

УДК 656.078

Получено 02.07.2017 Одобрено 27.07.2017 Опубликовано 30.09.2017

Персианов В.А.

д-р экон. наук, профессор
ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», г. Москва

e-mail: P-va@yandex.ru

Степанов А.А.

д-р экон. наук, профессор
ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», г. Москва

e-mail: astepanov@guu.ru

Гайноченко Т.М.

канд. экон. наук, доцент
ФГБОУ ВО «Государственный
университет управления», г. Москва

e-mail: TGainochenko71@gmail.com

Persianov V.A.

Doctor of Economic Sciences,
Professor of the State University
of Management, Moscow

e-mail: P-va@yandex.ru

Stepanov A.A.

Doctor of Economic Sciences,
Professor of the State University
of Management, Moscow

e-mail: astepanov@guu.ru

Gainochenko T.M.

Candidate of Economic Sciences,
Associate professor of the State
University of Management, Moscow

e-mail: TGainochenko71@gmail.com

Проблемные вопросы методологии исследований и управления транспортом России на завершающем этапе реструктуризации отрасли

Аннотация

Обоснована потребность в развитии фундаментальной экономической науки и значения научно-педагогической деятельности как инструмента оздоровления национальных экономик и международных отношений. В качестве одной из главных причин неудовлетворительного состояния транспортного комплекса России видится ошибочные стратегия и тактика реформирования отрасли, которые в начале 1990-х гг. принимались и воплощались без тщательной научной проработки и технико-экономических обоснований, не учитывались национальные особенности российской экономики, геополитические и геоэкономические интересы страны и ее исторический опыт.

Подчеркнута ведущая роль ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» в сохранении, развитии и распространении фундаментальных знаний в области экономики и управления на транспорте. Сформулированы первоочередные проблемы научного характера и разработан план-проект проведения исследований в сфере транспорта. Отмечено, что первым и главным условием успешности всех ведущихся сегодня разработок является попытка очертить границы проектов и программ развития транспорта, определить средства, методы и возможности их реализации. Предложено направление научной специализации кафедры управления транспортно-экспедиционным обслуживанием ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» на содержательной постановке научных проблем, отслеживании и упреждающей оценке негативных тенденций с точки зрения экономической и национальной безопасности на транспорте современной России.

Ключевые слова:

фундаментальная экономическая наука, научно-педагогическая деятельность, методология исследований, управление транспортом, стратегическое развитие.

Research Methodology and Management on Transport: Main Issues at the Final Stage of Russian Transport Sector Reforms

Abstract

The need for the development of fundamental economic science and the importance of scientific and pedagogical activity as a tool for improving national economies and international relations are substantiated. As one of the main reasons for the unsatisfactory state of the Russian transport complex the erroneous strategy and tactics of reforming the industry are seen, which in the early 1990s were adopted and brought to life without careful scientific study, did not take into account the national characteristics of the Russian economy, geopolitical and geo-economic interests of the country and its historical experience.

The leading role of the State University of Management in preserving, developing and disseminating of fundamental knowledge in the field of economics and management in transport is underlined. The priority of scientific problems has been formulated and a plan for transport research has been developed. It is noted that the first and the main condition for the success of all the ongoing developments today is an attempt to delineate the boundaries of projects and programs for the development of transport, identify means, methods and opportunities for their implementation.

The direction of the scientific specialization of the Department for management of the transport and expeditionary services of the State University of Management is proposed. It includes substantive formulation of scientific problems, the tracking and proactive evaluation of negative trends from the point of view of economic and national security in the transport of modern Russia. banking crises have serious consequences for the economy. The form of state participation in the process of overcoming a banking crisis and the extent of state involvement in solving the problems of insolvency of banks can be different: the government may restrict the measures to promote and support organization of private capital, to prefer the formal financial support of some banks, to take the banks under state control (control) or eliminate part of banks.

Keywords:

fundamental economic science, scientific and pedagogical activity, research methodology, transport management, strategic development.

