

СТРАТЕГИЯ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

© 2011 М.О. Сураева*

Ключевые слова: принцип комплексного подхода, транспортный комплекс, стратегия развития транспортной отрасли, структура транзитно-транспортного потенциала, концепция опережающей стратегии развития транспортного комплекса, мультипликативный эффект.

Рассматриваются стратегии опережающего развития транспортного комплекса, основанные на теории экономических отношений и закономерностей развития секторов экономики. Определены необходимые факторы для экономического развития эффективной системы. Установлено, что результаты развития транспортной системы оказывают воздействие на развитие экономики в целом с эффектом запаздывания (лаг), причем различным по продолжительности.

При определении основных направлений стратегии по развитию транзитно-транспортного потенциала в основу положен принцип комплексного подхода, базирующийся на анализе современного состояния основных составляющих транспортной системы и проблем их совершенствования с учетом динамики перевозочной работы во всех ее аспектах.

Транспортный комплекс РФ - это, прежде всего, транспорт общего пользования, являющийся преобладающей сферой обращения и перемещения различных видов продукции между производителями и потребителями, самостоятельной инфраструктурой материального производства. В состав транспорта общего пользования входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный (магистральный) виды транспорта. Поскольку объектом транспортирования могут быть не только люди и предметы труда, но и энергия (эквивалентная определенному количеству топлива), то иногда к транспорту общего пользования относят газопроводы и линии электропередач.

Каждый вид транспорта обладает характерными для него технико-экономическими и другими особенностями, которые могут быть охарактеризованы системой показателей, весьма существенных и в управленческом аспекте. Эти показатели условно можно объединить в следующие три группы: технико-эксплуатационные - пропускная и провозная способность коммуникаций; скорость доставки грузов; регулярность перевозок; безопасность движения и т.п.; натурально-

вещественные - трудоемкость на единицу транспортной продукции; удельная потребность в топливе и электроэнергии (энергоемкость); потребность в металле и других материалах (материалоемкость); стоимостные - текущие эксплуатационные расходы (себестоимость перевозок); потребные капиталовложения; необходимые оборотные средства (с учетом грузов, находящихся в процессе перевозок); потери и другие непроизводительные расходы в связи с утратой, порчей и повреждением грузов в процессе перевозок.

Транспортный комплекс носит инфраструктурный характер, поскольку является общим условием материального производства, имеет существенное общеэкономическое, социальное, культурное и политическое значение, выполняет общегосударственные хозяйственные и другие функции. Как вид деятельности, он носит межотраслевой характер, и это дает основание считать его межотраслевым комплексом. Транспорт в этом своем качестве способен активно воздействовать на процесс расширенного воспроизводства, ускоряя или замедляя его, увеличивая массу готовой продукции, топлива и сырья, находящихся в процессе обращения, или сокращая его.

Существенными особенностями обладает и само транспортное производство, что отражается в структуре его материально-технической базы, характере производственной деятельности и организации управления. Значительная часть средств производства транспорта (от 20-25 до 80-85%) не стационарна, а способна к перемещению (локомотивный и

* Сураева Мария Олеговна, кандидат экономических наук, доцент Самарского государственного экономического университета. E-mail: marusyasuraeva@mail.ru.

вагонный парк, транспортный флот, парк автомобилей и самолетов), причем в процессе производства эта активная часть, называемая подвижным составом, функционирует в разнообразных режимах и организационных формах.

Управление подвижными средствами производства на транспорте сложнее, чем, например, управление стационарным станочным оборудованием в машиностроении. Технические средства транспорта - постоянные устройства и подвижной состав - пространственно разобщены и функционируют в сетях большого протяжения - от сотен до нескольких тысяч километров и в то же время технологически тесно связаны друг с другом.

Эта исключительная и характерная для транспорта "связность", с одной стороны, позволяет в процессе управления маневрировать его производственными мощностями, быстро и эффективно перемещать их на тысячи километров, концентрируя в нужных районах транспортной сети. С другой, динамичность транспортных средств каждого вида транспорта в рыночных условиях порождает конкурентную борьбу, которая вынуждает преднамеренно создавать и поддерживать в рамках каждого вида транспорта огромные и недостаточно используемые резервы перевозочных способностей.

