

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СФЕРЕ КАК УПРАВЛЕНЧЕСКОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ В МЕХАНИЗМЕ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ХОЗЯЙСТВУЮЩЕГО СУБЪЕКТА ТРАНСПОРТА

© 2016 Арошидзе Алёна Амирановна

Сибирский государственный университет путей сообщения

630049, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, д. 191

E-mail: aroshidzealyona@gmail.com

Приведена авторская точка зрения на понимание устойчивого развития хозяйствующего субъекта транспорта. В контексте обеспечения условий для устойчивого развития рассмотрены особенности инвестиционной политики хозяйствующего субъекта транспорта как составляющей государственной политики в экономической сфере (на примере железнодорожного транспорта).

Ключевые слова: устойчивое развитие, экономическая система, государственная политика, хозяйствующий субъект транспорта.

В русском языке англоязычному термину “sustainable development”, который дословно переводится как “приемлемое развитие” (“sustainable” может также означать устойчивый как способный сохраняться в течение длительного времени, допустимый, жизнеспособный), соответствует аналог “устойчивое развитие”¹.

На взгляд автора, устойчивое развитие следует изучать, основываясь на интерпретации данного термина, согласно которой устойчивое развитие рассматривается как поступательное, последовательное движение по обозначенной траектории, обеспечивающее достижение комплекса прогрессивных общественно значимых целей, как непрерывный процесс удовлетворения потребностей настоящего и будущего поколений². Таким образом, устойчивость характеризуется отнесенностью, т.е. динамичностью³.

Поскольку достижение целей функционирования является неотъемлемым свойством экономической системы, в авторском понимании, устойчивое развитие следует рассматривать через призму целей. Кроме того, “устойчивость” предполагает стабильность процесса движения по заданной траектории - позитивных изменений показателей (количественных и качественных) конкретных сфер деятельности (например, инвестиционной), совершенствования возможностей в рамках данных сфер деятельности экономической системы.

Управление устойчивым развитием мезоэкономической системы (которой является железнодорожный транспорт как хозяйствующий субъект Минтранса РФ), ориентируясь на осно-

вы управления экономическими системами, в общем виде можно представить через следующую зависимость: определение стратегических целей → определение траектории развития → обеспечение устойчивости движения по заданной траектории → определение целей, задач, путей достижения данной устойчивости → реализация управленческих решений по воздействию на экономическую систему.

В соответствии с вышеизложенным под устойчивым развитием железнодорожного транспорта как хозяйствующего субъекта мезоуровня (хозяйствующего субъекта транспорта) подразумевается поступательное, последовательное движение по обозначенной траектории (позитивные изменения количественных и качественных показателей сфер деятельности, совершенствование возможностей в рамках данных сфер), которое обеспечивает достижение стратегических целей, что, в свою очередь, предполагает улучшение индикаторов, которые формирует данная система для удовлетворения потребностей настоящего и будущего поколений.

В контексте обеспечения условий для устойчивого развития железнодорожного транспорта как хозяйствующего субъекта мезоуровня, учитывая первостепенно-фундаментальный характер⁴ инвестиций как экономической и философской категории, особая роль принадлежит инвестиционной политике в качестве составляющей государственной политики в экономической сфере.

Инвестиционная политика как одна из форм экономической политики подразумевает регулирующее воздействие на инвестиционный процесс -

размеры, структуру, источники, эффективность инвестиций. Решение экономических задач в сфере инвестиций обусловило необходимость разработки государственной инвестиционной политики⁵. В целом направленностью государственной инвестиционной политики является создание системы условий и форм, ориентируемых на достижение эффективного уровня использования инвестиционных ресурсов и выработку норм и правил функционирования рынка капиталов, а также на определение принципов, форм, целесообразности, условий государственного инвестирования и разработка государственных инвестиционных программ. Общеэкономическая цель развития - повышение уровня жизни населения - определяет конкретные цели и задачи инвестиционной политики государства, исходя из которых осуществляются вложения государственных инвестиций в экономику и регулирующие воздействия на инвестиционный процесс⁶.

В качестве составляющей государственной политики в экономической сфере инвестиционную политику хозяйствующего субъекта транспорта следует рассматривать как совокупность целей, процедур, условий инвестиционной деятельности на мезоуровне, ориентированную на активизацию и стимулирование инвестиционного процесса для реализации стратегических направлений развития, отражающихся на динамике социально-экономического развития в краткосрочной и долгосрочной

перспективе. Механизм реализации инвестиционной политики представляет собой совокупность мероприятий по взаимодействию субъектов инвестиционного процесса и их воздействию на него для достижения поставленных целей и задач инвестиционной политики. В этой связи очевидно, что механизм реализации инвестиционной политики предполагает совокупность средств, методов, инструментов, необходимых для осуществления данных мероприятий, а также для оценки различных аспектов инвестиционного процесса (в том числе инвестиционного развития, инвестиционной привлекательности и пр.). Следовательно, исследуемый механизм состоит из управляющей, целевой, обеспечивающей и оценочной подсистем, тем самым формируется цикличность взаимосвязи целей, ресурсов, результатов.

