



РАЗДЕЛ III. Транспортная система

АРТЕРИЯ ИЛИ МАТРИЦА?*

*В.А. КРЮКОВ, доктор экономических наук, чл.-корр. РАН,
Институт экономики и организации промышленного
производства, Новосибирск*

О роли транспорта в экономике страны написано больше чем достаточно. Развитая транспортная инфраструктура не только способствует улучшению продвижения товаров и услуг, но и напрямую влияет на экономические перспективы как локальных территорий, так и огромных пространств, сближая различные рынки и агентов хозяйственной деятельности. Менее единодушны исследователи и практики относительно того, к чему ведет процесс освоения пространства. Одни считают, что его результатом становится сближение уровней жизни и условий проживания населения (с точки зрения доступности современных возможностей удовлетворения разнообразных потребностей человека) на весьма отдаленных друг от друга территориях, другие – что транспортная доступность, напротив, ведет к «стягиванию» экономического пространства и стремительному нарастанию асимметрии (экономическая активность сосредоточивается в агломерациях и урбанизированных территориях).

Думается, что обе точки зрения отражают разные стороны одного феномена – стремительно нарастающей роли фактора доступности товаров и услуг в современном мире. Однако речь идет не только об их производстве – все большее значение приобретает понимание ценности и уникальности человеческого бытия во всем том разнообразии возможностей, которые в состоянии предоставить планета Земля и стремительно растущие возможности человеческого знания. Мир все больше переходит к пониманию ценности пространства не только в экономическом (снижение издержек, доступность тех или иных факторов производства), но и в экологическом, культурном и общечеловеческом контекстах.

* ЭКО. – 2016. – №5.

Особенно актуальны все отмеченные обстоятельства для нашей страны – вне пространства рассматривать ее экономику бессмысленно и контрпродуктивно. Россия накопила колоссальный опыт освоения пространства: создания и развития неповторимых (учитывая географию, историю и, в целом, развитие страны) транспортных систем и комплексов – прежде всего, Северного морского пути, а также Великой сибирской железной дороги. Их уникальность определяют следующие факторы:

- значительная роль государства в создании и развитии (начиная от определения задач и заканчивая сооружением и эксплуатацией);
- формирование уникальных производственно-технологических комплексов и систем (от топологии до выдающихся технологических решений – таких, как караванная проводка судов с сопровождением мощных атомных ледоколов, а также супертяжелые составы, сверхмощные электровозы и тепловозы и др.);
- предопределенность управления функционированием данных систем из единого «штаба» (или «штабов»), находящихся в очень тесной координации и строгой иерархии взаимной соподчиненности);
- значительная инерция развития, совершенствования и возможностей адаптации в случае возникновения тех или иных изменений (например, относительных цен на услуги различных видов транспорта, что и произошло в случае автомобильных перевозок на дальние расстояния по сравнению с услугами ОАО «РЖД»).

Ключевой вопрос развития и определения направлений функционирования российских транспортных систем – это осознание их роли в развитии пространства, учет их уникальности с точки зрения достижения необходимого результата.

К сожалению, непонимание и неучет уникальных особенностей и свойств созданных ранее транспортных систем при реформировании железнодорожного транспорта, определении форм функционирования и развития Северного морского пути свидетельствуют об очень одностороннем взгляде на место, роль и подходы к регулированию их развития. Данные системы априори не созданы для функционирования в условиях экономики, основанной на действии рыночных сигналов. Их технологическая структура (например, количество и мощности тупиков и

разъездов в случае железнодорожного транспорта) не обладает должной гибкостью и в меняющихся экономических условиях неспособна обеспечить изменения интенсивности и ритма работы. Из этого следует вывод о сохранении жестких матричных структур управления с присущими им иерархическими отношениями соподчиненности и взаимозависимости. Матрица (во многом благодаря известному фильму) стала символом предопределенности и заданности событий и решений – «всерьез, надолго и, может быть, даже навсегда».

Матричный принцип («единый оператор», единый подход и одно «лицо, принимающее решение») несовместим, к сожалению, с решением задачи развития пространства – настолько непростой и многоаспектной, что матрица здесь бессильна. В большей степени отвечает развитию пространства подход на основе другого образа – образа артерии. Артерия – основной источник снабжения живого организма всем необходимым – не может функционировать без исключительно обширной сети кровеносных сосудов и еще более мелких капилляров. В природе различные источники кровоснабжения организма не только тесно связаны друг с другом, но и составляют единое целое.

Реформирование ОАО «РЖД» на основе «единого подхода» никак не учитывало не только технологические ее характеристики, но и особенности пространственной топологии той сети, в рамках которой она функционирует. В результате отрасль оказалась неуправляемой и была ввергнута в пучину хаоса. Результат – снижение скорости перевозок, потеря конкурентоспособности, отсутствие потенциала дальнейшего развития. Поэтому новые проекты и развитие восточного направления железных дорог не должны оставаться вне государственного поля зрения. В частности, основу для нового северного широтного пояса экономического развития, где еще (по климатическим условиям) возможно создание мест для постоянного проживания населения, представляет собой новая широтная магистраль, существенно облегчая транспортные выходы на Северный морской путь.

Уникальная морская трасса – Северный морской путь – также имеет вполне определенную и логичную сферу приложения усилий государства и ранее реализованных подходов. В пространственном отношении – это восточный сектор Арктики, а в технологическом – поддержание и развитие уникального

атомного ледокольного флота. В то же время сегодня перевозка добытых минеральных ресурсов независимыми перевозчиками – более эффективный способ морской транспортировки по сравнению с перевозкой с караванным сопровождением судов ледоколами.

Важна не доставка грузов сама по себе, а тот социально-экономический результат, который данная деятельность обеспечивает в районах Арктики и Севера.

Успешность и устойчивость транспортных систем в значительной степени зависят от кропотливого и тщательного определения точек соединения артерий и капилляров – сфер и ниш прямого государственного участия и инициативы и энергии бизнеса. Только в этом случае может возникнуть та необходимая синергия, без которой немислимы развитие пространства и его разумное использование.