В силу такой своей особенности виды транспорта обладают возможностями к кооперированию и координации своей деятельности, к эффективному взаимодействию и сотрудничеству. Никакая другая отрасль экономики не обладает такими ценными свойствами, позволяющими повышать организационный уровень производства на базе синтеза, как транспорт. Его эластичность, способность к пространственно-временным преобразованиям средств производства в ходе самого производства, к взаимопроникновению, к взаимодействию со всеми отраслями производства легли в основу логистики.

Перевозка грузов и пассажиров на огромные расстояния предъявляет повышенные требования к координации действий работников транспорта и транспортной техники для обеспечения непрерывности перевозочного процесса. Перевозочный процесс обладает повышенной энергоемкостью, что объясняется природой транспортирования, связанного с преодо-

лением сопротивления той среды, в которой осуществляется движение, а также с преодолением всякого рода трений в двигателях и ходовых частях подвижного состава.

На железнодорожном транспорте, например, основное удельное сопротивление движению на прямых горизонтальных участках пути составляет от 2 до 4 кг/т, на автомобильном транспорте - от 10 до 30 кг/т, на водном - от 0,2 до 0,7 кг/т. В тех же пропорциях возрастает величина энергетических затрат в себестоимости перевозок. Доля затрат на топливо и электроэнергию в себестоимости продукции (от 5-7 до 15-20 %) значительно выше, чем в ряде других отраслей материального производства.

Транспорт занимает доминирующее положение в мировом хозяйстве по суммарной установленной мощности двигателей - более 90%. Доля отдельных видов транспорта в общем потреблении ими энергии характеризуется следующими данными: автомобильный транспорт в целом - 80%; гражданская авиация - 10%; железные дороги - 3,5%; водный транспорт - 2,5%; прочие транспортные средства - 4%. Перевозочный процесс осуществляется на огромных пространствах суши, воздушного бассейна и Мирового океана, поэтому транспортная отрасль функционирует как огромный цех под открытым небом. Отсюда повышенная зависимость его производственных процессов и территориальной организации от естественно-географических факторов. Климатические условия, состояние погоды, характер рельефа местности оказывают существенное влияние на эксплуатационно-экономические показатели перевозок (регулярность движения, среднесуточные пробеги транспортных средств, производительность труда, себестоимость перевозок и др.). На отдельных видах транспорта (особенно воздушном, водном и автомобильном) потери перевозочных возможностей в связи с этим составляют не менее 10-15 %.

Режим функционирования транспорта также во многом своеобразен. Нестационарность загрузки его производственных мощностей высока и это находит свое отражение в первую очередь в коэффициентах неравномерности перевозок в пространстве и времени.

Транспорт относится к числу отраслей производства повышенной опасности. Име-

ется в виду не только аварийность и производственный травматизм, которые на транспорте все еще довольно высоки, но и отрицательное влияние транспорта на окружающую природную среду, включая человека. Чрезмерное насыщение улично-дорожной сети автотранспортом, нарушение правил движения приводит к многочисленным дорожно-транспортным происшествиям. Общее число убитых в результате аварий на автомобильных дорогах мира ежегодно измеряется сотнями тысяч человек. Доля транспорта в прогрессирующем загрязнении окружающей природной среды оценивается в 50 %, в то время как влияние других источников значительно ниже: тепловые электростанции - 16%; сельское хозяйство, лесные пожары и сжигание мусорных отходов - 15%; вся промышленность - 14%; прочие источники - 5%. Наивысшая степень загрязнения воздушного бассейна наблюдается в крупных городах, где на сравнительно небольшой территории сосредоточена подавляющая часть автомобильного парка. Поэтому "эмиссионная нагрузка", т.е. масса вредных выбросов, здесь в сотни раз выше среднего уровня в целом по стране.