На железнодорожном транспорте инвестиционная политика как составляющая государственной политики в экономической сфере ориентирована на обеспечение направлений, определенных в Стратегии развития, для эффективного удовлетворения спроса на транспортные услуги. Одним из принципов, на которых основывается стратегическое развитие железнодорожного транспорта, является ориентация инвестиционной политики на разработку приоритетных направлений инвестиционных вложений из различных источников⁷. В этом состоит и ключевая цель инвестиционной политики на железнодорожном транспорте (рис. 1).



Рис. 1. Инвестиционная политика на железнодорожном транспорте как составляющая государственной политики в экономической сфере

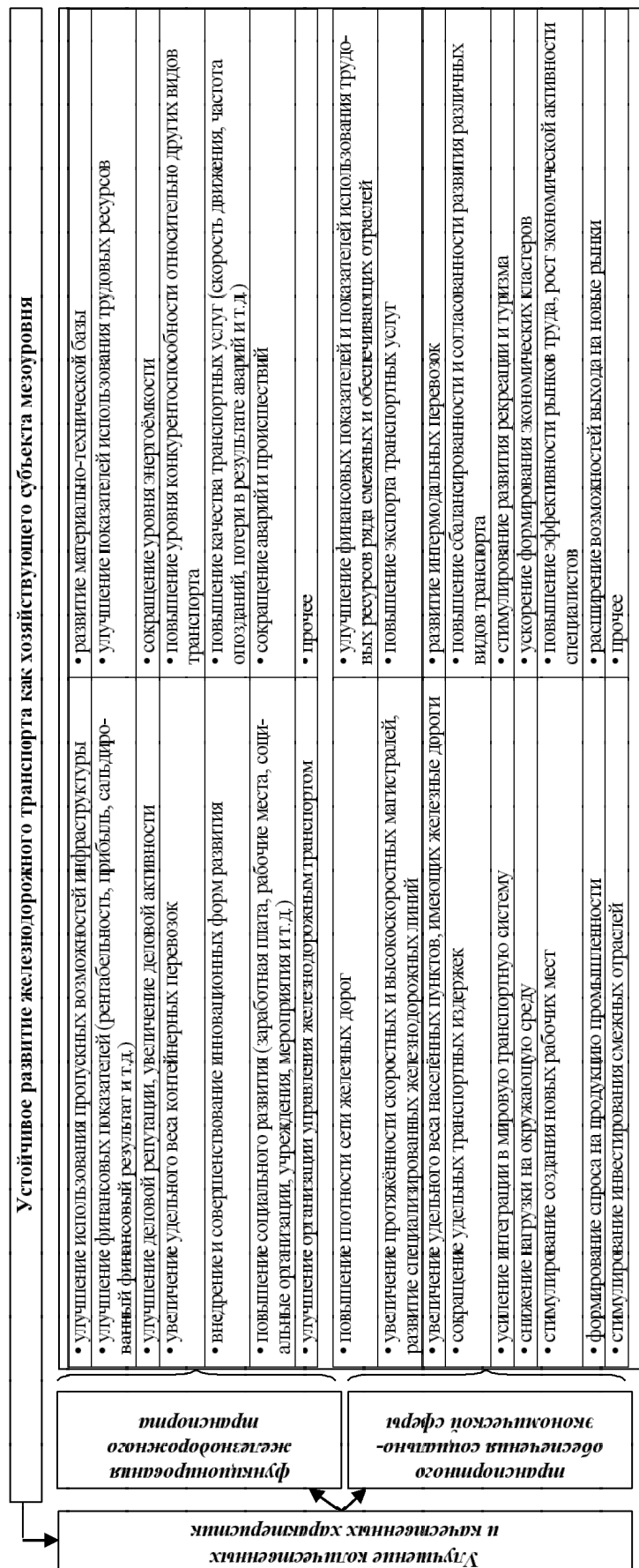


Рис. 2. Краткая типология влияния устойчивого развития железнодорожного транспорта как мезоэкономической системы (хозяйствующего субъекта мезоуровня)

