Жихарев К.Л.

Содержание и методы управления транспортной инфраструктурой в регионах

Любое государство обеспечивает общие условия функционирования и развития основных сфер жизнедеятельности общества, в т. ч. создание и поддержание инфраструктуры, на которой базируется вся экономическая деятельность системы. Инженерная, транспортная и социальная инфраструктуры, определяются в соответствие с законодательством РФ, как комплекс сооружений и коммуникаций транспорта, связи, инженерного оборудования, а также объектов социального и культурно-бытового обслуживания населения, обеспечивающих устойчивое развитие и функционирование поселений и межселенных территорий.

Таким образом, инфраструктура способствует координации экономической деятельности хозяйствующих субъектов: на международном, на макро и мезо- (региональном) уровне страны, на уровне отраслей экономики и на уровне предприятий. Именно государство несет основную ответственность за создание тех инфраструктур, которые обеспечивают единую систему отчетности, делопроизводства, сертификации, стандартизации, норм обеспечения производственной безопасности, единство социальной и экономической систем.

Происшедшие за последние годы переориентация значительной части товарных потоков на экспорт, расширение внутренней и международной торговли и стоящая на повестке дня интеграция России в глобальный мировой рынок формируют мощный макроэкономический спрос на развитие транспортной инфраструктуры, как важнейшего базового фактора устойчивого и динамичного роста российской экономики, усиления ее позиций на внутренней и международной арене.

В тоже время недостаточный уровень межотраслевой и межрегиональной координации в развитии транспортной инфраструктуры ведет к нерациональному расходованию ресурсов и снижению эффективности ее работы. Слабое взаимодействие различных видов транспорта на стыках, отсутствие современных логистических технологий организации транспортного процесса, длительные сроки доставки, низкий уровень контейнеризации перевозок, и многое другое сдерживают нарастающие потоки товаров и пассажиров. Транспортная система России отстает от большинства европейских стран в области мультимодальных перевозок.

В настоящее время в транспортной отрасли работает 5,2% всех занятых в экономике России. Текущий уровень финансирования транспорта, составляющий около 2,4% от валового внутреннего продукта, явно недостаточен. При этом доля добавленной стоимости транспорта в ВВП России снижается: с 9,8% в 1998 г. до 7,3% в 2003 г. В целом почти половина транспортных предприятий России убыточны. Износ основных производственных фондов

транспортных отраслей достиг 55-70%. Значительная часть транспортных средств работает за пределами нормативного срока службы.

Многие проблемы транспортной инфраструктуры особенно резко проявляются в региональном аспекте. В развитых центральных регионах и крупных городах около 25% от общей протяженности дорог работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки, а в периферийных регионах, где проживает значительная часть населения 28 тыс. населенных пунктов вообще не имеет круглогодичного сообщения с основными транспортными коммуникациями страны. В целом средняя мобильность российских граждан в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах.

Следует отметить тесную взаимосвязь между развитием транспортной системы и пространственным распределением экономической активности в регионах страны. Причем это происходит на фоне роста доли сферы транспортных услуг в ВВП, что подтверждается и мировой тенденцией. Среди всех федеральных округов наибольшая доля добавленной стоимости транспорта - в валовом региональном продукте (ВРП) Дальневосточного округа (11,1%), Сибирского (10,2%), Северо-Западного (9,8%) и Южного (9,1%) округов. На среднем уровне находятся по этому показателю Уральский (7,7%) и Приволжский (7,6%) округа. Самая низкая доля добавленной валовой стоимости транспорта в ВРП Центрального округа (4,5%). На этом основании можно сделать вывод о том, что транспортная система способна внести существенный вклад в преодоление экономических и социальных диспропорций в развитии регионов.

Вполне очевидно, что поставленная задача роста российского ВВП без четко очерченной и научно обоснованной стратегии развития инфраструктуры, представляется нереальной. В частности, для транспортной инфраструктуры она должна предусматривать: укрепление инфраструктурных связей между федеральным, региональным и местным уровнями управления; определение методологических и практических требований к формированию инфраструктуры, снижающей издержки и риски движения товаров и услуг; разработку механизмов координации инфраструктурных институтов в процессе их эксплуатации и развития; внедрение технологий прогнозирования инфраструктурных объектов, адекватных темпам развития региональной экономики.

