

УДК 338.2

*Д. А. Манукян*

## **МЕСТО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ**

Транспорт является важнейшей подсистемой инфраструктуры страны, средством, обеспечивающим достижение социально-экономических целей развития. Недостаточное развитие транспортной системы создает серьезные ограничения для развития стран и регионов в целом.

Проблемы оценки экономических выгод развития транспорта и его влияния на экономику стран в настоящее время недостаточно исследованы. В результате во многих странах, в том числе в Республике Армения (РА), транспорту часто ошибочно отводится второстепенная роль в решении общих проблем развития экономики. В действительности состояние транспортной системы оказывает определяющее влияние на развитие национальных экономик, повышает или, наоборот, снижает их инвестиционную привлекательность.

Прежде всего, необходимо охарактеризовать экономические выгоды от развития транспорта. Для оценки влияния транспорта на развитие экономики страны предлагается выделить выгоды: макро- и микроэкономические; транспортного и нетранспортного секторов (рис. 1).

Для правильной оценки роли транспорта в развитии экономик стран и регионов необходим комплексный подход. Проведенный анализ показывает, что развитие транспорта существенно влияет на рост рынков товаров и услуг, создает условия для притока инвестиций, строительства предприятий, взаимовыгодного товарообмена. Транспорт также влияет на состояние рынка труда, на социальную сферу в целом и внешнеэкономическую деятельность стран\*. Эти четыре важнейшие сферы социально-экономической жизни тесно взаимосвязаны, и изменение состояния каждой из них влияет на возможности развития других сфер (рис. 2).

Для оценки влияния транспорта на развитие экономики Республики Армения целесообразно проанализировать связь важнейших показателей транспорта — грузооборота и пассажирооборота с ростом ВВП как основным индикатором развития экономики. Анализ статистических данных показал, что в период 2003–2007 гг. ВВП РА вырос почти в два раза<sup>2\*</sup>, в среднем увеличиваясь каждый год на 13,1 % к предыдущему году.

---

**Давит Аветикович МАНУКЯН** — аспирант кафедры управления и планирования социально-экономических процессов Экономического факультета СПбГУ. В 2005 г. окончил Экономический факультет ЕГУ, получив степень бакалавра. В 2007 г. окончил Экономический факультет СПбГУ, получив степень магистра. Сфера научных интересов — стратегический менеджмент, оценка инвестиционных проектов, экономика транспорта, мировая торговая система.

© Д. А. Манукян, 2009

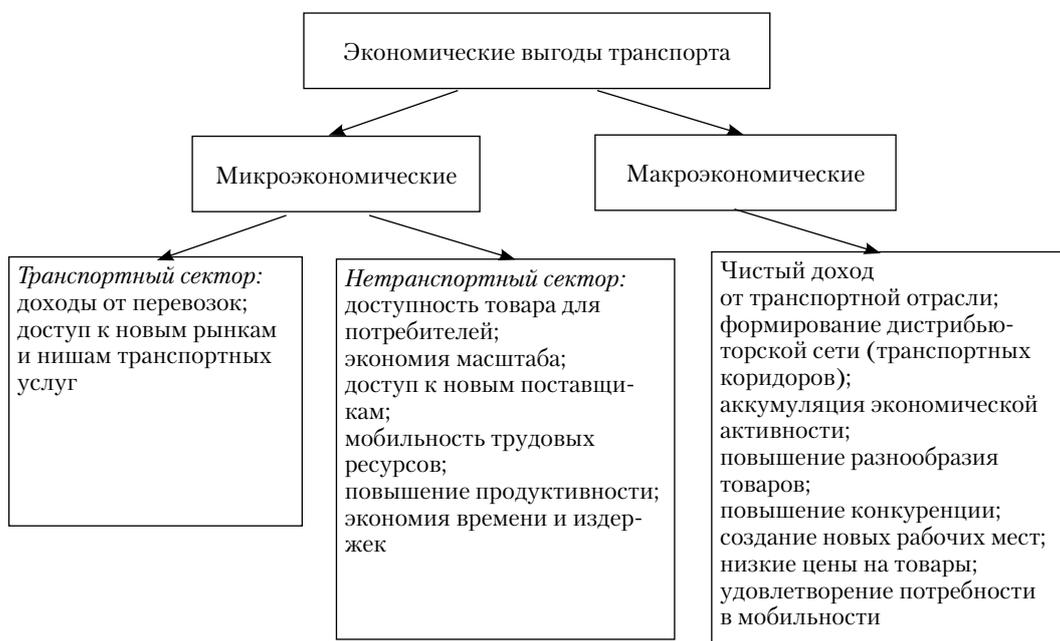


Рис.1. Экономические выгоды от развития транспорта.



Рис. 2. Комплексное влияние транспорта на экономический рост стран и регионов.

Грузооборот при этом увеличился на 65%, отставая от темпа роста ВВП. Рост пассажирооборота в анализируемом периоде составил 34,6 %.

Корреляция роста грузооборота и ВВП высока — коэффициент корреляции составляет 0,97.



