РАЗДЕЛ I. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ

УДК 656.2

DOI: 10.18384/2310-6646-2018-1-6-13

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ

Крегель Д.А.

Российский университет транспорта (МИИТ)

127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается роль российского железнодорожного транспорта в решении ряда проблем по инновационному развитию экономики. Наряду с основными отраслями, такими как промышленность, строительство, торговля и сельское хозяйство, транспорт занимает важное место в экономике страны. В статье проанализирована концепция развития железнодорожного транспорта как целостной технологической системы, которая должна основываться на глубоком анализе социально-экономических проблем страны. Сделан вывод, что инвестиции в инновационное развитие транспортной инфраструктуры, несмотря на то, что имеют относительно долгие сроки окупаемости, низкую рентабельность, в долгосрочный период формируют множество социально-экономических эффектов.

Ключевые слова: транспорт, экономика, инновации, модернизация, железнодорожный транспорт.

THE ROLE OF TRANSPORT INDUSTRY IN INNOVATIVE DEVELOPMENT OF ECONOMY

D. Kregel

Russian University of Transport (MIIT)

9/9, Obraztsova st., Moscow, 127994, Russian Federation

Abstract. This article examines the role of the Russian railway transport in solving a number of problems related to the innovative development of the economy. Along with the main industries, such as production, construction, trade and agriculture, transport occupies an important position in the country's economy. The article analyzes the concept of the development of

railway transport as an integral technological system which should be based on a deep analysis of the country's socio-economic problems. It is concluded that in spite of relatively long payback periods and low profitability investments in the innovative development of transport infrastructure produce a lot of socio-economic effects in long-term perspective.

Key words: transport, economy, innovations, modernization, railway transport.

Устойчивое экономическое и инновационное развитие – это объект целенаправленной работы, для которого необходима эффективная деятельность соответствующего рыночной экономике механизма экономического роста. Под экономическим ростом понимается формирование необходимых хозяйственных, финансовых и организационно-правовых условий [10].

Помимо основных отраслей, таких как промышленность, строительство, торговля и сельское хозяйство, транспортная отрасль оказывает существенное влияние на экономическое развитие страны. Кроме влияния на валовый внутренний продукт и национальный доход, данные отрасли важны для формирования целостности страны, а также её экономической и национальной безопасности. Транспортная отрасль занимает особое место за счёт того, что готовая продукция доставляется именно транспортом, и является завершением производственного процесса. В связи с этим в условиях рыночной экономики очень важно установить роль и место транспортной отрасли в экономическом развитии страны.

Продукция транспортной отрасли абсолютно специфична, и её качество оценивается по скорости, надёжности и безопасности перевозки. Производственный процесс транспортной отрасли имеет существенные отличия от производственного процесса других отраслей по пространственным и временным характеристикам, по составу и структуре издержек на производственный процесс, а также по особенностям организации труда и его режима. Особенности производственного процесса транспортной отрасли оказали влияние на организацию и оплату труда, на состав расходов при формировании себестоимости продукции, а также на способы и методы управления сотрудниками и оценку результатов деятельности при территориальном рассредоточении подразделений предприятий.

В последние годы в системе мирохозяйственных связей и мировой геополитике происходят радикальные изменения, которые, судя по всему, имеют устойчивый и долговременный характер. Эти изменения оказывают прямое – скорее, негативное – влияние на российскую экономику, требуя её адаптации к сложившимся условиям без нанесения ущерба системе внутренних связей между субъектами экономической деятельности и связей с внешними субъектами. Важнейшая роль в решении этой задачи принадлежит транспортной отрасли.

В настоящее время благодаря транспорту достигается рост эффективности производства и формируются условия для оптимального территориального распределения производственных сил. Для этого необходимо учитывать самое целесообразное приближение к районам потребления продукции и источникам сырья предприятий различных отраслей экономики, благодаря чему достигает-

ся развитие таких отраслей экономики, как сельское хозяйство, торговля, машиностроение и др. [10].

Особое влияние транспортная отрасль оказывает на решение проблем социальной сферы, таких как обеспечение пассажирских перевозок населения внутри страны, а также развитие культурного обмена в самой стране и за рубежом.

К задачам транспортной отрасли, как и прочих отраслей, относится обеспечение основных условий жизни и деятельности общества. Транспорт – это важнейший механизм экономической и социальной сфер общественной жизни, благодаря которому достигаются поставленные цели.

