

А. В. Орлов
В. А. Орлов

**Железнодорожный транспорт
в системе общественного
воспроизводства**

Монография

Владимир Орлов

**Железнодорожный транспорт
в системе общественного
воспроизводства**

«Дашков и К»

2014

УДК 330
ББК 65.01

Орлов В. А.

Железнодорожный транспорт в системе общественного воспроизводства / В. А. Орлов — «Дашков и К», 2014

В монографии рассматривается место и роль железнодорожного транспорта в системе общественного воспроизводства, его влияние на структуру макроэкономики, темпы ее роста, на повышение емкости внутреннего рынка через транспортный спрос.

Показывается обратная зависимость транспорта от состояния экономики, ее эффективности и конкурентоспособности, притока инвестиций, их влияние на развитие железных дорог и внедрение новейших перевозочных технологий. Для научных работников, экономистов макроэкономики транспорта, а также студентов транспортных вузов.

УДК 330
ББК 65.01

© Орлов В. А., 2014
© Дашков и К, 2014

Содержание

Введение	5
1. Общая характеристика воспроизводственного процесса, роль транспорта в нем	8
1.1. Особенности воспроизводственной деятельности в современной российской экономике	8
1.2. О месте и роли транспорта в общественном воспроизводстве и сферах его деятельности	11
1.3. Виды, типы и модели общественного воспроизводства, их проявление на железнодорожном транспорте	13
1.4. Темпы и источники расширенного воспроизводства	17
2. Воспроизводственная структура экономики, необходимость ее совершенствования	21
2.1. Модернизация российской экономики – безотлагательная проблема	21
2.2. Структура экономики, ее пропорциональность и сбалансированность	23
Конец ознакомительного фрагмента.	26

Владимир Орлов, Александр Орлов

Железнодорожный транспорт в системе общественного воспроизводства

Введение

Вначале несколько слов о понятии общественного воспроизводства. Под ним понимается постоянное возобновление жизненных благ в масштабе всего общества, всей национальной экономики, необходимых для удовлетворения производственных и личных потребностей. Данный процесс, протекает, как правило, в расширенном масштабе. Но бывают периоды неизменных и даже суженных темпов роста. Важной особенностью общественного воспроизводства является его непрерывность, которое обеспечивается, во-первых, постоянно существующим производственным спросом на товары производственного и потребительского назначения. Во-вторых, тем, что воспроизводственный процесс протекает непосредственно во всех сферах этого явления: производстве, распределении, обмене и потреблении. Наконец, он поддерживается непрерывной деятельностью всех регионов, всех отраслей, всего экономического комплекса страны, рождая и стимулируя, тем самым новые потребности. Такая характеристика воспроизводственного процесса является более полной и глубокой сравнительно с той, которая имела место в советских учебниках политэкономии, а также и в современных учебниках по экономической теории. Общественное воспроизводство – это совокупность многоуровневых экономических связей и зависимостей между различными субъектами экономики. Но в целом можно сказать, что в процессе воспроизводства происходит воспроизводство материально-технической базы, экономических отношений и самого человека. Причем этот процесс, на каждом следующем этапе, выходит на более высокий уровень, осуществляется в более совершенной и прогрессивной форме.

Воспроизводственная деятельность протекает одновременно во всех воспроизводственных фазах: производстве, распределении, обмене и потреблении. Переход из одной фазы в другую во многом зависит от эффективности работы транспорта, всех его видов. В российской экономике ключевая роль принадлежит железнодорожному транспорту. Поэтому данному виду транспорта, раскрытию его роли в системе общественного воспроизводства и посвящена данная работа. При этом избран только макроэкономический аспект его влияния на воспроизводственный процесс, как и его зависимости от макроэкономики. От анализа отраслевой экономики мы абстрагировались. Это не наш предмет исследования. В этом главная особенность данной монографии.

В целом монография посвящена выявлению места и роли железнодорожного транспорта в системе общественного воспроизводства, их взаимодействию и взаимозависимости. Такой аспект анализа до сих пор не имел места ни в общеэкономической, ни и в железнодорожно-экономической литературе. Между тем, знание этих зависимостей имеет большое значение, как для всего общественного воспроизводства, так и для экономики железнодорожного транспорта. В работе показывается, как начавшееся в России крупномасштабное строительство железных дорог во второй половине XIX века стало оказывать огромное воздействие на всю экономику страны, появлению и развитию новых отраслей, связанных с каменноугольной, нефтедобывающей, металлургической и железорудной промышленностью. Спрос на их продукцию подстегнул темпы развития всей экономики, расширил сферу деятельности рыночных отношений, вызвал рост занятости, ускорил формирование внутреннего производственного и потребительского спроса.

Важнейшей особенностью монографии, ее стержневой идеей является показ взаимодействия этих видов потребления в качестве главной движущей силы всего воспроизводственного процесса, начиная с 60-х гг. XIX века по настоящее время. В этой взаимозависимости важная роль отводится таким государственным регуляторам, которыми являются госзаказы, госзакупки, субсидии, дотации, а также планирование, прогнозирование и др. Государство в современной рыночной системе выступает активным участником воспроизводственного процесса, призванного оптимизировать экономическую деятельность, исправлять перекосы, формировать более эффективные пропорции, снижать издержки, повышать конкурентоспособность товаров, создавать благоприятные условия для притока инвестиций, их прибыльного приложения не только для собственников капитала, но и для тех, кто не имеет собственного капитала, но нуждается в расширении своих экономических и социальных потребностей. Словом государство призвано сформировать среду, выгодную всему обществу, всем его членам, меняя, в этих целях межотраслевую структуру экономики. Транспорт является важнейшим потребителем всех ресурсов. От их рационального использования, во многом, зависит эффективность всей экономики.

Другой аспект анализа касается воздействия макроэкономики на транспорт, его эффективность, объем и структуру перевозок, динамику и уровень тарифов, доступность их для покупателей транспортных услуг, а также их способность соперничества с транспортными средствами других стран.

Особенность данной работы выражается в критическом подходе авторов к использованию ряда категорий, как в общей экономической теории, так и в экономике железнодорожного транспорта. При этом в ряде мест обосновывается необходимость переосмысления ряда экономических понятий, ставших анахронизмом, но продолжающих использоваться в наше время.

Специфика монографии, ее новизна состоит и в том, что в ней четко показана позиция сторонников прежних толкований экономических категорий и авторская позиция, где и когда она была впервые опубликована. Тем самым раскрывается развитие экономической науки на фоне критического анализа прежних воззрений, руководствуясь тем, что никакие научные исследования не могут считаться таковыми, если в них нет углубления знаний как по уже известным зависимостям, так и новым.

Среди множества функций любой науки есть две важнейшие – познавательная и критическая. Процесс познания, открытия новых зависимостей осуществляется в борьбе мнений. Это и является главной движущей силой любой науки, ее развития. Где этого нет, нет и углубления знаний.

К особенностям монографии также относится анализ деятельности железных дорог в советский и постсоветский периоды. Только в своем единстве они представляют целостную систему. При этом использованы статистические данные, характеризующие специфику всего общественного воспроизводства и воспроизводства на уровне железнодорожного транспорта. Вместе с этим авторы испытывали определенный недостаток существующих статистических данных для более глубокого и многостороннего осмысления современной российской экономики и железнодорожного транспорта.

Анализ в работе взаимозависимости макроэкономики и отраслевой экономики дает основание создать новый курс в учебном процессе, который позволил бы продолжить исследование этих взаимозависимостей для вооружения студентов – будущих специалистов по отраслевой экономике более глубокими знаниями в области экономической теории. Тем более, что курс экономической теории резко сокращен, а к тому же и отменен кандидатский экзамен по этой науке, ранее называемый политэкономией. Такое положение не может не вызывать беспокойства, об уровне подготовке нынешних и будущих специалистов по отраслевой экономике. Это есть вторая сторона данной проблемы. Она состоит в отрыве эконо-

мической теории от актуальных проблем российской экономики, их реализации в масштабах отраслевой экономики.

