

Шевченко Д. К., Сергеев А. С.

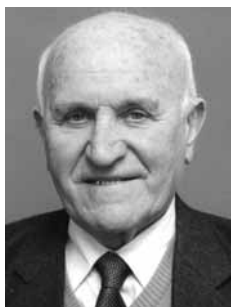
КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ИССЛЕДОВАНИЮ ПРОБЛЕМ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТА
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА

Шевченко Д. К., Сергеев А. С.

D.K. Shevchenko, A.S. Sergeev

**КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ИССЛЕДОВАНИЮ ПРОБЛЕМ ПОВЫШЕНИЯ
ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА**

**CONCEPTUAL APPROACH TO THE STUDY OF THE PROBLEMS OF TRANSPORT
EFFICIENCY IMPROVEMENT IN THE CONTEXT OF THE GLOBAL CRISIS**



Шевченко Давид Кириллович – доктор экономических наук, профессор, Заслуженный работник высшей школы РФ, Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет (Россия, Владивосток).

E-mail: dalrybvtuz@ mail.ru

Mr. David Shevchenko – Doctor of Economics, Professor, Honoured Worker of the Higher Education of Russia, Far-Eastern Fishing Technical University (city of Vladivostok). E-mail: dalrybvtuz@ mail.ru



Сергеев Александр Садофович – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на предприятии Дальневосточного федерального университета (Россия, Владивосток). E-mail: SERG-Alexander@yandex.ru

Mr. Alexander Sergeev – PhD in Economics, Associate Professor, Department of Economics and Business Administration, Far-Eastern Federal State University (city of Vladivostok). E-mail: SERG-Alexander@yandex.ru

Аннотация. Рассматриваются экономические проблемы эффективности работы национальной транспортной системы, включая транспортную инфраструктуру Дальнего Востока. Представлены основные приоритеты их решения на основе концептуального подхода.

Summary. The paper examines a range of problems linked to the performance level of the national transport system, including these of the transport infrastructure of the Far East. Basic priorities in the area of the problem solution are presented as worked out using a conceptual approach.

Ключевые слова: единая транспортная система страны, региональный транспортный комплекс, глобальный экономический кризис.

Key words: integrated transport system of a country, regional transport system, global economic crisis.

УДК 338.468

Современный мировой экономический кризис в значительной мере повлиял на развитие экономики России и транспорта в частности, который составляет около 9 % ВВП и оказывает значительное влияние на развитие всех отраслей народного хозяйства страны. Транспорт играет также исключительно важную роль в социально-экономическом развитии Дальневосточного региона (ДФО). Доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте региона почти в 1,5 раза превышает среднероссийский уровень и составляет около 13 % от всего ВРП Дальнего Востока [2]. Однако, занимая почти 40 % территории России, транспортная сеть ДФО и его транспортная инфраструктура в целом пока значительно отстает от среднестатистических значений по сравнению с остальными регионами России. Плотность железнодорожных путей общего пользования в расчете на 10 тыс. кв. км в ДФО в 3,6 раза, а

автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в 5,6 раза меньше, чем в среднем по России [2].

Длительный период реформенных преобразований в России привел к тому, что даже транспортная сеть ДВФО оказалась относительно избыточной. Если до 1990 г. транспортный комплекс региона характеризовался наличием дефицита мощностей, то к началу 2000 г. транспортная инфраструктура оказалась загруженной менее чем на 50 %. Общие отправки грузов на основных видах транспорта снизились относительно 1990 г. почти в 2,5 раза. В 2000-2005 гг. спад перевозок прекратился, но общий уровень загрузки транспорта региона оставался относительно низким и только в последние годы наметился относительный рост объема перевозок, в основном за счет коммерческого автомобильного транспорта (см. рис. 1).

