

## ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ХОЗЯЙСТВО КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОСТИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

© 2012 С.В. Григорьева

кандидат физико-математических наук

Поволжский государственный технологический университет, г. Йошкар-Ола

E-mail: nkc.yola@gmail.com

Рассмотрено содержание понятия “устойчивость”, дано авторское определение устойчивости социально-экономической системы, раскрыта роль транспорта в развитии рыночной экономики, выявлены факторы, сдерживающие развитие транспортной сферы.

*Ключевые слова:* устойчивость, социально-экономическая система, дорожно-транспортное хозяйство, конкурентный рынок, факторы.

Устойчивое развитие представляет собой процесс изменений, в котором эксплуатация природных ресурсов, направление инвестиций, ориентация научно-технического развития, развитие личности и институциональные сдвиги согласованы друг с другом и укрепляют нынешний и будущий потенциал для удовлетворения человеческих потребностей и устремлений. “Стратегию поддержания инвестиционного потенциала необходимо реализовывать в отношении тех сфер деятельности, которые отличаются высокой привлекательностью (низкий инвестиционный риск, высокий инвестиционный потенциал), но не обладают достаточными конкурентными преимуществами”<sup>1</sup>. К таким сферам деятельности относится дорожно-транспортное хозяйство, нуждающееся в настоящее время в устойчивом развитии.

Концепция устойчивого развития появилась в результате объединения трех основных точек зрения: экономической, социальной и экологической. Согласование этих различных точек зрения и их перевод на язык конкретных мероприятий, являющихся средствами достижения устойчивого развития, - задача огромной сложности, поскольку все три элемента устойчивого развития должны рассматриваться сбалансированно. Важны также и механизмы взаимодействия этих трех концепций. Экономический и социальный элементы, взаимодействуя друг с другом, порождают такие новые задачи, как достижение справедливости внутри одного поколения (например, в отношении распределения доходов) и оказание целенаправленной помощи бедным слоям населения. Механизм взаимодействия экономического и экологического элементов породил новые идеи относительно стоимостной оценки и интернализации (учета в экономической отчетности предприятий) внешних воздействий на окружающую среду. Наконец, связь

социального и экологического элементов вызвала интерес к таким вопросам, как внутр поколенческое и межпоколенческое равенство, включая соблюдение прав будущих поколений и участие населения в процессе принятия решений.

Важным вопросом в реализации концепции устойчивого развития - особенно в связи с тем, что она часто рассматривается как эволюционирующая - стало выявление его практических и измеряемых индикаторов. В этом направлении сейчас работают как международные организации, так и научные круги. Исходя из вышеуказанной триады, такие индикаторы могут связывать все эти три компонента и отражать экологические, экономические и социальные (включая психологические, например восприятие устойчивого развития) аспекты.

XX в., ставший периодом беспрецедентного роста городов и систем расселения, выявил также потребность человечества в разработке и внедрении принципов устойчивого развития в области градостроительства и территориального планирования. Соответствующая концепция получила название “устойчивое развитие территорий”, подразумевающее под собой обеспечение при осуществлении градостроительной деятельности безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека, ограничение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и обеспечение охраны и рационального использования природных ресурсов в интересах настоящего и будущего поколений<sup>2</sup>. В таком виде термин попал в Градостроительный кодекс России 2004 г.

При создании транспортной инфраструктуры предпочтение отдается наиболее приемлемому с экологической точки зрения транспорту (троллейбусы, трамваи, фуникулеры, надземные и наземные

электропоезда и т.д.); серьезное внимание уделяется развитию общественного транспорта; стимулируется и поддерживается пользование велосипедами.

Критический анализ имеющихся определений устойчивости социально-экономических систем (СЭС) показал, что общепринятого понятия современной наукой не выработано. Ученые обращают внимание, прежде всего, на способность системы функционировать, т.е. выполнять свои функции, сохраняя динамическое равновесие, при котором система периодически совершает переход от одного устойчивого состояния к другому, а также на способность системы развиваться в долгосрочной перспективе, используя собственные адаптационные возможности.

По нашему мнению, *под устойчивостью социально-экономической системы, в том числе региональной, следует понимать способность системы стабильно функционировать и развиваться в долгосрочной перспективе в условиях быстро меняющейся внутренней и внешней среды.*

Одно из свойств системы - способность к развитию. Развитие системы - это, как правило, необратимые качественные ее изменения, обычно сопровождаемые количественными переменами. В ходе развития системы меняются соотношения между ее компонентами, усиливаются одни связи и ослабевают другие. Очевидно, что развитие может быть устойчивым и неустойчивым.

Характеристиками устойчивого развития социально-экономической системы являются, с одной стороны, ее динамичность, а с другой - относительная неизменность свойств системы. Поэтому устойчивое развитие сопровождается качественными изменениями в системе, при которых ее свойства не меняются. Неустойчивое развитие, напротив, характеризуется качественными изменениями в системе, при которых ее свойства ухудшаются, вплоть до потери системой целостности.