Инновационное развитие транспортной отрасли тесно связано с определёнными вопросами социально-экономической жизни общества нашей страны. Во-первых, сюда относится необходимость развития высокоскоростного железнодорожного транспорта, с помощью которого повысится мобильность населения, снизится психологическая составляющая при определении региона для проживания и работы. Помимо этого население станет тратить меньше времени на проезд, вследствие чего появится возможность для решения проблемы освоения малонаселённых и удалённых регионов страны. Однако не следует забывать, что это возможно только в том случае, если там будет создана вся необходимая инфраструктура. Появится также возможность притока высококвалифицированных кадров в различные отрасли экономики.

Во-вторых, необходимо решение проблемы большой загруженности автомобильных дорог, особенно остро данная проблема стоит в крупных городах. Инновационное развитие железнодорожного транспорта как городского пассажирского станет альтернативой автомобильному транспорту. Помимо этого снизятся загрязнение окружающей среды и, как следствие, экологическая напряжённость.

В-третьих, это потенциал железных дорог как осевого элемента комбинации различных видов рельсового транспорта (поездов пригородного сообщения, скоростных трамваев, монорельсовых дорог, метрополитена и т. д.), при задействовании которого можно в определённой степени решить проблему “последней мили” [2].

Развитие железнодорожного транспорта в сфере инноваций предоставляет возможность для развития торговых, научно-технических и культурных отношений, роста рынка товаров и услуг, роста грузовых и пассажирских перевозок. На основании вышеперечисленного возрастает влияние транспортной составляющей в ВВП как важнейшего элемента стратегии и динамики социального и экономического развития.

Железнодорожный транспорт – это одна из тех отраслей, которые оказывают существенное влияние на производственный потенциал страны. Крах прежде действующей системы обеспечения и управления, потеря управляемости инвестиционной деятельности стали причиной напряжённого состояния отрасли. Теория модернизации транспортных услуг зависит от теории циклов делового и научно-технического развития. Как известно, развитие научно-технической базы производства носит циклический характер. В общественной жизни, как и

в природе, развитие всех процессов происходит по законам циклического волнообразно-спирального движения [8].

Низкую скорость доставки грузов и пассажиров, а также неудовлетворительное качество транспортного обслуживания чаще всего объясняют невысокими техническими возможностями транспортной отрасли. К сожалению, в настоящее время на железнодорожном транспорте почти все технические возможности действительно исчерпаны. Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что важнейшим и порой единственно возможным способом перехода на новый уровень управления транспортом, а также на улучшение взаимодействия различных его видов является планомерная и пропорциональная модернизация всех элементов транспортной системы.

После перехода транспортной отрасли к рыночным условиям деятельности необходимость эффективного управления ещё сильнее возросла. Рыночная ориентация страны вынуждает проводить реформы организации управления во всех отраслях экономики, в том числе и в транспортной отрасли, которая в настоящее время испытывает значительные трудности.

Разработка концепции развития железнодорожного транспорта как целостной технологической системы должна основываться на глубоком экономическом анализе и системной оценке социально-экономических последствий применения интенсивных технологий перевозок. Система критериев выбора технологических и технических средств интенсификации и обеспечения безопасности перевозок призвана обеспечивать наивысшее качество транспортного обслуживания, т. е. полную, своевременную и сохранную доставку грузов потребителям при наименьших совокупных затратах, рациональном использовании мощности технических средств производства и транспорта, ускорении оборота материальных ресурсов и обеспечении максимальных темпов прироста национального дохода страны.

Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта России осуществляется на основе целенаправленной научно-технической политики отрасли. Способность к реализации важнейших задач по стабилизации экономики страны определяется действенностью формирующихся механизмов стимулирования инноваций.

Роль транспортной отрасли неоднократно подчёркивалась на высших уровнях государственного управления, в частности в Посланиях Президента РФ Федеральному Собранию, высказываниях руководителей исполнительной власти. О роли транспортной отрасли свидетельствует внимание к ней государства, что выразилось в разработке и принятии в последние годы ряда крупных программ и стратегий в отношении её развития:

1. «Транспортная стратегия России на период до 2020 г.», утверждённая приказом Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 [4].
2. «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г.», утверждённая Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р [6].
3. «Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г.», утверждённая распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р [5].

4. «Стратегия транспортного обеспечения Кубка конфедераций FIFA 2017 года и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в Российской Федерации», утверждённая распоряжением Правительства РФ от 27.12.2016 № 2858-р [7].

5. «Государственная программа Развитие транспортной системы до 2020 г., утверждённая постановлением Правительства РФ от 15.04.2014. № 319 [3].

Рассмотрим подробнее вышеперечисленные документы и их влияние на инновационное развитие экономики страны.

