Мультипликативный транспортный эффект

формирование транспортной политики с учетом приоритетов социально-экономического развития России

Транспорт образно называют «кровеносной системой» страны, и тем самым подчеркивается его значение в экономической системе России. Действительно, доля транспорта в валовом внутреннем продукте составляет 8,4%, в основных фондах – 11%. При этом ежегодно всеми видами транспорта общего пользования перевозится более 45 млрд человек, а объем отправления грузов превышает 2,5 млрд тонн [1]. Кроме того, транспортировка продукции является составной частью производственного цикла предприятий.

Муров А.Е.
канд. экон. наук, докторант Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов

В перспективе одной из обязательных предпосылок эффективной работы транспортного комплекса России является гармоничное сочетание на рынке транспортных услуг всех видов современного транспорта с учетом их рационального и экономически выгодного участия в выполнении перевозок, а также координация работы различных транспортных средств при перевозках в смешанных сообщениях.

Эффективность транспорта и конкурентоспособность

Устойчивая и надежная работа транспорта определяет эффективность функционирования и развития экономики любого государства, существенно влияет на улучшение социальных показателей. Своевременность перевозок промышленной и сельскохозяйственной продукции, сроки оборота ее на транспорте и сохранность в пути следования, стоимость доставки грузов – все эти показатели, влияющие на реализацию продукции, оказывают непосредс-

твенное воздействие на эффективность производства, стоимость товаров и в конечном итоге определяют конкурентоспособность продукции предприятий на российских и мировых товарных рынках.

Удовлетворение платежеспособного спроса населения на услуги транспорта в соответствии с требуемыми показателями качества является одним из важных параметров, определяющих жизненный уровень населения, что опосредованно влияет также на успешное развитие экономики. Транспорт является одним из важнейших инструментов гармонизации интересов федерального центра и субъектов федерации, межнациональных и межгосударственных отношений, он призван устранить опасную тенденцию дифференциации между богатыми и бедными регионами, что в совокупности должно обеспечить экономическое возрождение России, укрепить политическую целостность и безопасность государства [3].

На наш взгляд, от того, в каком направлении будут развиваться реформы, какое содержательное воздействие они окажут на эффективность деятельности транспорта и его взаимодействие с экономикой, во многом будут определяться глубина и темпы социально-экономических преобразований в России. При этом формирование цивилизованного транспортного рынка, основанного на эффективном использовании технико-экономических преимуществ и гармоничном развитии каждого вида транспорта в единой транспортной системе страны – важнейшее условие справедливого решения проблем конкуренции на базе снижения стоимости предоставляемых услуг, повышения качества и устойчивости работы.

транспорт является одним из важнейших инструментов гармонизации интересов федерального центра и субъектов федерации

Три стратегии развития

Отметим, что хотя транспортная политика формируется с учетом целей и приоритетов социально-экономического развития, тем не менее, развитие России в рамках единого экономического пространства может осуществляться на основе реализации трех основных

стратегий: транспортно-ориентированной, ресурсно-ориентированной и социально-ориентированной.

В *транспортно-ориентированной стратегии* акцент в развитии делается на создание транспортных «мостов» между Западом и Востоком, с одной стороны, и между Севером и Югом – с другой. При этом достоинством транспортно-ориентированной стратегии является то, что она позволяет привлечь на развитие транспортной инфраструктуры России крупные иностранные инвестиции заинтересованных государств Азиатско-Тихоокеанского региона и США и обеспечить получение дополнительных доходов от пропуска международного транзитного потока через российские транспортные коммуникации, которые только по Транссибирскому транспортному коридору оцениваются, как минимум а 2 млрд долл. в год. Тем не менее, реализация данной стратегии не предусматривает создания столь необходимого опорного каркаса транспортной сети на востоке страны и не решает социально-экономических проблем таких важных регионов как Сибирь и Дальний Восток, прежде всего, связанных с их заселением и промышленным освоением, что может представлять угрозу экономической и политической безопасности России.

