

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

*Чтобы государство процветало, необходимы легкие
налоги, справедливые законы и мудрое управление...
В стране, которой правят хорошо, стыдятся бедности.
В стране, которой правят плохо, стыдятся богатства
(Конфуций, около 557–479 гг. до н.э.)*

Е. А. Жуков,

*доктор экономических наук, профессор МИРБИС,
действительный член Российской академии транспорта,
РАЕН и Международной академии профессионалов*

Дана общая характеристика современной транспортной проблемы России. Обращено внимание на особую роль транспорта, оказывающего серьезное влияние как на эффективность и конкурентоспособность экономики России, так и на уровень и продолжительность жизни ее населения в социально-экономическом аспекте развития государства. Раскрыта экономическая природа транспорта, охарактеризованы специфические свойства транспортной продукции, что объективно обуславливает естественный монополизм отрасли. Научно обоснованы объективные истоки противоречий между общественной и отраслевой эффективностью транспорта.

Present Russian transport problems are discussed in general terms. Transport plays specific role and seriously impacts Russian economy in terms of its efficiency and competitiveness, as well as Russian population living standards in terms of the country's social and economic development. Transport is an economic concept. Transport product specific features impartially and naturally determine exclusivity of the branch. Public efficiency and internal efficiency of the transport branch are conflicting, objective roots of this contradiction are discussed on scientific basis.

Ключевые слова: *транспортный комплекс; транспортная продукция; транспортный эффект; общественные транспортные потребности; отрасль естественной монополии; социально-экономическая эффективность транспорта; транспортная квазирента; материально-техническая база; международный транспортный коридор.*

Key words: *transport complex; transport product; transport efficiency; social transport demand; branch of natural exclusivity; transport social and economic efficiency; transport quasirent; transport material & technical basis; international transport corridor.*

Общая характеристика современной транспортной проблемы России

*Вы прислушайтесь: души людские томя,
В черноземах и в глинистой жиге
Стонут в голос, воют, ревут ревя
На конкретных дорогах машины!
Даже если какая беда пришла,
То доехать в середине марта
От села одного до другого села –
Ни рессор не хватит, ни мата!*

*Р. Рождественский
(«Нелирическое отступление о дорогах»)*

Россия – северная страна, территория которой составляет почти 1/8 часть суши всей планеты Земля и занимает более 1/3 материка Евразия. Она является самым большим по территории государством на Земле. Ее площадь составляет 17,1 млн. км². С севера на юг Россия простирается почти на 4000 км, а с запада на восток – около 9000 км. Серьезное влияние Арктики обуславливает в целом суровый климат в стране, хотя ее территория включает все природно-климатические зоны: от пустынь, субтропиков и степей до тундры, тайги и полярных пустынь.

Эти огромные территориальные просторы и природно-климатические различия уже объективно влияют и продолжают оказывать серьезное влияние на хозяйственное освоение и социально-экономическое развитие страны, обуславливая многообразие условий жизни и специфики занятости населения регионов.

Во все времена человеческой цивилизации транспорт играл исключительно важную роль в социально-экономическом развитии общества. В настоящее же время, особенно для России с ее огромными пространствами и разобщенной на большие расстояния территориальной структурой производительных сил, транспорт приобрел решающее значение как в успешном хозяйственном развитии, так и в удовлетворении транспортных потребностей населения страны. В то же время опыт прошлого столетия убедительно показал, что сформулировать стратегические цели государства, в том числе и в решении транспортной проблемы, базируясь на чисто умозрительных или сочиненных на основе каких-либо идеологических директивных принципах, абсолютно невозможно. Здесь должен преобладать научный подход, базирующийся на тщательном всестороннем анализе прогрессивных современных тенденций в мировом опыте решения транспортных проблем и учете всех специфических особенностей социально-экономического развития России, что никогда не может быть осуществлено без активной регулирующей роли и участия государства.

К большому сожалению, и в начале XXI столетия вновь приходится констатировать, что в Российской Федерации (несмотря на очевидную необходимость) до сих пор отсутствует научно обоснованная государственная транспортная стратегия, направленная на создание эффективной материально-технической базы единого транспортного комплекса страны, способного успешно решать свою главную задачу – своевременно, полностью и качественно удовлетворять общественные транспортные потребности, причем с минимально возможными удельными совокупными общественными затратами при достигнутом уровне научно-технического прогресса. Именно отсутствие научно обоснованной государственной транспортной политики и обуславливает до сих пор финансирование важнейшей в структуре экономики транспортной отрасли по остаточному принципу, что и привело эту отрасль в конечном счете к глубокому системному кризису еще в период существования СССР.

Начавшаяся в канун XXI века в России широко-масштабная программа коренных социально-экономических преобразований, имеющая в целом правильный курс, направленный на переход от командно-административных, а порой просто волюнтаристских, методов управления экономикой

к экономике, управляемой на основе механизма законов рыночных отношений, вновь возродила надежды транспортных ученых и специалистов на правильное понимание руководством государства экономической природы, роли и значения транспорта в социально-экономическом развитии общества.

