
ОБ ОЦЕНКЕ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МОСКОВСКОГО МЕГАПОЛИСА

С.А. Захариков

Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
проспект Вернадского, 82, Москва, Россия, 119571

В статье рассматривается возможность оценки экономической безопасности московского мегаполиса по ее транспортной составляющей. Излагается подход к упомянутой оценке, основанный на учете суммарного эффекта инвестиционных рисков: экономического, социального и финансового – при создании на транспорте соответствующей доли валовой добавленной стоимости мегаполиса. Автор акцентирует внимание на том факте, что до сих пор не разработан подход к определению воздействия бюджетных инвестиций на обеспечение экономической безопасности. В статье изложена авторская методика оценки обеспеченности экономической безопасности московского мегаполиса, которая за счет его транспортной составляющей ориентирована на интегральный показатель, учитывающий и экономический, и социальный эффект транспорта мегаполиса. Автором делается вывод, что использование предлагаемой методики дает возможность отслеживать уровень эффективности программных мероприятий для создания условий устойчивого развития московского мегаполиса.

Ключевые слова: московский мегаполис, экономическая безопасность, ее транспортная составляющая, валовая добавленная стоимость региона, социально-экономическая эффективность, инвестиционные риски.

Всесторонняя оценка безопасного функционирования такой гигантской экономической системы, какой является московский мегаполис, чрезвычайно актуализировалась в последнее время. В особенности это касается оценки его транспортной составляющей, которая уже перешла из сферы научно-дискуссионной в сферу неотложной практической деятельности.

Недостаточный учет роли транспорта в экономике ведет к снижению производительности всех отраслей хозяйственного комплекса страны, а своевременное перемещение сырья и готовой продукции не только сокращает материальные потери, но и способствует увеличению степени удовлетворенности экономических интересов всех участников хозяйственной деятельности. Именно это объясняет роль транспорта в обеспечении экономической безопасности московского мегаполиса за счет транспортной составляющей.

Статистика убеждает нас в том, что транспортная отрасль изменяется в соответствии с динамикой спроса на транспортные услуги со стороны дру-

гих отраслей экономики. Создание условий устойчивого развития московского мегаполиса, особенно придание его развитию инновационного характера, предполагает наращивание количественных и качественных показателей роста его транспортной сферы, ее вклада в валовую добавленную стоимость (ВДС) региона (1). От этого же зависит и уровень региональной экономической безопасности. Чтобы убедиться в этом, необходимо оценить степень воздействия транспортной составляющей на экономическую безопасность московского мегаполиса.

В табл. 1 приведены данные о динамике ВДС и той ее части, которая формируется за счет транспорта. Рассмотрены показатели в целом по стране за период 2010–2013 гг., а также по Центральному федеральному округу, куда входит Москва. Наряду с Москвой в таблицу включена и Московская область, так как в рассматриваемый период произошли изменения границ этих двух соседних регионов.

Таблица 1

Динамика развития транспортной сферы в Российской Федерации в период 2010–2013 гг. в региональном аспекте [11]

ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ (ВДС) в текущих ценах/ динамика роста ВДС в %	2010		2011		2012		2013	
	ВДС в тек. ценах млрд руб.	% к 2009	ВДС в тек. ценах млрд руб.	%	ВДС в тек. ценах млрд руб.	%	ВДС в тек. ценах млрд руб.	%
Страна в целом	37687,8	17,7	45392,3	20,4	49920,0	10,0	54013,6	8,2
ЦФО	13444,4	17,9	16062,1	19,5	17433,1	8,5	18975,9	8,9
Московская область	1832,9	20,6	2176,8	18,8	2440,3	12,1	2551,3	4,6
Москва	8375,9	17,5	9948,8	18,8	10577,8	6,3	11632,5	10,0
ТРАНСПОРТ ВДС отрасли в текущих ценах/ динамика роста ВДС отрасли в %	2010		2011		2012		2013	
	ВДС в тек. ценах млрд руб.	% к 2009	ВДС в тек. ценах млрд руб.	%	ВДС в тек. ценах млрд руб.	%	ВДС в тек. ценах млрд руб.	%
Страна в целом	3957,2	18,9	4584,4	15,8	5091,8	11,1	5401,4	6,1
ЦФО	1344,4	25,4	1574,1	17,1	1691,0	7,4	1821,7	7,7
Московская область	170,5	14,5	215,5	26,4	222,0	27,8	260,2	17,2
Москва	879,5	35,6	994,9	13,1	1078,9	8,4	1035,3	-4,0

