



Статистика, учет и аудит, 4(91)2023. стр. 54-58
DOI: <https://www.doi.org/10.51579/1563-2415.2023-4.07>

МРНТИ 73.31.75
УДК 625

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДСКОГО ПОТ (ПАССАЖИРСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА) В ГЕРМАНИИ

Э.Р. Кузенбаева, Т.А. Айыпова, М.К. Әлібекова

Казахский автомобильно-дорожный институт им. Л.Б. Гончарова, Алматы, Казахстан

email: elmira.kuzenbaeva@mail.ru

Аннотация. Транспортная инфраструктура является важной частью общественного капитала и основным аспектом политических и научных дискуссий. Кроме того, инвестиции в транспортную инфраструктуру оказывают влияние не только на регион, в который поступают денежные потоки, но и на надрегionalный уровень благодаря сетевым характеристикам инфраструктуры и ее важности для соединения регионов. Несмотря на свою очевидную важность, инвестиции в транспортную инфраструктуру являются основной причиной недофинансирования, при этом все большее число заинтересованных сторон заявляют о своем недовольстве текущим состоянием сети. Более детальный анализ, различающий различные типы автомагистралей и сооружений, подтверждает эти выводы и подчеркивает важность сети Bundesstraßen по сравнению с системой автобанов. Предполагаемое влияние качества мостов довольно неоднозначно и требует дальнейших исследований для достижения лучшего понимания. В этой статье анализируется влияние количества и качества транспортной инфраструктуры на региональное экономическое производство.

Ключевые слова: экономика, экономический эффект, инфраструктура, пассажирский общественный транспорт, Германия.

Основные положения. После «экономического чуда» во второй половине XX века Германия стала мировым лидером в различных сегментах, включая транспортный сектор. Несмотря на частую критику в адрес их надежности, услуги пассажирских перевозок в Германии по-прежнему считаются одними из лучших в мире. Неудивительно, что доступность сети общественного городского транспорта значительно высока. В 2020 году примерно 91,4 процента населения Германии имели хороший доступ к общественному транспорту [1].

Введение. Транспортная инфраструктура является важной частью общественного капитала и основным аспектом политических и научных дискуссий. Поскольку на него приходится 6% от общего объема капитала, занятого в экономике Германии (DIW, 2017, стр. 41), Министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (BMVI) утверждает, что «богатство создается там, где функционирует инфраструктура» (BMVI, 2017, стр. 3). Аналогичным образом, правительство США упоминает его как «ключевой компонент экономического развития в этой стране»

Cite this article as: E.R. Kuzenbayeva, T.A. Ayipova, M.K. Alibekova. Economic effect from city infrastructure pot (passenger public transport) in Germany. *Statistics, accounting and audit*. 2023, 4(91), 54-58. (In Russ.). DOI: <https://www.doi.org/10.51579/1563-2415.2023-4.07>

(EOP, 2016, стр. 251), способствуя таким эффектам, как экономия за счет масштаба, снижение транспортных и транзакционных издержек, а также доступ к более крупным рынкам (Carlsson, Otto, & Hall, 2013, стр. 267). Кроме того, инвестиции в транспортную инфраструктуру оказывают влияние не только на регион, в который поступают денежные потоки, но и на надрегиональный уровень благодаря сетевым характеристикам инфраструктуры и ее важности для соединения регионов. Несмотря на свою очевидную важность, инвестиции в транспортную инфраструктуру являются основной причиной недофинансирования, выявленного G20, при этом все большее число заинтересованных сторон заявляют о своем недовольстве текущим состоянием сети [2].



Рисунок 1 - Деление транспортной системы по функциональным признакам [3]

Роль общественной инфраструктуры в экономике, инвестиции в эти сети и качество предоставляемых систем являются предметом постоянных дискуссий в науке и политике. ОЭСР утверждает, что государственная инфраструктура поддерживает рост, улучшает благосостояние и создает рабочие места, но также обнаруживает ряд проблем, с которыми сталкиваются политики в сложной области инвестиций в инфраструктуру.

Стремление к экономической эффективности – это один из способов достижения оптимального соотношения цены и качества. Это общее соображение, которое правительства призваны демонстрировать при привлечении частных инвестиций в качестве одного из вариантов. Фирма достигает производственной эффективности, когда она производит заданное количество продукции при минимальных затратах. Однако любая инфраструктурная система – это среда с несколькими входами и несколькими выходами. Нельзя делать какие-либо выводы, наблюдая улучшения в



каком-либо одном измерении системы. Например, сравнение стоимости обслуживания двух управляющих железнодорожной инфраструктурой без учета того, что один унаследовал гораздо более высокую плотность стрелочных переводов, не даст справедливого сравнения.

