

Функционирование транспорта в условиях рыночной экономики

О.В. Буреш, канд. экон. наук, доцент ГОУ «ОГУ», г. Оренбург

Транспорт, являясь отраслью материального производства, выполняет функцию пространственного перемещения продукции промышленного и сельскохозяйственного назначения, связывает производство и потребление, объединяет различные отрасли и регионы в единый комплекс, обеспечивая непрерывный процесс развития производительных сил. Транспорт ускоряет кругооборот материальных благ в общественном производстве, увеличивая тем самым, суммарную продукцию народного хозяйства страны. Хотя на транспорте и совершается процесс производства, но он своеобразен в отличие от промышленного, сельскохозяйственного секторов тем, что на транспорте продукт в новой натурально-вещественной форме не создается. Его полезный эффект достигается за счет перемещения созданной другими отраслями материального производства продукции от места производства к местам потребления. Такое положение исключает возможность существования транспортной продукции отдельно, вне производственного процесса, где производство, реализация и потребление транспортной продукции слито воедино. Процесс производства, реализации и потребления продукции транспортного комплекса региона совершается в пределах обращения и для обращения. На транспорте резервом являются средства труда в отличие от промышленности и сельского хозяйства, где резервируется продукция. Стоимость продукции транспорта значительно отличается от стоимости продукции других отраслей, так как в составе средств транспортного производства отсутствует сырье.

Транспорт, как любая сложная система, постоянно изменяется, приобретает новые качественные черты. В переходный и перестроечный периоды из года в год наблюдалось снижение объемов перевозки грузов и пассажиров, и только в настоящее время прослеживается некая стабилизация роста объемов перевозок.

Динамика развития всех видов транспорта полностью соответствует экономическому и политическому состоянию страны. Период становления и развития рыночных отношений сопровождался сложными социально - экономическими процессами, в том числе и кризисными явлениями в экономике. С наибольшей остротой кризисные явления проявились в 1992-1994 гг., последующие 1995-1997 гг. были периодом стабилизации экономики и ее роста, который, к сожалению, был остановлен кризисом 1998 г. в России [2].

С началом реформ, как следствие неупорядоченных межрайонных связей, значительно возросла средняя дальность перевозок грузов на железных дорогах. По всем грузам она составила 1062 км (1994 г.) против

963 км в более обширном СССР (1990 г.), в том числе по каменному углю – 1045 км против 880 км, нефтетопливу – 1253 км против 1090 км, черным металлам – 2342 км против 1520 км, минеральным удобрениям – 1328 км против 1160 км. Многочисленные примеры того, откуда, куда и что везут в нашей стране, приводимые средствами массовой информации, бывают паразитическими [1].

Россия в основном преодолела негативные последствия экономического кризиса августа 1998 г. В 1999 г. начался экономический рост, который продолжился в 2000 - 2002 гг., и сейчас сохранились положительные тенденции в российской экономике.

В целом за девять месяцев 2000 г., согласно данным Госкомстата России, выпуск продукции и услуг в базовых отраслях вырос по сравнению с соответствующим периодом 1999 г. на 8,4%, объем производства в промышленности на 11,5%, объем сельскохозяйственной продукции на 4%, грузооборот предприятий транспорта на 5% [5].

Развитие транспорта в условиях рыночной экономики характеризуется усилением сдвигов и соотношений между отдельными видами транспорта в общей транспортной системе России.

Анализируя эти данные, можно сделать следующие выводы: во-первых, до 1999 г. падало доминирующее значение одного вида транспорта – железнодорожного. Например, если в 1970 г. его доля в грузообороте превосходила находящийся на втором месте по этому показателю морской транспорт в 4 раза, то в 1999 г. на первое место вышел трубопроводный, быстро развивающийся вид транспорта, доля в грузообороте которого превосходила в 1,58 раза оказавшийся на втором месте железнодорожный вид транспорта. Во-вторых, если до начала девяностых годов доминировал все же железнодорожный транспорт, то значение и позиции других видов транспорта претерпевали взаимные изменения. В 1970 г. на втором и третьем местах соответственно находились морской и трубопроводный транспорты, в 1975 г. они поменялись местами. В 1990 г. на первую ступеньку, опередив железнодорожный и морской, вышел трубопроводный транспорт. В пассажирообороте свои позиции железнодорожный транспорт начал уступать автомобильному с 1996 г.