В Транспортной стратегии России на период до 2020 г. предусмотрены поддержка и стимулирование государством инноваций в транспорте, внедрение наиболее эффективных технологий перевозок грузов и пассажиров. Сформулирована задача повышения технического и технологического уровня транспортной техники и оборудования. Указывается роль инвестирования в технологическое обновление транспортной системы как фактора повышения эффективности других отраслей экономики. Предусмотрено обеспечение системного развития транспортной инфраструктуры городов на основе современных технологий, производство транспортной техники и совершенствование транспортных технологий на основе снижения их ресурсоёмкости, повышения экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. поставлена задача повышения качества профессиональных кадров как условия повышения инновационной составляющей транспорта и перевода экономики на инновационное развитие [6]. Предусматривается общее усиление инновационной направленности сферы транспорта. Предусмотрен инновационный сценарий развития транспортной системы, который вместе с достижением стандартных целей позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, роста качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития страны. Предусмотрен переход от экстенсивной к интенсивной модели развития транспортной системы на основе инновационных прорывных технологий, обеспечивающих качественное повышение оказываемых транспортных услуг. Ставятся задачи повышения инновационной активности транспортных компаний, кардинального обновления транспортных и технических средств с учётом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли.

Стратегия транспортного обеспечения Кубка конфедераций FIFA 2017 г. и Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 г. в Российской Федерации предусматривает оснащение парка подвижного состава транспорта системами спутникового мониторинга и диспетчеризации на основе технологии ГЛОНАСС [7], создание и обеспечение системы информационного обеспечения потребителей транспортных услуг, перевозчиков, получивших право участвовать в мероприятиях, создание системы централизованного управления пассажирскими перевозками на время проведения мероприятий.

Государственная программа «Развитие транспортной системы до 2020 г.» предусматривает внедрение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин, механизмов для использования на автомобильных дорогах [4], ста-

вятся задачи развития инноваций на основе научных исследований путём увеличения доли внутренних затрат на исследования и разработки в транспортном комплексе на уровне 0,005% от национального ВВП, внедрения современных технологий организации воздушного движения.

Установлен стратегический приоритет формирования и распространения новых транспортных и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, в том числе организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие скоростных автомобильных дорог и др.

Исследователи выделяют следующие элементы транспортных систем: транспортную инфраструктуру, транспортную сеть и транспортный узел [11, с. 304]. При этом понятие транспортной инфраструктуры, лежащей в основе транспортных систем авторов, схоже с понятием, представленным в законодательном определении (в ФЗ «О транспортной безопасности»). В частности, транспортную инфраструктуру авторы раскрывают как технологический комплекс, состоящий из транспортной сети, которая используется для перевозки грузов, пассажиров. Схожего мнения придерживаются другие исследователи [1; 9].

Таким образом, под транспортной отраслью следует понимать совокупность объектов транспортной инфраструктуры, транспортных сетей, транспортных средств и сооружений, направленных на их обеспечение, взаимодействующие между собой с целью обеспечения стабильных перевозок грузов и пассажиров на территории страны и в экономических отношениях с другими странами.

Транспортная отрасль имеет исключительную значимость для обеспечения инновационного развития страны. Это связано с тем, что функционирование объектов транспортной инфраструктуры, транспортных сетей и транспортных средств охватывает практически все виды инноваций: продуктовых, процессуальных, маркетинговых, управленческих. Полученные в ходе инновационной деятельности результаты распространяются на другие отрасли экономики (происходит, так называемая диффузия инноваций).

В силу своего изначального «коммуникационного» предназначения – как средства обеспечения материальной связи между территориями – транспортная отрасль влияет и на сбалансированность инновационного развития. Это особенно важно, учитывая межрегиональные диспропорции инновационного развития в России.

Инвестиции в инновационное развитие транспортной инфраструктуры, несмотря на то, что имеют относительно долгие сроки окупаемости, низкую рентабельность, в долгосрочный период формируют множество социально-экономических эффектов.

Статья поступила в редакцию 08.12.2017 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Артемов А.Ю., Белокуров В.П., Струков Ю.В. Транспортная безопасность автомобильных дорог: учеб. пособие. Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова, 2016. 126 с.

