

Развитие транспорта в контексте социально-экономических проблем



Д. А. Мачерет,
д.э.н., профессор,
зав. кафедрой
«Экономика
транспортной
инфраструктуры
и управление
строительным
бизнесом» Российского
университета
транспорта
(МИИТ)

Вызовы нашего времени требуют соответствующей реакции транспортной сферы. Появление многочисленных транспортных инноваций может свидетельствовать о приближении «транспортной революции», которая создаст условия для перемен в экономике и обществе.

Постепенный переход мировой экономики к постиндустриальной фазе, сопровождающийся усилением глобализации, вызвал появление серьезных экономических и социально-демографических проблем: замедление и неустойчивость экономического роста во многих странах и макрорегионах; демографические и экономические диспропорции, нередко порождающие острую реакцию в обществе; турбулентность и неопределенность финансовых рынков, не способствующие росту сбережений и инвестиций; очевидные проблемы системы «социального рыночного хозяйства», разрешение которых нередко связано с весьма болезненными переменами.

Для системного устранения социально-экономических противоречий необ-

ходимы качественные преобразования экономических и общественных отношений, общие контуры которых определяются в будущем. Одновременно должна быть кардинально преобразована и транспортная система. Ведь развитие транспорта, как следует из исторического анализа, не только отражает социально-экономические изменения, но и подготавливает почву для новых перемен, влияет на их направление [1, 2].

Многочисленные транспортные инновации, появляющиеся в последние годы [3, 4], могут свидетельствовать о создании технико-технологических предпосылок для «транспортной революции». Последствия революционных изменений в любой сфере человеческой деятельности всегда трудно предсказывать. Очевидно, прежде всего будут востребованы



транспортные новшества, отвечающие на сформировавшиеся социально-экономические вызовы [5, 6]. Только с учетом современных социально-экономических трендов и проблем можно представить перспективы развития транспорта.

Для этого важно не просто оперировать макроэкономическими или макросоциальными тенденциями, а учитывать запросы индивидов и фирм к транспортным системам во всем их многообразии. Современное общество урбанизировано. В развитых странах давно сформировались мегаполисы, а в развивающихся они продолжают интенсивно расти. Одновременно повышение благосостояния людей формирует высокие требования к качеству городского и пригородного транспорта. Городской транспорт должен быть компактным, быстрым, экологически безопасным (включая бесшумность), экономичным, комфортным и по возможности индивидуализированным вплоть до превращения транспортных единиц в элементы домашнего или офисного пространства. Безусловно, трудно создать транспортное средство или технологию перевозки, в равной степени отвечающие этим критериям. Необходим широкий спектр решений городских транспортных проблем, а предпочтительные варианты определяются на основе индивидуального выбора пользователей. И такие решения – от концептов до серийных образцов – уже предлагаются. Среди них компактные электромобили (в частности, с возможностью «встраивания» в пространство офиса или домашней гостиной), беспилотные электрические такси, летающие автомобили, разнообразные миниатюрные инновационные транспортные средства. В то же время весьма востребован традиционный, но преобразованный инновациями рельсовый вид городского общественного транспорта. Рост пассажирских перевозок городским рельсовым транспортом в мире устойчиво опережает общее увеличение пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок, причем прогнозируется сохранение этой тенденции [7].

Сосредоточение населения в крупных городах сопровождается ростом межгородской, межстрановой и межконтинентальной мобильности. Ритм современной жизни и ценность времени не располагают людей к совершению длительных путешествий, обычных прежде. Даже дальние и

сверхдальние расстояния люди стараются преодолевать в короткие сроки. Переход от долгих путешествий к непродолжительным поездкам, пожалуй, — одна из существенных черт изменения человеческой мобильности, ставшая возможной благодаря развитию транспорта на протяжении двух последних столетий. Железные дороги, авиация сократили время путешествий из города в город, из одного конца страны в другой, из страны в страну и с континента на континент. Но сегодня люди стремятся совершать поездки все быстрее. Эта потребность, которая при подкреплении платежеспособностью превращается в спрос, вызывает к жизни проекты сверхвысокоскоростных наземных [8] и воздушных [9] транспортных средств.