Проанализировав данные, содержащиеся в табл. 1, обратим особое внимание на динамику ВДС. В течение всего анализируемого периода показатели прироста ВДС в московском регионе были ниже, чем в стране в целом, в ЦФО и в Московской области. Исключение составляет только 2013 г., когда произошел скачек прироста с 6,3% до 10% после резкого расширения границ Москвы за счет территории Московской области. Естественно поэтому, что в то же самое время у Московской области, вообще говоря, опережавшей по темпам роста Москву, эти показатели снизились с 12,1% до 4,6%.

О воздействии транспорта на развитие экономики свидетельствуют цифры, демонстрирующие место транспорта в ВДС.

Когда доля транспорта в ВДС увеличивалась, это вело к наращиванию темпов роста ВДС региона в будущем периоде. Так, в 2010 г. прирост доли транспорта в ВДС Москвы составил 35,6%, а Московской области 14,5%.

В результате в следующем 2011 г. прирост ВДС Москвы в целом возрос с 17,5% до 18,8%, а Московской области, напротив, снизился с 20,6% до 18,8%. В 2011 г. прирост добавленной стоимости, создаваемой на транспорте, в Московской области увеличился и составил 26,4%. В следующем 2012 г. прирост ВДС в целом здесь составил уже 12,1%. В Москве темпы роста добавленной стоимости, создаваемой на транспорте, снизились с 35,6% до 13,1%, и соответственно снизились темпы роста ВДС региона с 18,8% до 13,1%. Выявленный тренд наблюдается и в дальнейшем (см. табл. 1).

Обеспокоенность вызывает тот факт, что в 2013 г. в Москве был отрицательный прирост добавленной стоимости, созданной на транспорте, – 4,0%. Причем этот тренд соответствует ситуации в стране в целом. Вообще транспортноемкость ВВП России последние годы неуклонно снижается (2). Так, если принять транспортноемкость 2011 г. за 100%, то в 2012 г. этот показатель составил 98,4%, а в 2013 г. – 95,2% [3].

Транспортноемкость является очень важным макроэкономическим показателем транспортной работы.

Уменьшение количества и качества перемещения сырья, полуфабрикатов, готовой продукции ведет к замедлению темпов роста добавленной стоимости. Помимо этого следует иметь в виду, что транспорт является связующим звеном всех других отраслей экономики, обеспечивающим всеобщий кругооборот товаров и услуг. То есть надежность и достаточность транспортной составляющей является непременным условием устойчивого развития московского мегаполиса, его экономической безопасности. В табл. 1 приведены цифры, указывающие на снижение прироста доли транспорта в отраслевой структуре ВДС Москвы.

Начиная с 2012 г. в Москве реализуются так называемые «адресные инвестиционные программы», основной частью которых является развитие транспортной системы города [6; 7; 8]. Финансовое обеспечение этих программ осуществляется за счет бюджетных ассигнований. Так, в бюджете Москвы на период 2012–2014 гг. были предусмотрены ассигнования в размере: в 2012 г. – 327,5 млрд рублей, в 2013 г. – 461,4 млрд рублей, в 2014 г. – 449,6 млрд рублей.

Большая часть этих ассигнований (70%) предназначалась для развития транспортной системы Москвы. То есть свыше 850 млрд рублей было направлено из городского бюджета в развитие транспортной сферы. Но на фоне этих расходов происходило снижение доли транспорта в отраслевой структуре ВДС региона (см. табл. 1).

В сентябре 2014 г. было принято решение об увеличении суммы инвестиций в транспортную систему в период 2014–2017 гг. на 20% [8]. В этом

периоде на развитие транспорта московского мегаполиса ассигнуется свыше триллиона рублей.

Встает вопрос о том, насколько эффективно будут расходоваться новые транши, насколько они улучшат транспортную сферу, сделают ее более пригодной для развития экономики мегаполиса, повышения уровня обеспечения экономической безопасности?