2. Обухова О.В., Пикалин Ю.А., Рачек С.В. Экономический анализ деятельности региональных структур железнодорожного транспорта в условиях внедрения инноваций // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2012. № 1. С. 131–133.
3. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 319 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”» (с изменениями и дополнениями) (утратило силу) [Электронный ресурс] // Гарант: [сайт]. URL: <http://base.garant.ru/70643484/#friends> (дата обращения: 02.06.2017).
4. Приказ Минтранса РФ от 12.05.2005 № 45 «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс] // Гарант: [сайт]. URL: <http://base.garant.ru/188328> (дата обращения: 02.06.2017).
5. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008–2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») // Собрание законодательства РФ 2017. № 2 (ч. II). Ст. 417.
6. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Гарант: [сайт]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460> (дата обращения: 02.06.2017).
7. Распоряжение Правительства РФ от 27.12.2016 № 2858-р «Об утверждении Стратегии транспортного обеспечения Кубка конфедераций FIFA 2017 года и чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года в Российской Федерации и плана мероприятий по реализации Стратегии» // Собрание законодательства РФ 2017. № 2 (ч. II). Ст. 417.
8. Сафронова А.А. Инновации как основа циклического развития экономики // Евразийский союз учёных. 2015. № 10–5 (19). С. 153–155.
9. Солодкий А.И., Горев А.Э., Бондарева Э.Д. Транспортная инфраструктура: учебник и практикум для академического бакалавриата / под ред. А.И. Солодкого. М.: Юрайт, 2016. 290 с.
10. Сураева М.О. Новая парадигма управления инновационным развитием железнодорожного транспорта // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2011. № 11 (85). С. 105–109.
11. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / под ред. Л.Б. Миротина. М.: Горячая линия-Телеком, 2010. 702 с.

REFERENCES

1. Artemov A.Yu., Belokurov V.P., Strukov Yu.V. *Transportnaya bezopasnost' avtomobil'nykh dorog* [Road Traffic Safety]. Voronezh, Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov Publ., 2016. 126 p.
2. Obukhova O.V., Pikalin Yu.A., Rachech S.V. [Economic Analysis of Regional Railway Authorities Activities under Innovations]. In: *Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka* [Research Issues of Transport in Siberia and the Far East], 2012, no. 1, pp. 131–133.
3. [Resolution of the Government of the Russian Federation dated 15.04.2014 No. 319 “On Approval of the State Program of the Russian Federation “The Development of Transport System” (with changes and amendments) (repealed)]. In: *Garant*. Available at: <http://base.garant.ru/70643484/#friends> (accessed: 02.06.2017).
4. [The Decree of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 12.05.2005 No. 45 “On Approval of the Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2020”]. In: *Garant*. Available at: <http://base.garant.ru/188328> (accessed: 02.06.2017).
5. [The Decree of the RF Government dated 17.06.2008 No. 877-R “The Strategy of Railway Transport Development in the Russian Federation until 2030” (along with the “Plan of Mea-

- asures to Be Taken in 2008–2015, the Strategy of Railway Transport Development in the Russian Federation until 2030”)]. In: *Sobranie zakonodatel'stva RF* [The Collection of Legislative Acts of the Russian Federation], 2017, no. 2 (p. II), art. 417.
6. [The Decree of the Government of the Russian Federation dated 22.11.2008 No. 1734-R (edition of 11.06.2014) “On Transport Strategy of the Russian Federation”]. In: *Garant*. Available at: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460> (accessed: 02.06.2017).
 7. [The Decree of the RF Government dated 27.12.2016 No. 2858-R “On Approving the Transport Strategy Ensure the 2017 FIFA Confederations Cup and the 2018 FIFA World Football Championship in the Russian Federation and the Plan of Actions to Implement the Strategy”]. In: *Sobranie zakonodatel'stva RF* [The Collection of Legislative Acts of the Russian Federation], 2017, no. 2 (p. II), art. 417.
 8. Safronova A.A. [Innovation as the Basis of Cyclical Development of Economy]. In: *Evrasiiskii soyuz uchenykh* [The Eurasian Union of Scientists], 2015, no. 10–5 (19), pp. 153–155.
 9. Solodky A.I., Gorev A.E., Bondareva E.D. *Transportnaya infrastruktura* [Transport Infrastructure]. Moscow, Yurait Publ., 2016. 290 p.
 10. Suraeva M.O. [New Paradigm of Innovative Development Management of Railway Transport]. In: *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the Samara State University of Economics], 2011, no. 11 (85), pp. 105–109.
 11. Mirotin L.B., ed. *Upravlenie gruzovymi potokami v transportno-logisticheskikh sistemakh* [Management of Cargo Flows in Transport-Logistic Systems]. Moscow, Hot line-Telecom Publ., 2010. 702 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Крегель Дмитрий Алексеевич – аспирант Российского университета транспорта (МИИТ);
e-mail: aksial@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Dmiriy A. Kregel – postgraduate student at Russian University of Transport (MIIT);
e-mail: aksial@mail.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Крегель Д.А. Роль транспортной отрасли в инновационном развитии экономики // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2018. № 1. С. 6-13
DOI: 10.18384/2310-6646-2018-1-6-13

FOR CITATION

Kregel D.A. The Role of Transport Industry Innovative Development of Economy. In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics*, 2018, no. 1, pp. 6-13
DOI: 10.18384/2310-6646-2018-1-6-13