стран, а также уровне вовлеченности национального транспортного комплекса в глобальное транспортное хозяйство.

Функционирование транспортного комплекса как государствообразующей отрасли оказывает непосредственное влияние на развитие различных отраслей и научно-технического потенциала страны, а также на состояние макро-, мезо- и микроэкономических показателей: производительность труда, рентабельность отраслей, обновление основных фондов, доходы населения и т.д. По показателям развития транспортного комплекса можно судить об уровне социально-экономического развития страны, о направлениях движения трудовых ресурсов, перемеще-

нии грузов по территории, концентрации инвестиций в транспортно-логистическом хозяйстве и их распределении по регионам.

Со второй половины ХХ в. во многих странах транспортная политика является *флагманом национальной отраслевой политики*. В частности, посредством в первую очередь конвергенции усилий транспортных ведомств стран Европейского союза и реализации единой транспортной политики были обеспечены внутриотраслевые и межотраслевые связи производителей государств-участников, внедрен формат безвизового перемещения, созданы качественно новые условия для обеспечения жизнедеятельности населения.

Транспортный комплекс ЕС

В странах ЕС развитие транспортного комплекса являлось важнейшим направлением экономических реформ. Это развитие в Евросоюзе рассматривалось как необходимая предпосылка для углубления экономической интеграции. Была formalизована и осуществлена *единая транспортная политика*, основы которой были закреплены в Римском договоре об учреждении Европейского экономического сообщества 1957 г. Договор устанавливал, что транспортная политика – *одно из общих направлений политики ЕС*. На протяжении шестидесяти лет именно транспортный комплекс представляет собой объединительную основу функционирования единого рынка стран ЕС, способствуя интенсификации и производственных, и миграционных процессов.

Благодаря эффективному функционированию структурных подразделений и секторов транспортного комплекса, результативной работе хозяйствующих субъектов смежных производств и сервисов происходит ускорение транспортных потоков, рост конкурентоспособности европейских компаний. Важность транспортного комплекса стран ЕС обуславливается тем, что данная отрасль экономики способствует формированию около 9% ВВП стран ЕС. По имеющимся данным, в транспортном комплексе ЕС осуществляют трудовую деятельность свыше 11 млн чел., задействовано более 1 млн компаний стран ЕС. Более половины из них осуществляют деятельность на наземном транспорте. В условиях пандемии COVID-19 и вводимых в связи с пандемией ограничений страны ЕС столкнулись со снижением количества пассажирских и грузовых перевозок. Однако постепенно показатели объемов перевозок в странах ЕС восстанавливаются на докризисный уровень.

Организационно-экономические основы функционирования транспортного комплекса стран ЕС определяются в рамках общей транспортной политики. Необходимость ее проведения на территории стран ЕС стала осознаваться с 50-х гг. ХХ в. в целях создания единого рынка товаров и услуг.

В настоящее время в странах Евросоюза транспортная политика определяет, что транспортный комплекс должен функционировать

с учетом необходимости обеспечения безопасности общества и снижения уровня загрязнения окружающей среды¹.

Значимым документом, определяющим организационные основы функционирования транспортного комплекса стран ЕС, является Регламент (ЕС) № 1315/2013 Европейского парламента и Совета от 11 декабря 2013 г. [1], в котором *определяются основные направления* развития и функционирования транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. В рамках данного документа также определяются этапы развития транспортного комплекса и показатели, которые должны быть достигнуты к определенному времени.

Также значимым документом, определяющим организационно-экономические основы функционирования транспортного комплекса стран ЕС, является утвержденная Еврокомиссией Белая книга ЕС до 2050 г. [2], подготовленная в период становления транспортного пространства ЕС. Данный документ направлен на гармонизацию правовых основ функционирования транспортного комплекса в странах ЕС. Белая книга ЕС до 2050 г. определяет *приоритетные направления* развития транспортной инфраструктуры, транспортного рынка в странах ЕС. Документ также предусматривает значимость повышения эффективности транспортного комплекса стран ЕС в целях формирования единого транспортного пространства этих стран, конкурентоспособной транспортной системы. Документ «Белая книга ЕС до 2050 г.» значительное внимание уделяет вопросам безопасности на транспорте, охраны окружающей среды. Предполагается снижение вредных выбросов в атмосферу, достижение полной интегрированности национальных сегментов².

