|  |
| --- |
| **Проблемы развития транспортного комплекса**  |

|  |
| --- |
| Проблемы развития транспортного комплекса Введение            В начале нового тысячелетия мировая экономическая система вышла на качественно новый этап преобразований. Структурные сдвиги, характеризующие процессы мирового производства и международной торговли, в значительной степени предопределяются изменениями, происходящими в мировом транспортном комплексе. Глобализация международной торговли и транснационализация национальных компаний предполагают беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что объективно невозможно осуществить без транспортного комплекса. Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. По данным Всемирного банка, мировой транспортный рынок оценивается в 2,2 трлн. долл. США (6,8% мирового ВВП).             Современный транспортный комплекс подвержен влиянию противоречивых тенденций: являясь инфраструктурной отраслью, транспорт находится в зависимом положении от отраслей производства материально-вещественных благ, а будучи особой отраслью экономики, транспорт оказывает существенное влияние на региональное распределение производственных мощностей, участвует в процессе воспроизводства и выступает важной составной частью системы экономических отношений. Существующая ситуация в мировой экономике, характеризующаяся, в частности, бурным развитием интеграционных процессов, варьированием экономической среды в территориальном разрезе, различиями в степени развития национальных хозяйств и их открытости для участия в международных экономических отношениях, интенсификацией товаропотоков на различных уровнях взаимодействия между экономическими агентами, ростом туристских потоков, с одной стороны, и недостаточное развитие экономико-теоретической базы, малое количество современных исследований методологической основы функционирования транспортного комплекса в современной науке, с другой стороны, обусловливают объективную необходимость определения места, роли и значения транспорта как важной экономической категории.             Цель данной работы – рассмотреть проблемы развития транспортного комплекса.            Задачи:рассмотреть транспортный комплекс в мировом хозяйстве;выявить функции транспорта;изучить транспортные проблемы РФ;вывить пути повышения эффективности транспортной системы России.   1. Место и роль транспорта в мировом хозяйстве и сфере услуг1.1. Транспорт в мировом хозяйстве            Переход мировой экономики к постиндустриальному типу развития во многом явился определяющим для современного состояния мирового транспорта. Предпосылки для перехода на качественно иной уровень стали складываться во второй половине ХХ в. Анализ динамики доли транспорта в структуре мирового ВВП и в структуре мировой сферы услуг позволяет выделить некоторые закономерности в этапах развития транспортного комплекса. На 1-й этап (до 1980 гг.) существенное влияние оказал экономический кризис, связанный с энергетическим кризисом 1973 г. Транспорт был инфраструктурной отраслью, сфера услуг в современном понимании только начинала формироваться - фактически это было начало переходного периода в мировой экономике, главным детерминантом развития мировой экономики оставался промышленный сектор. Транспортный комплекс, являющийся открытой системой, в значительной степени подвергся влиянию отрицательных конъюнктурных условий, но в то же время оказался эффективным "амортизатором" экономического шока. Отличительной чертой следующего этапа (1980-1990 гг.) стали структурные преобразования, происходившие в мировой экономике. Сфера услуг окончательно выделилась в самостоятельный третичный сектор экономики. Происходил бурный рост, связанный с возникновением новых видов услуг интеллектуально-информационного характера на основе широкого внедрения результатов НТР, развития международного финансового рынка и т.п. Все большее число услуг "отрывалось" от сферы производства материально-вещественных товаров. Корреляция транспорта и промышленного сектора сохранялась на достаточно высоком уровне.             Последнее десятилетие ХХ в. положило начало заключительному этапу формирования современного международного транспортного комплекса. Важнейшая черта данного этапа заключается в том, что значение транспорта как инфраструктурной отрасли экономики дополнилось также выделением транспорта в самостоятельную отрасль сферы услуг. Это нашло выражение в переориентации транспорта на потребности сферы услуг - развитие международного туризма и т.д.             