Социально-экономическая природа транспорта обусловила в целом довольно раннюю и высокую степень концентрации транспортного производства. Стремление к монополизации присуще транспорту в большей степени, чем другим отраслям хозяйства, своеобразно формирование себестоимости и цены транспортной продукции. Точное определение себестоимости транспортной продукции затруднительно. В связи с этим возникает неопределенность при сопоставлении издержек на единицу перевозочной работы по отдельным видам транспорта. Себестоимость перевозок в большинстве случаев оценивается ориентировочно, в средних цифрах, с большими допущениями и условностями. Невозможность создания заблаговременных "запасов" транспортной продукции с целью использования их в периоды "пик" оказывает влияние на величину транспортных издержек, что, в свою очередь, обуславливает нестабильность доходов. Этим объясняется то положение, что определение себестоимости перевозок в основном дает возможность правильно анализировать и направлять деятель-

ность транспортного предприятия и в меньшей степени - формировать на базе полученных результатов транспортные цены (тарифы).

Персонал, занятый на транспорте, должен обладать рядом особенностей, в частности, психологических. Профессия transportника требует определенного склада мышления. В числе личных качеств, свойственных работникам транспорта, следует указать гибкость мышления, быстроту реакции, широту кругозора. В свою очередь, работа на транспорте накладывает на психику человека определенный отпечаток. Все это должно учитываться при организации управления транспортным производством.

Проблема интеграции в мировую транспортную систему поставила задачу ускоренного технического совершенствования основных транспортных магистралей с учетом действующих международных стандартов для обеспечения конкурентоспособности транспортных маршрутов в системе евроазиатских путей сообщения. Дальнейшее совершенствование работы транспортного комплекса невозможно без изменения организационно-технологических основ его деятельности. Это вызывает настоятельную необходимость уточнения стратегических направлений развития на пути освоения и внедрения новых транспортных технологий.

Данные особенности современного состояния и условий функционирования транспортного комплекса определяют основные направления стратегии развития транспортной отрасли, а также структуры транзитно-транспортного потенциала на обозримую перспективу.

Стратегия развития транспортной инфраструктуры должна предусматривать: выполнение комплекса работ по реабилитации и модернизации транспортной инфраструктуры; завершение формирования транспортной сети с необходимыми устройствами и совершенствование транспортной инфраструктуры для повышения эффективности внутренних и межгосударственных перевозок; повышение качества и эффективности работы транспорта на основе информационных и современных транспортных технологий; повышение конкурентоспособности участков международных транспортных коридоров;

укрепление правового международного статуса страны в области транспорта.

Стратегия обеспечения безопасности транспортных процессов включает обеспечение безопасности транспортных средств и безопасности дорожного движения путем гармонизации и ужесточения стандартов безопасности в соответствии с международными требованиями. На современном этапе главные политические и экономические интересы России направлены на интеграцию в мировую экономическую систему и расширение внешнеэкономических связей, поэтому развитие транзитно-транспортного потенциала, в основном, преследующее цели повышения качества и эффективности перевозок в межгосударственном сообщении, рассматривается как главный приоритет транспортной стратегии страны на ближайшее десятилетие.

Предусмотренные транспортной стратегией основные направления развития и совершенствования транспортного комплекса охватывают широкий круг сложных и ресурсоемких проблем, решение которых рассчитано на длительный период.

Это в известной мере осложняет задачу, так как при неизменности принципиальных направлений транспортной политики форма и методы их реализации могут существенно меняться в зависимости от изменения социально-экономических и политических условий. Чем длительнее период реализации стратегии, тем менее предсказуемы эти изменения. Поэтому важным условием достижения намечаемых стратегией целей является этапность реализации основных задач транспортной политики, с более детальной проработкой решений ближайшего этапа.

Современный мир все более приобретает черты транспортного сообщества, где составные элементы транспортного развития (виды транспорта и формы перевозок) являются важнейшим продуктом общественного производства, постоянно наращиваемым ресурсом человечества, наиболее ценным и ходовым товаром в международной торговле.

На пути перехода к сервисной экономике составляющие перспективного развития транспортного комплекса превращаются в стратегический ресурс эффективной модернизации и быстрой интеграции в мировое сообщество.