Однако в итоге осуществляемых уже почти в течение двадцати лет так называемых реформ лишь гипертрофированно выросли транспортные тарифы на пассажирские и грузовые перевозки (что чрезвычайно негативно отразилось на социально-экономическом положении России и ее населения), серьезно нарушились ранее существовавшие производственно-хозяйственные транспортные связи, существенно снизилась отраслевая производительность труда, резко возросли потери материальной продукции в транспортном процессе и число дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями и человеческими жертвами на всех основных видах транспорта (только в автомобильных катастрофах ежегодно погибает более 30 тыс. и получает серьезные травмы более 200 тыс. человек).

Из-за необоснованно высокого роста тарифов на грузовые перевозки доля транспорта в валовом внутреннем продукте России, по официальным статистическим данным, превысила уже 20%-ный рубеж, тогда как в экономически развитых странах эта доля не превышает 10%. Гипертрофированный рост пассажирских транспортных тарифов привел к тому, что «транспортное бремя» для среднестатистического россиянина возросло в 12–15 раз, и подавляющее большинство граждан России теперь не может осуществить планы своего летнего отдыха, повидаться со своими родными и близкими, а иногда и проводить их в последний путь.

Серьезность транспортной проблемы в России привлекла к себе внимание высших руководящих органов государства, которые наконец-то возложили ответственность за формирование, развитие и функционирование материально-технической базы единого транспортного комплекса страны на Министерство транспорта России. Ему и была поручена разработка Государственной транспортной стратегии Российской Федерации на долгосрочную перспективу. В результате достаточно продолжительной работы над судьбоносными для страны документами многочисленного творческого коллектива отраслевых ученых и специалистов-практиков Правительство России утвердило в 2005 г. «Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2020 года («Основные направления государственной транспортной политики Российской Федерации)», корректировку «Модернизации транспортной системы России на период до 2010 года» и наконец в 2008 г. – «Транспортную стратегию на период до 2030 года».

Хорошо известно, что наука убедительно обосновала, а практика многократно подтвердила, что любая цель достижима, если к ней идти правильным путем. Более того, специалисты в области точных наук свидетельствуют, что правильно сформулированное условие задачи гарантирует лишь на 50% возможность ее решения, а неправильное условие задачи обуславливает 100% невозможности ее решения.

К большому сожалению, приходится вновь констатировать, что утвержденные Правительством России указанные выше судьбоносные документы, определяющие транспортную стратегию страны, разработаны не на основе научных принципов, определяющих место, роль и значение транспорта в обществе, действительно стремящемся к социально-экономическому прогрессу, а преимущественно на учете узковедомственных отраслевых интересов. Все сказанное означает, что утвержденные Правительством России директивные документы, определяющие среднесрочную и долгосрочную государственную транспортную стратегию, объективно не могут способствовать решению чрезвычайно важной для России задачи вывода транспортной отрасли страны из глубокого системного кризиса, в котором она сейчас пребывает.

Оценивая в целом результаты перемен в транспортной отрасли России на рубеже XX–XXI веков, можно с уверенностью констатировать, что при отсутствии в стране научно обоснованной долгосрочной государственной транспортной стратегии и эффективного контроля ее выполнения их место заняли волюнтаристские методы обезличенной приватизации (понимай: узаконенного грабежа) государственных, т.е. общенародных основных фондов транспорта (подвижных транспортных средств, постоянных транспортных сооружений, имущества транспортных предприятий и т.д.) и управления их развитием и использованием («свято место пусто не бывает»). Это в итоге привело к тому, что транспорт не только не вышел из глубокого системного кризиса, в котором он оказался еще в прошлом столетии, но и еще более утонул в кризисном болоте.

Суверенностью можно сказать, что отставание уровня транспортного обслуживания производства и населения в России от его уровня в экономически развитых странах мира измеряется не одним десятилетием. Главная же наша беда в рассматриваемой области состоит в том, что современные тенденции в совершенствовании, развитии и использовании материально-технической базы транспортного комплекса страны совершенно не содействуют ликвидации этого отставания, а, наоборот, увеличивают его.

В этой связи хотелось бы обратить внимание на то, что в развитых странах мира и высшее руководство, и население хорошо осознают особую роль транспорта как в социально-экономическом раз-

витии общества, так и в том, что он является одним из главных факторов, влияющих на уровень жизни и ее среднюю продолжительность. Россиянам же еще предстоит пройти путь осознания этого и тщательно разобраться в специфических особенностях транспортной отрасли экономики, изучить прогрессивный опыт стран, уже прошедших многие этапы формирования сбалансированных с транспортными потребностями общества единых транспортных систем, и в кратчайшие сроки разработать и незамедлительно начать осуществлять на практике научно обоснованную долгосрочную программу вывода транспорта страны из глубокого кризиса. Конечно, все это станет возможным только при правильной государственной транспортной политике.