Исследование характеристик вышеназванных этапов позволяет обобщить условия развития транспортного сектора. В первую очередь - рост промышленного производства в 1946-1973 гг., ужесточение воздействия внешних условий, выражающееся в увеличении зависимости рынка транспорта от рынка энергоресурсов, росте негативного воздействия на окружающую среду. Затем расширение номенклатуры сферы услуг, базирующееся на возникновении новых, в меньшей степени связанных с процессом материально-вещественного производства видов услуг, а также интенсивное развитие туризма. Следующим важным условием является НТР. Научно-техническая модернизация транспортного комплекса происходит по двум направлениям - переоснащение транспортного парка и техническое и технологическое совершенствование транспортной инфраструктуры. Следует особо отметить влияние второго фактора. Совершенствование организации управления транспортными потоками вкупе с ростом пропускной способности транспортной сети и ряда других факторов способствовало возникновению международных транспортных коридоров. Особенность МТК заключается в их трансграничном характере, что позволяет оптимизировать трансконтинентальные товаропотоки. Сеть МТК является системой обеспечения устойчивого функционирования мировой экономики в условиях глобализации.             В число условий, определяющих развитие транспортного комплекса, предложено включать также изменение моделей производственного процесса. В частности, переход к так называемому "производству с колес", когда складские запасы сырья и ресурсов минимальны и последние используются в цикле практически сразу при поставке. Глобализация производства и, как следствие, рост потребностей в перевозках со стороны ТНК привели к тому, что масштабы их участия в современном международном транспортном рынке вполне сравнимы с межгосударственными. Реформирование моделей международной торговли также является объективным условием развития транспорта. Новые модели заключаются в переходе к межрегиональной и внутриблоковой торговле - к созданию наднациональных интеграционных торговых блоков (АСЕАН, МЕРКОСУР, НАФТА, ЕС), внутри которых осуществляется основной объем операций и соответственно перевозок. Следствие перехода к внутриконтинентальной и межрегиональной торговле - удлинение протяженности континентальных транспортных путей, сокращение периода доставки пассажиров и грузов, создание новой транспортной сети дистрибуции на базе единой сети МТК, основанной на сокращении размеров и веса перевозок и на учащении числа перевозок, развитие системы комбинированных перевозок.  1.2. Функции транспортного комплекса            Одна из основных функций - стимулирующая. Стимулирование экономического роста реализуется посредством инвестиций в транспортный комплекс. Зависимость изменения ВВП страны или региона от инвестиций, направленных на качественное улучшение объектов транспортной инфраструктуры и средств транспорта, определяется путем сопоставления распределения значений ВВП по странам и регионам и распределения сравнительных показателей развития транспорта (удельный вес автодорог с твердым покрытием, уровень моторизации населения, доля электрифицированных железных дорог и т.д.). Затем, используя экономико-математический аппарат, исследуются характер и коэффициенты зависимостей между указанными распределениями. Целостная модель формируется через агрегирование как можно большего числа факторов - элементов транспортного комплекса, оказывающих влияние на динамику ВВП.             Другой основной функцией является дистрибутивная - обеспечение физического движения товарных потоков в мировой экономической системе. Характерная особенность этой функции заключается в том, что в процессе ее исполнения транспортная услуга сама становится предметом экспорта или импорта.             Интеграционная функция транспорта реализуется посредством формирования единой сети транспортных маршрутов и выражается в углублении интеграционных процессов на межрегиональном, межгосударственном и глобальном уровнях. Транспортный комплекс выполняет также структурообразующую функцию - участвует в формировании отраслевой структуры мирового производства и межотраслевых пропорций, в размещении производственных мощностей и формировании региональных различий в ценообразовании.             Комплементарная функция транспорта наиболее очевидна в структуре туристского продукта, где перемещение туристов в регион рекреации из мест постоянного проживания часто является основным условием оказания туристской услуги.             Для оценки уровня развития региона применяется индикативная функция транспорта, имеющая характер неосновной.             