Измерение повышения экономической эффективности требует, чтобы после изменения ситуации было проведено сравнение с контрафактуальным, в идеале с использованием эконометрики. Контрафактом может быть собственная прошлая производительность системы или другой системы. В свете проблем, связанных с достижением сопоставлений «одно к одному», нелегко установить или измерить, какая форма управления (и собственности) лучше с точки зрения экономической эффективности. Что касается конкурентных рынков, экономистам потребовалось несколько десятилетий, чтобы согласиться (Меггинсон и Неттер, 2001), что частная собственность работает лучше, чем государственное управление [4].

Однако большинство инфраструктурных систем не существуют на конкурентных рынках. Автомобильные и железнодорожные сети обладают характеристиками естественной монополии, и в большинстве 5 частей мира они являются монополистическими. Море и аэропорты могут обладать меньшим количеством таких характеристик и могут подвергаться постоянному конкурентному давлению. Все четыре оказывают существенное воздействие с точки зрения их внешних воздействий. Все четыре также требуют той или иной формы государственного регулирования. Поскольку инфраструктура, как правило, сопряжена с большими капитальными затратами, которые сразу же окупаются, от правительства необходимы гарантии того, что частные инвесторы не будут экспроприированы явно или неявно. Необходимо ввести правила и надзор, чтобы предотвратить злоупотребление рыночной властью, когда эксплуатация конкретного инфраструктурного актива является монопольной. Короче говоря, нельзя обобщать выводы о превосходных показателях частного управления и собственности с полностью конкурентного рынка на контекст инфраструктуры. Правительства также стремились к смене руководства и формы собственности в секторах инфраструктуры. При закупках инфраструктуры перерасход средств и задержки не были редкостью. Что касается управления инфраструктурой, то чрезмерная занятость в пассажирских и грузовых перевозках и неудовлетворительный уровень обслуживания были связаны с государственными предприятиями. Маковшек и Верьярд (2016) представляют обзор проблем, связанных с управлением государственной инфраструктурой [5]. Помимо попыток улучшить государственное управление, правительства стремились внедрить рыночные механизмы и учитывать частные интересы. Одной из частей этого процесса была попытка отделить операции от инфраструктуры. Экономические характеристики операций (часто более низкие требования к капиталу, снижение себестоимости и т.д.) могут сделать их менее ограничивающими участие частного сектора (и, как следствие, создание рынка).

Заключение. В заключение можно сказать, что даже когда операции могут быть отделены от инфраструктуры, условия все равно могут не сразу позволить создать конкурентный рынок для операций с инфраструктурой. Интерес этой статьи заключается в частных инвестициях в системы транспортной инфраструктуры, которые не были полностью либерализованы (неконкурентоспособны). Поскольку эти системы зависят от различных типов организации и форм частных инвестиций, фактические данные, касающиеся их, часто перекрывают темы инфраструктуры и операций. Чтобы не исключать такие доказательства, в данной статье рассматриваются и то, и другое.



Список литературы

- 1 Gaus, Dennis and Link, Heike, Economic Effects of Transportation Infrastructure Quantity and Quality: A Study of German Counties (January 1, 2020).
 - 2 DIW Berlin Discussion Paper No. 1848, Available at SSRN:
 - 3 <https://ssrn.com/abstract=3545188> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3545188>
 - 4 Makovšek, D. and M. Moszoro (2018), «Risk pricing inefficiency in public– private partnerships», Transport Reviews, Vol. 38/3, pp. 298-321, <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1324925>
 - 5 Makovšek, D. and D. Veryard (2016), «The Regulatory Asset Base and Project Finance Models: An analysis of incentives for efficiency», ITF Discussion Papers, No. 2016-1, International Transport Forum, Paris, https://www.itfoecd.org/sites/default/files/dp_2016-01_makovsek_and_veryard.pdf
- Meggison, W. and J. Netter (2001), «From state to market: A survey of empirical studies on privatization», Journal of Economic Literature, Vol. 39/2, pp. 321-389, <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.262311>

ГЕРМАНИЯДАҒЫ ҚАЛАЛЫҚ ЖОЛАУШЫЛАР ҚОҒАМДЫҚ КӨЛІГІНІҢ (ЖҚК) ИНФРАҚҰРЫЛЫМНАН ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӘСЕРІ

Э.Р. Кузенбаева, Т.А. Айыпова, М.К. Әлібекова

*Л.Б. Гончаров атындағы қазақ автомобиль-жол институты, Алматы, Қазақстан
email: elmira.kuzenbaeva@mail.ru*