Развитие транспортного комплекса в странах ЕС осуществляется в целях повышения оперативности экономики, устранения проблем транспортной перегруженности территорий отдельных регионов. Организация транспортного комплекса стран ЕС основывается в текущем десятилетии на следующих четырех принципах.

1. Обеспечение беспрепятственного доступа на транспортный рынок стран ЕС тех хозяйствующих субъектов, которые полностью отвечают законодательно установленным требованиям ЕС.
2. Отказ от квот.
3. Установление единых лицензий на территории всех стран ЕС.
4. Установление единых технических требований к отдельным видам транспорта и контролю в данной сфере.

Важнейшая роль в сфере обеспечения пассажирооборота и грузоперевозок стран ЕС отводится автотранспорту. По данным Евростата, наблюдается поступательный рост плотности автомагистралей в странах

¹ В данной связи организационные основы функционирования транспортного комплекса стран ЕС имеют определенные отличия от таких основ в КНР, где развитие транспортного комплекса предполагает приоритет роста экономики без значительного внимания к вопросам экологии.

² Generating Growth. Transport is the Lifeblood of the EU Economy // European Comission. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-growth_2016_en.pdf

ЕС. Перевозки автомобильным транспортом составляют 1,6% от ВВП и почти 2% от общего количества рабочих мест в ЕС. Наблюдается динамика роста грузовых автомобильных перевозок на 3,4% в год. В начале третьего десятилетия XXI в. около 40% товаров перевозится в странах ЕС автомобильным транспортом.

Железнодорожный транспорт остается значимым и экономичным видом комплекса. Особенностью функционирования железнодорожного транспорта в Евросоюзе является *разграничение деятельности по оказанию транспортных услуг и управлению транспортной инфраструктурой*. Значительное внимание в странах ЕС уделяется развитию сети скоростных железных дорог. Так, за период с 1985 по 2019 гг. в странах ЕС протяженность высокоскоростной железнодорожной сети была увеличена более чем в 12 раз.

Что касается авиатранспорта стран ЕС, то в рамках единой транспортной политики предусматривается проведение мероприятий по устранению существующих ограничений для авиакомпаний, которые совершают перелеты в рамках ЕС, устраниению существующих ограничений на маршруты. Как свидетельствуют данные Евростата, практически во всех странах ЕС за период 1985–2020 гг. наблюдается улучшение ситуации с воздушными перевозками. В свою очередь развитие морского транспорта осуществляется в рамках стремления к обеспечению свободного доступа хозяйствующих субъектов, осуществляющих морские перевозки, на рынок морских перевозок.

Таким образом, развитие транспортного комплекса в странах ЕС осуществляется в целях развития единого транспортного рынка на территории стран-членов. Большое значение на современном этапе развития транспортного комплекса в ЕС отводится созданию и внедрению в его деятельность современных информационных систем. В целях более эффективного использования транспортной инфраструктуры применяются различные системы интеллектуального управления движением транспорта.

