

УДК: 338

Смирнов Олег Аркадьевич

Кандидат физико-математических наук,
доцент кафедры прикладной информатики, программирования и
телекоммуникаций,

Государственная классическая академия имени Маймонида,
Российский государственный университет им. Косыгина

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ В НАИМЕНЕЕ
РАЗВИТЫХ СТРАНАХ: НА ПРИМЕРЕ СТРАН АФРИКИ ЮЖНЕЕ
САХАРЫ**

Стимулирование развитие транспортной доступности сельской местности в наименее развитых странах может осуществляться за счет снижения формальных барьеров, таких как наличие нормативных актов, препятствующих пользованию дорог общественным транспортом, или неформальных, таких как наличие антиконкурентных соглашений между операторами транспортных систем, осуществляющих мероприятия по развитию конкуренции. Недостаточная емкость рынка транспортных услуг приводит к тому, что данная деятельность может осуществляться только за счет привлечения субсидий, однако в практике государственного регулирования транспортных систем сельских территорий юга Сахары фактически нет случаев субсидирования транспортных систем, однако в тех случаях, когда оно осуществлялось, это приводило к существенным результатам, как, например, было показано на примере сельской местности Малави или Замбии. Несмотря на определенные успехи, в настоящее время во многих странах «Черной Африки» доступность транспорта для сельских территорий является недостаточно развитой. Существенным структурным ограничением для транспорта является то, что при отсутствии конкуренции у операторов маршрутных автобусов или их аналогов отсутствуют стимулы к развитию сервиса. Этому способствует и незначительная емкость рынка, которая не привлекает на рынок новых участников. В таких условиях, с помощью только экономических механизмов, невозможно решить

проблему транспортной доступности сельских территорий. Для достижения поставленной цели необходимо использовать инструменты государственного регулирования, стимулирующие как непосредственное развитие транспорта, так и воздействующие на увеличение емкости рынка транспортных услуг для сельской местности.

Ключевые слова: государственное регулирование, сельская местность, транспортная доступность, Millennium Development Goals, бедность, социальное развитие.

Agris subject code: D10, E10

Oleg Smirnov

Ph.D. (mathematics and physics science)

Associate Professor, Department of applied Informatics, programming and telecommunications

State classical Academy named after Maimonides,
Russian state University named by Kosygin

STATE REGULATION OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEMS IN RURAL AREAS IN LEAST DEVELOPED COUNTRIES: THE CASE OF AFRICA SOUTH OF THE SAHARA

Stimulating the development of transport accessibility of rural areas in least developed countries may be due to the reduction of formal barriers, such as the existence of regulations that prevent the use of roads by public transport, or informal, such as the existence of anticompetitive agreements between operators of transport systems for carrying out the activities for the development of competition. Insufficient capacity of the transport market leads to the fact that this activity can only be done by raising subsidies, but in practice of state regulation of transport systems in rural areas of sub-Saharan virtually no cases of subsidy of transport systems, however, in cases when it was implemented, it has led to tangible results, as was shown by the example of rural Malawi or Zambia. However, currently in many countries of «Black Africa» availability of transport in rural areas is underdeveloped. A significant structural limitation for transport is that in the absence of competition from operators of Shuttle

buses or their analogues do not exist incentives for the development of the service. This contributes to the small size of the market, which is not attracted to the market of new participants. In such conditions, using only the economic mechanisms cannot solve the problem of transport accessibility of rural areas. To achieve this goal it is necessary to use the instruments of state regulation, stimulating the development of transport and responsible for the increasing the capacity of the market of transport services for rural areas.

Key words: state regulation, the countryside, transport accessibility, Millennium Development Goals, poverty, social development.

Agris subject code: D10, E10

Современные исследования в области развития сельских территорий указывают на то, что транспортная доступность является ключевой характеристикой социально-экономического развития [1]. По отношению к менее развитым странам, в ряде источников, было показано, что транспортная инфраструктура сельских поселений способствует снижению уровня бедности, положительно влияет на развитие аграрного сектора экономики, снижает уровень безработицы, а также увеличивают доступность образования и здравоохранения [2]. Недостаточный уровень транспорта создает условия для ущемления прав наименее защищенных групп населения.