Авторы данной статьи вначале дают общую оценку ситуации в экономике России, уделяя особое внимание области управления транспортом, далее представляют план-проспект проведения исследований в данной области, разработанный кафедрой управления транспортно-экспедиционным обслуживанием ФГБОУ ВО «Государственный университет управления», и в заключение статьи описывают трудности, возникающие при воплощении данного плана в жизнь, и условия их преодоления.

1. Оценка ситуации

Рыночные реформы в России и связанные с ними преобразования в различных областях общественной жизни страны, начатые в 1990-е гг., продолжают уже почти три десятилетия. Программные мероприятия во всех отраслях экономики реализованы практически полностью. Однако выйти на траекторию устойчивого экономического роста пока не удалось. По многим показателям социально-экономического развития мы уступаем всем промышленно развитым странам мира. Миллионы граждан проживают за чертой бедности. Огромные усилия государства и средства, которые оно затрачивает на проведение рыночных реформ, желаемых результатов не дают.

Среди множества причин, объясняющих низкий коэффициент «полезного действия» рыночных преобразований, важнейшей является отсутствие глубоких, научно-обоснованных ориентиров в социально-экономическом развитии страны. Переход от целеполагания плановой экономики и движение по альтернативному пути свободной рыночной экономики привнесли высокий уровень дезорганизации. Общественные науки, включая экономические, не могут сколько-нибудь убедительно объяснить: так что же с нами происходит? И не только с нами (Россией), но и с другими странами мира.

Американский ученый-экономист, политолог, миллионер Линдон Ларуш убедительно показал несостоятельность многих рыночных ориентиров и монетаристской, либеральной идеологии ценностей. Ларуш видит причину всеобщего глобального благополучия в том, что системы и Смита, и Маркса, и фон Неймана, и Кейнса, и Милля базируются на энтропийном видении процессов производства и потребления [4; 10].

Современная экономическая наука рассматривает производство и потребление товаров и услуг, не различая полезные (объективно необходимые) и второстепенные, не являющиеся столь необходимыми товары и услуги. Это создает иллюзию «экономического процветания», осмысленной деятельности бизнеса, тогда как речь идет о спекулятивной

экономике, которая, на языке фон Неймана, лишь гигантское круглогодичное казино.

Нельзя не заметить, что в современной экономике перестает работать закон стоимости, в чем убеждает повсеместная практика несоблюдения принципов эквивалентного обмена. Сырьевая организация нашей экономики, по сути, разоряет страну. Трудовая теория стоимости искажает реальную ценность материальных и трудовых ресурсов. Учитывая только труд по извлечению богатств всего человечества из природной кладовой, трудовая теория стоимости маскирует процесс обеднения будущих поколений. Стоимостной подход вводит в заблуждение, искажая установившиеся в мировой экономике отношения обмена.

Из сказанного выше вытекает, что в современных условиях первостепенной потребностью стала разработка теории, раскрывающей особенности нынешней стадии социально-экономического развития нашей страны, да и других стран мира. Научно-педагогическая деятельность сегодня должна рассматриваться как «движущая сила» всех видов прогресса, как инструмент оздоровления национальных экономик и международных отношений.

Какой бы сложной и трудно предсказуемой ни казалась обстановка в нашей стране, нельзя не признать, что сегодня в России сохраняется возможность объективно взглянуть и всесторонне оценить состояние наших теоретических представлений во многих отраслях знания, включая транспорт. Свободно, без предубеждений, без малейшего желания в угоду рыночным настроениям очернить прошлое, незаслуженно возвеличить настоящее или лукаво, в розовом свете представить будущее. Этой возможностью объективной оценки наш Государственный университет управления должен воспользоваться в полной мере, поставив на обсуждение и проблемы развития транспортного комплекса страны.

Институциональные и организационные преобразования на транспорте изменили принципы его функционирования. Разгосударствление и приватизация, акционирование его производственных мощностей практически завершено в соответствии с рекомендациями Международного валютного фонда (МВФ), Всемирного банка, Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и других зарубежных организаций. Следует с сожалением отметить, что самостоятельная российская экономическая и управленческая мысль в выборе стратегии реформ проявить себя не смогла [9].