Исследование показывает наличие взаимосвязи между транспортом и уровнем жизни - высокий уровень развития транспортной инфраструктуры находится в корреляции с общим уровнем экономического развития. К неосновным также отнесена социальная функция транспорта - предоставление равного доступа всем членам общества к социально-экономической инфраструктуре через повышение степени транспортной доступности. Индикативная, социальная, комплементарная, стимулирующая функции присущи всей сфере услуг, а градообразующая, интеграционная и структурообразующая - транспортному комплексу.  2. Место транспорта России в мировой транспортной системе2.1. Транспортные проблемы России             В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе.            Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов. В настоящее время следует признать, что транспортная инфраструктура в России и особенно в ее восточных регионах развита недостаточно.            Россия отстает от США по длине железнодорожных магистралей в 2,3 раза. Если же рассматривать плотность железных дорог на 1000 квадратных километров территории, то по этому показателю Россия занимает 12 место.            Аналогичное положение с сетью автомобильных дорог. По плотности автомобильных дорог на 1000 квадратных километров территории Россия значительно уступает зарубежным странам. Не завершено формирование опорной сети на Северо-Западе страны, на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке. Таким образом, очевидно, что Россия, для того, что бы стать одним из мировых лидеров в транспортной системе нуждается в развитии транспортной сети. Особенно остро этот вопрос стоит для восточных регионов России – от Урала до Дальнего Востока.            Если обратиться к морскому транспорту, то и здесь существует ряд проблем. Во-первых, старение судов и недостаточное обновление российского флота. Во-вторых, переход части судов (как правило, наиболее современных и оснащенных) под флаги других государств. В-третьих, необходимость в модернизации российских портов.            С распадом СССР Россия потеряла значительную часть наиболее крупных и оснащенных портов на Балтийском и Черном морях, в этой связи остро встает задача развития портов на Черном море и особенно на Балтике. Данная задача является не только транспортной, но и политической. В настоящее время идет процесс создания условий для переориентации российских грузов с портов стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) на российские порты Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Калининградской области, часть их комплексов уже в ведена в эксплуатацию, - в Ленинградской области – Усть-Луга и Приморск, в Калининградской - Балтийск. Необходимо отметить, что развитие Калининградской области как крупного транспортного центра имеет важное геополитическое значение, создавая условия и механизмы консолидированного развития анклавной территории в рамках единого федеративного государства.            Идет активное развитие портов на Дальнем Востоке – Находка, Владивосток, порт Восточный и другие, на Черном море – Новороссийск, Туапсе и другие. Однако при развитии портов нужно помнить о комплексном подходе, то есть развивать не только портовую структуру, но и железнодорожные и автомобильные подходы. Но и этого мало. Недостаточно, если грузы будут быстро и качественно перерабатываться портами, нужно, что бы они в соответствии с установленными сроками доставлялись получателям (или проходили транзитом), а это значит нужно развивать железнодорожную и автомобильную сеть в целом по стране. То есть работа портов напрямую зависит от работы железнодорожного и автомобильного транспорта.            Автомобильный транспорт - ключевой элемент транспортной системы страны. В настоящее время автомобильный транспорт выполняет более 50% объемов перевозок грузов и пассажиров страны, являясь, по сути, «главным перевозчиком» страны.            Мировая тенденция глобализации экономических связей и усложнение спроса на транспортные услуги привели к росту объемов транспортно-экспедиционных услуг, в развитии которых автомобильному транспорту принадлежит особая роль. Однако, несмотря на благоприятные изменения, в деятельности автомобильного транспорта существует ряд серьезных проблем, которые, как показывает опыт зарубежных стран, будут усугубляться по мере экономического роста. Эти дисбалансы являются не просто причиной неудобств, они не приемлемы для растущего общественного сознания, противоречат концепции устойчивого развития. Это привело к тому, что в странах Западной Европы меняются приоритеты в пользу более экологически благоприятных, чем автомобильный, видов транспорта: железнодорожного и внутреннего водного.            