Страны южнее Сахары иногда определяются как «Черная Африка», к ним относятся 48 стран как минимум 44 из которых относятся по классификации ООН к странам с наименьшим уровнем развития [6]. Особенность данного региона состоит в его крайней политической и экономической нестабильности, неравномерности уровня жизни между урбанизированными и сельскими территориями, низким уровнем образования и здравоохранения, преобладанием в быту культурных традиций коренных народов [6].

Государственное регулирование позволяет осуществить принятие решений в отношении к различным группам сельского населения, в том числе и таким как предприниматели, которые осуществляют деятельность в сельской

местности и аграрном секторе [15]. Данные решения позволяют определить возможности и ограничения инструментов государственного регулирования в развитии транспортной инфраструктуры сельских территорий, в условиях ограниченного развития институтов, в том числе, обеспечивающих дорожную безопасность.

Исследования последних 10 лет в области государственного регулирования в области обеспечения транспортной доступности в развитых и развивающихся странах, в большей степени, были связаны с рассмотрением реализации определенных нормативных актов (например, таких как программы развития World Bank) и целей (Millennium Development Goals) [19]. Причина, по которой цели развития транспорта в сельской местности, уделяется столько внимания, заключается в доказательстве зависимости, на основе обобщения международного опыта, между развитием транспорта и уровнем бедности [18]. При этом было показано, что показатели эффективности в развитии сельской местности включает в себя не только экономические, но и социальные факторы [14].

В прикладных исследованиях было показано, что к 2010 году данные цели не были полностью решены, несмотря на критическую потребность в увеличении качества и количества транспорта в сельской местности данного региона [8]. В частности, по отношению к развитию транспортных систем сельской местности Африки, данной проблеме уделялось незначительное внимание по сравнению с исследованием проблем транспортного обеспечения урбанизированных территорий [4]. Дополнительно было показано, что между инвестированием в строительство сельских дорог и увеличением транспортной доступности нет прямой корреляции, так как часто реализуемые государственные программы строительства не учитывают потребностей сельского населения [4]. Между тем было показано, что наиболее удачный опыт развития сельских дорог был связан только при предъявлении спроса со стороны государства на транспортную инфраструктуру.

Транспортные системы сельских территорий стран юга Сахары представляли собой системы дорог и транспортной инфраструктуры, связывающие между собой административные центры колоний и удаленных сельских территорий [3]. Железнодорожное сообщение развивалось только в регионах, осуществляющих экспорт продовольствия и минеральный удобрений. Таким образом, экономические интересы метрополий определяли транспортную доступность сельских территорий, которая, однако, не обеспечивала снижения уровня бедности населения. Значительные территории не имеют дорожного сообщения ни с административными центрами, ни с соседними территориями, а большая часть сообщений осуществляется только часть года [13].

Реализация большей части продовольствия, производимого в домашних хозяйствах, доставлялась к центрам продажи пешком, имеют место значительные ограничения и на перемещение рабочей силы, и на доступность социальных институтов [17]. После получения независимости страны юга Сахары не смогли трансформировать транспортную систему сельских территорий. Сложность ситуации заключалась в том, что существующая транспортная система отвечала потребностям метрополий, заинтересованных в экспорте продукции данных территорий, однако хозяйственные связи между территориями внутри региона фактически не осуществлялись. При этом в 20-м веке были достигнуты определенные успехи в области обеспечения транспортной доступностью урбанизированных территорий, особенно в части развития железнодорожного сообщения, то в сельской местности ситуация не изменилась со времен колонизации.

С начала 2000-х существенно увеличилось количество моторных транспортных средств, обеспечивающих транспортную доступность сельских территорий, а также увеличилось количество дорог, приспособленных для перемещения транспорта [6].

Наибольшее развитие получили дороги, связывающие портовые и сельскохозяйственные территории стран юга Сахары. Основным транспортным средством стали покупаемые на вторичном рынке в других странах

микроавтобусы. С 1990-х наибольшее распространение получили моторизованные такси, переоборудованные из низкобюджетных китайских мотоциклов [9]. Эти мероприятия оказали существенное влияние на доступность транспортных территорий, так, впервые в сельских территориях стран для самых бедных домохозяйств «Черной Африки» стали доступны услуги транспорта в тот момент, когда и них имеется потребность. В ряде исследований настоящий момент называют «транспортной революцией» сельской Африки, а результаты ее развития связывают в первую очередь с применением инструментов государственного регулирования.