↑ ↓	Характер влияния						
	Прямой	Опосредованный	Долгосрочный	Краткосрочный	Эндогенный	Экзогенный	
Социальный	Увеличение мобильности населения, социальных контактов, рекреационных возможностей; расширение межтерриториального взаимодействия	Выравнивание уровней социального развития территорий; формирование совокупного спроса	Удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах; создание новых рабочих мест; доставка населения до рабочих мест; доставка продукции	Удовлетворение потребностей бизнеса в качественных транспортных услугах; увеличение налоговых поступлений; создание новых рабочих мест	Эффект снижения издержек	Улучшение транспортного сообщения для населения; повышение привлекательности территории как места постоянного проживания	Включение территории в межрегиональные и внешнеэкономические связи
Экономический	Снижение издержек на производство продукции; повышение эффективности работы предприятий; расширение межтерриториального взаимодействия	Увеличение ВВП; выравнивание уровня развития; улучшение инвестиционного климата; повышение инновационной активности; эффективность использования факторов производства; развитие смежных отраслей	Удовлетворение потребностей бизнеса в качественных транспортных услугах; увеличение налоговых поступлений; создание новых рабочих мест	Эффект снижения издержек	Улучшение транспортного сообщения для предприятий; улучшение инвестиционного климата территории	Включение территории в межрегиональные и внешнеэкономические связи	Создание возможностей для увеличения масштабов бизнеса; мобильности капиталов; обеспечение национальной безопасности; территориальной целостности страны
							Расширение бизнеса, локальных рынков; повышение спроса для бизнеса; улучшение катероного обеспечения предприятий; повышение возможностей формирования агломераций
							Создание возможностей для мобильности населения; обеспечение национальной безопасности; территориальной целостности страны
							Повышение возможностей для мобильности населения; формирования агломераций

Рис. 3. Типология эффектов влияния устойчивого развития хозяйствующего субъекта транспорта (железнодорожного транспорта)

Принципиальное значение инвестиционной политики на железнодорожном транспорте как составляющей государственной политики в экономической сфере обусловлено ведущей ролью данного вида транспорта в транспортной системе, а также влиянием его устойчивого развития на развитие экономики РФ (рис. 2, 3). Несмотря на обозначенную в Стратегии необходимость создания условий для опережающего инвестиционного развития, железнодорожный транспорт стабильно характеризуется нехваткой инвестиционных ресурсов, что необходимо учитывать при формировании механизма реализации инвестиционной политики.

Инвестиционная политика на железнодорожном транспорте направлена не только на полноценную реализацию инвестиционного аспекта Стратегии, но и на формирование механизма управления рисками, оказывающими влияние на осуществление стратегических задач железнодорожного транспорта. В Стратегии выработана карта рисков развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 г., определяющая совокупное влияние того или иного вида риска на основании степени воздействия и вероятности наступления.

Существенная роль, которую играет инвестиционная политика на железнодорожном транспорте как составляющая государственной экономической политики в контексте устойчивого развития, подтверждается и предлагаемым в Стратегии комплексом мер для минимизации рисков: содействие реализации проектов по развитию портовой и терминальной инфраструктуры, обеспечение необходимого уровня государственных инвестиций, развитие механизма государственно-частного партнерства в сфере инфраструктурных проектов, обеспечение достаточного уровня оснащения техникой, инфраструктурой, технологиями для удовлетворения спроса на железнодорожные перевозки, обеспечение высоких показате-

лей внедрения инновационных технологий, использование передовых научно-технических разработок⁸.

Очевидно, что инвестиционная политика железнодорожного транспорта как составляющая государственной политики в экономической сфере направлена, в числе прочего, и на реализацию данного комплекса мер.

На основании всего вышеизложенного можно сделать вывод, что инвестиционная политика хозяйствующего субъекта транспорта (в данном случае железнодорожного транспорта) как составляющая государственной политики в экономической сфере ориентирована на инвестиционное развитие, являющееся важным фактором динамики устойчивого развития, и, соответственно, на реализацию стратегических целей и задач.

¹ Oxford Learner's Pocket Dictionary (2003). Third Edition. Oxford.

² Агафонов Н.Т., Исляев Р.А. Основные положения концепции перехода Российской Федерации на модель устойчивого развития. Санкт-Петербург, 1995.

³ Ускова Т.В. Управление устойчивым развитием региона : монография. Вологда, 2009.

⁴ Бард В.С. Инвестиционные проблемы Российской экономики. Москва, 2000.

⁵ Косов Н.С., Лютиков С.А. Повышение действенности государственного регулирования инвестиционной сферы : монография. Тамбов, 2007.

⁶ Фархутдинов И.З., Трапезников В.А. Инвестиционное право : учеб.-практ. пособие. Москва, 2006.

⁷ Стенограмма пленарного заседания "Контурь инвестиционной политики" в рамках форума "Транспорт России" (5 дек. 2013 г.). URL: http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=21184.

⁸ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. URL : http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5101&id=3997#5455.

Поступила в редакцию 03.04.2016 г.