Авиационный и внутренний водный виды транспорта столкнулись с проблемой обновления парка транспортных средств. Для авиации ситуация усугубляется запретом ряда стран на использование отечественных самолетов, не удовлетворяющих условиям по уровню шума. Роль этого вида транспорта в пассажирских перевозках значительна, что объясняется большими расстояниями и недостаточной развитостью инфраструктуры, особенно в восточных районах страны. Для внутреннего водного транспорта, доля которого в общем объеме перевозок довольно незначительна по сравнению, например, с США, площадь которой сравнима с Россией, важнейшей задачей является создание современного флота и реконструкция ряда ключевых объектов на внутренних водных путях России.            Доля трубопроводного транспорта в транспортной системе России значительна, что объясняется большим экспортным потенциалом нефте – и газодобывающей отрасли. Грузооборот трубопроводного транспорта в России превышает аналогичный показатель США более, чем в 2 раза.            Несмотря на имеющиеся проблемы в развитии отдельных видов транспорта, выгодное геополитическое положение позволяет Российской Федерации претендовать на одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играть важную роль в мировой экономической системе и на международной политической арене в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой (по направлениям Запад – Восток, Север – Юг).            Стратегическим интересам России отвечает формирование системы международных транспортных коридоров и реализация ее транзитного потенциала.  2.2. Пути повышения эффективности транспортной системы России            К 2010 г. объем внешней торговли России в стоимостном выражении возрастет по сравнению с 1998 г. на 70-75%, а объемы перевозок экспортно-импортных грузов - на 30-35%. Объем транзитных перевозок грузов возрастет почти в три раза и достигнет 58-60 млн. тонн. С иностранных на отечественные морские порты будут переключены грузопотоки в объеме 65-70 млн. тонн. Это диктует необходимость модернизации, прежде всего экономической, российского транспорта.            Именно поэтому Федеральная программа "Модернизация транспортной системы России" является частью стратегической программы рыночных реформ в России. Ее цель - либерализация российского рынка транспортных услуг. Это, на первый взгляд, неожиданно и даже пугающе, поскольку воспринимается как отказ от государственного регулирования отрасли, которая ни в одной стране мира не функционирует без государственного контроля. Тем более что транспортную систему России уже сейчас образуют тысячи крупных и мелких предприятий различной формы собственности.             Речь идет о том, чтобы государство стало участником рынка транспортных услуг. Оставляя в стороне естественный вопрос об эффективности государственного менеджмента, надо бы обратить внимание на другое. А именно на то, что сохранение в собственности государства "важнейших объектов транспортной инфраструктуры", может быть, в перспективе и сулит немалые выгоды, но пока грозит постоянным ростом расходов. Эти "объекты" могут дорого обойтись бюджету. Если, конечно, не будут найдены другие источники финансирования.            Как показывает опыт других стран, "поднять" транспорт можно, если законодательно утвердить инвестиции по принципу "построил-оперируй-передай". Данный механизм нашел широкое распространение в Индии, Малайзии, Турции, Египте.            В современном мире темпы роста торговли услугами почти в два раза выше темпов роста торговли товарами. Например, доля доходов от транзита в общем объеме экспорта услуг Голландии составляет более 40%. Экспорт транспортных услуг России далек от того уровня, который реален для нашей страны. По этому показателю Россия пока в два раза уступает Дании. И это при том, что основные финансовые и товарные потоки в ближайшем будущем будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Дальний Восток. Россия находится на столбовой дороге, связывающей Европу и Азию.            Особое значение приобретает русский транзит в связи с развитием электронной торговли (через Интернет), повышающей требования к скорости транспортировки.            Если с экономической и социальной точки зрения все это выглядит убедительно, то вот тезис об укреплении национальной безопасности России с помощью транзита может показаться сомнительным, особенно для тех, кто боится слова "глобализация", которое в программе модернизации употребляется в положительном смысле. Транспортники понимают глобализацию как "создание общемировой транспортной системы, способной удовлетворять потребности в перевозке грузов и пассажиров по всему земному шару без сколько-нибудь существенного влияния на этот процесс национальных границ". Для российской транспортной системы это будет иметь благоприятные последствия.            