Основополагающим программным документом, определяющим базовые, приоритетные направления развития транспортного комплекса страны на долгосрочную перспективу, является транспортная стратегия России, одобренная Государственным советом и Правительством Российской Федерации. В стратегии определены проекты общегосударственного значения в области транспортной инфраструктуры, которые должны быть реализованы до 2020 года.

Стратегические интересы России связаны с увеличением ее экспортного и транзитного потенциала. Выход России на новые международные экспортные рынки предполагает системную диверсификацию инфраструктуры

всех видов транспорта, обеспечивающих внешнеторговую деятельность. Интеграционные процессы в Европе, и новые экономические отношения со странами ЕС, а также рост объемов внешней торговли России привели к возникновению дефицита специализированных производственных мощностей морских портов и к нехватке пропускных способностей железнодорожных подходов к ним. Отставание в решении этой проблемы создает реальные ограничения для геополитического положения России и реализации потенциала внешней торговли.

Негативные стороны воздействия ряда причин (например, спада производства) на объемы и темпы грузовых перевозок по своей экономической природе имеют временный характер, и уже в ближайшее время, как свидетельствуют прогнозы экономистов, могут быть преодолены. Однако, существуют и будут существовать другие, более удаленные в перспективу, причины снижения интенсивности использования транспорта, которые оказывают существенное влияние не только на размеры общего объема перевозок, но и на их структуру, а также на состав транспортных потоков.

К основным из них следует отнести денационализацию и децентрализацию экономики, которые по мере развития рыночных сил будут приводить к разукрупнению гигантских производственных структур, диверсификации производства, что, в конечном счете, повлечет за собой снижение объемов и радиусов перевозок, а также их перераспределение между отдельными видами транспорта и, главным образом, между железнодорожным, автомобильным и морским транспортом.

Данная ситуация, по мнению автора не позволит в полном объеме осуществить прогнозируемые международные и внутренние перевозки. Тем не менее, ожидается, что к 2010 г. объем внешней торговли России в стоимостном выражении возрастет по сравнению с уровнем 2000 г. на 45%, а объемы перевозок экспортно-импортных грузов - на 18-27%. Из общего объема экспортно-импортных перевозок в 2010 г. экспортные грузы составят 605-646 млн. тонн, а импортные - 100-120 млн. т. Объем перевозок грузов морским флотом, увеличится к 2010 г. до 147 млн. т против 125,1 млн. т в 2000 г. или в 1,17 раза. В морских портах будет введено в эксплуатацию новых и реконструировано старых перегрузочных комплексов производственной мощностью 262 млн. т в год.

Изменение геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе также выдвигают новые требования к инфраструктуре как к элементу экономической системы. Данной проблеме посвящено значительное число трудов, которые образуют множество определений, характеристик, закономерностей, принципов и факторов, обусловливающих развитие инфраструктурных элементов в региональной экономической системе.

Покажем их на примере транспортной отрасли, которая обладает специфичной структурой отношений собственности. Одна ее часть - транспортные сети всех видов транспорта находятся в собственности государства, со-

держатся в рамках государственного бюджета и представляют собой организующее начало транспортного процесса. Другая - перевозочные и перегрузочные средства находятся в руках разных владельцев на правах различных форм собственности, включая частную. В сфере транспорта действуют несколько базовых законов: Воздушный кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта, Кодекс торгового мореплавания. Есть также пакет законов по железнодорожной отрасли.

Таким образом, институциональную основу деятельности транспорта в России составляют не связанные в единую систему законодательно-нормативные акты, которые носят преимущественно узкоотраслевой характер и являются, как правило, актами непрямого действия. При этом современное институциональное поле почти не включает нормы, которые определяют взаимоотношения игроков транспортного рынка на стыке отраслей или в межрегиональном пространстве.

Очевидна необходимость создания единой системы транспортного законодательства, под которой понимается системно-связанная совокупность законодательно-нормативных документов, регламентирующих транспортную деятельность на федеральном и региональном уровнях. Институциональной основой данной системы может стать один законодательный акт - «Закон о транспортной деятельности». Остальные документы, регламентирующие деятельность отдельных видов транспорта, должны быть подзаконными актами по отношению к данному закону прямого действия.

Кроме того, должна быть усилена роль систем лицензирования и сертификации, осуществляющих допуск на рынок квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств, а также обеспечивающих безопасность транспортного процесса, охрану окружающей среды, необходимый профессиональный уровень работников транспорта, защиту законных интересов потребителей транспортных услуг и предпринимателей.