1. Общая характеристика воспроизводственного процесса, роль транспорта в нем

Железнодорожный транспорт-основа целостности России, ее экономической безопасности и экономического роста

1.1. Особенности воспроизводственной деятельности в современной российской экономике

Под общественным воспроизводством экономическая наука понимает непрерывное возобновление как производственной, так и социально-экономической деятельности, проявляющейся, непосредственно, в важнейшем звене общественного воспроизводства и его составляющих: производстве, распределении, обмене и потреблении. Воспроизвести – значит воссоздать все те жизненные блага, которые были использованы, а вместе с этим и факторы производства, при помощи которых они создаются. Можно сказать, что воспроизводство – это система взаимозависимости и взаимодействия производственного и личного потребления для удовлетворения как сложившихся, так и вновь возникающих потребностей в масштабах всей национальной экономики. Словом, целевой направленностью воспроизводства является человек с его потребностями, с той лишь разницей, что в одних экономиках эта цель опосредована интересами господствующего класса, а в других выступает непосредственно как цель общества. Единственным средством удовлетворения всей совокупности потребностей является производство, рост его масштабов и эффективности.

В процессе взаимодействия производственного и личного потребления проявляется закон возвышения потребностей, суть которого – это движение от достигнутого уровня потребностей к более высокому. Данный экономический закон является главным двигателем внутреннего развития каждой экономики. Но не только закон возвышения потребностей выступает таким двигателем. Существенное воздействие оказывает сложившийся производственный потенциал национальной экономики. Влияет и темп роста численности населения, как в масштабах мировой экономики, так и в рамках отдельной страны. Вместе с этим, реализация закона возвышения потребностей в странах с высоким уровнем рождаемости осложняется. Об этом свидетельствуют такие цифры: численность населения земли возросла с 4 млрд. чел. в 1971 году до 5 млрд. чел. в 1988 году, 6 млрд. чел. в 1999 году и 7 млрд. чел. в 2011 году. В этих условиях проблема обеспечения продовольствием приобретает особую значимость в связи с возрастанием спроса со стороны этих стран.

Проблема наращивания масштабов производства крайне актуальна для современной России, потенциал которой был разрушен в результате лихой и бездумной приватизации, не позволяющей теперь удовлетворять ранее сложившиеся социально-экономические потребности преобладающей части населения собственными ресурсами. Вместе с этим, перед Россией остро стоит проблема увеличения численности населения в связи с резким падением рождаемости в постсоветский период и быстро возрастающей доли людей пенсионного возраста. Важной задачей является и подготовка специалистов, большинство из которых после приватизации превратилось в безработных или девалифицированных работников, неспособных теперь выполнять свои функции в соответствии с современными стандартами по прежней профессии. Подготовка же новых высококвалифицированных рабочих профессий ведется в недостаточном объеме. Система профессионального образования рабочих почти разрушена и теперь ее приходится создавать заново. Возник острый дефицит станочников,

механизаторов для сельского хозяйства и др. Возникает вопрос: как возродить российский производственный потенциал без кадров, способных осваивать современные технологии?

Неотложной проблемой современного воспроизводственного процесса в России стало совершенствование ее социально-экономических отношений, нынешний уровень которых стал сдерживающим фактором ее развития. Свидетельством тому являются сверхдлительные сроки достижения Россией уровня своего потенциала относительно 1990 года, потребовавшего более двух десятилетий. К сожалению, относительно высокие темпы экономического роста, утвердившиеся в начале двухтысячных годов, существенно не изменили количественные и качественные характеристики нынешнего потенциала России. Это стало главной причиной замедления темпов роста экономики в посткризисный период 2008-2009 годов, сохранивший свою зависимость от экспорта топливно-сырьевых ресурсов, а тем самым и складывающейся конъюнктуры на мировом рынке. При деградированной структуре экономики, упавшем уровне производительности труда, возросших затратах ресурсов на единицу продукции, низком платежеспособном спросе преобладающей части населения и существующих разрывах в уровне оплаты труда, вопрос о совершенствовании современных социально-экономических отношений становится одним из неотложных приоритетов преобразования российской экономики.

Ориентация бывших младореформаторов во главе с Е.Гайдаром, нацеленных на частную собственность, мелкотоварное производство и мифическую силу рыночных механизмов, противоречащих современным мировым тенденциям развития высокоразвитых экономик, не дала ожидаемых результатов. Больше того, своими мерами преобразования они загнали экономику России в тупик, обрекли ее на деградацию и деформацию, а большую часть населения – на экономическое прозябание.

В современных развитых экономиках господствующей тенденцией развития являются не мелкие товаропроизводители, а крупные корпорации: промышленные, сельскохозяйственные, транспортные, строительные и другие. Именно они выделяются в производстве новейших технологий, опирающихся не столько на регуляторы рынка, сколько на прогнозы, планирование, новейшие стандарты, соответствующие мировым тенденциям НТП и социально-экономическим отношениям, а также рекомендации и содействие государства.

Жизнь показала несостоятельность либеральных идей новых реформаторов, оторванных от реальности, неспособных вывести российскую экономику на современный уровень развития и конкурентоспособности. Нынешняя система социально-экономических отношений в высокоразвитых экономиках опирается, прежде всего, не на частную, а на акционерную и государственную формы собственности, доля которых в общем объеме ВВП приблизилась к 2/3. Государство в этой системе выступает главным звеном, регулятором, ориентирующим всех субъектов экономики действовать в нужном для них направлении. Важность наличия государственной собственности для российской экономики увидели выдающиеся личности прошлого, занимающие высокие государственные посты. Одним из них был С.Ю.Витте, выступавший за огосударствление российских железных дорог путем их выкупа, а вместе с этим, и за строительство новых с участием государственных инвестиций. Заметим, что первые две железные дороги – Царскосельская и Петербург-Москва – были построены за счет государственных инвестиций. При непосредственном участии государственного капитала строился и Транссиб. Вместе с этим к строительству железных дорог широко привлекались частные и акционерные инвестиции. Понимая особую значимость железных дорог для России, государство, начиная с 80-х гг. 19 века приступило к их активному выкупу. Только за период с 1880 по 1890 гг. оно выкупило значительную их часть. В итоге общая протяженность государственных дорог составила 40 % от всей их сети. Выкуп продолжался вплоть до 1914 года.

Качественно новым этапом в мировой экономике, связанным с увеличением доли государственных инвестиций в строительство дорог стал период после Великой депрессии 1929-1933 гг., когда многие государства, прежде всего США, Германия и ряд других, начали вкладывать значительные инвестиции в строительство дорог и других объектов. В итоге, экономики этих стран, особенно Германии, были модернизированы на основе последних достижений науки и техники того периода, на базе которых Гитлер перевооружил армию, создав мощный военно-производственный потенциал.

Возрастание доли государственной и акционерной формы собственности изменило и соотношение экономических интересов. Во главу угла был поставлен, в большей мере, государственный интерес вместо частного. Благодаря этому послевоенные рыночные экономики смогли быстро стать социально-ориентированными, открывшими, тем самым, для себя новые возможности для качественного экономического роста. Ориентация этих стран на решение социальных проблем создавала новый мощный импульс для их экономического роста, породив у них второе дыхание. Теоретической основой этого стала концепция Дж. Кейнса о формировании эффективного спроса через систему государственных регуляторов, включающих госзакупки, госзаказы, госинвестиции, направляемые на решение масштабных социально-экономических проектов, в том числе строительства дорог, мостов, туннелей. Теория эффективного спроса стала гвоздем экономической политики, проводимой американским президентом Франклином Рузвельтом, а в послевоенный период и правительствами ряда других стран. В теории и практики эффективного спроса Дж. Кейнса органически сочетается потребительский и производственный спрос. Их взаимодействие осуществляется через механизм мультипликатора – акселератора. Новаторский подход этого выдающегося экономиста породил потребность в программировании и прогнозировании экономики, расширив, тем самым, ее возможности в удовлетворении постоянно возрастающих потребностей. Социальная ориентация этих экономик пронизывала весь их процесс экономического роста. Этот путь предстоит пройти и России, умело сочетая взаимодействие социальных приоритетов с экономическими. И чем быстрее это совершится, тем лучше для нее и ее народа. Главным фактором решения всех проблем экономики должно стать развитие реального сектора, всех его ключевых отраслей на основе принципов расширенного воспроизводства при определяющем развитии инфраструктурных отраслей экономики, одной из которых является транспорт, все его виды, стержнем которого и выступает железнодорожный.