Наиболее значимые изменения в государственном регулировании в области транспорта произошли после начала 2000-х когда роль транспорта была определена как ключевая в преодолении бедности и ограничений экономического роста [5]. Участниками процесса кроме органов государственной власти являются международные организации, разрабатывающие и финансирующие программы развития, наднациональные объединения стран Африки, осуществляющие межнациональное развитие, силы местного самоуправления, часто представляющие собой представителей коренных народов и объединения предпринимателей, осуществляющие деятельность в сфере аграрного сектора экономики [12].

Сложность процессов в области развития транспорта заключается не только в необходимости преодоления институциональных ограничений, но и в том, что часто развитие транспорта приводит к возникновению экономических конфликтов между операторами транспорта, например, как между участниками рынка такси ЮАР. Однако данная проблема характерна в основном для урбанизированных территорий.

Институциональная форма государственного регулирования накладывает существенное ограничение институциональные ограничения, такие как коррупция и низкий уровень государственного управления. Все это делает участие в формировании институциональный условия развития транспорта сельских территорий ограниченным для различных социальных групп, а по

мнению ряда исследователей, еще и опасным. Однако, несмотря на это, с 2000-го года, на всех уровнях, достигнуты существенные успехи в развитии систем транспорта с помощью государственного регулирования экономики [11].

Институциональные формы государственного регулирования могут также существенно отличаться. Так, в ряде работ показано, что на уровне местных общин осуществлялась совместная деятельность по поддержанию дорог общего пользования между сельскими поселениями, а на уровне государства были отменены ряд ограничений на импорт и эксплуатации автомобилей. Как показано в исследованиях, посвященных развитию дорожного строительства Эфиопии и Замбии, были предложены программы развития дорожного строительства как в рамках одного государства, так и на уровне межгосударственного сотрудничества [20]. Следует отметить, что благодаря диалогу между различными социальными группами при проектировании транспортной инфраструктуры были учтены потребности и сельского населения. В ряде стран основные усилия в области развития транспортной доступности были направлены на создание конкуренции на рынках перевозчиков, что сделало услуги транспорта более доступными. При этом отсутствие взаимодействия между различными социальными группами при строительстве дорог не решило проблему транспортной доступности для беднейших домохозяйств, что было показано в работах, посвященных дорожному строительству Эфиопии [18]. Предоставляемые услуги были недоступны из-за их высокой стоимости. Аналогичные процессы происходили и в Сьерра-Лионе в отношении дорожного строительства [14].

Таким образом, государственное регулирование развития транспортных систем сельских территорий стран «Черной Африки» эффективен только в случае, если при его развитии учитывается мнение различных социальных групп, в том числе наименее социально защищенных.

Несмотря на определенные успехи, в настоящее время во многих странах «Черной Африки» доступность транспорта для сельских территорий является недостаточно развитой. Существенным структурным ограничением для

транспорта является то, что при отсутствии конкуренции у операторов маршрутных автобусов или их аналогов отсутствуют стимулы к развитию сервиса. Этому способствует и незначительная емкость рынка, которая не привлекает на рынок новых участников. В таких условиях, с помощью только экономических механизмов, невозможно решить проблему транспортной доступности сельских территорий. Для достижения поставленной цели необходимо использовать инструменты государственного регулирования, стимулирующие как непосредственное развитие транспорта, так и воздействующие на увеличение емкости рынка транспортных услуг для сельской местности. Стимулирование развитие транспортной доступности сельской местности в наименее развитых странах может осуществляться за счет снижения формальных барьеров, таких как наличие нормативных актов, препятствующих пользованию дорог общественным транспортом, или неформальных, таких как наличие соглашений между операторами транспортных систем, в осуществлении мероприятий по развитию конкуренции. Недостаточная емкость рынка транспортных услуг приводит к тому, что данная деятельность может осуществляться только за счет привлечения субсидий, однако в практике государственного регулирования транспортных систем сельских территорий юга Сахары фактически нет случаев субсидирования транспортных систем, однако в тех случаях, когда оно осуществлялось, это приводило к существенным результатам, как, например, было показано на примере сельской местности Малави или Замбии.