Эффективность работы всех видов транспорта существенно снизилась. Рост аварийности и травматизма, повышение транспортных издержек, недо-

пустимо высокий износ технических средств, особенно подвижного состава, растущие «пробки» на автомобильных дорогах убеждают в том, что транспорт России все еще не вышел из кризисного состояния, в котором он оказался к середине 1990-х гг.

Показатель производительности труда снижался по мере ослабления рычагов централизованного управления в использовании производственных мощностей транспорта. Даже на железных дорогах значительная доля активной части производственных основных фондов выведена из сферы централизованного управления. Из общего парка железнодорожных вагонов большая часть уже находится в собственности негосударственных коммерческих организаций. Уровень транспортных издержек вырос и значительную роль в этом сыграл рост числа посреднических коммерческих структур, обособление отдельных предприятий в производственно-технологическом комплексе страны.

Одной из основных причин такого положения в отечественном транспортном комплексе следует считать ошибочный выбор стратегии и тактики при проведении структурного реформирования отрасли. В начале 1990-х гг. реформы на транспорте проводились без соответствующего научного обоснования и технико-экономических расчетов. Национальные особенности отечественной экономики, стратегические интересы страны, исторический опыт ее развития при этом не учитывались [8]. Решения принимались методами «подобия и аналогий», «проб и ошибок», причем в качестве аналога принимались схемы, разработанные и внедренные в экономически развитых странах старого и нового света, но не России.

Следует отметить, что и сама наука оказалась в крайне сложном положении, которое сохраняется по сей день. Сложившиеся научные коллективы без серьезной государственной поддержки распались и деградировали. Это относится и к большой (академической), и к малой (отраслевой) науке. Причем вторая пострадала, пожалуй, больше, чем первая.

Распад транспортных подотраслей крайне отрицательно повлиял на организацию отраслевых исследований и практическое использование результатов этих исследований. В то время как необходимость научного руководства и управления транспортом с каждым годом становится все более настоятельной. Мы глубоко убеждены в том, что проекты и программы развития транспорта должны опираться на фундаментальные научные разработки вопросов социально-экономического развития России в XXI в., а по-настоящему научных разработок в этой области до сих пор нет.

В числе первоочередных научных проблем в области транспорта следует отметить:

- оптимизацию проектов и программ развития транспорта России в новых рыночных условиях и с учетом географических, социально-демографических, политических, экономических и других особенностей страны;
- внедрение в управление и контроль за транспортным комплексом современных информационных технологий;
- повышение транспортной безопасности России;
- обеспечение интеграционных процессов в транспортном комплексе стран СНГ;
- создание единой транспортной системы (далее – ЕТС) России, обеспечивающей согласованность интересов государства и бизнеса [3].

Проведение этих исследований позволит повысить эффективность претворения в жизнь «Транспортной стратегии России на период до 2030 г.», а также конкретизировать ряд позиций в федеральных целевых транспортных программах [9].

Особое внимание следует уделить проблемам ЕТС и мониторингу транспортной отрасли. Создание эффективно работающей ЕТС не может быть достигнуто проведением одного какого-либо нормативно-правового акта (принятием закона, федеральной программы и т.п.). Ее формирование требует целенаправленных, последовательных мероприятий, которые целесообразно начать с исследования и четкого формулирования проблемных вопросов экономики и управления в транспортной отрасли.

2. Наши планы

К решению этой задачи приступает кафедра управления транспортно-экспедиционным обслуживанием Института отраслевого менеджмента ФГБОУ ВО «Государственный университет управления». Кафедрой разработан план-проспект проведения исследований, включающий следующие разделы.

Раздел 1. Роль транспортного фактора в социально-экономическом развитии страны (транспортная политика и пути сообщения в царской России, стратегические ориентиры в развитии транспорта СССР, транспортные проблемы постсоветской России).

Раздел 2. Становление и основные этапы развития экономической теории транспорта (дореволюционный период – XIX в. и начало XX в., научная мысль и подход к развитию транспорта СССР в восстановительный период и годы первых пятилеток, развитие экономической теории в послевоенный период, годы перестройки и рыночных реформ).