Особенностью современного воспроизводственного процесса стали негативные последствия, возникшие в результате распада СССР и разрушения его экономики, имевшей современную многоотраслевую структуру, хотя и существенно устаревшую после семидесятых годов, сравнительно с экономиками развитых стран. На основе этой устаревшей структуры в современной России и продолжает осуществляться воспроизводственный процесс со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями.

1.2. О месте и роли транспорта в общественном воспроизводстве и сферах его деятельности

Экономический рост как форма выражения расширенного воспроизводства находит свое проявление не только в масштабах национальной экономики, но и ее отдельных отраслей, в том числе и транспорта. Транспорт, функционируя в определенном пространстве, соединяя между собой территориально отдаленные субъекты экономики в единую и целостную систему воспроизводства, в которой взаимодействуют на конкурентной основе все его виды. Определяющая роль среди них принадлежит железнодорожному. Именно он является стержневым видом транспортной системы России, ее территориальной целостности. На транспорте через его перевозочный процесс происходит взаимообмен результатами производимой продукции и услуг на основе общественного разделения труда не только в масштабах национальной, но и мировой экономики. Однако этим его роль не ограничивается. Он позволяет осваивать новые районы национального и мирового пространства, вовлечь в производство дополнительные ресурсы, расширить сферу общения между странами и внутри каждой из них. Вместе с этим транспорт является фактором, способствующим росту эффективности экономики. Через своевременность доставки различных ресурсов и благ к местам их использования, он способствует, тем самым, ресурсосбережению, возрастанию доли интенсивных факторов в системе расширенного воспроизводства. Транспорт влияет на эффективность всего воспроизводственного процесса через рациональное использование потребляемых им ресурсов. Будучи капиталоемкой, фондоемкой, трудоемкой и топливоемкой отраслью экономики он, через снижение затрат ресурсов на единицу перевозок грузов, уменьшает и свою долю в общей стоимости товаров. Своим спросом на транспортные средства он способствует и улучшению производственной структуры всей экономики, повышая в ней долю отраслей машиностроения, приборостроения, электроэнергетики, электроники и др. Тем самым транспортная отрасль, благодаря своему развитию и спросу на более совершенные транспортные средства, непрерывно инициирует технический прогресс во всем воспроизводственном процессе. Относясь к отраслям с большой долей занятых, относительно высокой заработной платой, определяемой уровнем квалификации, степенью напряженности, ответственности и опасности работы, он существенно влияет на формирование внутреннего платежеспособного спроса населения, а через него на производственный спрос и темпы расширенного воспроизводства. Внутренний же потребительский и производственный спрос есть главные стимуляторы экономического роста.

Говоря о влиянии транспорта на воспроизводственный процесс, нельзя не отметить динамику инвестиций в транспорт, прежде всего, в железнодорожный. Здесь их доля, начиная с 70 годов прошлого столетия, стала падать. Так, если в 1965 году она составила 17,5 %, то 1970 уже 15 %, а в 1980 – 14 %. Вместе с этим упал и темп грузооборота железных дорог при увеличении ВВП. Доля же в общем объеме грузооборота снизилась с 63 % в 1970 году до 51 % в 1980. Отсутствие масштабного железнодорожного строительства, практически при неизменных скоростях и растущей плотности движения, превратили транспорт в сдерживающий фактор экономического роста, средние темпы которого снизились с 7,6 % в 60 годы, до 4,3 % в семидесятые. Все это результат недооценки роли железнодорожного транспорта в развитии советской, а затем и постсоветской экономики. А вот крупное, масштабное строительство железных дорог во второй половине 19 столетия, показало решающее воздействие этого транспорта на экономический потенциал Российского государства. Проблема недооценки железнодорожного транспорта в системе расширенного воспроизводства актуальна и сегодня. Это находит выражение в незначительной протяженности дорог как по отношению к численности населения и ее территории, так и чрезмерно высокой плотности

при низких скоростях грузового движения. Превращение в жизнь «Стратегии 30» могло бы существенно разрядить плотность российских железных дорог. Но данная программа фактически не была реализована в жизнь, во многом ввиду кризиса 2008 года. Стали сказываться не только старые проблемы в виде малой протяженности дорог при высокой интенсивности движения, но и в недостаточном производственном и потребительском спросе, который в предкризисный и, особенно, посткризисный период 2008-2009 гг. стал сдерживающим фактором экономического роста. Приток инвестиций в железнодорожный транспорт мог бы активизировать деятельность обрабатывающих отраслей, электроники, транспортного и общего машиностроения, а также легкой и пищевой промышленности.

Вместе с этим, транспорт, являясь высокорентабельной отраслью экономики, мог бы существенно пополнить доходы бюджета. Свой вклад он вносит и в ВВП, хотя его доля в этом показателе составляет лишь около 6%, т.е. столько же, сколько было и в советские годы. Но тогда его вклад в ВОП оценивался только по объему грузовых перевозок. Пассажирские же относились к непроеизводственной сфере, а поэтому в ВОП не включались. Теперь в соответствии с мировой статистикой все виды деятельности включаются в ВВП, но доля транспорта в этом показателе почти не изменилась. Очевидно, что сегодня назрела необходимость внесения корректировок в методику расчета доли транспорта в ВВП.

Отмечая место и значение транспорта в воспроизводственном процессе, нельзя не сказать о его роли в воспроизводстве человека – главной производительной силе всякой экономики. Он территориально делает доступной людям всю социальную сферу: образование, медицинскую помощь, туризм, спорт, различные оздоровительные и развлекательные учреждения, способствуя, тем самым, восстановлению здоровья, увеличению продолжительности жизни, рождаемости, а тем самым, и естественному приросту населения. Транспорт, будучи связующим звеном между различными видами производственной и социальной деятельности, объединяет производство с конечным потреблением через систему торговли. От степени полноты и своевременности выполнения транспортом и торговлей своих функций во многом зависит время реализации товаров, а также время оборота капитала, участвующего в конечном потреблении. Все выше сказанное о месте и роли транспорта в системе общественного воспроизводства позволяет глубже понять его роль и влияние на этот процесс, степень эффективности и темпы его роста. Транспортная сфера представляет собой всеобщее условие воспроизводства. Чем совершеннее уровень ее развития, чем плотнее насыщена соответствующая территория ее путями, тем эффективнее функционирует экономика, как и ее человеческий потенциал.

Однако современная российская экономика существенно отстает по технической оснащенности своей транспортной системы от высокоразвитых экономик. Это хорошо просматривается, прежде всего, на примере железнодорожного транспорта. Его подвижной состав имеет высокую степень износа, превышающую 60 %. Вместе с этим он является и морально устаревшим. Эти же проблемы касаются и железнодорожной инфраструктуры: путям, контактной электросети, мостам, тоннелям, сортировочным станциям и другим звеньям. Существенный недостаток железнодорожной сети – это ее малая густота по отношению к территории страны и численности населения. Если густота сети железных дорог на 1000 кв. км. в Великобритании составляет более 70 км., Франции – 60 км., США – 28 км., то в России чуть более пяти. К тому же существуют значительные отставания в скоростях движения российских грузовых и пассажирских поездов. Если в ряде развитых стран давно господствует скоростное движение, при опережающих темпах развития высокоскоростного, то в России решение этих проблем находится лишь в начальной стадии. Вместе с этим нельзя не сказать и о существенном обновлении, за последнее время, материально-технической базы российских железных дорог.