Что касается транспортировки товаров, то в силу многообразия их экономических и физических характеристик к ней предъявляется широчайший диапазон требований – от дешевой и не обязательно быстрой, но надежной перевозки массовых грузов партиями, измеряемыми тысячами тонн, до срочной, скоростной доставки «от двери до двери» высокоценных товаров мелкими партиями, от нескольких тонн до нескольких килограммов. Снижение стоимости доставки крупных партий массовых грузов традиционно (с эпохи индустриальной экономики) обеспечивается за счет повышения грузоподъемности судов и организации движения тяжеловесных маршрутных поездов. В наши дни становятся все более востребованными перевозки высокоценных мелкопартионных товаров, для этого предлагается целый ряд апробированных решений и концептов для их реализации. Стоит отметить, например, инновационные летательные аппараты для грузовых перевозок, организацию перевозок товаров по высокоскоростным железнодорожным магистралям, специальные беспилотные и наземные транспортные средства для доставки минимальных партий товаров конечным потребителям («перевозки последней мили»).

Таким образом, и в пассажирских, и в грузовых перевозках транспортные системы будущего должны удовлетворять широкому спектру требований, нередко противоречивых, меняющихся на разных звеньях транспортно-логистической цепочки. Из этого следует необходимость гибкого сочетания не только

тех или иных перевозочных средств и технологий, но и услуг многообразных транспортных компаний.

Первое направление может быть реализовано рациональным комбинированием различных транспортных средств и технологий, созданием «гибридных» транспортных средств: летающего автомобиля или поезда-самолета [3]. В этих условиях, возможно, потеряет актуальность парадигма межвидовой конкуренции на транспорте. Перевозки разными видами транспорта из товаров-заменителей превратятся в комплементарные товары в рамках комплексных транспортных продуктов, реализуемых многопрофильными транспортными холдингами либо логистическими компаниями, интегрирующими услуги ряда транспортных фирм.

Поэтому сейчас и в научных исследованиях, и в транспортном образовании, и в организации транспортного бизнеса нужно переходить от фокусирования на определенных видах транспорта (даже рассматриваемых в составе мультимодальных транспортных систем) к фокусированию на наилучшем обслуживании конкретных категорий клиентов с использованием наиболее подходящих видов транспорта или транспортных средств. При таком подходе должны решаться не задачи универсализации возможностей каждого вида транспорта для удовлетворения разнообразных запросов клиентов с тем, чтобы получить преимущества в межвидовой конкуренции, а задачи более эффективной специализации видов транспорта, транспортных средств и технологий, их оптимального подбора под конкретные задачи клиентов. Это позволит в полной мере реализовать на транспорте закон сравнительных преимуществ, открытый Давидом Рикардо [10], который служит основой долгосрочного роста экономической эффективности [11, 12].

Из анализа инновационных идей и концептов, возникающих в транспортной сфере, следует, что в роли инноваторов, как правило, выступают венчурные предприниматели, новые фирмы, а также отдельные изобретатели или команды изобретателей. Это подтверждает давнее заключение: «Инновации часто возникают за пределами устоявшихся организаций, отчасти потому, что успешно действующие организации привыкают к сложившемуся поло-



жению и отталкивают идеи, способные порушить статус-кво» [2, с. 297]. В то же время для диффузии инноваций исторически значима роль крупных корпораций [2]. Поэтому важно, чтобы в рамках транспортной системы функционировали компании различных размеров и профилей, чтобы не было институциональных барьеров для входа в транспортную отрасль новых игроков. С этих позиций наиболее проблемная ситуация наблюдается в транспортной инфраструктуре. В силу ее высокой капиталоемкости и значительного эффекта масштаба вход новых игроков и функционирование небольших компаний в сфере транспортной инфраструктуры объективно затруднены. Хотя, например, в США существует множество компаний, владеющих небольшими железнодорожными линиями или отдельными станциями [13]. Основная часть транспортной инфраструктуры в мире находится в собственности крупных корпораций или в государственной собственности, что затрудняет деятельность инновационных предпринимателей. Не случайно большая часть инноваций на транспорте относится к транспортным средствам – подвижному составу.