Известно, что в рыночной экономике одним из критериев результативности мер государственного воздействия является инвестиционная привлекательность того объекта, который подвергается регулированию. Однако когда речь идет о бюджетных инвестициях, интерес представляет скорее инвестиционная эффективность [1; 5; 10]. Эффективность инвестиционного проекта, финансируемого из бюджета, должна выражаться в соответствии полезных конечных результатов проекта затраченным на него ресурсам. Следовательно, когда речь идет об инвестициях в региональную отрасль, то бюджетные средства, затраченные на развитие отрасли, должны впоследствии наращивать бюджетные ресурсы. Однако если в 2013 г. ВДС Москвы и увеличилась (см. табл. 1), то произошло это, скорее всего, за счет соответствующего изменения территории Москвы и Московской области. Об этом же свидетельствует и сокращение доли транспорта как отрасли региональной экономики в ВДС региона Москвы. Можно предположить, что степень экономической эффективности адресной инвестиционной программы в начале ее проведения оказалась недостаточной.

Существуют различные формулы расчета экономической эффективности инвестиционных проектов. Что же касается инвестиционных проектов, финансируемых из бюджета, то в них едва ли не главной является не экономическая, а социально-экономическая эффективность. Под социально-экономической эффективностью следует понимать степень конечной удовлетворенности интересов регионального сообщества: рядовых граждан; хозяйствующих субъектов; региональных властных структур; органов местного самоуправления. В случае московского мегаполиса количество интересов, которые должны быть удовлетворены, существенно расширяется в связи с особым столичным статусом региона.

До сих пор не разработан подход к определению воздействия бюджетных инвестиций на обеспечение экономической безопасности.

Бюджетным кодексом Российской Федерации (ст. 6) определено, что инвестиции из бюджета направляются для создания или увеличения стоимости государственного (муниципального) имущества [2]. Таким образом, бюджетные инвестиции, в принципе, предназначены для улучшения условий развития экономики, увеличения источников бюджетных доходов, то есть и для повышения уровня экономической безопасности.

Возможно, что у бюджетных инвестиций окажется низкая коммерческая эффективность, не приносящая в бюджет ожидаемых доходов, но нельзя не

учитывать социально-экономический эффект, также оказывающий влияние на уровень экономической безопасности. Социальная значимость не позволяет отказаться от бюджетных инвестиций, даже если они имеют невысокую коммерческую эффективность.

Социальный эффект может улучшить условия развития в отдаленном периоде так же, как инвестиции в фундаментальные науки способны придать через довольно большой промежуток времени инновационный импульс развитию экономики страны. Именно поэтому, с нашей точки зрения, методике оценки обеспеченности экономической безопасности Москвы за счет транспортной составляющей следует ориентировать на интегральный показатель, учитывающий и экономический, и социальный эффект транспорта мегаполиса.

Чтобы наглядно представить себе социально-экономическую эффективность адресных инвестиционных программ города Москвы, следует оценить их (позитивное/негативное/нейтральное) воздействие на такие качественные характеристики, как состояние социальной среды; финансовый потенциал хозяйственного комплекса; общее состояние экономики, то есть рассмотреть те характеристики мегаполиса, которые в наибольшей степени характеризуют условия развития региональной экономики. Должен сложиться интегральный показатель эффективности для различных уровней субъектов хозяйственной деятельности. Такой интегральный показатель в совокупности со статистическими показателями изменения ВДС будет не только итоговой характеристикой эффективности бюджетных вложений в транспортную сферу, но и оценкой обеспеченности экономической безопасности московского мегаполиса за счет его транспортной составляющей.

Возьмем за ориентир эффективность Адресной инвестиционной программы города Москвы на 2015–2017 гг. Это тем более целесообразно, что в программе содержатся перспективные планы развития транспортной системы города до 2020 г. [8]. Интегральный показатель будет формироваться на основе официальных статистических данных и экспертных оценок специалистов.

В качестве репрезентативных экспертных оценок следует использовать оценки ведущего рейтингового агентства страны – «Эксперт РА». Агентство ежегодно начиная с 1996 г. проводит аналитическое исследование «Рейтинг инвестиционной привлекательности регионов России», в котором сравниваются преимущества и недостатки инвестиционного климата субъектов РФ. В качестве составляющих инвестиционного климата используются две автономные характеристики: инвестиционный потенциал и инвестиционный риск.