1.3. Виды, типы и модели общественного воспроизводства, их проявление на железнодорожном транспорте

а) Виды

Существует три вида воспроизводства: суженное, простое и расширенное. При первом масштабы производства сокращаются. Это имеет место в периоды кризисов. Незначительный спад возможен и в условиях рецессии. При простом воспроизводстве масштабы сохраняются неизменными. Подобная ситуация имеется при той же рецессии и депрессии. Простое воспроизводство является органической частью расширенного. Прежде, чем совершится последнее, должно произойти первое, в ходе которого будут воспроизведены все базовые факторы, позволяющие затем наращивать масштабы производства. Но совершаться этот процесс должен на основе новых, более высоких качественных характеристик, таких как уровень оборудования, транспортных средств, приборов, материалов и других факторов экономического роста. И еще об одной особенности простого воспроизводства. Оно осуществляется, преимущественно, за счет прежних инвестиций, которые воспроизводятся через амортизацию основного капитала. Однако в современных условиях эта проблема полностью не решена. Расширенное же воспроизводство требует нового притока инвестиций, как собственных, так и заемных, равно как и иностранных. Прибыль, получаемая в условиях расширенного воспроизводства, в своей значительной части капитализируется, превращаясь в дополнительный основной и оборотный капитал. На железнодорожном транспорте это выражается в обновлении и улучшении пути и другой инфраструктуры, покупки более совершенных локомотивов и вагонов вместо изношенных, вложений инвестиций в повышение пропускной способности железных дорог, станций, узлов, локомотивных и вагонных депо, создании более благоприятных условий труда и отдыха железнодорожников, повышении уровня их квалификации и многого другого. Все это означает, что собственная прибыль, вместе с государственными бюджетными поступлениями, если они есть, превращаются в элементы производительного капитала, причем как его активной, так и пассивной частей. При этом, чем быстрее возрастает доля активных фондов, тем быстрее увеличивается все производство. Вместе с этим возникает и большая отдача от пассивной части основных фондов. Такой путь развития способствует сокращению времени оборота авансированного капитала, снижению издержек перевозок.

б) Типы и модели

В любой современной экономике воспроизводственный процесс базируется на двух типах экономического роста – экстенсивном и интенсивном. Ни один из них в чистом виде не существует. Имеет место синтез одного и другого. Особенность экстенсивного типа состоит в том, что при нем рост производства обеспечивается путем вовлечения в производство дополнительных ресурсов: материальных, трудовых, денежных. При этом типе складывается прямая зависимость между возрастанием масштабов производства и вовлечением в него ресурсов. Чем больше вовлечено ресурсов, тем больше будет и объем перевозочной работы данной железной дороги. Неэффективность данного типа экономического развития на лицо. По этой причине он бесперспективен, но в то же время и неизбежен в складывающихся условиях. Следует добавить, что в нем создаются препятствия для собственного роста, за счет возрастающего спроса на различные ресурсы, повышения их доли в себестоимости продукции. Отсюда вытекает естественное снижение эффективности и конкурентоспособности данного вида развития. Выход из такой ситуации лежит на пути перехода на интенсивный тип. Его основой является технический прогресс, использование новейших

технологий. Они позволяют эффективнее использовать ресурсы, снижать затраты на единицу продукции или работ (услуг). Это обеспечивает опережающий рост конечных результатов по отношению к вовлекаемым в производство ресурсам. Их экономия становится дополнительным источником роста, приобретая особую значимость не только для железнодорожного и других видов транспорта, но и для всей российской экономики. Снижение затрат ресурсов в последнем случае будет означать снижение народнохозяйственных издержек для всех производимых и перевозимых товаров. Формами проявления интенсивного типа экономического роста являются рост производительности труда и фондоотдачи, снижение капиталоемкости, материало и топливо-энергоёмкости. Среди этих показателей особое значение имеет рост производительности труда, означающий снижение трудоемкости. И поскольку транспорт, как уже отмечалось, не только фондоемкая и капиталоемкая, но и трудоемкая отрасль экономики, то рост производительности труда приобретает особую значимость, как для железнодорожного, так и для всех других видов транспорта. Хотя данный показатель и определяется как выработка в приведенных т. км на одного занятого в эксплуатационной деятельности, тем не менее, он включает в себя эффективность функционирования основных производственных фондов, прежде всего их активной части, представленной транспортными средствами. Существенно влияет на этот показатель напряженность движения, вес грузовых поездов и многие другие факторы. Значимость производительности труда трудно переоценить для увеличения объема и темпов роста перевозок.

Важнейшим показателем эффективности экономики является интенсификация, которая на транспорте невозможна без возрастающей эффективности использования производственного потенциала железных дорог. Это проявляется в более производительном использовании локомотивов, вагонов, путевой инфраструктуры и таких ее показателей, как частота и скорость движения поездов. Эти и другие важнейшие технико-экономические показатели советских железных дорог с 1950 по 1975 гг. имели устойчивую тенденцию к улучшению. Дальше начался противоположный процесс (см. табл. 1). Что касается постсоветского периода, то имеющиеся данные по ряду важнейших показателей, свидетельствует об их положительной динамике.

Таблица представлена двумя периодами – советским и постсоветским. Из них можно сделать ряд выводов:

1. С введением прогрессивных видов тяги и ростом их доли в перевозки грузов и пассажиров, все важнейшие технико-экономические показатели железных дорог улучшались до середины 70-х гг. Затем началось ухудшение многих из них: упала участковая и техническая скорости всех видов поездов, снизился среднесуточный пробег локомотивов и вагонов в грузовом движении, замедлились темпы роста среднего веса грузового поезда. Стали возрастать и затраты топливно-энергетических ресурсов. Так расходы условного топлива на 10 тыс. т. км брутто возросли, утратив существовавшую прежде тенденцию к их снижению. При этом среднесуточный пробег локомотивов в грузовом движении также пошел по нисходящей.

Таблица №1 ¹

¹ Таблица составлена по статистическим справочникам: Транспорт и связь СССР. М., 1967; Народное хозяйство СССР в 1975 г. М., 1976; Народное хозяйство СССР в 1987 г. М., Росстат 2008г., 20012г.

Показатели	Годы						
	1950	1960	1970	1975	2000	2008	2012
Эксплуатационная длина сети, тыс. км.	117	125	135	138	87	87	87
Удельный вес электротяги в освоении грузооборота, %	3,32	21,5	49,0	52,0	51,0	51,2	
Удельный вес тепловозной тяги в освоении грузооборота, %	2,0	21,4	47,8	48,0	49,0	48,8	
Грузооборот, млрд. т/км	602	1504	2494	3236	1373	2200	2783
Пассажиروоборот, млрд. пас./км	88	170	265	313	167	176	145
Участковая скорость движения грузового поезда, км/ч	20	28	33	33	39	42	36
Техническая скорость движения грузового поезда, км/ч	34	40	48	46	-	-	
Участковая скорость движения пассажирских поездов всех видов, км/ч	30	37	45,6	47,0	-	-	
Среднесуточный пробег локомотивов в грузовом движении, км	245	367	500	510	500	505	
Среднесуточный пробег грузового вагона, км	146	227	255	248	300	336	
Средний вес грузового поезда, т брутто	1430	2099	2574	2732	-	-	
Средняя густота перевозки грузов, млн. км / 1 км эксплуатационной длины	5,0	22,0	18,0	24,0	16	25	
Производительность труда, тыс. привед. т / 1 раб.	403	832	1382	1715	1823	1973	