Источник: [4, с. 210, 308].

Рис. 3. Рост грузооборота и пассажирооборота в сравнении с ростом ВВП в 2003–2007 гг., %.

Анализ развития транспорта за рубежом показал, что, в отличие от РА, во всех 25 промышленно развитых странах Евросоюза (ЕС-25) [6, с. 3] темпы роста грузооборота превышают темпы роста ВВП: в период с 1995 по 2005 г. грузооборот увеличивался в среднем на 2,8 % в год, ВВП — 2,3%, пассажирооборот — на 1,8% в год.

Полученные данные показывают ошибочность выбранной сегодня стратегии развития экономики РА и ряда других регионов, когда транспорт считается всего лишь обслуживающей экономическую отраслью и его развитие планируется как адаптационное по отношению к экономике в целом. Наоборот, правильный подход заключается именно в опережающем развитии транспортной системы в экономике.

Важнейшим показателем влияния транспорта на экономику страны является его вклад в ВВП. На рис. 4 представлены соотношения уровней ВВП РА и вклада в нее транспортной системы. Анализ показал, что начиная с 2004 г. при стабильном темпе роста ВВП (более чем 10% каждый год) вклад транспорта в ВВП падал в среднем на 0,25% в год. С учетом высокой корреляции между показателями ВВП и грузооборотом и пассажирооборотом это отражает следующие важные изменения в развитии экономики РА, которые сегодня недостаточно осознаются в управлении ее экономикой:

— уровень развития транспортной системы РА чрезвычайно низок по сравнению с европейскими странами, отставая от них в среднем более чем в 3 раза. Во всех экономически развитых странах показатель вклада транспорта в ВВП составляет от 4 до 8% [2];

— снижение вклада транспорта в ВВП и снижение его темпов роста (еще в докризисный период). Это показало, что в развитии экономики РА наступил этап замедления и спада. Таким образом, развитие транспорта заранее дает информационные сигналы

о неблагоприятном состоянии экономик регионов, что целесообразно учитывать в управлении экономикой РА;

— опережающее развитие транспорта следует рассматривать как инструмент активного управления экономикой РА, в отличие от существующего затратного подхода к ее управлению, принятого сегодня. Транспорт стимулирует развитие экономики в целом.



Источник: [4, с. 210; 1].

Рис. 4. Годовой рост ВВП и вклад транспорта в ВВП, %.

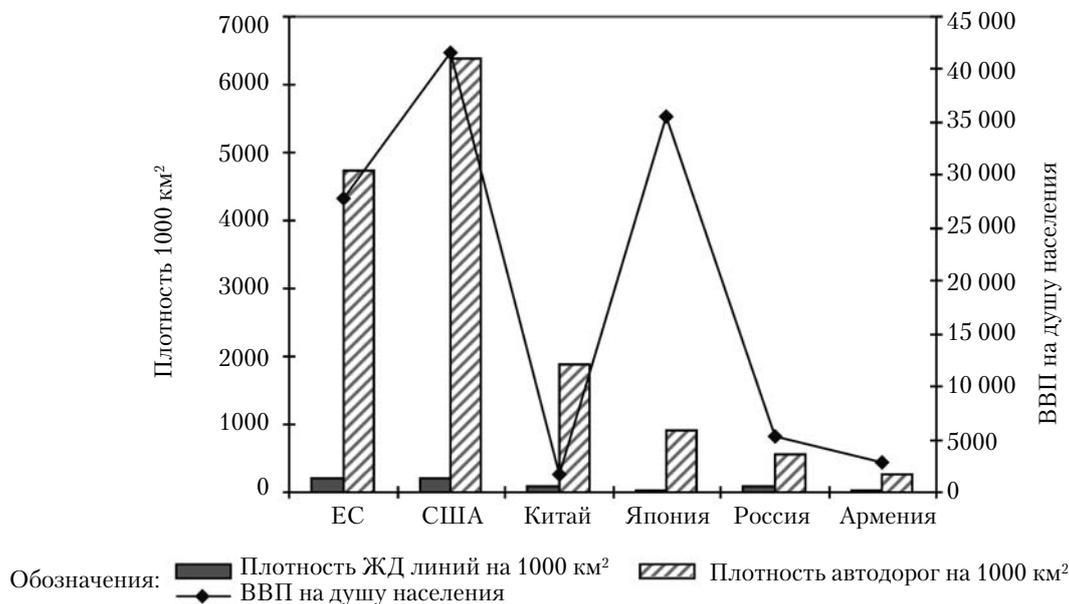
В анализе развития транспорта и экономики следует также учитывать социальные аспекты.

В Республике Армения доля занятых в транспортной отрасли в общем числе занятых сегодня составляет всего 3,2 % [1], в то время как в странах с развитой экономикой этот показатель варьируется от 4 до 7% [2]. В значительной мере это связано с низким уровнем развития транспортной инфраструктуры РА.