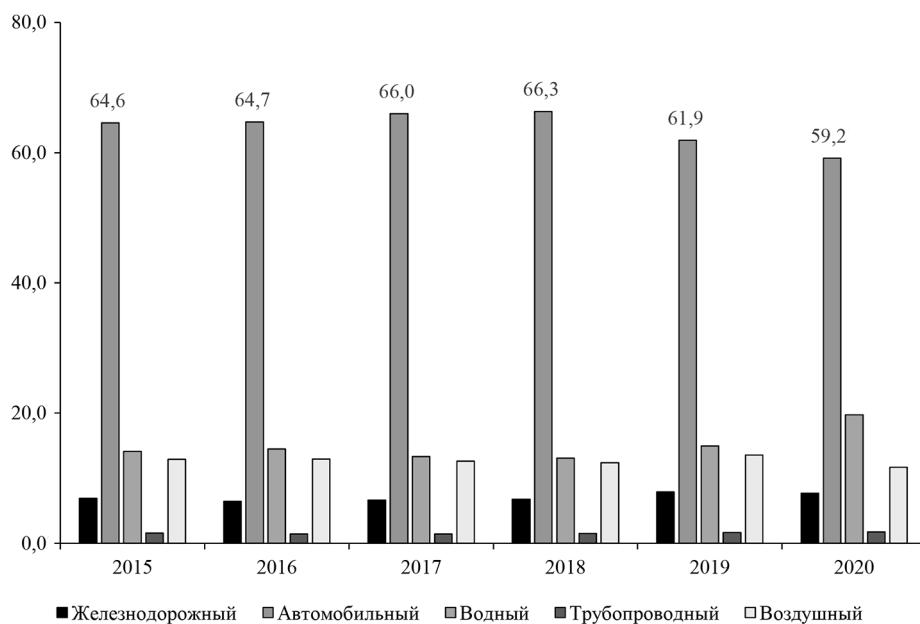
Транспортный комплекс КНР

Транспортный комплекс КНР получил значительное развитие в период глобального экономического кризиса 2008 г. Руководством страны была определена решающая роль развития транспортной инфраструктуры как *одного из важнейших инструментов преодоления экономического спада*. С этого периода в стране начал реализовываться антикризисный план, предусматривающий выделение значительных объемов инвестиций для развития транспортного комплекса (на эти цели планировалось выделить более 4 трлн юаней).

В 2012–2021 гг. для расширения внутреннего спроса, роста смежного производства и увеличения количества новых рабочих мест в КНР происходит реализация масштабных инвестиционных проектов в сфере строительства объектов железнодорожной, автомобильной, портовой

инфраструктуры. Транспортная отрасль стала для страны генератором технологических инноваций. Значительное развитие получили высокосортные магистрали, начала создаваться техника в этой области. КНР *приобрел право собственности на ряд ключевых технологий*, которые используются при создании скоростных поездов [3, с. 238]. Значительное внимание на сегодняшний день в КНР уделяется созданию беспилотных поездов.

КНР обладает мощным транспортным комплексом, включающим в себя все виды транспорта. Наиболее приоритетным в настоящее время является развитие автомобильного, железнодорожного, водного транспорта. На долю первых двух видов приходится наиболее высокий спрос населения. На *рисунке 1* представлена динамика структуры грузооборота в КНР по видам транспорта за период 2015–2020 гг.



■ Железнодорожный ■ Автомобильный ■ Водный ■ Трубопроводный ■ Воздушный

Рис. 1. Структура грузооборота по видам транспорта, %

Источник: составлено автором по данным [4].

Как показано на *рисунке 1*, наибольшая доля грузооборота в 2020 г. приходится на автомобильный транспорт (59,2%). На втором месте по данному показателю – водный транспорт (19,7%).

На *рисунке 2* представлена структура пассажирооборота по видам транспорта.

Наибольшее количество пассажиров в КНР в 2020 г. перевозится автомобильным транспортом (71%). На втором месте находится железнодорожный транспорт (23%).

Значимое место в транспортном комплексе КНР занимает такой вид транспорта, как морской. Он направлен на обслуживание интересов

КНР, связанных с увеличением масштабов внешней торговли³. В целях развития морского транспорта в КНР осуществлялись *модернизация и строительство* портов, перевалочных мощностей морского транспорта. На сегодняшний день морские порты КНР занимают *лидерующие позиции в мировых рейтингах по показателям грузооборота*.