В настоящее время Россия достаточно интегрирована в мировую транспортную сеть, в основе которой - международные транспортные коридоры (МТК). Они начали формироваться в 90-х годах. Три из них проходят через территорию нашей страны:коридор №1 - от стран Балтии и Польши к Германии, в полосе которого находится Калининградская область;коридор №2 - Берлин-Варшава-Минск-Москва;коридор №3 - от Хельсинки до Москвы и далее в страны Южной Европы.            Однако в таком виде система МТК пока не отвечает интересам России - даже с учетом того, что нашей стране удалось добиться продления коридора №2 от Москвы до Нижнего Новгорода, а коридора №3 - от Москвы до Астрахани и Новороссийска. Модернизируются и порты Дальнего Востока и Северо-Запада. Однако этого недостаточно.            К 2010 г. величина необходимых капитальных вложений в развитие инфраструктуры МТК на территории России составит почти 450 млрд. руб. в ценах 2000 г. Следует особо подчеркнуть, что из них более 70% придется на внебюджетные средства - собственные средства предприятий, привлеченные инвестиции, в том числе иностранные, и кредиты.            Парадокс глобализации в том, что открытость России не создает зависимости страны от мировой рыночной конъюнктуры, а, напротив, ставит другие страны в зависимость от России. И потому основной противник русского транзита - США и их западные союзники. Их ответ на русский транзит - проект TРACEКA, новый евразийский транспортный коридор, "новый шелковый путь" в обход России.            Проект возник по инициативе Евросоюза. Его экономическая составляющая - транспортировка нефти, нефтепродуктов и хлопка в Европу и далее. Политическая задача "нового шелкового пути" - вовлечение регионов Закавказья и Центральной Азии в зону политического влияния США и их союзников.            Поэтому будущее русского транзита, при всей привлекательности этого проекта, нуждается в самом серьезном внешнеполитическом обеспечении и зависит от способности государства защищать свои экономические и геополитические интересы.            В настоящее время в мировой экономике сформированы два региона, характеризующихся высокой экономической эффективностью транспортных услуг - США и ЕС, и, исходя из существующей динамики развития, автором прогнозируется дальнейшее усиление роли этих регионов на рынке международных транспортных услуг. В силу уже сформировавшихся структур распределения производственных мощностей в развитых странах региональные транспортные комплексы будут ориентироваться на построение единой мировой транспортной системы с центрами управления и контроля в развитых странах. В перспективе, с высокой долей вероятности, произойдет поглощение региональных перевозчиков интеррегиональными, на международном транспортном рынке возникнут транснациональные операторы, вследствие чего различия в эффективности транспортных услуг по регионам только усилятся.            Взаимодействие транспорта и общества происходит в различных сферах и выражается в совокупности результатов. Важным последствием развития транспорта является экономический рост, который обусловливают следующие факторы: низкие транспортные издержки;мобильность населения;инвестиции в транспортный комплекс.            Вместе с тем в работе доказывается, что транспортный сектор в процессе своего функционирования оказывает влияние также на повышение качества жизни населения. Это находит свое выражение в преодолении таких аспектов бедности, как голод, безработица, низкое качество здравоохранения и образования, гендерное неравенство. Вовлечение большего числа экономических агентов в использование транспортного комплекса для дистрибуции продуктов питания позволит снизить издержки и повысить производительность АПК.             Сокращение числа безработных также может быть вызвано развитием транспортного комплекса, причем этот процесс происходит по двум направлениям. Первое - повышение транспортной доступности работы для населения. Второе направление - транспорт как источник занятости для населения. Кроме того, использование общественных работ при строительстве объектов транспортной инфраструктуры применимо и при стремлении сократить негативные последствия экономических рецессий и кризисов, природных катаклизмов в регионах с очень высокой долей бедного населения. Воздействие транспорта проявляется в достаточно высокой степени корреляции между процессом моторизации перемещения населения к объектам инфраструктуры и уровнем развития и охвата населения услугами образования и здравоохранения, что в свою очередь может служить показателем уровня развития общества даже в значительно большей степени, чем просто прямой результат от предоставления определенного набора социальных благ. При инвестировании в транспортный комплекс, в частности в услуги или объекты транспортной инфраструктуры, более востребованные женщинами, время, которое они ранее затрачивали на совершение своего перемещения, неизбежно будет сокращаться, что, в свою очередь, ведет к выравниванию гендерного аспекта в социальном неравенстве.             