Концептуальные основы экономической теории транспорта

*Не хочу, торопясь, предвещать закон,
сгоряча горючить напраслину.
Но в Державе такой, в Государстве таком
бездорожье – уже безответственно!*

Р. Рождественский

В работе «Теории прибавочной стоимости» К. Маркс отмечал: «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая сфера материального производства... Это – транспортная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары» [1]. Даже в условиях еще только зарождавшейся тогда материально-технической базы универсальных видов транспорта К. Маркс оценивал значение транспортной отрасли в воспроизводственном процессе наравне с промышленностью и сельским хозяйством.

Значительно позже академик С.Г. Струмилин в своих научных исследованиях, желая подчеркнуть исключительно важную роль транспорта в социально-экономическом развитии общества, указывал: «...транспорт должен всегда несколько опережать в своем развитии общее нарастание грузооборота в стране. Некоторый разрыв транспортных ресурсов представляется нам одним из самых целесообразных видов резерва, ибо его отсутствие может превратить транспорт, являющийся одним из самых мощных факторов развития, в один из самых серьезнейших тормозов этого развития» [2].

Экономист В.Н. Богачев еще в конце 80-х годов XX века вынужден был сделать печальный, но объективный вывод о том, что в СССР «скандальное отставание производственной инфраструктуры – не случайный плановый просчет, а естественный результат примитивного объемно-стоимостного анализа, охватившего и государственные органы планирования. Складское и транспортное хозяйство и вообще резервуары, и каналы снабжения, распределения и сбыта физически непро-

дуктивны, ничего не выпускают. Укреплять производственную инфраструктуру – значит не только отвлекать ресурсы от производственных отраслей, но и снижать уже достигнутый уровень производства, восполняющий потери транспортировки, порчу и гибель продукции в местах хранения. Для управления, ориентированного на объемно-стоимостные показатели, развитая и исправно функционирующая инфраструктура – помеха, потери же – подспорье» [3].

Национальное богатство любого государства в конечном счете определяется совокупностью накопленных в обществе вещественных (трудовые ресурсы; основные производственные и непроизводственные фонды; оборотные фонды; природные ресурсы, вовлеченные в хозяйственный оборот; имущество длительного пользования у населения и др.) и неимущественных (научные знания и производственный опыт; технологии/know how; достигнутый уровень научной организации труда, производства и управления; совокупное здоровье населения и его генофонд и пр.) ценностей. При этом очень важно, чтобы потребительная стоимость, т.е. полезность всех натурально-вещественных благ, была полностью реализована. Однако это можно осуществить только при условии доставки готового натурально-вещественного продукта непосредственно в место его индивидуального или производственного потребления.

В современных условиях производства в России с органически присущими ему высокой степенью кооперирования и разделения трудовых процессов, обширным территориальным размещением, а следовательно, и разобщением производительных сил общества неизбежно оказываются пространственно удалены друг от друга как все основные субъекты (производители и потребители материальных и духовных благ), так и объекты (многообразие материальных и духовных благ) рыночных отношений. Это объективно обуславливает необходимость перемещения (доставки) либо товаров и услуг из мест производства к конкретным местам непосредственного их потребления, либо потребителей к местам производства потребительных стоимостей.

Таким образом, поскольку полезность продукта может быть реализована лишь в месте его непосредственного потребления, то, следовательно, продукт, не будучи доставленный в это место, не сможет реализовать свою полезность, а затраченные на его производство издержки окажутся ущербом (потерями) для общества. Отсюда процессы перемещения (доставки) и объектов, и субъектов рыночных отношений, связанные с производством и потреблением материальных и духовных благ, являются объективно необходимыми и при правильной их организации полезными для общества.

В материальном производстве деятельность, связанная с обеспечением процесса транспортирования людей или грузов, именуется транспортным трудом, который рассматривается как особый вид издержек обращения в воспроизводственном процессе в целом. Транспортный труд увеличивает стоимость перемещаемых натурально-вещественных благ, частично за счет перенесения стоимости (амортизации) используемых для обеспечения транспортного процесса основных производственных фондов, а отчасти за счет прибавочной стоимости, создаваемой трудом транспортных работников, которая при прочих равных условиях обратно пропорциональна производительности труда на транспорте и прямо пропорциональна дальности перемещения пассажиров и грузов.

Таким образом, транспорт, во-первых, продолжает процесс производства на стадии обращения, связывая стадии производства и потребления в единую логистическую систему воспроизводственного процесса в целом, а во-вторых, является непосредственным участником и внутри каждой отдельной стадии этого процесса. Следовательно, транспортный труд обеспечивает социально-экономические связи общественного воспроизводства и не может быть заменен никаким другим трудом, кроме иного вида, но тоже транспортного.

Поскольку, как было отмечено ранее, транспорт относится к сфере материального производства, то особый интерес представляет правильное понимание натурально-вещественной и экономической сущности транспортной продукции. Прежде всего нельзя смешивать воедино (как это делают многие исследователи транспортных проблем) процессы перемещения подвижных транспортных средств, что именно и является продукцией труда транспортных работников, и одновременного транспортирования с помощью этих транспортных средств пассажиров и грузов, что является полезным для общества результатом труда транспортных работников, т.е. потребительной стоимостью транспортной продукции.