Раздел 3. Проблемные вопросы формирования ЕТС страны (общий ход научных разработок по про-

блемам ЕТС, теоретическая концепция ЕТС в разработках Института комплексных транспортных проблем, расширение и углубление теоретических основ формирования ЕТС).

Раздел 4. Оценка эффективности нового строительства и реконструкции транспорта (итоги и перспективы нового транспортного строительства, эффективность строительства новых транспортных коммуникаций, эффективность технического перевооружения и модернизации существующих линий, научный потенциал модернизации и технического перевооружения транспорта, оценка эффективности новых технических средств и транспортных технологий).

Раздел 5. Методы оптимизации производственных мощностей и режимов работы транспорта (происхождение и эволюция методов исследования в транспортной науке, математический инструментарий в решении оптимизационных задач, формально-логический подход к обоснованию проектов и программ развития транспорта, необходимость системного подхода и его сущность).

Раздел 6. Проблемные вопросы и основные направления развития транспорта на пороге рыночных реформ (повышение роли экономической теории, основные направления транспортной политики, теоретические аспекты экономической реформы на транспорте, проблемы собственности и децентрализации управления транспортом).

Раздел 7. Транспортный комплекс России в условиях смены курса в политическом устройстве и социально-экономическом развитии страны (сравнительный анализ различных моделей реструктуризации транспорта, последствия рыночных реформ на транспорте, возможности и механизмы целеполагания в развитии транспорта, совершенствование тарифной системы, статистического учета, контроля и надзора в сфере транспорта, переход к новой парадигме в методологии экономических обоснований и научных разработок в области транспорта).

Исследования в области экономики и управления на транспорте, проводимые кафедрой под научным руководством д-ра экон. наук, профессора В.С. Горина, ориентируются на широкое использование в разработках системного подхода и объективных оценок на основе обобщения данных транспортной статистики, практического опыта и результатов работы транспортных организаций и предприятий. На этом пути коллективу исследователей предстоит преодолеть немалые трудности, вызванные отсутствием серьезной теоретической базы в исследованиях транспорта современной России как организованной системы

в масштабах федерации, региональных и муниципальных образований [5;7].

3. Трудности и условия их преодоления.

Исследования по транспортной тематике долгое время проводились в условиях отсутствия надежной информационной базы, единых исходных предпосылок и единой методологии. Да и сегодня разработки выполняются различными институтами и исследовательскими центрами без достаточной координации, и это снижает их научную и практическую ценность.

Позиции исследователей по тому или иному вопросу часто весьма субъективны и определены преимущественно накопленным в прошлом опытом. Многие подчинены манипулированию с моделями, формулами и алгоритмами, которые уже на стадии постановки проблемы подчас весьма серьезно искажают условия решения конкретных задач, подменяют действительные сложности мнимыми.

История науки свидетельствует о том, что содержательная постановка научных проблем должна предшествовать их знаковой, формульно-логической постановке. Модели и моделирование могут углубить наше понимание природы транспорта, но они сами по себе не могут решить проблемы создания высокоэффективной транспортной системы. Исследовать частности без разрешения главных вопросов малоэффективно и непрактично.

Попытка очертить границы проектов и программ развития транспорта, определить средства, методы и возможности их реализации является первым и главным условием успешности всех ведущихся сегодня разработок. А они, как и прежде, тесно связаны с оценкой эффективности научно-технического прогресса на транспорте. Он определяет не только конкурентоспособность предприятий, но и является важным фактором транспортной политики в целом.

Конкуренция не оказывает прямого влияния на повышение эффективности железных дорог и не должна являться самоцелью. В качестве примера можно привести Великобританию, где приватизация железнодорожной индустрии была признана неудачной – появление частных компаний привело не к удешевлению услуги, а к росту платы за проезд и росту несчастных случаев.

Все более важное значение приобретает проблема экономической безопасности страны, которая во многом зависит от состояния путей сообщения [2]. Обеспечение безопасности экономики является для России очень важной и во многом новой проблемой. Высокие темпы приватизации и акционирования, недостаточно обоснованные управленческие решения, высокий уровень инфляции и низкие инвести-

ции, износ основных производственных фондов, ослабление государственного контроля в полной мере проявились и на транспорте, который всегда был и остается стратегически важной отраслью отечественной экономики.