2. Ухудшение с середины 70-х гг. ряда важнейших технико-экономических показателей, авторы связывают с исчерпанием ресурсов по повышению провозной и пропускной способности железных дорог, ставших результатом возросшей плотности движения. Проводившаяся в то время модернизация видов тяги открывала новые возможности для наращивания объемов перевозок, но это не дало желаемых результатов, так как она не была комплексной. Так, объем грузооборота в 1970 г. превысил уровень 1950 г. в 4,1 раза, пассажирооборота – в 3,0 раза, густота перевозок грузов – в 3,5 раза, а вот участковая и техническая скорости движения грузовых поездов, остались прежними. Что касается эксплуатационной длины железных дорог, то она увеличилась только на 11 %. Возникла явная диспропорция между видами тяги, их потенциалом, с одной стороны, и ограниченными возможностями путевой инфраструктуры с другой. Ее потенциал был исчерпан. Это и вызвало ухудшение многих эксплуатационных характеристик, перечисленных в таблице №1. Если бы модернизация видов тяги проводилась одновременно с модернизацией путевой инфраструктуры, ростом скоростей движения и более масштабным строительством новых дорог, то возрастающая интенсивность грузопотоков не стала бы камнем преткновения и не вызвала бы вовлечения в перевозочный процесс дополнительных ресурсов. Проблема диспропорции вышеуказанных показателей, к сожалению, не была освещена в технико-экономической литературе, как советского периода, так и постсоветского. О ней умалчивается и сегодня, хотя плотность движения на нынешних российских дорогах достигла уровня советского периода. Это означает исчерпание перевозочного потенциала российских железных дорог.

3. Железнодорожный транспорт стал сдерживающим фактором экономического роста всей советской экономики. Косвенным свидетельством тому стало снижение среднегодовых темпов роста ВВП с 7,1 % в период с 1971 по 1975г. до 5,1 % в последующее пятилетие. Другим подтверждением этого вывода служит резкое снижение доли железных дорог в общем объеме грузооборота: в 1970г. – 65 %, в 1980г. – 50 %. Снизилась и производительность труда.

Главным сдерживающим фактором дальнейшего роста объемов перевозок как уже отмечалось, явился, с одной стороны, непрерывный рост плотности перевозок на 1 км эксплуатационной длины сети, а с другой, незначительный прирост протяженности сети железных дорог, при их низкой плотности по отношению к территории страны и численности населения.

В этот же период проявляется тенденция к снижению эффективности всей советской экономики. В частности упала фондоотдача, возросли топливо и энергоемкость во многих отраслях экономики, в том числе и на железнодорожном транспорте. Увеличилась себестоимость продукции, вызвавшая снижение рентабельности в промышленности с 21,5 % в 1970г. до 12,5 % в 1985г., а на железнодорожном транспорте соответственно с 14 % до 5,1 %. Всё это означало возрастание в производственном процессе доли экстенсивных факторов. Эти негативные тенденции сохранились и в постсоветский период. В это же время стали проявляться осложняющие факторы в работе железных дорог, связанные с распадом российской экономики. Так, резко сократилась протяженность железных дорог, составившая от советской только 59 %, износ основных фондов превысил 60 %, а по подвижному составу достиг 73 %. Сюда же надо отнести быстрый рост цен на подвижной состав, при отсутствии их полной индексации. Особенностью этого этапа стало приближение темпов роста интенсивности движения к советскому периоду, достигнутому почти 25 млн. ткм. на 1 км эксплуатационной длины сети. Такой уровень интенсивности движения, стал препятствующим фактором эффективного использования производственных фондов. Тем не менее, в работе российских дорог за этот период следует отметить и ряд положительных моментов. В частности, участковая скорость движения грузовых поездов поднялась с 31км/час в 1985году до 42 в 2008 году. Среднесуточный пробег локомотивов в грузовом движении за это же период вырос соответственно с 460 км до 505, а среднесуточный пробег грузового вагона с 239 до 336 км.

Что касается посткризисного периода 2008-2009 гг., то надо отметить ряд негативных тенденций в мировой и российской экономики, которые отрицательно сказались на ее экономическом росте в целом и в частности на развитии железнодорожного транспорта. Важнейшей проблемой всей российской экономики сегодня является ускорение темпов ее восстановительного роста. Однако в условиях слабого обновления основного капитала и высокой степени его износа решение названной проблемы становится призрачной. К тому же в посткризисный период стала проявляться тенденция к снижению потребительского и производственного спроса. В итоге экономика не получает необходимого импульса для своего развития.

1.4. Темпы и источники расширенного воспроизводства

а) Темпы

Темпы экономического роста – один из важнейших показателей национальной экономики. По данному показателю экономики разных стран существенно различаются. Однако интеграция макроэкономических процессов, их глобализация, породили некоторую нивелировку в темпах. Эти темпы зависят от многих факторов: имеющихся в стране трудовых и топливно-сырьевых ресурсов; объема инвестиций; потребностей экономики в наращивании производственного потенциала; господствующего типа экономического роста и др. При интенсивном типе возникают дополнительные возможности для наращивания темпов роста за счет более рационального использования ресурсов. Важную роль в темпах роста играет соотношение внутреннего производственного и потребительского спроса. Темпы экономического роста зависят и от мировой экономической конъюнктуры спроса на экспортируемые страной товары и топливно-сырьевые ресурсы. Зависимость национальной экономики от этих факторов существенно влияет на ее экономическую динамику.

Темпы экономического роста можно классифицировать по трем видам: положительные, отрицательные, нулевые. Все они находят свое проявление на протяжении экономического цикла, когда экономика движется, начиная с посткризисного периода, по восходящей спирали, до достижения ею пикового рубежа, превышающего предкризисный период. После этого наступает самое большое падение экономики до резко отрицательных значений. Что касается нулевых темпов, то это означает, что нет движения ни в одну ни в другую стороны. Такая ситуация характерна для депрессии, когда уже нет снижения, но еще нет роста. Этот период экономическая наука называет рецессией. Проблема темпов расширенного воспроизводства одна из важнейших для каждой национальной экономики, поскольку от них зависит уровень занятости населения, инфляция, динамика доходов, внутренний потребительский и производственный спрос, степень сбалансированности экономики. Чем сбалансированнее и эффективнее работает экономика, тем более высокие требования она предъявляет к функционированию транспорта, его скорости, своевременности, надежности и безопасности доставки людей и грузов к местам назначения.

Возникающие различия в темпах развития отдельных видов транспорта меняют их место в перевозочном процессе.

Вопрос о темпах экономического роста неразрывно связан с межотраслевой структурой. Приток инвестиций в ту или иную отрасль экономики меняет и темпы их роста, соотношения между ними. Это особенно важно учитывать в период модернизации экономики. В этой связке находится вопрос и о соотношении темпов роста всей экономики и транспорта, которые исходят из необходимости опережающего развития транспорта по отношению к темпам роста ВВП.

Различия в темпах роста разных видов транспорта наиболее ярко стали проявляться после пятидесятых годов прошлого столетия. Так, при возрастании грузооборота железных дорог в период с 1950 по 1960 гг. в 2,5 раза, грузооборот морского транспорта увеличился в 3,3, автомобильного – в 5, воздушного – в 4,2, а трубопроводного – в 10 раз, при повышении общего грузооборота в 2,6 раза. Самые высокие темпы в этом отрезке времени имели трубопроводный, морской, воздушный и автомобильный виды транспорта. В итоге доля железнодорожного транспорта снизилась в грузообороте с 85,5 %, пассажирообороте с 80,3 % в 1950 г. до 70,5 % и 55,0 % соответственно в 1965 г. Тенденция к снижению удельного веса железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок продолжалась вплоть до 1985 г.,

когда она упала до 48 % и 37 % соответственно². При этом следует заметить, что в послевоенный период грузооборот всех видов транспорта рос опережающими темпами по отношению к ВОП. Так, при увеличении последнего в 1985 г. по отношению к 1960 г. в 3,9, общий грузооборот транспорта вырос в 4,1 раза³. Но при этом он существенно отставал от темпов роста промышленности, уровень которой возрос в 4,8 раза.