В результате сравнительного анализа инфраструктурных показателей РА и промышленно развитых стран (плотность автодорог и железнодорожных линий на 1000 км<sup>2</sup> и ВВП на душу населения) нами была выявлена устойчивая связь между развитием транспортной инфраструктуры и экономики. Для анализа были использованы статистические показатели США, Евросоюза, Японии, России, Китая и РА (рис. 5).

Для всех промышленно развитых стран, за исключением Японии и Китая, характерны высокие показатели плотности автодорог и железнодорожных путей по отношению к ВВП на душу населения. Это можно объяснить тем, что Япония расположена на островах и в ней доминирует морской транспорт, а ВВП КНР в расчете на душу населения слишком мал по сравнению с другими странами, что связано с огромной численностью населения этой страны.

Коэффициент корреляции между ВВП на душу населения и плотностью железнодорожных линий, без учета Китая и Японии, составляет 0,94, а с учетом этих стран — 0,52. Коэффициент корреляции ВВП на душу населения с плотностью автодорог, без учета Японии и Китая, составляет 0,99, с учетом — 0,68.



Источник: [5, part 3; 4, с. 317]

Рис. 5. ВВП на душу населения и плотность железнодорожных линий и автодорог.

Проведенный анализ показал, что транспортная инфраструктура РА является одним из наиболее уязвимых мест и ограничивает развитие экономики Республики в целом.

Развитие транспорта РА существенно зависит от транспортных коридоров стран, которые определяют уровни и темпы внешней торговли. Сегодня основным транспортным коридором РА, обеспечивающим выход во внешние рынки, является Ереван — Тбилиси — порт Поти — порт Батуми. Но с учетом политических проблем в данном регионе этот коридор крайне неустойчив. Поэтому важно проектировать и развивать другие транспортные коридоры, например, в направлении Юго-Восточной Азии и др.

В период 2003–2007 гг. объем импорта увеличился на 255%, а экспорта всего на 68% [3, с. 378; 4, с. 510]. Одной из причин возникновения значительного разрыва между объемами импорта и экспорта являются низкая эффективность и недостаточные пропускные возможности транспортной сети РА, обеспечивающей ее выход во внешние рынки. Создание альтернативных транспортных коридоров должно быть поставлено в число стратегических задач развития РА.

На основе проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

- транспорт РА может оказать существенное влияние на экономику и сегодня является сдерживающим фактором развития страны;
- возможности транспорта РА и его роль в развитии экономики в настоящее время недооцениваются в управлении РА;
- по всем важнейшим показателям уровень развития транспортной системы РА сильно отстал от уровня транспортных систем промышленно развитых стран, и этот разрыв увеличивается;

— вклад транспорта РА в ВВП страны составляет всего 2%, что гораздо ниже уровня промышленно развитых стран;

— занятость на транспорте не превышает 3,2% численности рабочей силы РА, что ниже уровня промышленно развитых стран и отражает недостаточный уровень его развития;

— между экспортом и импортом образовался большой разрыв, транспортная инфраструктура РА отстала от развития инфраструктур промышленно развитых стран;

— тревожным сигналом неблагоприятного состояния экономики РА является и то, что накануне мирового кризиса, несмотря на экономический рост, зафиксированный в стране за исследуемый период, доля транспорта в ВВП начала снижаться, что показало уменьшение экономической эффективности развития РА, несмотря на общий рост ВВП РА.

Для роста эффективности экономики РА необходимо, прежде всего, изменить стратегический подход к государственному регулированию, включить развитие транспорта в приоритетные стратегические цели, значительно увеличить инвестиции в транспортную инфраструктуру, проектировать новые транспортные коридоры. Особенно важно это в условиях наступившего мирового кризиса. Инвестиции в транспортную сеть создают новые возможности для развития экономики, строительства предприятий, интенсификации торговли, открывают доступ предпринимателям и инвесторам на множество обьетов РА, которые сегодня из-за слабой транспортной системы ошибочно считаются инвестиционно непривлекательными.

---

\* Под внешнеэкономической деятельностью понимаются внешняя торговля товарами и услугами, международное движение трудовых ресурсов, международное движение капитала.

\*<sup>2</sup> Базисным является 2003 г.

---

1. Национальная статистическая служба РА. URL: <http://www.armstat.am/ru/>, данные по запросу по электронной почте [info@armstat.am](mailto:info@armstat.am) (дата обращения: 28.11.2008).

2. Статистическая служба организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). URL: <http://stats.oecd.org/wbos/Index.aspx?DatasetCode=KEI> (дата обращения 12.02.2009).

3. Статистический ежегодник Армении 2007. Национальная статистическая служба РА. Ереван, 2007. 481 с.

4. Статистический ежегодник Армении 2008. Национальная статистическая служба РА. Ереван, 2008. 513 с.

5. EU, energy and transport in figures 2006, Statistical Office of the European Communities. Eurostat, European Commission. Directorate-General for Energy and Transport. Office for Official Publications of the European Communities. 2007. P. 200.

6. Eurostat. Statistical books. Panorama of transport, Office of Official Publications of the European Communities. 2007. P. 169.

Статья поступила в редакцию 25 мая 2009 г.