Экономическая безопасность страны во многом определяется состоянием железнодорожного транспорта, который и сегодня, после завершения всех трех этапов реструктуризации отрасли, продолжает работать с большим напряжением и трудностями. Сокращение объемов бюджетного финансирования и недостаточный уровень собственных средств не дают возможность реализовать проекты модернизации путевой инфраструктуры. Закрытие промежуточных станций и малодейственных линий, снятие станционных и главных путей на перегонах существенно снизили живучесть и возможности эксплуатационного маневра в масштабах отдельных дорог и более крупных полигонов железнодорожной сети. Аналогичные мероприятия проводились и на железных дорогах западноевропейских стран, однако в последнее время, по признанию зарубежных специалистов, ситуация изменилась. Во Франции, например, закрытие нерентабельных линий с 1981 г. было прекращено. Государственная собственность и централизованное управление позволили железным дорогам Западной Европы достаточно быстро перейти на новые схемы управления перевозками с использованием современных информационных технологий. Уроки этого опыта для России с ее природно-географическими условиями и особенностями размещения производительных сил весьма поучительны.

Важными показателями экономической безопасности страны являются:

- способность экономики страны к устойчивому росту;
- обеспеченность стратегическими ресурсами;
- устойчивость финансовой системы;
- сохранение единого экономического пространства и ряд других.

Ее можно оценить и такими показателями, как объемы промышленного производства, соотношение импорта и экспорта, уровень безработицы и инфляции, обеспеченность населения жильем, индивидуальными транспортными средствами и т.д.

При этом следует подчеркнуть, что существенное значение имеют не столько сами количественные показатели, сколько их предельно допустимые величины. Недоучет этого требования приводит к возникновению негативных, разрушительных тенденций.

Реструктуризация транспортного комплекса серьезно усложнила всю систему управления перевозочным процессом. В сложившейся ситуации нельзя снижать уровень государственного контроля за деятельностью не только государственных, но и частных транспортных предприятий и организаций. Ослабление контроля затрудняет проведение единой транспортной политики, приводит к нерациональному использованию инвестиций и отрицательно влияет на экономическую безопасность страны.

Влияние транспорта на экономическую безопасность страны сказывается и в социальной сфере: едва ли обеспечивается должный уровень социальной защиты работников транспортной отрасли; не обеспечиваются потенциалом перевозочной способности необходимая транспортная подвижность населения, безопасность и другие показатели качества пассажирских перевозок. Предстоят большие работы по обеспечению мобилизационной готовности страны и защите населения в чрезвычайных ситуациях. Речь идет об обеспеченности перевозок продукции стратегически важных отраслей экономики, обновлении подвижного состава, усилении путевой инфраструктуры. Необходимо снижать уровень импорта технических средств транспорта и т.д. Это потребует увеличения выделяемых средств на развитие научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок по проблемам транспорта. Минимальное значение этого показателя от уровня доходов отрасли, по оценке экспертов, должно составлять не менее 2,0-2,5 % [1; 6].

Регулярный мониторинг и упреждающая оценка возможных негативных последствий с точки зрения экономической и национальной безопасности на транспорте современной России является одним из направлений научных разработок, проводимых кафедрой управления транспортно-экспедиционным обслуживанием ФГБОУ ВО «Государственный университет управления».

Литература

1. Гончаренко, Е. С. Российские участки международных транспортных коридоров как объект экономического исследования: дисс. ... канд экон. наук: 08.00.05 [Место защиты: Московская государственная академия водного транспорта] / Е. С. Гончаренко. – М.: 2014. – 189 с.

References

1. Goncharenko E. S. Rossijskie uchastki mezhdunarodnyh transportnyh koridorov kak ob'ekt ehkonomicheskogo issledovaniya [Russian sections of international transport corridors as an object of economic research]. Moscow, 2014. – 189 p.