С одной стороны, оба эти процесса происходят одновременно и неразрывно друг от друга, а с другой стороны – их неразрывность относительна: при равном количестве транспортной продукции всегда получается разный полезный для общества эффект, зависящий от степени заполнения или загрузки подвижного транспортного средства. При этом особое внимание следует обратить на то обстоятельство, что производство транспортной продукции (непосредственно процесс перемещения транспортного средства) зависит главным образом от транспортного работника и состояния подвижного транспортного средства и транспортного

пути, а полезный для общества эффект от его труда – от потребителей (заказчиков) транспортных услуг, т.е. мало зависит от транспортников. Именно в этом и состоят объективные истоки противоречия между общественными и узковедомственными (отраслевыми) интересами, которое не может быть разрешено с помощью валовых показателей: грузооборот (ткм), количество перевезенных грузов (тонн), количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот (пассажиро-км). Действительно, данные показатели, отражая полезный для общества эффект от транспортного труда, не дают точной оценки фактической величины трудовых затрат работников транспорта.

Совершенно очевидно, что транспортный эффект тем выше, чем больше объем доставленной к месту непосредственного потребления материальной продукции или количество перевезенных пассажиров. В то же время произведенный объем транспортной продукции тем больше, чем на более дальнее расстояние переместилось подвижное транспортное средство (автомобиль, железнодорожный локомотив, самолет, морское судно и др.), независимо от того, было оно загружено или нет. Именно это обстоятельство и создает объективные предпосылки для транспортников, чтобы улучшить экономические показатели отрасли, а следовательно, и повысить свое материальное благополучие, в том числе и за счет нерациональных для экономики государства перевозок (искусственного удлинения дальности перевозки пассажиров и грузов, встречных и окольных перевозок, недозагрузки до полной вместимости или грузоподъемности подвижных транспортных средств и др.). Реальная практика функционирования всех основных универсальных видов транспорта убедительно свидетельствует о том, что эту «задачу» транспортники решают весьма успешно.

Само собой разумеется, что процесс перемещения незагруженного подвижного транспортного средства только ради его движения не имеет абсолютно никакого социально-экономического смысла, за исключением случаев вынужденной подачи на оптимальное расстояние порожних транспортных средств под загрузку. Лишь способность транспортных средств перевозить пассажиров и грузы и обуславливает полезность для общества транспортной продукции. Таким образом, транспортная продукция, как собственно процесс передвижения подвижных транспортных средств, представляет собой лишь отраслевой интерес, тогда как общественно полезный транспортный эффект, т.е. количество перевезенных при этом пассажиров и грузов, – полезный общегосударственный результат от использования транспортного потенциала страны.

Поскольку транспортная продукция и транспортный эффект создаются одновременно, то многие исследователи ошибочно отождествляют их, принимая отраслевой эффект за общегосударственный, тогда как это две взаимосвязанные, но совершенно различные по социально-экономической природе категории. К сожалению, на практике в настоящее время преобладает ошибочная точка зрения со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями, вплоть до отождествления роли транспорта в повышении экономической эффективности общественного производства аналогично с ролью в этом промышленности, сельского хозяйства и строительства, т.е. отраслей материального производства, самостоятельно производящих натурально-вещественную продукцию, что не свойственно транспорту.

Второй существенной особенностью, отличающей транспортную отрасль от промышленности, сельского хозяйства и строительства, является неотделимость транспортной продукции от самого процесса ее производства. Поэтому транспортная продукция либо создается и одновременно полностью или частично потребляется, либо полностью или частично теряется, нанося при этом не только большой экономический ущерб, но и существенный экологический вред обществу. Таким образом, транспортная продукция не может существовать изолированно от процесса ее производства, как это свойственно продукции других отраслей материального производства. Именно это специфическое свойство транспортной продукции объективно обуславливает невозможность создания ее запасов с целью использования в критические моменты «пикового» спроса на транспортные услуги: посевная или уборочная кампании в сельском хозяйстве, сезоны отдыха трудящихся, благоприятное время для строительных работ и т.п. Учет этой особенности транспортной продукции обязателен при разработке долгосрочной государственной стратегии развития и совершенствования материально-технической базы транспортного комплекса России. Именно эту особенность имел в виду академик С.Г. Струмилин, говоря о необходимости создания в стране одного из самых важных видов резервов – транспортного.

Данная особенность транспортной продукции обуславливает еще одно ее специфическое свойство – невозможность ее территориальной взаимозаменяемости и взаимодополняемости, т.е. недостаток транспортной продукции в одном регионе не может быть компенсирован избытком ее производства в другом регионе. Это означает необходимость предусмотреть в государственной транспортной стратегии обязательность обеспечения одинаковых уровней транспортного обслуживания во всех регионах страны, т.е. одинаковой

степени сбалансированности развития материально-технических баз региональных транспортных комплексов с транспортными потребностями регионов, что и обеспечит формирование наиболее рациональной отраслевой и региональной структуры материально-технической базы единого транспортного комплекса России.

