

пристяжные экономики

*автомобильный транспорт и дорожное хозяйство
в транспортном комплексе российской федерации*

Формирование рынка услуг в последние годы находилось под влиянием различных тенденций. С одной стороны, спад производства товаров инициировал сокращение спроса на услуги отраслей производственной инфраструктуры, с другой стороны, с изменением структуры спроса усилились тенденции к интенсивному развитию новых и трансформации традиционных сегментов рынка услуг.

*Продолжение.
Начало в № 10/2003.*

В 2002 году инвестиции в сектор услуг составляли 51,3% от общего объема инвестиций в национальную экономику. Доля отраслей, оказывающих услуги по вводу в действие основных фондов, повысилась с 44,0% в 1990 году до 57,9% в 2002 году. Перераспределение потоков инвестиций в сектор услуг сопровождалось повышением долевого участия отраслей инфраструктуры. С 1995 года наблюдается постепенное восстановление положительной динамики инвестиций в основной капитал в таких отраслях, как транспорт, связь, торговля, информационно-вычислительное обслуживание.

Динамичное развитие транспорта, связи и информационных услуг поддерживалось интенсивным процессом инвестирования и явилось фактором ослабления темпов спада в этих отраслях экономики. В период 1999-2002 гг. в среднем на долю транспорта, связи и торговли приходилась 1/4 часть общего объема инвестиций в основной капитал против 12% в период 1992-1996 годов. За годы реформ доля транспорта в структуре инвестиций в реальный сектор экономики увеличилась почти

**Дементьев А.В.
Изряднова О.И.
Реус А.Г.**
канд. экон. наук

двое. Повышение инвестиционной активности в отраслях инфраструктуры и рост спроса на услуги этих отраслей являются индикатором экономического потенциала роста, тем более, что инвестиционная политика в этом секто-

ре ориентирована, главным образом, на решение будущих проблем. Однако, несмотря на определенные достижения, по уровню развития сектора услуг Россия существенно уступает зарубежным странам.

Сравнительный анализ изменения динамики и структуры инвестиций в основной капитал по отраслям экономики показывает, что финансирование инвестиционных расходов в транспортный комплекс находилось в числе приоритетных направлений деятельности. На фоне общего снижения инвестиционной деятельности в российской экономике спад инвестиций в основной капитал в транспорт был менее глубоким, чем в других отраслях. За последние четыре года рост инвестиций в развитие транспорта опережал темпы роста инвестиций в сектор производства товаров. В структуре инвестиций на развитие сектора услуг доля расходов на транспортный комплекс в 2001 году повысилась до 44,8% против 33,2% в 1998 году и 18,1% в 1992 году.

Изменение структуры инвестиций по транспортным отраслям определялось общеэкономической ситуацией, а также решением практических проблем координации развития транспортной инфраструктуры. Поддержание инвестиционной активности сопровождалось изменением структуры инвестиций в основной капитал по отдельным видам транспорта. Характерной для периода 1995-2001 годов явилась тенденция к снижению доли инвестиций в развитие железнодорожного транспорта при повышении доли инвестиционных расходов на развитие дорожного хозяйства на 13,5 процентных пункта за этот период, и на автомо-

динамичное развитие

транспорта, связи

и информационных услуг

поддерживалось интенсивным

процессом инвестирования

бильный транспорт – на 1,3 процентных пункта. За период реформ эксплуатационная длина автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилась почти на 200 тыс. км. При этом повысилась плотность автомобильных дорог с 23 км/1000 кв. км в 1990 году до более, чем 30 км/1000 кв. км в 2001 году.

Инвестиционная деятельность зачастую определяется не только масштабами используемых средств, но и рационализацией потоков ресурсов, используемых для воспроизводства основного капитала. С изменением конъюнктуры меняется и мотивация инвестиционной деятельности. Принятие инвестиционных решений определяется задачами повышения качества услуг (и их соответствия современным стандартам), а также технологическими аспектами снижения себестоимости. Решение этих проблем предполагает четкое планирование расходов на дорожное хозяйство, которое должно быть увязано с общей стратегией развития российской экономики.

Программа развития дорожного хозяйства как отрасли требует разработки четких финансовых ориентиров на краткосрочную и среднесрочную перспективу дорожного строительства. В перспективе должны также учитываться основные стратегические направления расширения дорожной сети, как одной из важных составляющих стратегии экономического развития страны.

Рост инвестиционной активности в транспортной отрасли в последние годы поддерживался и за счет привлечения иностранных инвестиций. В 1995 году иностранные инвестиции составили 11 млн. долл., или 0,4% от общего объема иностранных инвестиций в экономику. При высоком спросе на транспортные услуги и низком уровне освоения данной рыночной ниши, иностранные инвесторы активизировали деятельность в этом секторе

экономике. В 1999 году объем иностранных инвестиций в 1,6 раза превысил уровень 1998 года и составил 521 млн.