2. Гончаренко, С. С. России необходима стратегия мирового лидерства / С.С. Гончаренко // Вестник транспорта. – 2003. – №7. – С. 6–8.
3. Колбасникова, М. А. Прогнозирование перевозок в проектах и программах развития транспорта: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 [Место защиты: ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»] / М.А. Колбасникова. – М., 2015. – 142 с.
4. Ларуш, Л. Физическая экономика / Л. Ларуш. – Пер. с англ. и подгот. к изд. Возница В.А. [и др.]. – Шиллеровский институт науки и культуры. – М.: Научная книга, 1997. – 189 с.
5. Метелкин П. В. Кафедра управления на транспорте: от поколения к поколению / П. В. Метелкин // Вестник транспорта. – 2016. – №2 (февраль). – С. 16–21.
6. Персианов В. А. Укреплять научные основы развития транспортной системы России / В.А. Персианов // Бюллетень транспортной информации. – 2005. – №9 (сентябрь). – С. 5–8.
7. Персианов В. А., Гайноченко Т. М. Стратегические ориентиры в подготовке управленческих кадров на современном этапе социально-экономического развития России / В.А. Персианов // Вестник университета. – №4. – 2017. – С. 28–34.
8. Персианов В. А. Транспорт России на рубеже столетий (XX–XXI вв.): состояние, проблемы, перспективы. Монография / В. А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. – М.: ИКФ «Каталог», 2006. – 238 с.
9. Транспортная политика России: ситуационный анализ, исторический опыт, проблемные вопросы. Монография под общ. ред. проф. В. А. Персианова. – М.: 2010. – 596 с.
10. The Science of Physical Economy as the Platonic Epistemological Basis for All Branches of Human Knowledge // Executive Intelligence Review, Vol. 21, pp. 9–11 (1994).
2. Goncharenko S. S. Russia needs a strategy of world leadership [Russia needs a strategy of world leadership]. Vestnik transporta [Bulletin of Transport], 2003. – I. 7, pp. 6–8.
3. Kolbasnikova M. A. Prognozirovanie perevozok v proektah i programmah razvitiya transporta [Forecasting of transportations in projects and programs of transport development]. Moscow, 2015. – 142 p.
4. LaRouche L. Physical Economics / Schiller Institute of Science and Culture [trans. from English. and preparation. to the ed. performed by: Voznitsa V. A. et al.]. Moscow, Nauka kniga, 1997. – 189 p.
5. Metelkin P. V. Kafedra upravleniya na transporte: ot pokoleniya k pokoleniyu [Department of Transport Management: from generation to generation]. Vestnik transporta [Bulletin of Transport], 2016. – I. 2 (February), pp. 16–21.
6. Persianov V. A. Ukrepyat' nauchnye osnovy razvitiya transportnoj sistemy Rossii [Strengthen the scientific basis for the development of the transport system of Russia]. Byulleten' transportnoj informacii [Bulletin of transport information], 2005. – I. 9 (September), pp. 5–8.
7. Persianov V. A., Gainochenko T. M. Strategicheskie orientiry v podgotovke upravlencheskih kadrov na sovremennom ehstage social'no-ehkonomicheskogo razvitiya Rossii [Strategic guidelines in the training of managerial personnel at the present stage of Russia's socio-economic development]. Vestnik universiteta [University Bulletin], 2017. – I. 4, pp. 28–34.
8. Persianov V. A., Mukhametdinov I. B. Transport Rossii na rubezhe stoletij (XX–XXI): sostoyanie, problemy, perspektivy [Transport of Russia at the turn of the century (XX–XXI centuries): state, problems, prospects]. Moscow, IKF «Catalog», 2006. – 238 p.
9. Persianov V. A. (ed.) Transportnaya politika Rossii: situacionnyj analiz, istoricheskij opyt, problemnye voprosy [Transport policy of Russia: situational analysis, historical experience, problematic issues]. Moscow, 2010. – 596 p.
10. The Science of Physical Economy as the Platonic Epistemological Basis for All Branches of Human Knowledge. Executive Intelligence Review, Vol. 21, pp. 9–11 (1994).