Именно раскрытые выше понятия экономической природы транспорта и специфических свойств транспортной продукции объективно придают транспорту статус естественной монополии со всеми вытекающими отсюда последствиями, учет которых крайне необходим при разработке государственной транспортной политики. Само собой разумеется, что менеджеры-монополисты, а именно таковыми реально являются транспортные руководители, не преминут воспользоваться предоставляемыми им естественной монополией уникальными возможностями изъятия в свою пользу (своя рубашка ближе к телу!) своеобразной транспортной ренты особого рода. Действительно, поскольку у транспорта как естественной монополии объективно отсутствует конкуренция со стороны других отраслей на рынке транспортных услуг, а при этом еще и нет необходимого контроля со стороны государства, то потенциально неограниченные возможности для взимания специфической транспортной квазиренты становятся реальностью. Это мы воочию наблюдаем и ощущаем в постоянном гипертрофированном и экономически необоснованном росте транспортных тарифов при одновременном ухудшении качества транспортных услуг.

Роль транспорта в повышении социально-экономической эффективности общественного развития

*Понимаю, что очень огромна страна,
Допускаю, что мы – не боги.
Знаю: в слове «до-ро-га» звенит цена, –
Дорогие нынче дороги!
Ладно, дорого... Что ж, нагрузи – вези.
Песни пой себе в утешенье...
Ну а хлеб, лежащий в целинной грязи!
Он – дешевле?!
А колдобины на ежедневном пути, –
(Чуть расслабишься - треснет шея)...
А сама невозможность про-
ехать, пройти?!
Разве это дешевле?!*

Р. Рождественский

Обусловленная вызовами XXI в. и современным состоянием национальной экономики российская стратегия социально-экономического развития должна строго базироваться на научно обоснованных подходах и необходимости коренной перестройки общественного мышления в отношении оценки социально-экономической эффективности капитальных вложений в развитие различных отраслей материального производства и прежде

всего транспорта.

Существующая практика технико-экономического обоснования выбора лучшего из возможных альтернативных вариантов решения той или иной важной государственной задачи до сих пор базируется в основном на теории сравнительной экономической эффективности, концептуальные положения которой исходят из Типовой методики [4], разработанной еще в середине прошлого столетия и претерпевшей с тех пор ряд модификаций. Наиболее совершенной из них, по мнению автора, являются «Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования» [5].

Однако предлагаемый в этих Методических рекомендациях подход к определению общественной эффективности инвестиционных проектов в отраслях материального производства (промышленности, сельском хозяйстве, строительстве), которые самостоятельно производят натурально-вещественную продукцию (потребительные стоимости), особенно в условиях экономики, преимущественно ориентированной на потребителя, т.е. управляемой на основе механизма законов свободной рыночной конкуренции, не вызывает особых возражений.

В случае же с транспортной отраслью, принимая во внимание рассмотренные ранее ее специфические особенности, изложенный в «Рекомендациях» методический подход трансформируется в определение не общественной, а только отраслевой эффективности совокупных общественных затрат, если осуществление транспортного проекта финансируется за счет государственных бюджетных средств, или частной эффективности – при инвестировании транспортного проекта частным инвестором: физическим или юридическим лицом.

Ранее было убедительно доказано, что транспорт ради транспорта не нужен обществу, стремящемуся к эффективному социально-экономическому развитию. Следовательно, для определения социально-экономической эффективности совокупных общественных затрат в развитие и функционирование материально-технической базы транспортного комплекса предложенные в Методических рекомендациях методы не подходят. Они требуют серьезной корректировки, ибо роль транспорта в повышении общественной социально-экономической эффективности определяется совсем иным содержанием. Попробуем разобраться, в чем же состоит эта роль и как ее объективно количественно оценить.

В современной теории определения социально-экономической эффективности инвестиций в транспортную отрасль широкое признание получила концепция

существования двух видов экономического эффекта от деятельности транспорта: вне транспортного, т.е. возникающего благодаря транспорту в других обслуживаемых им отраслях экономики, и внутритранспортного. Сторонники указанной концепции под «вне транспортным» общественным эффектом понимают некий дополнительный экономический эффект, достигаемый в отраслях материального производства (в промышленности, сельском хозяйстве и строительстве) за счет полного, своевременного и качественного их транспортного обслуживания. Правда, при разработке методов количественной оценки данного внешнего эффекта специалисты, как правило, ссылаются на чрезмерные трудности его количественного определения, так как данный эффект, по их мнению, очень надежно «спрятан» в общих конечных результатах производственной деятельности той или иной отрасли материального производства.

Под «внутритранспортным» общественным эффектом те же сторонники обычно понимают: а) доходы (прибыль) самих транспортных предприятий; б) уменьшение порчи, деформаций и потерь готовой продукции, сырья и полуфабрикатов в транспортном процессе; в) сокращение сроков «омертвления» продукции в сфере обращения и др.

С такой концепцией можно было бы согласиться только в том случае, если бы транспортные работники в результате своей производственной деятельности создавали дополнительные натурально-вещественные продукты, причем не только внутри транспортной отрасли, но и за ее пределами, т.е. в других отраслях материального производства. Разумеется, что ни того, ни другого объективно быть не может, ибо результатом труда этих работников, как установлено нами, является специфическая транспортная продукция: непосредственно процесс перемещения подвижных транспортных средств, который не только не увеличивает объем перевозимой натурально-вещественной продукции, а наоборот, очень часто уменьшает его за счет утруски, усушки и потерь да и ухудшает качество транспортируемой продукции за счет боя, деформаций и порчи.