Опережающий рост промышленности по отношению к ВОП отражал тенденцию возрастания доли индустриальных грузов, при снижении в грузообороте доли сырья, материалов, топлива и ряда других грузов. В постсоветской российской экономике сохранились проблемы, вызванные высокой интенсивностью движения, которые стали сдерживающим фактором наращиванием грузооборота железнодорожным транспортом.

Несмотря на положительную динамику темпов роста всех видов транспорта в этот период, кроме трубопроводного и внутреннего водного, ни один из них не достиг своего уровня перевозок 1990 года. Общий грузооборот всех видов транспорта в 2008 году составил лишь 79 %, железнодорожного транспорта – 82 %, а трубопроводного – 96 % от уровня 1990 года. На новом этапе восстановительного роста экономики, наступившем после кризиса 2008-2009 гг., сложилась неблагоприятная ситуация, которая практически не изменила сложившихся пропорции.

б) Источники

Основными источниками расширенного воспроизводства является прибыль. Капитализируясь, она превращается в инвестиции, становясь, тем самым, источником расширенного воспроизводства. Источники могут быть как собственные, так и заемные средства. Последние, в свою очередь, делятся на внутренние и внешние. Дополнительным источником расширенного воспроизводства могут быть и ресурсосберегающие технологии, позволяющие рациональнее использовать все виды ресурсов и за счет этого наращивать масштабы производства.

Динамика инвестиций в масштабах национальной экономики, как и ее отдельных отраслей, зависит от мировой конъюнктуры. В период кризисов и рецессий объем инвестиций, как правило, резко сокращается. При этом надо заметить, что инвестиции в это время сокращаются быстрее, чем снижается объем ВВП. Свидетельством тому были годы Великой депрессии и последующие кризисы. Подобное происходило и в российской экономике в 1998 и 2008 гг. В период последнего российского кризиса при сокращении ВВП на 9,6 % инвестиции снизились на 20 %.

Приток инвестиций в ту или иную экономику зависит от многих факторов. Среди них необходимо выделить, прежде всего, уровень налогов и цен на ресурсы, ставки рефинансирования, сложившуюся норму прибыли в отрасли, существующие в этой отрасли конкуренты. Влияет на этот процесс и социально-политическая обстановка в стране, а также многие другие факторы.

В нынешней российской экономике можно выделить два периода, имеющие разные масштабы притока и оттока инвестиций: период с 2000 по 2008 гг. и период после кризиса 2008 года. Для первого из них был характерен значительный приток инвестиций в топливно-сырьевой сектор при незначительном оттоке национального капитала за рубеж. Во второй период, вплоть до 2013 года, сложилась противоположная картина, характеризующаяся незначительным притоком, и крупномасштабным оттоком капитала, как отечественного, так и зарубежного. За последние несколько лет отток капитала из России достигал в среднем за год около 100 млрд. долларов. Это стало одной из причин замедления темпов экономического роста в посткризисный период. Другим сдерживающим фактором инвестиционного

² Народное хозяйство СССР в 1985 г. М., 1986, с. 31.

³ Там же.

процесса стали высокие ставки рефинансирования в российской экономике, сравнительно с рядом развитых стран. Вместе с неустойчивой социально-экономической ситуацией это не способствовало обновлению основного капитала. Но без этого невозможно создать конкурентный потенциал ни в одной отрасли экономики и особенно на транспорте, который является фондоемкой отраслью экономики, имеющей, к тому же, длительные сроки окупаемости основного капитала. Сказалась на этом процессе и ошибочная оценка инвестиционных вложений в транспортную инфраструктуру, охарактеризованную А. Кудриным как инфляционной.⁴ С такой оценкой нельзя согласиться ни с научной, ни с практической точки зрения. Что касается научного понимания такой оценки, то, даже опираясь на методологию советской статистики, включающей до 1987 года в ВОП только отрасли материального производства, то и в этом случае инвестиции в транспортную инфраструктуру нельзя признать инфляционными, поскольку грузовые перевозки включались в производственную сферу. Пассажирские же относили к непроизводственной. Но в структуре всех перевозок железнодорожного транспорта на грузовые приходилось в 1985 году 90 % и только 10 % на пассажирские. Такое соотношение, даже в случае их деления на производительные и непроизводительные, не дает оснований все транспортные инвестиции считать инфляционными. Это, во-первых. Во-вторых, нынешняя международная методология не делит сферы деятельности на производительные и непроизводительные. Согласно этой методологии все отрасли включаются в ВВП. Но такой подход тем более не дает оснований делить транспортные инвестиции на инфляционные и не инфляционные. Заметим, что если эмиссия денег происходит в соответствии с принципами денежного обращения, не инфляционный характер любых современных инвестиций определяется тем, что в результате их появления возникает одновременно спрос на рабочую силу, оборудование и др. Производители этих ресурсов, в свою очередь, вынуждены предъявлять спрос на те материалы и оборудование, которые требуются им для выполнения предъявленных им заказов. В итоге в экономике возникает мультипликативный, а затем и акселеративный эффекты, включающие в сферу производственного и личного потребления новых субъектов экономики. С практической же точки зрения инфляционные опасения были опровергнуты инвестициями в транспорт США, Германии, Франции и ряда других стран в 30-е гг. 20 столетия. Так, фашистская Германия, благодаря этому, построила не только развитую дорожную инфраструктуру, но и модернизировала свою экономику, все ее отрасли, создав мощный и высоко конкурентный производственно-экономический потенциал, позволивший ей перевооружить еще и армию, сделав ее одной из сильнейших по тем временам.

Среди инвестиционных программ модернизации железнодорожного транспорта особое значение имеет «Стратегия 2030», предусматривающая модернизацию и строительство новых железных дорог, реконструкцию существующих. Ее инвестиционной основой является совместное финансирование ОАО «РЖД», государства и частного бизнеса. Безудержная утечка национального и иностранного капитала за рубеж, длительные сроки окупаемости железнодорожных инвестиций, являются преградой на пути привлечения частного капитала в транспортную инфраструктуру. Еще одним сдерживающим фактором стала массовая коррупция, разворовывание бюджетных средств, которые сузили потенциал государственных инвестиций, в том числе, на транспорт. Отрицательно на инвестиционной программе сказывается и неблагоприятная мировая конъюнктура на топливно-сырьевых рынках и относительно низкие темпы восстановительного экономического роста в России, которые, в свою очередь, ограничивают возможность ОАО «РЖД» формировать собственные инвестиции от получаемых доходов. По итогам работы в 2012 г. размеры прибыли в корпорации возросли, а вместе с этим и объемы инвестиционной программы. Тем не менее, для реализации гран-

⁴ Газета «Гудок» от 21.11.2007 г.

диозных задач, связанных с модернизацией железных дорог, этого мало. В 2013 году в экономике вообще практически прекратился экономический рост. Перевооружение железнодорожного транспорта требует больших финансовых средств, чем сегодня привлекается для реализации этой программы. Правомерность решения данной проблемы подтверждается крупномасштабным строительством железных дорог во второй половине 19 века, которое позволило осуществить мощный толчок в развитие всей российской экономики, ее индустриальных отраслей, а вместе с этим, и сельского хозяйства, увеличив экспорт продукции растениеводства и животноводства, расширив, тем самым, емкость внутреннего рынка, его пространство. Подобная ситуация может сработать и сегодня. Но для этого требуется безотлагательное привлечение масштабных инвестиций всех видов в строительство новых железных дорог, а вместе с этим и решительные стимулирующие меры по ускоренному росту промышленности, сельского хозяйства, формированию крупных специализированных сельскохозяйственных корпораций. Односторонняя ориентация российского сельского хозяйства на фермерский путь его развития не оправдал себя. Последнее может быть результативным только при наличии у фермеров значительных размеров собственного капитала, а также крупномасштабной поддержки их со стороны государства, доступных кредитов, льготной налоговой политики, наличия более значительной доли населения, проживающего в сельской местности, равно как и более высокого здесь уровня рождаемости. Нынешний людской потенциал не позволяет решать проблему дефицита механизаторов, агрономов и других важных специальностей на селе, а это является препятствием в наращивании доли фермерских хозяйств.