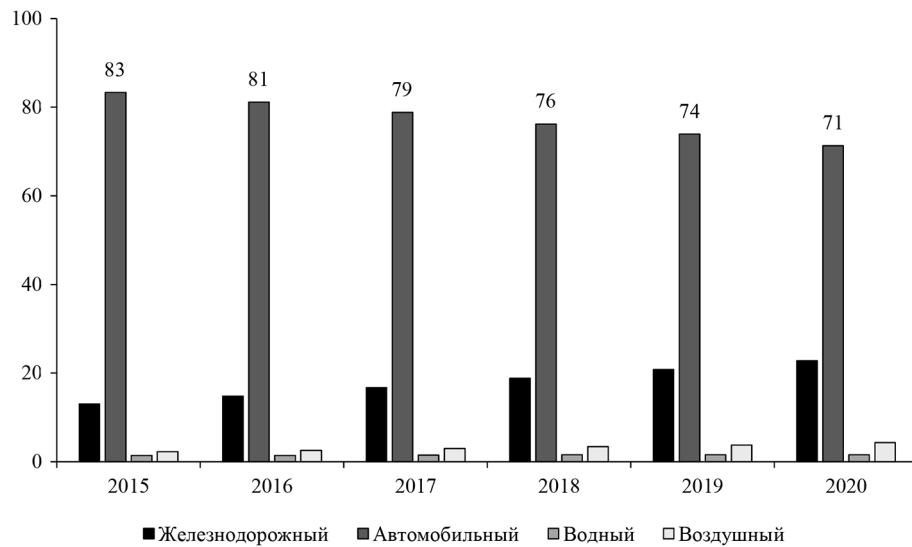


Рис. 2. Структура пассажирооборота по видам транспорта, %

Источник: составлено автором [4].

В результате привлечения инвестиций и реализации проектов по созданию и реконструкции портов к 2020 г. в число крупнейших портов мира вошли 7 портов КНР. Объем грузооборота морского транспорта в КНР к 2020 г. превысил 5 трлн т·км. Всего в КНР действует более 1,8 тыс. портов, а морской торговый флот КНР включает более 2 тыс. судов, общим дедвейтом превышающих 160 млн т. Морским транспортом КНР перевозится около 99% импортируемого зерна и железной руды, 92% угля [3, с. 256].

Значительное внимание в КНР уделяется развитию железнодорожного транспорта. Развитие высокоскоростных магистралей способствовало экономическому росту страны. В результате реализации ряда инвестиционных проектов на сегодняшний день в КНР функционирует самая протяженная железнодорожная сеть в мире, которая охватывает все города КНР с населением более 500 тыс. чел. На сегодняшний день железнодорожный транспорт в КНР перевозит большие объемы пассажиров, чем автомобильный транспорт, свыше 1,7 млрд чел. [5, с. 156].

Значимые инфраструктурные проекты в сфере авиатранспорта направлены на развитие сети аэропортов. За 2005–2020 гг. на реконструкцию и строительство объектов инфраструктуры воздушного транспор-

³ Сазонов С.Л. Морской транспорт КНР // Морские вести России. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/74499/>.

та государством было направлено около 1,2 млрд юаней инвестиций. Данные бюджетные инвестиции позволили построить 47 региональных аэропортов, модернизировать 126 аэропортов. В результате планомерной деятельности по развитию сети аэропортов к настоящему времени в КНР функционируют 220 аэропортов, а рынок воздушных перевозок в стране является *вторым по объему перевозок после США*. Пассажиропоток воздушного транспорта в КНР составляет более 611 млн чел.

За относительно небольшой промежуток времени в КНР удалось обеспечить значительную модернизацию транспортного комплекса. Существенно увеличились объемы перевезенных грузов и пассажиров. В наибольшей степени получили развитие железнодорожный и морской транспорт. Современные организационно-экономические основы функционирования транспортного комплекса КНР связаны с изменением масштабов экономики, внешней торговли и вызванным этими изменениями ростом грузооборота. Наблюдается определенная взаимосвязь между экономическим развитием страны, развитием отдельных отраслей экономики и развитием транспортного комплекса КНР.