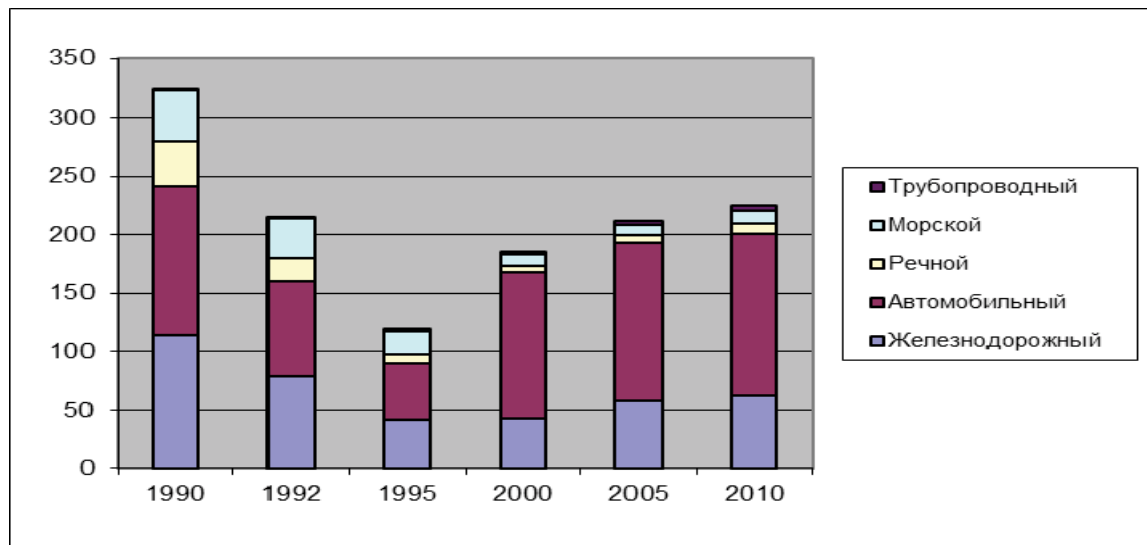


Рис. 1. Объем перевозки грузов транспортом общего пользования ДВФО за 1990 – 2010 гг. (млн т) [2]

Общее ухудшение экономической ситуации в стране под влиянием мирового кризиса негативно отразилось на положении транспортного комплекса ДВФО. В результате падения производства, роста транспортных тарифов и таможенных пошлин значительно сократились объемы перевозки грузов. Неэффективная система управления транзитными грузопотоками, не обеспечивающая клиенту конкурентные преимущества в использовании отечественного транспорта, вызвала сокращение транзитных перевозок по Транссибу.

К основным причинам снижения транспортной активности региона можно отнести следующие факторы:

- общее падение производства;
- систему тарифных ставок, не учитывающую географическую отдаленность региона от центральной части России;
- неэффективное таможенное законодательство;
- отсутствие стабильной политической и экономической ситуации в краях и областях региона и, как следствие, сокращение национальной грузовой базы и внешнеторговой активности.

В связи с этим, проблема выхода страны и транспорта из экономического кризиса требует комплексного, концептуального подхода, тесно увязывающего цели развития транспортной системы с проблемами и факторами, сдерживающими развитие всей национальной экономики. Эти взаимосвязи наглядно показаны на рис. 2.



Рис. 2. Концептуальная схема исследования проблем по выходу из кризиса транспортной системы России

Рассмотрим эти проблемы и приоритетные направления их решения с позиции национальной экономики России.

Прежде всего, глобальный кризис вскрыл серьезные недостатки в социально-экономической, финансовой, научно-технической и правовой сферах деятельности. Все это породило ряд проблем, требующих немедленного решения. В национальной экономике к этим проблемам относятся: нерациональная структура производства; неустойчивая система управления экономикой и связанная с ней низкая производительность труда; неэффективное



использование сырьевых, природных, энергетических ресурсов и высокая зависимость экономики от их экспорта; низкое качество и конкурентоспособность несырьевых секторов экономики; недостаточная развитость финансового сектора и банковской сферы кредитования [1].

В целом основные проблемы национальной экономики можно разделить на три вида:

Первая проблема состоит в том, что в России уже значительно устарело техническое оборудование и применяемые технологии. Сроки эксплуатации техники и оборудования в среднем по использованию основных производственных фондов в промышленности и на транспорте составляют 25 – 40 лет и требуют коренной реконструкции или замены. Поэтому производимая продукция имеет низкое качество и большие отходы сырья и материалов. Непроизводительные простои оборудования, транспортных средств и другие потери в производстве и реализации продукции делают ее более дорогой и неконкурентоспособной. Всё это связано со снижением инновационной и инвестиционной активности за последние 20 лет.

Вторая проблема – низкая конкурентоспособность продукции и транспортных услуг, снижающих как внутренний, так и зарубежный спрос. Когда эта проблема появилась в сырьевых секторах, то не нашлось перерабатывающих отраслей, способных «поддержать» экономику. Более того, проблемы от сырьевых отраслей начали распространяться на смежные, включая машиностроение и транспорт. Это является основной причиной снижения объемов производства, рабочих мест и появления безработицы.