Литература / References

1. Adedeji O. A. An assessment of the impact of road transport on rural development: a case study of Obokun local government area of Osun state, Nigeria //British Journal of Environmental Sciences. — 2014. — Т. 2. — №. 1. — С. 34-48.
2. Berdegué J. A., Escobal J., Bebbington A. Explaining Spatial Diversity in Latin American Rural Development: Structures, Institutions, and Coalitions //World Development. — 2015. — Т. 73. — С. 129-137.

3. Beuran M., Gachassin M., Raballand G. Are There Myths on Road Impact and Transport in Sub-Saharan Africa? //Development Policy Review. — 2015. — Т. 33. — №. 5. — С. 673-700.
4. Brown A. T. Emergency transport of stroke suspects in a rural state: opportunities for improvement //The American Journal of Emergency Medicine. — 2016. — Т. 34. — №. 8. — С. 1640-1644.
5. Buehler M. Continuity through Co-optation: Rural Politics and Regime Resilience in Morocco and Mauritania //Mediterranean Politics. — 2015. — Т. 20. — №. 3. — С. 364-385.
6. Chakwizira J., Bikam P., Mashiri M. Are We Parked, Giving Way or Negotiating the Curve of Rural Development: Implications of the State of Rural Transport Research in South Africa for Planning, Policy and Development Choices //Planning Africa 2014. — 2014. — С. 646.
7. Chakwizira J., Nhemachena C. Linking indigenous knowledge systems, transport and rural development in South Africa //SATC 2012. — 2012.
8. Kreuger Johansson L. Has the Maputo Declaration Made a Difference? — Looking at the past ten years of Sub-Saharan agriculture within the CAADP. — 2015.
9. Kamruzzaman M., Hine J. Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach //Transport Policy. — 2012. — Т. 19. — №. 1. — С. 105-120.
10. Larson D. F. Should African rural development strategies depend on smallholder farms? An exploration of the inverse-productivity hypothesis //Agricultural Economics. — 2014. — Т. 45. — №. 3. — С. 355-367.
11. Liddle J., McElwee G., Disney J. Rural transport and social inclusion: The DalesBus Initiative //Local Economy. — 2012. — Т. 27. — №. 1. — С. 3-18.
12. Lindsay A. K., Kongolo M. Rural Roads and Agricultural Development in Swaziland //J Hum Ecol. — 2014. — Т. 48. — №. 3. — С. 431-438.
13. Neal S. Transition culture: Politics, localities and ruralities //Journal of Rural Studies. — 2013. — Т. 32. — С. 60-69.

14. Odero K., Starkey P. Rural Transport Service Indicators: Kenya Country Report. September 2012. African Community Access Programme (AFCAP) Project GEN/060 //International Forum for Rural Transport and Development (IFRTD), London, UK for Crown Agents, Sutton, UK. 27p. Available at: http://www.ruraltransport.info/RTSi/resources/project_outputs.php. — 2012.

15. Parkhurst G. Beyond transport: understanding the role of mobilities in connecting rural elders in civic society //Countryside connections: Older people, community and place in Rural Britain. — 2014. — C. 125-158.

16. Pašakarnis G., Morley D., Malienė V. Rural development and challenges establishing sustainable land use in Eastern European countries //Land Use Policy. — 2013. — T. 30. — №. 1. — C. 703-710.

17. Sebola M. P. Recapitalizing mini-bus taxis for effective public transportation in South Africa: the urban rural transport connection problem //Urban Transport XX. — 2014. — T. 138. — C. 125.

18. Siciliano G. Urbanization strategies, rural development and land use changes in China: A multiple-level integrated assessment //Land use policy. — 2012. — T. 29. — №. 1. — C. 165-178.

19. Thompson E. C. Urban Cosmopolitan Chauvinism and the Politics of Rural Identity //Cleavage, Connection and Conflict in Rural, Urban and Contemporary Asia. — Springer Netherlands, 2013. — C. 161-179.

20. Velaga N. R. Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities //Journal of Transport Geography. — 2012. — T. 21. — C. 102-112.