В то же время транспортная инфраструктура оказывает весьма значительное влияние на уровень экономического развития стран [14], и серьезные диспропорции в инновационном развитии

инфраструктуры и подвижного состава могут вызвать негативные последствия. Это особенно важно для железных дорог, где взаимосвязь инфраструктуры, подвижного состава и технологии перевозок наиболее сильна. Для обеспечения инновационно ориентированного развития транспортной инфраструктуры необходимо гармонизировать его с инновациями в области подвижного состава и обеспечить более широкий доступ частных предпринимателей в эту сферу.

Таким образом, развитие транспорта отвечает на социально-экономические вызовы современности, проявляющиеся через разнообразные требования индивидов и фирм к транспортным услугам, и стимулирует глобальные изменения в экономике и обществе. Представляется, что наилучшее транспортное обслуживание конкретных групп клиентов может быть обеспечено при переходе от парадигмы межвидовой конкуренции на транспортном рынке к конкуренции за клиентов между многопрофильными транспортными холдингами или логистическими компаниями, пользующимися, в свою очередь, услугами специализированных транспортных фирм.

Успешному инновационно ориентированному развитию транспорта будет способствовать функционирование в отрасли компаний различных размеров и профилей при относительно низких барьерах для входа в отрасль новых

компаний, в частности в сфере транспортной инфраструктуры. ■

Литература

1. Мэддисон Э. Контуры мировой экономики в 1–2030 гг.: очерки макроэкономической истории / пер. с англ. М.: Изд-во Ин-та Гайдара, 2012. 584 с.
2. Розенберг Н., Бирдцелл Л. Е. Как Запад стал богатым: экономическое преобразование индустриального мира / пер. с англ. М.; Челябинск: Социум; ИРИСЭН, 2015. 448 с.
3. Измайкова А. В. Инновации, значимые для железнодорожного транспорта // Бюл. Объединен. ученого совета ОАО «РЖД». 2014. № 3. С. 53–69.
4. Измайкова А. В. Экономическая оценка инновационно-ориентированного развития железнодорожного транспорта: дис. ... канд. экон. наук. М., 2016. 182 с.
5. Мачерет Д. А., Измайкова А. В. Экономическая роль инноваций в долгосрочном развитии железнодорожного транспорта. М.: МИИТ, 2016. 162 с.
6. Кудрявцева А. В. Социально-экономические перспективы транспортных инноваций // Транспорт РФ, 2017. № 2 (69). С. 34–39.
7. Мировой рельсовый транспорт – глобальные тенденции // Железные дороги мира. 2017. № 4. С. 18–19.
8. Липидус Б. М., Мачерет Д. А. Методология оценки и обеспечения эффективности инновационных транспортных систем // Экономика железных дорог. 2016. № 7. С. 16–25.
9. Пастор Э. 40 минут до Нью-Йорка // Ведомости. 22 июня 2017 г.
10. Рикардо Д. Начала политической экономики и налогового обложения: избранное / пер. с англ. М.: Эксмо, 2009. 960 с.
11. Левин Б. А. Создание Российского университета транспорта – этап в эволюции отраслевого образования // Трансп. стратегия – XXI век. 2016/2017. № 35 (4). С. 84.
12. Мачерет Д. А. Инфраструктура российского транспорта в зеркале предпринимательских оценок // Транспорт РФ. 2017. № 3 (70). С. 37–40.
13. AAR. Railroad Facts. Washington, DC: Police and Economics Department Association of American Railroads, 2016. 86 p.
14. Мачерет Д. А., Рышков А. В., Белоглазов А. Ю. и др. Макроэкономическая оценка развития транспортной инфраструктуры // Вестн. ВНИИЖТ. 2010. № 5. С. 3–10.