Более того, если внимательно проанализировать сущность главной задачи транспорта, состоящей в своевременном, полном и качественном обслуживании отраслей материального производства, то нетрудно заметить, что при успешном ее решении транспортом также никакой дополнительной натурально-вещественной продукции произведено быть не может, так как в данном случае коллективы производственных предприятий, оптимально обслуживаемые транспортом, будут уже использовать имеющийся в их распоряжении производственный потенциал на 100%. Следовательно, «еще лучшее» их транспортное обслуживание будет только нано-

сить ущерб как самим предприятиям, так и общественному производству в целом, ибо такой факт будет означать – создание сверхнормативных запасов материальных оборотных фондов у одних предприятий и острый их недостаток у других (ведь общее их количество в государстве всегда находится в конкретном ограниченном объеме).

В иных же случаях, когда удовлетворение общественных транспортных потребностей оказывается существенно или частично неполным, несвоевременным и некачественным, вообще нельзя говорить о каком бы то ни было внешнем транспортном общественном эффекте, так как во всех таких случаях возникает лишь больший или меньший по величине общественный материальный и моральный ущерб. Поэтому позиции специалистов, считающих, что транспорт создает в других отраслях материального производства некоторую дополнительную продукцию, а следовательно, и какой-то дополнительный экономический эффект, несостоятельна, хотя, безусловно, роль транспорта в создании необходимых общих условий для нормального функционирования как производственной, так и непромышленной сферы экономики чрезвычайно велика.

Другими словами, общество, стремящееся к эффективному социально-экономическому прогрессу, не может быть заинтересовано в увеличении удельных транспортных издержек на единицу валового внутреннего продукта, т.е. роста его «транспортной емкости» (в экономически развитых странах считается недопустимым превышение 10%). В то же время, государство объективно вынуждено нести рациональные общественные затраты на развитие и функционирование материально-технической базы транспортного комплекса, хотя их полезность и состоит лишь в создании необходимых общих условий для успешной производственной, социально-бытовой и других сфер жизнедеятельности общества. Сами же транспортные издержки всегда должны рассматриваться как категория экономических затрат.

Действительно, на какую бы малую или большую величину не изменялись потери и время пребывания натурально-вещественной продукции в транспортном процессе, означающие «омертвление» материальных ценностей, они все равно будут означать общественные потери и ущерб, а не доходы общества. Поэтому можно констатировать, что значение транспорта в повышении социально-экономической эффективности развития государства заключается: а) во всемерном снижении себестоимости транспортной продукции; б) в уменьшении «транспортной емкости» общественного воспроизводства, т.е. снижении удельных транспортных затрат на единицу валового внутреннего продукта,

в) в максимально возможном при достигнутом мировом уровне научно-технического прогресса сокращении всех видов потерь и ущерба в транспортном процессе и г) в максимально качественном и комфортабельном обслуживании транспортных потребностей населения.

В соответствии с принятым статистическими органами России порядком учета фактических результатов работы отраслей материального производства, транспорт, невзирая на специфический характер его продукции, на равных правах с промышленностью, сельским хозяйством и строительством учитывается в валовом внутреннем продукте, не внося в него дополнительно никакой натурально-вещественной продукции. Справедливости ради следует сказать, что при этом учитываются только результаты работы грузового транспорта.

Не трудно догадаться, что этот порядок возник не случайно, ибо он верно «служил» административно-командной системе управления экономикой, так как позволял значительно завышать реальные общественно полезные результаты воспроизводственного процесса. Действительно, ведь транспортные издержки производственных предприятий, производящих натурально-вещественную продукцию, всегда автоматически отражаются в конечной себестоимости этой продукции. Результаты же финансово-хозяйственной деятельности транспортных предприятий (самостоятельно не производящих никакой дополнительной натурально-вещественной продукции), уже учтенные в стоимости конечной продукции, произведенной другими предприятиями, и, таким образом, уже вошедшие в стоимостную величину валового внутреннего продукта, вторично включаются в этот важнейший показатель развития экономики государства, формально повышая его стоимостное значение, но фактически не наполняя его дополнительно никаким натурально-вещественным содержанием.

Излишне говорить о том, что указанная статистическая отчетность способствует и поощряет лишь экстенсивное направление в развитии и использовании материально-технической базы транспорта, содействуя массовым припискам объемов реально не выполнявшихся работ транспортом, тормозит научно-технический прогресс в отрасли, отчуждает ее работников от средств производства, уничтожает творческую активность и инициативу у работников отрасли, что объективно не содействует выводу транспортного комплекса России из глубокого кризисного состояния.