Ресурсно-ориентированная стратегия рассматривает регионы России богатые природными ресурсами, подлежащие индустриальному освоению. Так, например, при минимальных затратах на глобализацию Транссиба и БАМа предполагается ограничиться строительством от этих широтных магистралей меридиональных ответвлений, ведущих к крупным месторождениям полезных ископаемых. В этом направлении одной из первоочередных задач является развитие регионов с высокой концентрацией полезных ископаемых (углеводороды, металлы, лес) и благоприятными инфраструктурными условиями освоения (наличие транспортных входов и источника электроэнергии – Богучанская ГЭС). Прежде всего, это Нижнее Приангарье, в том числе южные райо-

в транспортно-ориентированной стратегии акцент в развитии делается на создание транспортных «мостов» между Западом и Востоком, с одной стороны, и между Севером и Югом – с другой

ны Эвенкийского автономного округа. Для этой территории на правительственном уровне принята и реализуется Федеральная целевая программа, создан и функционирует орган управления – Администрация Федеральной программы.

На наш взгляд, преимущество ресурсно-ориентированной стратегии состоит в ее относительно низкой капиталоемкости и быстрой окупаемости единовременных затрат за счет высокой эффективности вовлечения в хозяйственный оборот уникальных природных ресурсов. Однако и эта стратегия не отвечает долговременным социально-экономическим и политическим, региональным и общегосударственным интересам. При предусматриваемом лишь концентрированном транспортном и промышленном освоении обширной территории и создании временных рабочих мест, после истощения наиболее эффективных месторождений природных ресурсов соответствующие территории ресурсодобычи могут превратиться в регионы социального бедствия, если не будут своевременно созданы условия для перехода к освоению воспроизводимых ресурсов (например, лесных).

Социально-ориентированная стратегия в качестве своей главной задачи выдвигает положение о необходимости заселения таких регионов как Сибирь и Дальний Восток. В основе стратегии лежит понимание необходимости создания опорного каркаса транспортной сети (прежде всего железнодорожного), в узлах которого образуются устойчивые социально-хозяйственные ареалы, имеющие круглогодичную связь с любой точкой глобальной железнодорожной сети России и мира. На наш взгляд, именно реализация социально-ориентированной стратегии, включающей в себя основные компоненты и первых двух стратегических направлений, но с разной расстановкой приоритетов, отвечает долговременным интересам регионов Сибири и Дальнего Востока и России в целом. Природные ресурсы, являются необходимыми условиями для актуализации человеческого фактора.

преимущество ресурсно-ориентированной стратегии состоит в ее относительно низкой капиталоемкости и быстрой окупаемости

Литература

1. Аброскин А. Транспортные услуги и экономическое развитие (методологические аспекты статистического анализа) // Вопросы статистики. – 2007. – № 10. – С.42-47.
2. Березин В.Ф. Информационное обеспечение транспортного комплекса // Бюллетень транспортной информации. – 2006. – №3. – С.25-30.
3. Бурак П. Региональные программы развития транспортной инфраструктуры в условиях формирования рынка // Российский экономический журнал. – 2006. – № 3. – С.18-24.
4. Демидова Л. Транспортные услуги в постиндустриальной экономике // Мировая экономика и международные отношения. – 2005. – № 2. – С.24-32. – М.
5. Сакульева Т.Н. Качество управленческих решений на транспорте// Бюллетень транспортной информации. – 2006. – № 10. – С.21-26.

Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока

На наш взгляд, в настоящее время процесс реформирования транспортной системы вступает в решающую фазу. Отработана идеология реформы, разработаны и рассматриваются законопроекты, регламентирующие деятельность реформируемых субъектов транспортной системы России, ведется подготовка к внедрению новых технологий управления отраслями транспорта. При этом у России имеются все предпосылки, более того, специфические требования, чтобы через мультипликативный эффект коренным образом улучшить экономическое и геополитическое положение страны. Фактором возрождения России, рычагом, способным содействовать реализации мультипликативного транспортного эффекта, является транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока, которые по своим природным ресурсам, по своему жизненному пространству необыкновенно привлекательны для мировых конкурентов России. Такой эффект может быть сформирован через строительство в Сибири и на Дальнем Востоке опорного транспортного «каркаса (решетки)» из железнодорожных и автомобильных магистралей. Этот «каркас» должен стать базой для создания новых промышленных центров, строительства подходов к перспективным месторождениям и обеспечит возможность оперативной передислокации сил и средств. Первым этапом реализации в этом направлении должно стать строительство Северо-Российской Евразийской магистрали. При этом для обоснования такого рода действий необходимо рассмотреть пропускную способность существующей транспортной системы Сибири и Дальнего Востока, обеспечить увеличение перевозок с учетом перспективы [3].

pn