Аслаханова С.А., Арсаханова Х.С.

Текущее и стратегическое развитие транспортного комплекса в социально-экономическом развитии России

ФГБОУ ВО «Чеченский государственный университет»
(Россия, Грозный)

doi: 10.18411/lj-10-2019-164

idsp: lj-10-2019-164

Аннотация

В данной статье рассмотрено современное состояние транспортного комплекса Российской Федерации, выделены проблемы развития транспортной системы, проведен анализ на основе нынешнего и прошлого опытов развития, рассмотрены основы «Стратегии развития транспортной системы до 2020 года» а также выявлены основные направления развития данной сферы.

Ключевые слова: транспорт, АТК, транспортная система, социально-экономическое развитие, факторы, стратегия.

Abstract

This article discusses the current state of the transport complex of the Russian Federation, identifies the problems of the development of the transport system, analyzes it based on current and past development experiences, considers the basics of the "Strategy for the development of the transport system until 2020" and identifies the main directions for the development of this sphere.

Keywords: transport, ATC, transport system, socio-economic development, factors, strategy.

Россия, наряду с другими развитыми странами, базируется на эффективном использовании автотранспортного комплекса, который является базовой отраслью экономики и ключевым элементом социальной и производственной инфраструктуры [2 с.72]. На всем пути своего развития и совершенствования государственная автомобильная политика претерпела много изменений, что связано с различными преобразованиями в этой сфере.

Для перехода к интенсивному, инвестиционному пути развития страна должна стремиться развивать данное направление в долгосрочной перспективе.

Основными задачами государства на данный момент является реформирование системы управления автотранспортом, гарантия надежности и безопасности, завершение его вхождения в рыночную экономику.

Одним из недостатков данного направления является отсутствие государственной поддержки, что приводит к резкому старению основных фондов и невозможности обеспечения экономической эффективности каждого вида транспорта. В общем итоге можно сказать, что транспортные коммуникации по своей структуре и размещению не удовлетворяют внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны.

В АТК (автотранспортный комплекс) входят зарегистрированные на территории страны физические и юридические лица, а также индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозочную и иную деятельность.

Характерными особенностями АТК являются:

- Существенная роль транспортной инфраструктуры (дорожные сети, автомагистрали, развязка мостов).
- Высокая степень адаптации транспортной системы к изменяющимся условиям внешней среды.

– Нематериальный характер транспортной продукции[1 с. 545]

Транспортный комплекс представляет собой всю совокупность наземного, воздушного, водного, подземного транспорта страны. Фактически, транспортная система не имеет никакого отношения к выпускаемой продукции, она лишь обеспечивает перемещение определенной продукции, продлевает оборот продукта, тем самым увеличивая стоимость на величину транспортных затрат.

Создание в начале 90-х единой транспортной системы, направленной на удовлетворение потребностей населения и народного хозяйства в перевозке грузов с наименьшими затратами и с наибольшей эффективностью использования каждого вида транспорта, оказалось невыполнимым в условиях плановой экономики, считавшей свое превосходство над остальными экономическими системами. Командно – административная система управления направляла на содержание автотранспортного комплекса 20% национального дохода, а объемы перевозок детерминировано устанавливались определенным количеством контрольных цифр пятилетних планов с обязательным их выполнением.

Ни одна страна на тот период не имела такого количества автомобильных министерств и ведомств. Для регулирования основных автотранспортных процессов государство использовало программно-целевой метод, определяющий распределение ресурсов и затратный механизм их реализации с помощью административно – организационных структур.

Действовавший в условиях плановой экономики механизм хозяйствования породил такую систему управления, которая не могла существовать без центрального органа, осуществлявшего распределение и перераспределение ресурсов между нижестоящими организационными структурами.

Переход к рыночным отношениям потребовал кардинальных изменений в структуре автотранспортного комплекса. Неоднократные попытки «примерить» старые организационные структуры к новому типу экономической системы увенчались неудачей: министерства превращались в концерны, концерны – в департаменты. Итог: положительного результата такая политика не принесла[3 с. 34]

Помимо этого, Академией транспорта по поручению Министерства транспорта РФ были проведены научные исследования и подготовлены рекомендации. Основная цель заключалась в разработке принципиально новых методов регулирования транспортного комплекса. Однако решить проблему кардинальных изменений не удалось.

Стратегия использования и зарубежного опыта также дала нулевые результаты. Структура транспортной системы России имеет свои характерные особенности и отличается уровнем развития материально-технической базы, сферам использования и другими территориальными особенностями. Отсюда появилась потребность в создании совершенно новой модели управления транспортным комплексом в условиях рыночных отношений.

На данный момент экономика России оказалась перед системным вызовом, качество и характер которого определяют три основных фактора:

1. Усиление мирового соперничества между рынками товаров, услуг, капитала и других факторов экономического роста. Изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков и повышение качества транспортного обслуживания является причиной перестройки мирового хозяйства, изменения баланса между экономическими системами, возрастания роли региональных экономических союзов.

2. Интенсивный рост топливного и сырьевого экспорта, что ведет к истощению источников сырьевого типа развития.

3. Активное участие человеческого капитала в социально-экономическом развитии. На сегодняшний день конкурентные преимущества любого субъекта

определяются качеством профессиональных кадров. Это касается и транспорта, стремительно развивающегося на инновационном пути[4].