2. Воспроизводственная структура экономики, необходимость ее совершенствования

2.1. Модернизация российской экономики – безотлагательная проблема

Под воспроизводственной структурой следует понимать систему отраслевых соотношений и связей, которая обеспечивает непрерывность функционирования экономики, поступления на рынок конкурентных товаров как производственного, так и потребительского назначения. Воспроизводственная структура – это соотношение между производственными и социальными отраслями экономики, равно как и соотношения внутри их по уровню фондооснащенности производства и фондовооруженности труда, его производительности, величине себестоимости и рентабельности производства. Составляющими этого понятия являются и соотношения между производством, распределением, обменом и потреблением. Совокупность всех этих структурных звеньев претерпевает изменения, практически в каждом воспроизводственном цикле. Это совершается под воздействием технического прогресса, применяемых технологий, трансформаций производственных и личных потребностей.

Особое место в производственной структуре занимают ключевые отрасли экономики: промышленность, сельское хозяйство, строительство, транспорт, связь, торговля. По мере развития экономики меняется соотношение между ними, а тем самым и вклад каждой из них в создание ВВП. Определяющая роль среди выше названных отраслей принадлежит промышленности. Именно она является технической и технологической основой перевооружения всех остальных отраслей экономики. Чем быстрее развивается экономика, тем настоятельнее проблема оптимизации ее структуры, морального и технологического обновления, завоевания конкурентных преимуществ. Степень устаревания производственной структуры определяет и уровень работ по ее совершенствованию и модернизации.

Между структурными изменениями экономики и понятием модернизация имеются, по нашему мнению, принципиальные различия. Модернизация – это революционная, более радикальная форма совершенствования экономической структуры. Не всякие структурные изменения являются модернизацией. Первое, в отличие от второго, протекает эволюционно, путем постепенного перехода от устаревающих технологий к более совершенным. Ее методы как бы вырастают в новые, занимая соответствующее место на пути развития производительных сил. Модернизация же – это скачок от одного уровня качества технологий к принципиально иному, более совершенному, и более экономичному по затратам ресурсов. Модернизация – это перешагивание через устаревшие технологии. Переход России на принципиально иные качественные технологии возможен только через неоиндустриальную модернизацию. Проводить модернизацию вне неоиндустриализации – значит брать на вооружение те технологии, которые были и есть сегодня в высокоразвитых экономиках. Но такой путь обрекает Россию на постоянное отставание от них, ставя ее на положение догоняющей страны. Если высокоразвитые экономики, после 70-х гг., сформировали прогрессивную структуру, которая продолжает обеспечивать, им необходимый уровень эффективности и конкурентоспособности, то в советской экономике, в период 70-х-80-х гг., не произошло каких-либо существенных изменений, за исключением возрастания доли машиностроительного комплекса с 16,7 % в 1965 г. до 28,7 % в 1980 г. Об этом свидетельствует таблица № 2. К сожалению, данный рост происходил при прежней, устаревшей структуре

экономике. Устаревшая советская структура перешла в том же варианте и к постсоветской России, которая затем трансформировалась в худшую сторону.

Таблица 2 ⁵

Доля отдельных отраслей промышленности СССР и России в ее общем объеме

Периоды в развитии	1965 г.	1970 г.	1980 г.	2000 г.	2008 г.
	СССР			Россия	
Электроэнергетика	2,9%	3,0%	3,0%	7,9%	8,1%
Топливная промышленность	7,2%	6,4%	5,6%	13,7%	20,5%
Химическая и нефтехимическая промышленность	4,7%	5,7%	7,0%	6,2%	7,0%
Машиностроение и металлообработка	16,7%	19,7%	28,7%	16,4%	13,8%
Промышленность строительных материалов	4,1%	4,1%	3,6%	2,4%	4,1%
Легкая промышленность	18,6%	18,9%	15,9%	1,4%	0,7%
Пищевая промышленность	22,4%	20,0%	15,9%	11,1%	10,8%

Основными тенденциями в советской экономике были следующие: снижение доли топливной промышленности, строительных материалов, продукции пищевой и легкой промышленности, при более быстром возрастании машиностроения металлообработки, химической и нефтехимической промышленности. В постсоветской экономике, в период с 2000 по 2008г.г., ускорились темпы роста химической, нефтехимической, топливной промышленности и электроэнергетики. Однако резко упали темпы роста машиностроения и металлообработки, при резком снижении легкой и пищевой промышленности.

Изменение отраслевой структуры в процессе модернизации, будет находить выражение и в изменении структуры грузооборота на транспорте. Возрастет доля грузов в виде готовых высоко технологичных товаров и снизится топливно-сырьевых. В современной российской экономике на эту тенденцию большое влияние оказывает существенно возросший импорт высокотехнологичных товаров производственного и потребительского назначения.

⁵ Сборник. «Народное хозяйство СССР в 1980г», с128, Росстат России в 2008г. ,с.99.

2.2. Структура экономики, ее пропорциональность и сбалансированность

а) Транспорт в современной структуре экономики

Транспорт – крупнейший потребитель различных ресурсов. Он является трудоемкой, фондоемкой, капиталоемкой а, вместе с этим, топливо – энергоемкой отраслью экономики. Немало он потребляет и строительных материалов, прежде всего металлов, как черных так и цветных, цемента, гравия, песка и ряда других видов ресурсов. Своими заказами на топливно-энергетические ресурсы, различные металлы, он стимулирует развитие добывающих отраслей экономики. С появлением и развитием железнодорожного и водного транспорта, стал стремительно возрастать спрос на металлы уголь, нефть и другие ресурсы. Так, добыча каменного угля в России возросла с 367 млн. пудов в 1890 г. до 995 млн. в 1900 г., производство железной руды и стали с 48 млн. до 134 млн. пудов, выплавка чугуна – с 55 млн. до 177 млн. пудов. В настоящее время транспорт стал одним из крупнейших потребителей нефтепродуктов и энергоресурсов. Своим спросом он инициировал и развитие машиностроения. В составе машиностроительных отраслей возникло новое его звено – транспортное машиностроение. В последней четверти XIX века Россия стала сама строить паровозы и вагоны. Масштабы и темпы их строительства быстро возрастали. Транспортное машиностроение сегодня в структуре всей машиностроительной отрасли составляет порядка 45 %. Его удельный вес, будет продолжать возрастать и впредь. Эта отрасль стала важнейшим показателем структуры экономики. Транспорт воздействует на структуру экономики через показатели фондоемкости и капиталоемкости. Его доля в основных фондах нынешней экономики составляет 14 %. Капиталовложения же и доля занятых – порядка 10 %. Однако его влияние на структуру экономики этим не ограничивается. Своим развитием он дает мощный толчок для роста, а не только машиностроения, но и электроники, приборостроения и других отраслей. Это позволяет утверждать, что его вклад в формирование прогрессивной структуры экономики трудно переоценить. Именно транспорт способствует формированию современной высокотехнологичной структуры производства. Эту миссию он выполняет с момента его появления и по сей день. С его ростом связан темп мирового технического прогресса, доля занятых в экономике, потребительский спрос на транспортные средства и бытовую технику и др.