В соответствии с методикой «Эксперт-РА» инвестиционный потенциал представляет собой количественную характеристику, оцениваемую в баллах, суммируемых по девяти показателям: 1) природно-ресурсный, 2) трудовой, 3) производственный, 4) инновационный, 5) институциональный, 6) инфраструктурный, 7) финансовый, 8) потребительский, 9) туристический. Соглас-

но аналитическим выкладкам агентства «Эксперт РА» Москва неизменно занимает первое место среди других регионов России, располагая совокупностью всех сравнительных преимуществ инвестиционного климата.

Согласно замыслу настоящей статьи гораздо больший интерес, однако, вызывают показатели инвестиционных рисков. Это тоже качественный показатель, складывающийся из суммы экспертных баллов по видам рисков. Инвестиционные риски по методике «Эксперт РА» оцениваются с позиции вероятности потерь инвестиций и возможности получения дохода. В регионе эксперты оценивают предпринимательские риски, имеющие интегральный характер. Такие риски, поскольку они, как правило, вызваны деятельностью людей, представляют собой вероятность возникновения угроз экономической безопасности этого региона. По данному показателю Москва имеет более изменчивые позиции – 10–11 места среди других регионов России в 2010–2014 гг. (чем выше место, тем ниже риск инвестирования).

Интегральный риск региона складывается из шести видов риска: 1) экономический (тенденции в экономическом развитии региона), 2) финансовый (степень сбалансированности регионального бюджета), 3) социальный (уровень социальной напряженности), 4) экологический (уровень загрязнения окружающей среды), 5) криминальный, 6) управленческий (качество управления бюджетом, наличие программно-целевых документов, степень развитости системы управления).

Оценку вклада каждой составляющей в совокупный интегральный риск получают в результате анкетирования, проводимого среди экспертов из российских и зарубежных инвестиционных, консалтинговых компаний и предприятий. Сумма баллов всех видов риска образует интегральный риск, меняющийся по годам и показывающий тем самым, как и за счет каких видов риска изменился общий инвестиционный риск региона (табл. 2).

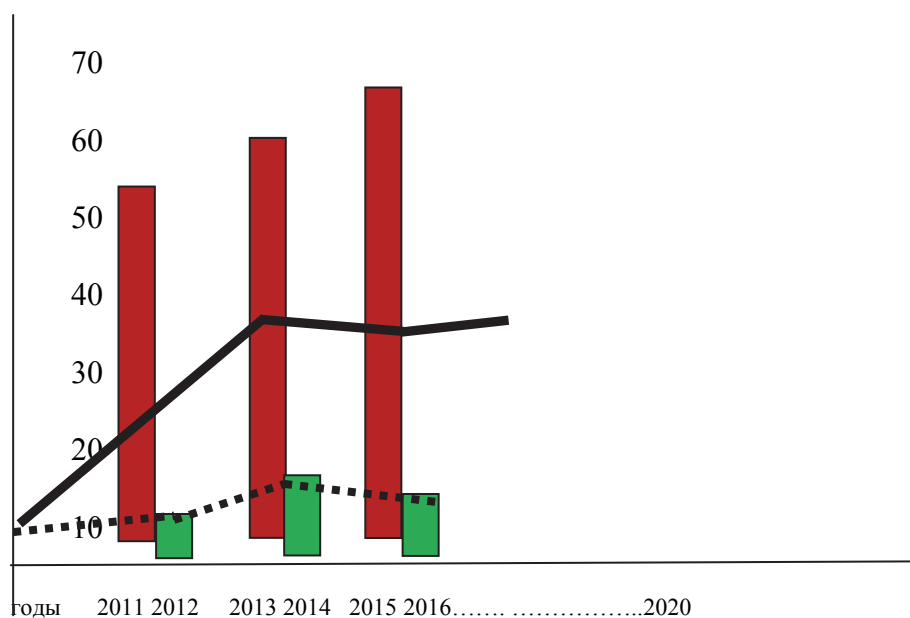
Как видно из табл. 2, в рассматриваемый период заметно повысился общий уровень инвестиционного риска в мегаполисе. Произошло это, главным образом, из-за повышения криминального и экономического рисков. Причем если уровень криминального риска возрос на 140%, то уровень экономического риска – более чем на 300%.