Третья проблема – недостаточная развитость финансового сектора и банков, которые работают недостаточно эффективно и не обеспечивают надежного кредитования предприятий под низкие проценты, как это делается за рубежом. Высокие процентные ставки кредитов в банках России (13 – 18 %) практически не доступны предприятиям среднего и малого бизнеса, сдерживают их модернизацию и развитие. Эта проблема является также основной причиной строительства и ремонта отечественного транспортного флота за рубежом по условиям более благоприятного иностранного кредитования.

Для выхода из создавшегося кризиса Правительством РФ в 2009 г. была разработана среднесрочная программа антикризисных мер на период до 2012 г. [3], в которой предлагался ряд приоритетных мер по коренной модернизации экономики и управления хозяйственной деятельности, направленной на повышение конкурентоспособности и финансовой устойчивости предприятий.

В соответствии с данной программой Правительство РФ планировало осуществлять свою деятельность, исходя из следующих приоритетов [3]:

- 1) публичные обязательства государства перед населением будут выполняться в полном объеме;
- 2) промышленный и технологический потенциал будущего роста должен быть сохранен и усилен;
- 3) основой посткризисного восстановления и последующего поступательного развития должен стать внутренний спрос;
- 4) кризис – не повод отказаться от долгосрочных приоритетов модернизации страны;
- 5) отечественный бизнес должен быть освобожден от давления чиновников. Правительство продолжит снижать административные барьеры для бизнеса;
- 6) экономика должна опираться на мощную национальную финансовую систему;
- 7) Правительство и Центральный Банк будут реализовывать отечественную макроэкономическую политику, направленную на финансовую поддержку и стимулирование высокотехнологичных и наукоемких производств.

При этом данные проблемы и приоритеты не отменяют стратегический курс Правительства, направленный на модернизацию экономики в последующие за 2012-м годы. В частности, в Концепции долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 г. к важнейшим направлениям модернизационной политики государства относятся следующие направления [1]:

Шевченко Д. К., Сергеев А. С.

**КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ИССЛЕДОВАНИЮ ПРОБЛЕМ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТА
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА**

- проведение институциональных реформ, обеспечивающих устойчивое и динамичное развитие человеческого капитала;
- усиление роли внутреннего спроса в обеспечении экономического роста;
- структурное обновление экономики, ведущее к снижению зависимости производства и финансовой системы от экспорта топливно-сырьевых ресурсов;
- последовательная демонополизация и развитие конкуренции, без чего все меры стимулирования спроса не будут эффективными;
- незыблемость и защита права частной собственности как основа устойчивого экономического роста. По мере стабилизации социально-экономической ситуации (в ходе реализации антикризисных мер) государство будет сокращать свою долю во владении промышленными и финансовыми активами;
- обеспечение макроэкономической сбалансированности, предполагающее сокращение бюджетного дефицита, снижение инфляции и процентных ставок, стабилизацию курса национальной валюты;
- радикальное повышение инновационной активности в экономике. Стимулирование повышения энергосбережения и ресурсоэффективности;
- смягчение региональной поляризации за счет ускорения развития депрессивных и слаборазвитых регионов, развитие системы стратегического управления на региональном уровне;
- развитие инфраструктуры – транспортной, энергетической, информационной, создающей основу для повышения эффективности и снижения уровня издержек всех секторов экономики.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок и пассажиров, и грузов. Следует признать, что транспортная инфраструктура в России, и особенно в ДВФО, развита пока недостаточно. Несмотря на имеющиеся проблемы в развитии транспортной инфраструктуры и отдельных видов транспорта, выгодное геополитическое положение Дальневосточного региона России позволяет ему претендовать на одно из ведущих мест в мировой транспортной системе в качестве транспортного моста между Европой и АТР. Поэтому формирование системы международных транспортных коридоров в регионе и реализация его транзитного потенциала всецело отвечает стратегическим интересам России.

ЛИТЕРАТУРА

1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 года – [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.stras.ru>
2. Приморский край в Дальневосточном федеральном округе по итогам 2010 года. 2011: Аналитический обзор / Приморскстат. – Владивосток, 2011. – 32 с.
3. Программа антикризисных мер Правительства РФ на 2009 г. / Аргументы и факты. –2009. – № 13 (25-31 марта).