* * *

Технологический уровень и управленческо-организационная составляющая транспортного комплекса национальных хозяйств, его взаимосвязь и взаимовлияние с отраслями возрастают в XXI в.

Страны ЕС и КНР имеют определенные различия организационно-экономических основ функционирования транспортного комплекса. В ЕС формирование транспортного комплекса основывается на принципах свободного рынка и обеспечения выгодных условий для привлечения различных хозяйствующих субъектов в транспортную систему. В КНР транспортный комплекс в значительной степени находится под влиянием государства, которое выступает основным инвестором. В ЕС развитие транспортного комплекса осуществляется в целях всеобъемлющей интеграции стран, обеспечения производственной, торговой связности территорий, создания по сути единой транспортной системы. Правительство КНР в транспортной политике начала XXI в. преследовало цель стимулирования развития национального производства, создания новых рабочих мест, роста грузооборота, расширения внутринационального производственного и потребительского спроса.

Список литературы

1. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU // Portal of the Publications Office of the EU. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>

2. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system // Portal of the Publications Office of the EU. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>
3. Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики / отв. ред. А.В. Островский. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.
4. National Data // National Bureau of Statistics of China. 2020. URL: <https://data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=C01>.
5. Бардаль А.Б. К вопросу о транспортном комплексе КНР // Пространственная экономика. 2020. № 1. С. 156–170.

References

1. Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU, *Portal of the Publications Office of the EU*. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>
2. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, *Portal of the Publications Office of the EU*. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0144>
3. Sazonov S.L. Transport KNR: mesto i rol' v razvitiu natsional'noi ekonomiki [Transport of the PRC: Place and Role in the Development of the National Economy], edited by A.V. Ostrovskii. Moscow, IDV RAN, 2018, 344 p. (In Russ.).
4. National Dat, *National Bureau of Statistics of China*. 2020. Available at: <https://data.stats.gov.cn/english/easyquery.htm?cn=C01>.
5. Bardal' A.B. K voprosu o transportnom komplekse KNR [On the Issue of the Transport Complex of the PRC], *Prostranstvennaiia ekonomika* [Spatial Economics], 2020, No. 1, pp. 156–170. (In Russ.).

ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC BASIS OF FUNCTIONING OF TRANSPORTATION COMPLEXES OF THE EU AND PRC

The effective functioning of the transport complex is associated with the development of transport infrastructure, including sea, river, road, aviation, railway transport, which meets the needs of the country's economy in the delivery of goods and passengers. The article provides a comparative analysis of the organizational and economic foundations of the functioning of the transport complex in the EU and China. On the example of the EU countries and the PRC, it has been proved that the effective functioning of the transport complex in developed countries ensures the connectivity of territories and contributes to the growth of socio-economic development.

Key words: transport complex, railway transport, automobile transport, sea transport, EU, China, region.

JEL: O18

Дата поступления – 05.12.2021 г.

KARPOV Юрий Александрович

аспирант кафедры Национальной и региональной экономики;
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Российский экономический университет име-
ни Г.В. Плеханова» / Стремянный пер., д. 36, г. Москва, 117997.
e-mail: Karpov.Yu1@edu.rea.ru

KARPOV Yuriy A.

Postgraduate of Department of National and Regional Economy;
Federal State Budget Educational Institution of Higher Education «Plekhanov
Russian University of Economics» / 36, Stremyanny Lane, Moscow, 117997.
e-mail: Karpov.Yu1@edu.rea.ru

Для цитирования:

Карпов Ю.А. Организационно-экономические основы функциониро-
вания транспортных комплексов ЕС и КНР // Федерализм. 2021. Т.
26. № 4 (104). С. 171–179. DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2073-1051-2021-4-171-179>