Түйін. Көлік инфрақұрылымы қоғамдық капиталдың маңызды бөлігі және саяси және ғылыми пікірталастардың негізгі аспектісі болып табылады. Сонымен қатар, көлік инфрақұрылымына инвестициялар ақша ағындары түсетін аймаққа ғана емес, сонымен қатар инфрақұрылымның желілік сипаттамаларына және оның аймақтарды байланыстыру үшін маңыздылығына байланысты аймақтан тыс деңгейге де әсер етеді. Маңыздылығына қарамастан, көлік инфрақұрылымына Инвестициялар жеткіліксіз қаржыландырудың негізгі себебі болып табылады, бұл ретте мүдделі тараптардың саны желінің ағымдағы жағдайына наразылықтарын білдіруде. Автомагистральдар мен құрылыстардың әртүрлі түрлерін ажырататын егжей-тегжейлі талдау осы тұжырымдарды растайды және автобан жүйесімен салыстырғанда *bundesstraßen* желісінің маңыздылығын көрсетеді. Көпір сапасының болжамды әсері айтарлықтай екіұшты және жақсырақ түсіну үшін қосымша зерттеулерді қажет етеді. Бұл мақалада көлік инфрақұрылымының саны мен сапасының аймақтық экономикалық өндіріске әсері талданады.

Түйін сөздер: экономика, экономикалық әсер, инфрақұрылым, жолаушылар қоғамдық көлігі, Германия.

ECONOMIC EFFECT FROM CITY INFRASTRUCTURE POT (PASSENGER PUBLIC TRANSPORT) IN GERMANY

E.R. Kuzenbayeva, T.A. Ayipova, M.K. Alibekova

*L.B. Goncharov atyndagy kazakh automobile-zhol institutes, Almaty, Kazakhstan
email: elmira.kuzenbaeva@mail.ru*

Summary. Transport infrastructure is an important part of public capital and a major aspect of political and scientific discussions. In addition, investments in transport infrastructure have an impact not only on the region to which cash flows flow, but also on the supra-regional level due to the network characteristics of the infrastructure and its importance for connecting regions. Despite its obvious importance, investments in transport infrastructure are the main reason for underfunding, with an increasing number of stakeholders expressing their dissatisfaction with the current state of the network. A more detailed analysis distinguishing between different types of motorways and structures confirms these conclusions and highlights the importance of the *Bundesstraßen* network compared to the *autobahn* system. The estimated impact of bridge quality is quite ambiguous and requires further research to achieve a better understanding. This article analyzes the impact of the quantity and quality of transport infrastructure on regional economic production.



Keywords: *economy, economic effect, infrastructure, passenger public transport, Germany.*

Авторлар туралы ақпарат:

Кузенбаева Эльмира Рашитовна – э.э.м., аға оқытушы, Л. Б. Гончаров атындағы ҚазАЖИ, Алматы, Қазақстан, email: elmira.kuzenbaeva@mail.ru

Айыпова Толкын Аскарарна - э.э.м., аға оқытушы, Л. Б. Гончаров атындағы ҚазАЖИ, Алматы, Қазақстан, email: tolkin_bota@mail.ru

Әлібекова Марина Керімбайқызы - т.э.м., оқытушы, Л. Б. Гончаров атындағы ҚазАЖИ, Алматы, Қазақстан, email: m_alibekova@mail.ru

Сведения об авторах:

Кузенбаева Эльмира Рашитовна – м.э.н., ст.преподаватель, КазАДИ им Л.Б. Гончарова, Алматы, Казахстан, email: elmira.kuzenbaeva@mail.ru

Айыпова Толкын Аскарарна - м.э.н., ст.преподаватель, КазАДИ им Л.Б. Гончарова, Алматы, Казахстан, email: tolkin_bota@mail.ru

Әлібекова Марина Керімбайқызы – м.т.н., преподаватель, КазАДИ им Л.Б. Гончарова, Алматы, Казахстан, email: m_alibekova@mail.ru

Information about authors:

Kuzenbayeva Elmira Rashitovna – Master of Economics, senior lecturer, KazADI named after L.B. Goncharov, Almaty, Kazakhstan, email: elmira.kuzenbaeva@mail.ru

Ayypova Tolkin Askarovna - Master of Economics, senior lecturer, KazADI named after L.B. Goncharov, Almaty, Kazakhstan, email: tolkin_bota@mail.ru

Alibekova Marina Kerimbaykyzy - Master of Engineering Science, teacher, KazADI named after L.B. Goncharov, Almaty, Kazakhstan, email: m_alibekova@mail.ru