Транзитные перевозки по коммуникациям позволяют нашей стране получать значительные доходы. Это связано, в первую очередь, с выгодным географическим положением России. Кроме того, транспортная система России имеет удельный вес в основных производственных фондах, занимает значительное место в валовом внутреннем продукте, привлекает отечественных и иностранных инвесторов с целью развития экономики, обеспечивает население рабочими местами и осуществляет другие важные социально-экономические операции, которые играют значительную роль в экономике государства. Кроме того, транспортная деятельность обеспечивает конкурентные преимущества страны и повышение уровня качества жизни населения. Все эти факторы свидетельствуют о том, что транспорт является одним из приоритетных отраслей развития.

Объемные характеристики обслуживания транспортной системы напрямую влияют на налаживание экономических связей как внутри страны, так и за ее пределами и обеспечивают социальную доступность в передвижении, а территориальное развитие экономики и социальной сферы обеспечивает географическую и технологическую доступность транспортных услуг.

Транспорт занимает значительное место в обеспечении безопасности страны, определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, повышает уровень общенациональной безопасности и снижает уровень террористических рисков. Важнейшую роль играет экологический фактор. Он направлен на снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и оказывает существенное влияние на экономическое и социальное развитие[5 с. 313]

Принятая в 1997 году Правительством РФ концепция развития транспортной системы была направлена на финансовое оздоровление транспортных предприятий, выявление отрицательных факторов развития и привлечения инвестиций для ее дальнейшего усовершенствования. На тот период были созданы основы правовой базы транспорта, проведены структурные и институциональные преобразования, разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности, в основном была завершена приватизация.

Однако перспективная потребность в перевозках порождает новый ряд проблем, требующих решения: невозможность завершения структурных преобразований; преодоление тенденций старения основных фондов; сохранение достаточного технического и технологического уровня транспортной техники и оборудования; отсутствие благоприятного инвестиционного климата в транспортной отрасли.

Новая система управления транспортом должна отвечать требованиям рыночной самоорганизации и государственного регулирования и быть построена на основе следующих принципов:

- Совокупность экономических, организационных и правовых норм регулирования системы;
- создания равных условий для развития и функционирования в транспортном комплексе предприятий всех форм собственности;
- обеспечения технологического единства основных транспортных подсистем и управления всеми видами транспорта в целом;
- наличия единого федерального органа управления всеми видами транспорта, вырабатывающего общую транспортную политику правительства и реализующего основные государственные программы в области транспорта.

Основная цель данной стратегии – согласование действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской

Федерации для эффективного использования потенциала транспортной системы в целях повышения благосостояния общества и государства в целом.

Основные задачи Стратегии:

- повышение конкурентных преимуществ транспортного комплекса;
- снижение транспортных издержек в экономике;
- обеспечение эффективного использования транспорта, его производственная и социальная доступность;
- модернизация современной транспортной системы путем развития частно- государственного партнерства.

При создании и реализации Стратегии и ее приоритетных направлений были проанализированы стратегические установки иностранных государств и учтен зарубежный опыт.

Таким образом, можно сделать вывод, что транспорт представляет собой крупнейшую системообразующую сферу, имеющую тесные связи с экономикой и социальным составом. Расширение и развитие внутренних и внешних транспортных сетей привет к улучшению качества жизни населения, увеличению объемов производства и значительно повысит роль транспорта как системообразующей отрасли. Перспективное направление развития транспортной системы должно осуществляться на основе анализа нынешнего состояния транспортного комплекса, социально-экономического развития страны и опыта зарубежных стран. Основная концепция развития транспортной системы в условиях рыночных отношений должна быть направлена на интеграцию принципов рыночной самоорганизации и государственного регулирования всего транспортного процесса.

1. Вываерц А.Д. Экономика предприятия. М.: Юнити-Дана, 2017 г., 544 с.
2. Латыпова Р.Р. Классификация и виды транспортных рисков // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2016. № 1 (52). С. 71-76.
3. Проблема развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства. // Экономические науки. – 2007. - №1., 34 с.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации. [Электронный ресурс]: - //- Режим доступа: http://www.mintrans.ru/prensa/TransStrat_Gossovet_Rab_Groop_3.htm (дата обращения 23.10.2019г.)
5. Трубецкой К.Н., Кулешов А.А., Клебанов А.Ф. Современные системы управления транспортным комплексом. М.: Наука, 2015 г., 312 с.

Балашов А.М.

Актуальность инновационного развития экономики РФ в современных условиях

*ГОУ ВПО Новосибирский государственный педагогический университет
(Россия, Новосибирск)*

doi: 10.18411/lj-10-2019-165

idsp: ljjournal-10-2019-165

Аннотация

В данной статье автор показывает актуальность и необходимость перехода экономики России к новой модели развития, которая основана на структурной перестройке, модернизации и инновациях. В настоящее время нашей стране необходима неоиндустриализация, которая понимается как качественные изменения в экономике, трансформация производительных сил, переход на информационные технологии, создание современной инфраструктуры, качественно новый уровень образования и медицинского обслуживания. Результатом успешной реализации намеченных программ должно стать усиление конкурентоспособности компаний и российской экономики в целом, устойчивый экономический рост и увеличение благосостояния населения.