Концепция опережающей стратегии развития транспортного комплекса основана на теории экономических отношений и закономерностей развития секторов экономики, складывающихся в процессе экономического роста и воспроизводства товаров и услуг при ограниченных ресурсах и приоритетности выбора проектов развития на определенный отрезок времени.

Для эффективной системы экономического развития необходимо иметь представление не только о степени воздействия различных инструментов на цель, но также времени их действия. Результаты развития транспортной системы оказывают воздействие на развитие экономики в целом с эффектом запаздывания, т.е. не сразу, а через некоторый промежуток времени (лаг), причем различный по продолжительности. Необходимо заранее предвидеть не только вероятный и желательный результат того или иного воздействия предложения качественных транспортных услуг, но и время, когда его можно ожидать.

Транспортная отрасль является высококапиталоемкой и затратной отраслью, поэтому развитие транспортного комплекса влияет на совокупный спрос и предложение, является важнейшим косвенным фактором экономического роста.

При рассмотрении экономического роста, с точки зрения опережения развития транспортного сектора, реального объема производства обычно предполагается, что в экономике не происходит глубоких структурных и институциональных изменений. Структура производства и институциональная среда считаются сложившимися и неизменными. Такой характер развития типичен для экономических систем, обладающих свойством целостности и сбалансированного взаимодействия с внешней средой. В качестве долгосрочного обычно рассматривается период, равный жизненному циклу основного капитала.

Концепция опережающего развития транспорта по сравнению с другими отраслями требует рассмотрения подходов при исследовании стратегии развития транспортного комплекса, поскольку, в итоге, основными конечными целями экономического роста являются повышение материального благосостояния населения и поддержание

национальной безопасности. Повышение материального благосостояния как главная цель экономического роста конкретизируется, по идее Р.Солоу, в следующих основных составляющих: увеличение среднедушевых доходов населения; увеличение свободного времени; улучшение распределения национального дохода среди различных слоев населения в процессе экономического развития; улучшение качества и рост разнообразия выпускаемых товаров и услуг¹.

Транспортный фактор влияет на способность экономической системы к эффективному росту. Способность к наращиванию производства, создаваемая прямыми факторами предложения, недостаточна для расширения реального объема производства темпами, соответствующими потенциальным возможностям роста. Необходимо такое распределение ресурсов, которое позволяет эффективно развивать транспортную инфраструктуру, удовлетворяющую максимальному спросу на транспортные услуги. Эта проблема решается в своей основной части рынком совместно с государственным регулированием и поддержкой транспортного комплекса.

Развитие транспортной инфраструктуры обеспечивает реализацию стратегического потенциала экономического роста, роста экономики потенциально возможными темпами.

При оценке эффективности развития транспорта необходимо учитывать так назы-

ваемый эффект мультипликатора. Эффект мультипликатора демонстрирует взаимосвязь и взаимовлияние всех структурных элементов объекта регулирования. Мировой экономической науке известна целая система мультипликаторов, которые охватывают самые разные цели и инструменты экономической политики. Мультипликативный эффект государственного регулирования различен в кратко- и долгосрочном периодах².

Определение транспортной составляющей интеграции является определенным мультипликатором эффективности функционирования транспортного комплекса, который позволяет оценить преимущества государственного регулирования проектов развития транспортного комплекса³. Причина подобного предположения заключается в том, что с переходом экономически развитых стран индустриальной стадии развития к более высокой сервисно-технологической экономике большая часть ВВП в этих странах стала формироваться в секторе услуг, в том числе в сфере транспортного комплекса.

¹ *Solow R.A.* Contribution to the Theory of Economic Growth // *Quarterly Journal of Economics*. 1956. Februar. P. 65-94.

² *Общий менеджмент* / под ред. С.С. Цукарева, С.П. Кретова. Новосибирск, 2006.

³ *Федоров Л.С., Федина Т.В.* Управление и регулирование на транспорте. М., 2001.

Поступила в редакцию 25.02.2011 г.