На самом же деле, сущность социально-экономической общественной эффективности транспорта как особой специфической инфраструктурной отрасли экономики, самостоятельно не производящей натурально-вещественной продукции, определяет

объективная необходимость обеспечения им лишь нормальных общих условий для эффективного функционирования всех сфер воспроизводственного процесса: производства, распределения, обращения и потребления, а также удовлетворения транспортных потребностей населения страны.

Особый характер предоставляемых транспортом услуг населению и производственной сфере обуславливает и особую форму взаимоотношений транспорта с обслуживаемыми им отраслями экономики и населением. Эти взаимоотношения обязательно должны регулироваться государством на основе единых научно обоснованных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки. Только такие тарифы и могут служить объективной экономической основой, обуславливающей транспортников использовать для выполнения своих обязанностей перед обществом все основные виды транспорта, причем только в пределах сфер их наиболее эффективного функционирования.

В свою очередь, это окажется возможным лишь при формировании в России на основе научно обоснованной государственной транспортной стратегии действительно единого транспортного комплекса. При этом за разработку эффективной для государства в целом, а не только для транспортников комплексной государственной транспортной политики должен отвечать нейтральный, не отягощенный ведомственными интересами государственный орган, способный подойти к решению этой сложной проблемы объективно, научно обоснованно и с общественных позиций. Таким органом вполне могли бы стать совместно Российская академия наук и Российская академия транспорта. А вот полную ответственность за реализацию утвержденной Правительством РФ действительно научно обоснованной долгосрочной транспортной стратегии следует возложить на Министерство транспорта России.

Международные транспортные коридоры как важный фактор интеграции России в глобальное транспортное пространство

*Дай Бог, чтоб милостию неба
Рассудок на Руси воскрес;
Он что-то, кажется, исчез.*

*А.С. Пушкин
(Из письма В.Л. Пушкину)*

Геополитическое положение России, исторически оказавшейся на пересечении важнейших мировых торговых и коммуникационных путей, создало ей объективные предпосылки для исполнения ведущей роли в создании единого мирового транспортного пространства. Хорошо известно, что глобальные транспортные потоки как бы создают своеобразный треугольник: США—Европа—Дальний Восток. Поэтому, с географической точки зрения, транс-

портировка и пассажиров, и грузов в Европу и на Дальний Восток по направлениям Восток–Запад и Север–Юг во всех отношениях оказывается предпочтительней через Россию. Например, расстояние по Трансокеанскому маршруту от Иокогамы до важнейших западно-европейских портов (Роттердамского, Гамбургского и др.) почти вдвое превышает протяженность сухопутных российских маршрутов по Транссибирской железнодорожной и в перспективе автодорожной магистралям, а для морского транспорта – намного короче трасса Северного морского пути. Расчеты специалистов-транспортников убедительно доказывают, что время доставки грузов с Запада на Восток по территории России сокращается как минимум на две недели по сравнению с их доставкой по маршруту через Суэцкий канал, что, безусловно, может серьезно снизить затраты заказчиков на доставку грузов к месту назначения.

Более того, уже сформировавшаяся транспортная сеть России имеет хорошую ориентацию на внешний мир. Уже сейчас для обеспечения международных транзитных перевозок (даже в достаточно больших объемах) нам не нужно изыскивать каких-либо новых внутренних транспортных маршрутов или иных транспортных переходов в пограничные страны – они уже имеются. Однако объективности ради следует заметить, что большая часть ныне существующей транспортной сети России требует серьезной реконструкции под мировые стандарты, осуществить которую без серьезной инвестиционной поддержки как стран Большой Восьмерки, так и других заинтересованных государств мы самостоятельно не сможем.

Очень важным и обязательным условием развития транзита через территорию Российской Федерации является обеспечение благоприятных, сопоставимых с развитыми странами нормативно-правовых и таможенных условий, гарантий безопасности для участников транспортных процессов и сохранности грузов, надлежащего уровня обслуживания людей и транспортных средств в пути. Все это прежде всего предполагает снижение транспортных налогов, таможенных и портовых сборов, упрощение документальных формальностей, создание эффективной транспортной и сервисной инфраструктуры, обеспечение защиты от криминала, коррупции, терроризма и т.д. Все, кто знаком с проблемами пересечения российских границ, работой таможенных органов, хорошо это на себе испытали. Безусловно, эти вопросы должны и могут быть решены только на высоком государственном уровне.

Данный вопрос многократно ставился в повестку дня и обсуждался на многих международных конференциях по транспорту, в том числе и на трех

международных Евроазиатских, но очевидного прогресса в конкретном решении крайне назревших проблем создания экономически рациональной единой мировой транспортной системы пока не наблюдается.

Практический механизм решения транспортной проблемы России

*Не стихи пишу – хриплым криком кричу.
Не себе прошу – для Отчизны хочу.
Для нее – океанами стиснутой,
Драгоценной, одной, единственной.
Для которой мы трудимся столько лет,
Для которой поем и печалимся ...
Недоступного нет, невозможного нет,
Если только всем миром навалимся!
Если только с сердцем, с умом, с душой,
То Дорога наша сквозь время,
Та, которая пишется с буквы большой,
Станет к нашим потомкам дорее!..
Всей наивностью этих спешащих строк,
Всю ширью земли, всю далью
Я мечтаю о пятилетке дорог, -
Самой трудной мечтой мечтаю.*

Р. Рождественский

Исходя из вышеизложенных особенностей геополитического положения России, экономической природы транспортной отрасли и специфических свойств ее продукции и прежде всего невозможности ее накопления и территориальной взаимозаменяемости, решение проблемы формирования экономически рационального единого транспортного комплекса России следует начинать с оптимизации составляющих его региональных транспортных комплексов.