Таблица 2

Инвестиционный риск в московском мегаполисе в период 2010–2014 гг. [9]

ГОДА	ВИДЫ РИСКА						всего
	социальный	экономический	финансовый	криминальный	экологический	управленческий	
2010	1	6	1	15	54	62	139
2011	3	19	3	7	37	80	149
2012	1	25	6	4	32	68	136
2013	2	21	5	14	27	70	139
2014	1	26	4	36	27	59	153

КОЛИЧЕСТВО
БАЛЛОВ



РАССМАТРИВАЕМЫЙ ПЕРИОД

Где:

- валовая добавленная стоимость московского региона;
- доля валовой добавленной стоимости московского региона, созданной на транспорте;
- — — — — динамика валовой добавленной стоимости московского региона, созданной на транспорте;
- — — — — динамика суммы экономического, социального и финансового рисков.

Рис. 1. Оценка обеспеченности экономической безопасности московского мегаполиса за счет транспортной составляющей

Повышение инвестиционного риска свидетельствует об ухудшении условий устойчивого развития мегаполиса. Здесь уместно привести развернутую цитату из резюме к статье: «Государственные инвестиции в реализацию масштабных проектов, сырьевая рента, конвертируемая в рост потребительского спроса, в течение последнего десятилетия формировавшие фундамент экономического благополучия регионов, больше не являются драйверами развития» [4].

В приведенной цитате обращает на себя внимание то, что масштабные государственные инвестиции являются «драйверами развития». К числу таких драйверов, безусловно, можно причислить адресные инвестиционные про-

граммы Москвы. Вместе с тем, как показывает предварительный анализ, их инвестиционная эффективность недостаточна.

Анализируя эффективность любой адресной инвестиционной программы, целесообразно учитывать не все инвестиционные риски по Московскому региону, а только экономический, социальный, и финансовый. Именно эти риски в наибольшей мере отражают нарастание (снижение) угрожающей ситуации в экономике региона в связи с транспортной сферой. Их суммарный вес можно изобразить графически, сопоставив с графическим отражением изменения ВДС Москвы и ВДС транспорта по годам действия адресных инвестиционных программ (рис. 1).

Рост инвестиционных рисков в рассматриваемый период говорит о нарастании угрожающих процессов в экономике, ухудшении условий устойчивого развития региона, то есть о снижении уровня его экономической безопасности. На рис. 1 пространство между кривой, отражающей динамику ВДС московского мегаполиса, созданного на транспорте, и кривой динамики суммарных рисков отражает изменения экономической безопасности московского мегаполиса за счет ее транспортной составляющей. Чем больше пространство между кривыми, тем ниже экономическая безопасность за счет ее транспортной составляющей, и наоборот.

Использование предлагаемой методики в течение всего периода действия адресных инвестиционных программ дает возможность отслеживать уровень эффективности программных мероприятий для создания условий устойчивого развития московского мегаполиса. Своевременные же коррективы программ способны не только снизить неэффективное расходование бюджетных средств, но и превратить адресные инвестиционные программы в подлинные драйверы экономического развития мегаполиса, что, собственно, от них и ожидается.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Валовая добавленная стоимость (ВДС) – основной макроэкономический показатель, аналогичный валовому региональному продукту (ВРП) и регулярно отслеживаемый Росстатом для определения размеров и структуры экономики субъектов Российской Федерации.
- (2) Транспортноемкость национальной (региональной) экономики – показатель, выражающий соотношение между объемом перевозок и совокупной стоимостью произведенных в стране (регионе) товаров и услуг. Рассчитывается как т/км на рубль ВВП (ВРП или ВДС).
- (3) ЕМИСС – единая межведомственная информационно-статистическая система. Содержит статистическую информацию, формируемую субъектами официального статистического учета в рамках Федерального плана статистических работ. ЕМИСС создана и введена в эксплуатацию в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 2010 г. № 367 «О единой межведомственной информационно-статистической системе».