В настоящее время ведущее место в транспортной системе России занимает железнодорожный транспорт (80-85% грузовых и 60% пассажирских перевозок) [3]. По предсказаниям специалистов XXI век будет эрой грузового и пассажирского транспорта, тем более доказано, что железнодорожный транспорт является самым экологичным, он выбрасывает в атмосферу в 5 раз меньше выхлопных газов, чем автомобильный.

Долгосрочный прогноз российских ученых, основанный на анализе глубоких экономических спадов, имевших место за последние 100 лет в

различных странах, показывает, что потребность в перевозках в России к 2010-2020 гг. будет соответствовать максимальной потребности в стране в 1998 г. с последующим приростом в 5 - 7% ежегодно.

Специализация транспортных средств способствует увеличению его зависимости от номенклатуры, объемов реализации продукции промышленности, сельского хозяйства. При исследовании развития транспорта необходимо анализировать все взаимосвязи между промышленным, сельскохозяйственным производством, торговлей и транспортом и учитывать координацию работы различных видов транспорта между собой.

По мнению специалистов, на существующем этапе государственного строительства новой России любые усовершенствования в сфере производства, распределения, реализации, потребления, в финансово – кредитной системе и др. к реальным успехам не приведут, если с опережением не будет усовершенствована транспортная отрасль экономики Российской Федерации.

В соответствии с Программой социально – экономического развития страны особое внимание необходимо уделять опережающему развитию транспортного комплекса, играющего ключевую роль в снижении транспортных издержек в экономике, в обеспечении социальной стабильности и международной экономической интеграции.

В связи с этим Правительство РФ утвердило федеральную программу “Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 г.г.)” [4], представленную Министерством транспорта и Министерством путей сообщения. Основными целями являются совершенствование транспортной инфраструктуры, оснащение всех видов транспорта современными техническими мощностями, развитие информационных технологий и сетей телекоммуникаций, дальнейшее развитие транспортных коридоров, повышение инвестиционной привлекательности транспорта и др., что позволит, например, снизить себестоимость железнодорожных перевозок на 10 – 12%, улучшить использование воздушных судов нового поколения, увеличить протяженность автомобильных дорог, улучшить координацию работы всех видов транспорта и т.д.

Модернизация транспортной сети требует новых инвестиций. Практика мирового экономического развития показывает, что именно эффективная инвестиционная деятельность, осуществляемая на принципах самоокупаемости и рентабельности, служит основным рычагом подъема всей экономики и экономики транспорта. По заявлению, например, МПС России, для модернизации железнодорожной системы необходимо 760 млрд. руб. Для обеспечения существенных субсидий, конечно, доходы правительства недостаточны. Единственно реальной альтернативой является корпоративные инвестиции и внешнее заимствование. От

создания благоприятных условий для эффективной инвестиционной деятельности во многом будут зависеть успехи проводимых реформ транспорта.

Согласно Федеральной программе, предусматривается разработка комплекса мероприятий, направленных на совершенствование руководства транспортом, в частности, предусмотрена унификация большинства показателей и экономических нормативов для всех его видов, учтена специфика работы отдельных видов транспорта.

Отказ от директивного планирования и контроля, существенно ограничивающих свободу экономического маневра, непосредственно связан с необходимостью совершенствования методической информативной базы для определения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках, правильного определения в них пропорций и масштабов развития провозной и пропускной способности как всего транспортного комплекса России, так и региональных комплексов и входящих в него видов транспорта. Таким образом, при использовании математических моделей для исследования функционирования и развития транспортного комплекса региона и каждого вида транспорта в отдельности необходим тщательный учет и сбалансированность внутренних и внешних факторов и показателей. Это, безусловно, должно способствовать устранению нерациональных перевозок и повышению эффективности работы транспортного комплекса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кистанов В. Система территориального регулирования // Экономист. – 1999. - №2.
2. Кудабаев З. И., Плесовских Р. С. Уроки экономического кризиса 1998 года в Кыргызстане // Вопросы статистики. – 2001. - №3.
3. Лисицин А. Л. Научно-технический прогресс на железнодорожном транспорте – В кн.: “Роль Трансба в развитии Российской мировой экономики”//Материалы Международной научно-практической конференции. Государственный Кремлевский дворец. М., 2001.
4. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. №848 “О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)”
5. Френкель А. А. Российская экономика в 2000-2001 годах // Вопросы статистики. – 2000. - №12.