Практически решение этой задачи заключается в обеспечении сбалансированности между развитием материально-технической базы регионального транспортного комплекса и реальными объемами совокупных транспортных потребностей населения и экономики региона, т.е. в способности единого регионального транспортного комплекса своевременно, полностью и качественно удовлетворить все общественные транспортные потребности региона с минимально возможными удельными совокупными затратами живого и прошлого общественного труда на эти цели, не забывая при этом и о затратах будущих поколений. Безусловно, определяющим фактором в этом соотношении является объективно определенный объем общественных транспортных потребностей региона.

К сожалению, понятие «общественные транспортные потребности региона» не получило до настоящего времени всесторонней научной проработки, а поэтому отсутствуют и объективные методы количественного определения их величины. В результате решение проблем транспортного освоения регионов носит до сих пор стихийный характер, а

их финансирование осуществляется по остаточному принципу.

Объективно же транспортные потребности региона количественно определяются необходимыми объемами грузовых и пассажирских перевозок, своевременны, полностью и качественно удовлетворяющих как производственные, так и социальные транспортные потребности региона. Причем очень важно, чтобы эти потребности удовлетворялись с минимально возможными удельными общественными затратами, что может быть достигнуто только при системном использовании всех основных универсальных видов транспорта в пределах сфер их экономически рационального использования, т.е. как единого транспортного комплекса региона и в целом страны. В оптимальном варианте это требование означает организацию транспортного обслуживания в регионе: «от двери до двери», «на колеса и с колес» и «точно в назначенное время» (just in time), которое уже почти достигнуто во многих экономически развитых странах.

Такая организация грузовых и пассажирских транспортных услуг максимально обеспечивает: во-первых, их своевременность, при которой готовая продукция, минуя склады, товарные базы и другие места ее вынужденного складирования, а следовательно, и «омертвления» на это время, сразу после ее производства загружается непосредственно в такое транспортное средство, которое обеспечивает экономически наиболее эффективный вариант ее транспортирования к месту непосредственного производственного или индивидуального потребления; во-вторых, лучшее сохранение качества и количества транспортируемой продукции благодаря исключению из транспортного процесса дополнительных погрузочно-перегрузочных операций; в-третьих, максимально возможную общественную эффективность функционирования всей сферы обращения за счет минимизации совокупных затрат труда; в-четвертых, наиболее комфортабельное, своевременное и качественное удовлетворение транспортными организациями потребностей населения в транспортных услугах. Поскольку осуществление на практике такого транспортного обслуживания более доступно в масштабах региона, чем в масштабах всей страны, то оно и должно быть начато именно с регионов.

Таким образом, объем транспортных потребностей производства и населения региона в грузовых перевозках может быть количественно охарактеризован показателем грузооборота, измеряемым в тонно-километрах и количественно равным произведению общего веса в тоннах производимой всеми предприятиями региона и ввозимой в регион натурально-вещественной продукции за определенный период времени (год) на средневзвешенное расстояние перевозки 1 т груза; в пассажирских же перевозках – показателем пассажирооборота, количественно определяемого как произведение числа перевозимых всеми видами транспорта за определенный промежуток времени (год) пассажиров на средневзвешенное расстояние поездки одного человека в регионе с учетом корректировки на пиковые периоды.

Указанные критерии, будучи объективно рассчитанными, и являются исходной базой для формирования наиболее экономически эффективных вариантов развития материально-технической базы региональных транспортных комплексов, способных своевременно, полностью и качественно удовлетворить транспортные потребности региона и стать оптимальным элементом единого транспортного комплекса страны в целом. В результате и будет обеспечен рациональный территориальный и общероссийский транспортный баланс.

Библиографический список

1. Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 26. Ч. I. – С. 422.
2. Струмилин С.Г. Избр. произведения. Т. 1. М.: Наука, 1963. – С. 398.
3. Богачев В. Полный хозрасчет и централизованное хозяйственное управление // Вопросы экономики. – 1988. – № 5. – С. 7.
4. Типовая методика определения экономической эффективности капитальных вложений. М.: Экономика, 1969.
5. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования. Утверждены Госстроем РФ, Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Госкомпромом РФ 31 марта 1994 г. № 7-12-47.
6. «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». Распоряжение Правительства России от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

Жуков Евгений Алексеевич – директор образовательного и научно-исследовательского Центра комплексных транспортных проблем Московской международной высшей школы бизнеса «МИРБИС» (Институт), генеральный директор НП «Международный стратегический инновационно-технологический альянс», доктор экономических наук, профессор МИРБИС, действительный член Российской академии транспорта, РАЕН и Международной академии профессионалов.