ЛИТЕРАТУРА

- [1] *Агальцова Т.А.* Оценки эффективности инвестиционных проектов. Нижний Новгород, 2002.
- [2] Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 145-ФЗ // Консультант-плюс. URL: www.consultant.ru.
- [3] Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). URL: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.doc>.
- [4] Инвестиционная привлекательность регионов – 2014. Бремя управления // Аналитические материалы XII Российского регионального инвестиционного конгресса. Москва, 12 декабря 2014 года.
- [5] *Непомнящий Е.Г.* Инвестиционное проектирование. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2003.
- [6] Постановление Правительства Москвы от 16 февраля 2012 г. № 56-ПП «Об Адресной инвестиционной программе города Москвы на 2012–2014 годы» // Консультант-плюс. URL: www.consultant.ru.
- [7] Постановление Правительства Москвы от 10 сентября 2013 г. № 591-ПП «Об Адресной инвестиционной программе города Москвы на 2014–2016 годы» // Консультант-плюс. URL: www.consultant.ru.
- [8] Постановление Правительства Москвы от 15 октября 2014 г. № 606-ПП «Об Адресной инвестиционной программе города Москвы на 2015–2017 годы» (в ред. Постановлений Правительства Москвы от 24 октября 2014 г. № 620-ПП, от 12 декабря 2014 г. № 755-ПП) // Консультант-плюс. URL: www.consultant.ru.
- [9] Рейтинговое агентство «Эксперт РА». URL: <http://www.raexpert.ru>.
- [10] *Фабоци Френк Дж.* Управление инвестициями. Пер. с англ. М.: ИНФРА-М, 2000.
- [11] Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru>.

REFERENCES

- [1] *Agal'cova T.A.* Ocenki jeffektivnosti investicionnyh proektov. Nizhnij Novgorod, 2002.
- [2] Vjudzhetnyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 31 ijulja 1998 goda № 145-FZ // Konsul'tant-pljus. URL: www.consultant.ru.
- [3] Edinaja mezhvedomstvennaja informacionno-statisticheskaja sistema (EMISS). URL: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.doc>.
- [4] Investicionnaja privlekatel'nost' regionov – 2014. Bremja upravlenija // Analiticheskie materialy XII Rossijskogo regional'nogo investicionnogo kongressa. Moskva, 12 dekabrja 2014 goda.
- [5] *Nepomnjashhij E.G.* Investicionnoe proektirovanie. Taganrog: Izd-vo TRTU, 2003.
- [6] Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 16 fevralja 2012 g. № 56-PP «Ob Adresnoj investicionnoj programme goroda Moskvy na 2012–2014 gody» // Konsul'tant-pljus. URL: www.consultant.ru.
- [7] Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 10 sentjabrja 2013 g. № 591-PP «Ob Adresnoj investicionnoj programme goroda Moskvy na 2014–2016 gody» // Konsul'tant-pljus. URL: www.consultant.ru.
- [8] Postanovlenie Pravitel'stva Moskvy ot 15 oktjabrja 2014 g. № 606-PP «Ob Adresnoj investicionnoj programme goroda Moskvy na 2015–2017 gody» (v red. Postanovlenij Pravitel'stva Moskvy ot 24 oktjabrja 2014 g. № 620-PP, ot 12 dekabrja 2014 g. № 755-PP) // Konsul'tant-pljus. URL: www.consultant.ru.

- [9] Rejtingovoe agentstvo «Jekspert RA». URL: <http://www.raexpert.ru>.
[10] *Fabocci Frenk Dzh.* Upravlenie investicijami. Per. s angl. M.: INFRA-M, 2000.
[11] Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki. URL: <http://www.gks.ru>.

ON THE ASSESSMENT OF THE TRANSPORT COMPONENT OF THE ECONOMIC SECURITY OF MOSCOW MEGAPOLIS

Sergei A. Zakharikov

The Russian Presidential Academy
of National Economy and Public Administration
Vernadskogo Ave., 82, Moscow, Russia, 119571

The article considers the possibility of estimating the economic security of Moscow-city in its transport component. Expounds the approach to the assessment, which is based on the cumulative effect of investment risks: economic, social and financial, when you create a transport appropriate share of gross value added of the megapolis. The author emphasizes that there is no approach to determine the effects of low investment on economic security. The article deals with the author's method of evaluation of the provision of economic security of Moscow, which is due to its transport component focused on the integral indicator which contains both economic and social effect of transport. The author concludes that the proposed methodology provides the ability to track the level of effectiveness of programme activities for creating conditions for sustainable development of Moscow.

Key words: Moscow megapolis, economic security and its transport component, the gross value added of the region, socio-economic efficiency, investment risks.