Взаимодействие транспорта и окружающей среды происходит комплексно, проявляясь в ряде следующих аспектов: загрязнение атмосферы, водных объектов и земель, изменение химического состава почв и микрофлоры, потребление природных ресурсов и т.д. Развитие транспорта в дальнейшем будет сопряжено с усилением негативного влияния на окружающую среду, что будет вынуждать государства и межгосударственные органы ужесточать требования к экологической безопасности транспортных объектов  Заключение            За последние два десятилетия прошлого века и начало нынешнего столетия удельный вес расходов на транспорт в развитых странах существенных изменений не претерпел. В абсолютном выражении расходы на транспорт продолжали увеличиваться. Следовательно, качественных изменений в предпочтениях потребителей в отношении транспорта в настоящее время не происходит - потребности в услугах данного типа у реципиентов сложились на оптимальном уровне, соответствующем высокой степени удовлетворения. Развитие концепции логистики в странах Западной Европы, США и Японии позволило снизить влияние транспортной составляющей на конечную цену продукта (от 5 до 40% себестоимости). Фактическое снижение величины затрат на транспорт для потребителя представляет собой один из элементов эффективности потребления транспортных услуг. Их сокращение ведет к сокращению величины общей себестоимости блага, реализуемого через рынок материальных или нематериальных товаров.             На современном этапе развития мировой экономики в развитых странах влияние топливной составляющей в цене транспортной услуги (в транспортном тарифе в расчете на 1 км перевозки) на эффективность транспорта стремится к минимуму. Уровень затрат живого труда варьируется в зависимости от региона под влиянием множества факторов, основными из которых являются средний уровень доходов населения и уровень автоматизации процесса транспортировки. Вследствие этого эффективность использования человеческого труда на транспорте также варьируется.            К числу результатов развития транспортного комплекса следует отнести также формирование внешнеэкономической политики государства-транзитера, основанное на включении транзитной ренты как инструмента геополитики, дающего определенные возможности по оказанию давления на государства - экспортеры и импортеры при проведении внешнеэкономической деятельности, связанной с транзитом. Получение контроля над транспортной системой другого государства как один из результатов развития транспорта, во-первых, позволяет интегрировать ее в собственную транспортную систему, во-вторых, в некоторой степени способствует поглощению производительных сил с концентрацией капитала в стране-метрополии, построению единой вертикально-интегрированной экономической системы в данных государствах с центром в метрополии.            Следует подчеркнуть, что потенциал эффективности транспорта способен стать базовой точкой роста мировой экономики и повышения качества жизни населения. Ориентация на оптимально функционирующий комплекс должна рассматриваться как важный фактор устойчивого экономического развития, а отклонение от оптимальных значений является индикатором дополнительного резерва для роста.  Список литературы1.                   Глобализация производства и распределения транспортных услуг. // Независимая газета. – 2007. - №42.                   Евсеев С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях. // Экономические науки. - 2006. - №3. - С. 121-1363.                   Евсеев С.В. Развитие транспортной системы России как один из важнейших факторов экономического роста. // Проблемы качества экономического роста: материалы междунар. науч. конгресса, 27-28 мая 2004 г. / Отв. ред. А.П. Жабин, Г.Р. Хасаев. - Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад., 2004. - С. 163-1674.                   Место транспорта России в мировой транспортной системе. // Экономика и жизнь. – 2007. - №15.                   Плужников К.И. Бюллетень транспортной информации. – М., 2004. - №001. – С. 21-306.                   Проблема развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства. // Экономические науки. – 2007. - №1. – С.34. 7.                   Российский рынок транспортно-логистических услуг: тенденции и перспективы развития. // Экономика и жизнь. – 2006. - №38.                   Транспортная стратегия Российской Федерации. // Режим доступа:  http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrat\_Gossovet\_Rab\_Groop\_3.htm  |