Итак, транспорт, с одной стороны, воздействует на формирование прогрессивной структуры экономики, а с другой, уровень его технологического развития, в определенной мере, зависит и от существующей структуры экономики. Это находит выражение в степени совершенства современных транспортных средств, скорости обновления их моделей, в которых отражаются последние достижения науки и техники. Это видно на примере автомобилестроения, самолетостроения, в частности, быстрого морального старения их новых моделей. На транспорте существует еще одна характеристика динамики технического прогресса – структура грузооборота на каждом из его видов. Покажем эти изменения с 1950 по 1965 гг. Так, в 1950 году на долю каменного угля в общем грузообороте приходилось 29 %, а в 1965 г. – только 20 %. Доля же нефтяных грузов поднялась с 9% до 14 % соответственно. Эти цифры характеризуют изменение структуры топливного баланса страны.

Современная структура грузооборота железных дорог России имеет ярко выраженную топливно-сырьевую направленность. Перевозка машиностроительной продукции представлена преимущественно импортом. Предстоящие структурные изменения вызовут существенные перестановки в соотношении перевозимых грузов. Это, в свою очередь, отразится на формировании новых более эффективных межотраслевых пропорций, равно как и территориальных. Объемы перевозок грузов будут зависеть и от доли интенсивных факторов в

расширенном воспроизводстве. От снижения материалоемкости и фондоемкости ВВП будет зависеть изменение этих показателей в производстве транспортных средств, а это, в свою очередь, может стать дополнительным ускорителем совершенствования всей структуры экономики.

б) Пропорциональность и сбалансированность

Всякие структурные изменения в экономике требуют оптимизации складывающихся пропорций. Будущая структура требует изменения пропорций, устранения, имеющихся в них деформаций, повышения их эффективности. Эта проблема выходит на передний план, поскольку прежние пропорции претерпевают крупные изменения, вызывая клубок деформаций в экономике, снижая, тем самым, эффективность ее функционирования. Нарушение пропорций в экономике – следствие не только ее структурных изменений, но и кризисов, рецессий, которые имели место до этого. Степень их негативного влияния может проявляться в росте затрат ресурсов на единицу продукции и услуг, снижения у них потребительских характеристик.

Пропорции их структура – результат развития общественного разделения труда и специализации производства. Чем выше этот уровень, чем диверсифицированнее экономика, тем острее стоит вопрос о формировании новых, более эффективных пропорций. Последнее во многом зависит от степени сбалансированности экономики. В свою очередь нарушение пропорций – это и нарушение сбалансированности экономики, снижения ее конкурентоспособности, причем не только на национальном, но и мировом уровне. Существенное влияние на сбалансированность экономики оказывает скорость и своевременность доставки ресурсов к месту назначения. Нарушение этих требований ведёт к углублению диспропорций. Важной проблемой в обеспечении пропорциональности и сбалансированности является минимизация затрат ресурсов. Пределом минимизации затрат являются стандарты качества.

Пропорциональность и сбалансированность экономики не могут быть стабильными и неизменными. Эти характеристики претерпевают постоянные изменения под воздействием многих факторов. Среди них особое место занимают конкуренция и кризисы. Помимо этого на изменение пропорций влияют меняющиеся уровни производственных и личных потребностей, динамика цен и тарифов на ресурсы, величина притока и оттока капитала в различные отрасли экономики, изменение производственного и потребительского спроса и другие факторы. Под воздействием этих же факторов формируются и новые, более совершенные пропорции, тем самым и более высокий уровень сбалансированности всей экономики.

Пропорциональность и сбалансированность – парные понятия, дополняющие друг друга. Пропорциональность – есть общий экономический закон, вытекающий из необходимости распределения всего многообразия ресурсов между различными сферами человеческой деятельности. Наличие производства, изменение его структуры, вызывает и соответствующее распределение ресурсов, а тем самым, и формирование определенных пропорций. Различия существуют только в способах их распределения. На протяжении столетий это происходило только через систему рыночных регуляторов, т.е. саморегуляторов. В современных экономиках действуют механизмы как саморегуляторов, так и госрегуляторов. В последних, все большую роль играет планирование. В советской системе проблема пропорциональности и сбалансированности решалась исключительно через него, с опорой на межотраслевой баланс, а также различные целевые программы, госзакупки, госзаказы и другие экономические рычаги.

Реформаторы России, отказавшиеся, на первоначальном этапе своих преобразований, от планирования, не смогли объективно оценить его роль в формировании более прогрессивной структуры экономики, ее пропорций. Это отрицательно сказалось как на степени сбалансированности экономики, так и на уровне ее эффективности и пропорциональности.

То, чего не поняли прежние реформаторы России, сделали современные высокоразвитые экономики, взявшие на вооружение советскую систему планирования, модернизировав ее и приспособив к своим условиям. Опираясь на планирование, как на один из госрегуляторов, в сочетании с саморегуляторами, они уже в конце семидесятых годов сформировали эффективные пропорции на основе ресурсосберегающих технологий, позволивших им вдвое снизить затраты ресурсов на многие виды продукции сравнительно с советскими товарами и тем более с нынешними российскими. Это дало им ощутимые результаты не только на конкурентном пространстве, но и на пути относительно устойчивого экономического роста, путем стимулирования производственного и потребительского спроса. Говоря о планировании и его преимуществах, нельзя не сказать, что у его истоков в СССР стояли академики Г.Крыжижановский, С.Струмилин и другие. Весомый вклад в оптимизацию пропорций внесли советские экономисты: лауреат Нобелевской премии Л.Канторович, академики В.Новожилов, С.Шаталин, А.Анчишкин и др. Недооценка роли планирования отрицательно сказалась на нынешней российской экономической науке. Это выразилось в отсутствии монографий и научных статей по этой тематике. Данные проблемы были исключены из учебных пособий, равно как и из всех уровней диссертаций. Справедливости ради нельзя не отметить, что в выступлениях нынешних руководителей страны и ряда ученых экономистов стали появляться высказывания в защиту возрождения планирования, необходимости его использования для формирования перспективных государственных программ.

Сбалансированность экономики проявляется в макроэкономическом равновесии. Оно представляет такое состояние экономики, при котором достигается высший уровень сбалансированности. Однако это состояние является кратковременным, можно сказать мигом. Но спустя какое-то время, возникнув в новом качестве, равновесие вновь восстанавливается, а затем вновь нарушается. Через его эпизодичность формируются новые движущие силы, новые импульсы, обеспечивающие развитие экономики по спирали. В прежние времена динамичность данного процесса обеспечивалась только через саморегуляторы. Теперь же в этом деле возрастающая роль отводится многообразным госрегуляторам. Если сделать экскурс в различные модели макроэкономического равновесия, то этот процесс хорошо просматривается. Причем, у всех моделей до Кейнсианской, равновесие достигалось только на основе саморегуляторов. Так, в своем «Трактате политической экономии» Ж.Сейутверждал, что производство создает рынки сбыта, соответствующие его доходам. Поэтому спрос на товары всегда достаточен для того, чтобы потребить весь объем производства. Словом, производство создает доход равный стоимости произведенных товаров, а, следовательно, нет проблемы их реализации. При этом он понимал, что часть дохода сберегается. Но все сбережения, по его мнению, инвестируются, превращаются в производственный спрос. Если же сбережения превысят инвестиции, то ставка процента упадет, и объем инвестиций возрастет. К тому же, с увеличением сбережений снизится объем расходов и объем спроса. В итоге упадут цены, что позволит потребителям купить больше продукции. И в конечном итоге экономика будет сбалансирована. Однако, экономический кризис, возникший на закате лет жизни этого экономиста, опроверг все доводы о принципе сбалансированности рыночных экономик того времени. К.Маркс, в свою очередь, исключал бесконечность процесса сбалансированного развития капиталистической системы, как и самого капитализма. Вальрасовская же концепция макроэкономического равновесия также базируется на саморегуляторах, с той лишь разницей, что свою модель он выразил через систему уравнений. Главный его вывод сводился к тому, что объемы покупок и продаж складываются так, что на всех рынках достигается равновесие между спросом и предложением и все участники рыночных сделок достигают своих целей. Современность и сама жизнь опровергает такой подход.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.