В процессе эволюции социально-экономическая система проходит определенный жизненный цикл, который имеет волновой характер. Магистралью эволюции является ускоряющийся волновой динамический процесс от неустойчивого равновесия к устойчивому неравновесию. Следовательно, процесс развития системы характеризуется наличием сложной взаимосвязи между явлениями устойчивости и изменчивости. При этом динамическая устойчивость системы относительна, поскольку развитие ее осуществляется дискретно, путем прохождения че-

рез кризисные ситуации, характеризуемые состоянием неустойчивости: либо система реагирует на внешние изменения путем трансформации своей структуры, не теряя первоначальной целостности, либо имеющихся адаптационных возможностей недостаточно, и система, преодолев некоторый критический порог, переходит на принципиально другую траекторию развития. То есть *устойчивость является необходимым условием развития системы в долгосрочной перспективе.*

Устойчивое развитие имеет глубокий философский и экономический смысл, в рамках которого рассматриваемая система представляется как единство противоположностей. Оно характеризует границы допустимого изменения основных свойств системы. Устойчивое развитие есть гармония противоположностей: устойчивости и изменности, сохранения и обновления, единства и разнообразия.

Мы считаем, что устойчивое развитие - это непрерывный процесс удовлетворения потребностей настоящего и будущих поколений, где непрерывность процесса рассматривается как неубывающий темп роста возможностей удовлетворять потребности в длительной перспективе, что возможно лишь в том случае, если будет достигнут баланс интересов, гармония между всеми подсистемами социально-экономической системы. Следовательно, устойчивое развитие включает две группы понятий: во-первых, необходимые для сохранения и развития потребности и возможности и, во-вторых, накладываемые на возможность удовлетворять потребности ограничения, обусловленные состоянием технологий и организацией общества.

Основной задачей устойчивого развития является удовлетворение человеческих потребностей и стремлений. Но одного экономического роста недостаточно, поскольку высокие уровни производственной деятельности могут сосуществовать с широко распространенной бедностью и выступают угрозой для окружающей среды. В сущности, устойчивое развитие является процессом изменений, в котором эксплуатация ресурсов, направление капиталовложений, ориентация технологического развития в гармонии повышают ценность текущего и будущего потенциала.

Таким образом, *теория устойчивого развития социально-экономической системы, основанная на гармонизации социальной, экономической и экологической подсистем, направлена на поиск путей перехода на модель устойчивого развития, обеспечивающую неубывающий темп роста воз-*

возможностей удовлетворять потребности современного и будущих поколений и сохранность окружающей среды.

Острая необходимость перехода России на модель устойчивого развития обусловлена прежде всего кризисными явлениями, ставшими следствием недуманной политики проведения реформ. В начале 1990-х гг. попытка перейти от административной к рыночной системе, по словам академика Д. Львова, носила неестественный характер<sup>3</sup>. Политика, проводимая правительством, базировалась на заимствовании “чужих рецептов” и была направлена на преодоление негативных последствий кризиса, которые не учитывали специфику развития страны в предыдущие десятилетия. Вследствие этого ситуацию в России характеризовали такие явления, как:

- разбалансировка существующих механизмов воспроизводства;
- усиление межрегиональной дифференциации;
- отсутствие собственной институциональной инфраструктуры для решения вопросов расширенного воспроизводства.

Особая острота вышеназванных проблем диктовала необходимость перехода к устойчивому развитию.

Начало перехода Российской Федерации на модель устойчивого развития, обеспечивающего сбалансированное решение социально-экономических задач и проблем сохранения благоприятной окружающей среды и природоохранного потенциала в целях удовлетворения потребностей нынешнего и будущих поколений людей, было положено Указом Президента РФ “О концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию”<sup>4</sup>.

Главной “ареной” для внедрения принципов и механизмов устойчивого развития в российскую практику жизнедеятельности выступают регионы. Именно им в наибольшей мере необходимо комплексное решение экономических, социальных, демографических и иных проблем. Для их решения регионы наделены соответствующим юридическим статусом, обладают определенными правомочиями, имеют органы власти и управления.

Регион, с одной стороны, является сложной социально-экономической системой, внутреннюю среду которой составляют экономическая, социальная и экологическая подсистемы, а с другой - подсистемой более высокого иерархического уровня. Следовательно, устойчивость региональной социально-экономической системы зависит как от устойчивости социально-экономических систем более высокого

уровня, в частности, страны в целом, так и от устойчивости входящих в ее состав подсистем и элементов, в том числе муниципальных образований.

Определяя автомобильно-дорожную систему как элемент инфраструктуры, немецкий ученый В. Ойкен в своей работе “Основные принципы экономической политики”<sup>5</sup> прямо указывает на ведущую роль транспорта вообще и автомобильного в частности в развитии рыночной экономики. Развитие автомобильного транспорта, пишет В. Ойкен, увеличивает радиус сбыта всей продукции, что сказывается и на рынках рабочей силы. Исчезает “привязка” рабочего, расширяются “области притока рабочей силы” и т.д. При этом следует отметить, что дорожное хозяйство, как часть автомобильно-дорожного комплекса, имеет определенные характерные черты, отражающиеся в сфере его функционирования, профессиональной ориентации кадров, условиях финансирования и т.д. Благодаря этим особенностям дорожное хозяйство, оставаясь важнейшей частью транспортного сектора, одновременно тесно связано со строительным сектором, поскольку строительные проблемы функционирования дорожного хозяйства широко представлены не только при строительстве, но и при эксплуатации дорог.