с изменением конъюнктуры

меняется и мотивация

инвестиционной деятельности

долл., или 5,5% от общего объема иностранных инвестиций. В 2000 году иностранные инвестиции составили 1020 млн. долл., их удельный вес повысился до 9,3%. В 2001 году интенсивность зарубежных долгосрочных вложений в транспорт несколько ослабла, однако и в этих условиях его доля в прямых иностранных инвестициях составила 17,3%.

Особенностью влияния инвестиционных процессов на развитие транспортной отрасли являются структурные сдвиги. Опережающий рост внешнего спроса в 1999-2002 гг. сопровождался увеличением инвестиционных расходов на развитие и поддержание сети магистральных трубопроводов. Увеличение доли перевозки крупнотоннажных грузов добывающих и перерабатывающих отраслей актуализировало проблему модернизации и реконструкции железнодорожного транспорта. Повышение деловой активности в труднодоступных, удаленных от основной зоны хозяйственного освоения регионах Сибири и Крайнего Севера, определило рост инвестиционных расходов на развитие внутреннего водного и воздушного транспорта. Интенсивный рост производства в регионах Европейской части России и усиление процессов межрегионального и международного сотрудничества сопровождались расширением масштабов дорожного строительства.

Вместе с тем, в условиях экономического роста стало очевидным, что управление инвестициями не согласовано с динамичными процессами реструктуризации отрасли. Длительная инвестиционная пауза привела к консервации структуры основного капитала. Анализ структуры инвестиций показывает, что высокая дифференциация доходов по видам транспорта определяла характер и динамику инвестиционных расходов на воспроизводство основного капитала, а интенсивное развитие дорожного стро-

***особенностью влияния
инвестиционных процессов
на развитие транспортной
отрасли являются
структурные сдвиги***

ительства ориентировано на формирование транспортной инфраструктуры внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок. Вместе с тем, с развитием сети автомобильных дорог повысились требования к согласованному развитию инфраструктуры других видов транспорта.

Эти вопросы стали особенно актуальны в последние три года под влиянием изменения конъюнктуры внешнего и внутреннего рынков. Повысились требования к координации развития автомобильных и железных дорог, создания подходов к портам, развития припортовых коммуникаций, трубопроводов и морских терминалов, аэропортов и инфраструктуры наземного транспорта. Решение этих проблем сопровождается постепенным перераспределением инвестиций.

Расширение спроса на услуги транспорта сопровождалось повышением степени использования накопленного производственного потенциала за счет повышения загрузки незадействованных мощностей. Несмотря на положительную динамику роста инвестиций, при сложившихся технологических, воспроизводственных и возрастных показателях состояния основного капитала в транспорте, они оказывались явно недостаточными для проведения активной структурно-инвестиционной политики.

Инвестиции в условиях кризиса российской экономики направлялись, главным образом, на сохранение производственных мощностей и обеспечивали, в лучшем случае, простое воспроизводство основного капитала. Объем основных фондов остался практически на уровне дореформенного 1991 года.

Возможности дальнейшего развития находятся

в усиливающейся зависимости от динамики инвестиций и инновационной стратегии развития. Устаревший парк оборудования и технологий, низкий уровень производительности

**управление инвестициями
не согласовано с динамичными
процессами реструктуризации
отрасли**

труда являются существенными ограничениями для расширения совокупного предложения, а также изменения его структуры.

Соотношение показателей износа и возрастной структуры основного капитала является яркой иллюстрацией настоятельной необходимости активизации процессов обновления. Длительная инвестиционная пауза привела к консервации структуры основного капитала. В условиях же перехода к модели экономического роста, основанной на инвестициях, недостаток современных видов оборудования машин и транспортных средств стал фактором, ограничивающим расширение объема предоставляемых услуг.

За период 1990-2001 годов коэффициенты обновления основных фондов снизились почти в 5 раз. Систематическое снижение нормы ввода в действие основных фондов усилило тенденции к повышению степени их износа. В 2001 году износ основных фондов в целом по транспорту составил 50,7% в активной части производственного потенциала. Сохранение указанных тенденций может привести в дальнейшем к необратимым процессам.

Инвестиционная деятельность зачастую определялась не масштабами используемых средств, а рационализацией потоков ресурсов, используемых для воспроизводства основного капитала. С изменением конъюнктуры предприятия ориентируются на укрепление своих позиций на внутреннем рынке за счет повышения конкурентоспособности предоставляемых ими услуг.

***с развитием сети
автомобильных дорог
повысились требования
к согласованному развитию
инфраструктуры других
видов транспорта***

Dementjev A.V.

Izrjadnova O.I.

Reus A.G.

The candidate of economic sciences

One of the main forces of economy

Motor transport and road economy in a transport complex of the Russian Federation

The continuation. The beginning is in № 10/2003.

Recently, the formation of the services market has become under influence of various tendencies. From one hand the depression of goods production has led to decreasing of production services popularity, but from the other hand new tendencies of traditional services have appeared.

рп