Если же рассматривать дорожное хозяйство как имущественный комплекс, являющийся объектом управления, то систему “дорожное хозяйство” можно представить состоящей из трех взаимосвязанных подсистем: автомобильных дорог, материального имущества и денежных фондов.

Недостаточно развитая транспортная инфраструктура оказывает непосредственное влияние на экономическую деятельность народного хозяйства. Так, можно отметить, что попытки реализовать экономический потенциал страны как крупного продавца промышленной и сельскохозяйственной продукции наталкивается на несоответствие дорог, терминалов, погрузочно-разгрузочных площадок и других элементов, составляющих автодорожную инфраструктурную сеть, современным требованиям. Следует отметить, что слабо развитая дорожная сеть страны (или определенной территории), недостатки в работе автотранспорта вызывают разрыв в цепи “производитель-потребитель”. Нарушения в отношениях между двумя предприятиями (поставщиком и потребителем продукции) как цепная реакция распространяются и на другие виды производства, связанные с ними.

Основным препятствием в развитии сферы дорожного хозяйства является отсутствие эффектив-

ной организационной структуры, обеспечивающей эффективное управление и техническое обслуживание и обладающей необходимыми для этого финансовыми средствами, что особенно важно в отношении тех участков дорожного хозяйства, за которые трудно взимать плату с пользователей, т.е. с подавляющего большинства национальных, сельских и городских дорог, которые нельзя превратить в платные. Реформа системы управления этими дорогами предусматривает четкое распределение обязанностей по эксплуатации и техническому обслуживанию между соответствующими ведомствами.

Действующее законодательство, регламентирующее организацию конкурсов на размещение государственных контрактов, имеет ряд недостатков, которые приводят к искусственному ограничению конкуренции, что особенно опасно в монополизированных секторах рынка, таких как дорожное строительство. К числу таких недостатков можно отнести следующие:

- отсутствие в законодательстве четкого и исчерпывающего перечня оснований, при которых допускается отступление от конкурсного порядка государственных закупок;
- подробный перечень оснований для проведения закрытых конкурсов;
- нечеткость законодательных критериев определения победителя конкурса;
- отсутствие в законодательстве регламентации оснований признания результатов конкурса недействительными;
- отсутствие внесудебной процедуры обжалования действий государственного заказчика;
- недостаточность норм, определяющих ответственность организаторов торгов.

Другим фактором, сдерживающим развитие конкурентного рынка, является нежелание заказчиков осуществлять распределение работ и установление цены контракта на основе объективных и открытых подрядных торгов, их стремление сделать этот процесс управляемым. На практике с большой вероятностью известный заранее результат конкурса делает нецелесообразным для большого числа организаций их участие в этих конкурсах, что препятствует созданию конкуренции.

Для нормального управления необходимы, в первую очередь, своевременная диагностика и

паспортизация международных автомобильных дорог и сооружений на них и на этой основе создание и использование автоматических банков данных. Результаты диагностики состояния автомобильных дорог России, в том числе на международных коридорах, свидетельствуют о том, что основная часть международных маршрутов не отвечает современным требованиям, а именно: отсутствие или малое количество транспортных развязок на разных уровнях, отсутствие разделительных и переходно-скоростных полос, барьерных ограждений, недостаточная освещенность дороги, плохая дорожная разметка, недостаточное количество объектов дорожного сервиса и т.д.

Создание развитых информационных систем в целом, в том числе банков данных по диагностике и паспортизации автомобильных дорог, будет способствовать своевременному анализу и прогнозированию развития дорожного хозяйства страны.

Проведенный анализ показал, что на процесс создания эффективно работающих систем управления и нормально функционирующих дорожных хозяйств в целом влияет огромное количество сдерживающих факторов как на уровне страны, так и на уровне отдельных регионов. Отсюда напрашивается вывод, что транспортная система, и прежде всего автомобильные дороги, должна не следовать за развитием экономики, а по возможности опережать и стимулировать ее развитие. Мировой опыт и опыт развития России подтверждает зависимость устойчивости социально-экономического развития страны от состояния дорожного хозяйства как отдельных регионов, так и целых государств.

<sup>1</sup> Кияткина Е.П. Новые тенденции к разработке инвестиционной стратегии региона в условиях экономической нестабильности // Экон. науки. 2011. № 2 (75). С. 168.

<sup>2</sup> URL: <http://wikipedia.org/wiki>.

<sup>3</sup> Львов Д. Будущее экономики России: общественный сектор и социалистический идеал // Альтернативы. 2003. № 3.

<sup>4</sup> О Концепции перехода Российской Федерации к устойчивому развитию : указ Президента РФ от 1 апр. 1996 г. № 440.

<sup>5</sup> Ойкен В. Основные принципы экономической политики. М., 1995. С. 323.

Поступила в редакцию 03.06.2012 г.