

УДК 330.35

Л. А. Еникеева,
д-р экон. наук, профессор,
Санкт-Петербургский государственный
экономический университет;

Е. К. Торосян,
канд. экон. наук,
Санкт-Петербургский национальный исследовательский
университет информационных технологий механики и оптики;

Т. Б. Фейлинг,
канд. пед. наук,
Государственная полярная академия

**ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ МОРСКОГО
И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РФ НА ФОНЕ КРИЗИСНЫХ ПРОЦЕССОВ
В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ МИРОВЫХ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМ**

**FORMATION OF THE STRATEGIES FOR DEVELOPMENT
OF SEA AND RIVER TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION
AGAINST A BACKGROUND OF CRISIS PROCESSES IN THE CONTEXT
OF GLOBAL INSTABILITY OF THE WORLD ECONOMIC SYSTEMS**

В статье рассматривается влияние эффекта глобальной нестабильности мировых экономических систем на формирование стратегий развития экономических систем на примере транспортной системы Российской Федерации. Изучена роль развития подсистемы морского и речного транспорта Российской Федерации в условиях инновационной экономики как системообразующего фактора, способного создать условия экономического роста, реализовать ее инфраструктурный потенциал, повысить конкурентоспособность, обеспечивая рост качества жизни. Изучены процессы экономического развития мир-систем, в рамках единой миросистемы и механизмы взаимодействий кризисных явлений в них. Рассмотрены причины возникновения всех типов кризисных процессов в условиях глобальной нестабильности с целью их локализации и разработки стратегий устойчивого развития на институциональном уровне.

The article discusses the impact of the effect of global instability of world economic systems on the formation of strategies for the development of economic systems on the example of the national transport system of the Russian Federation. The role of the subsystem of sea and river transport of the Russian Federation against a background of the innovation economy as a system forming factor that can provide the conditions for economic growth, implement its infrastructure capacity, improve competitiveness, providing growth in the quality of life. The processes of economic development of the world-systems within a single world system, the mechanism of interaction of the crisis. Expressed causes of all types of crisis processes in the context of global instability to their localization and the development of strategies for sustainable development at the institutional level.

Ключевые слова: глобальная нестабильность экономических систем, классификация кризисов, инновационная модель развития, интеллектуально-информационный капитал, человеческий капитал, инфраструктурный капитал, рыночный капитал, нематериальная составляющая экономического роста.

Key words: global instability of economic systems, classification of crises, innovative model of development, intellectual and information capital, human capital, infrastructure capital, market capital, intangible component of the economic growth.

В

УСЛОВИЯХ глобальной нестабильности мировых экономических систем возрастает роль интеллектуально-информационного капитала как стратегической возможности национального развития на качественно новом уровне. В основных направ-

лениях деятельности правительства Российской Федерации на период до 2018 г. отмечается активизация финансовых вложений других стран в таких приоритетных областях, как новые материалы, нано- и информационные технологии, фармацевтика и биотехнологии, микроэлектроника, системотехника, фотоника. Высокими темпами обновляются технологии в образовании и здравоохранении. На мировых рынках обостряется конкурентная борьба за доступ к ресурсам, обеспечивающим технологический рост, включая редкоземельные металлы [1]. Отмечается также и то, что для России потенциал роста в рамках ее прежней экспортно-сырьевой модели практически исчерпан, поэтому необходима «...активизация новых факторов конкурентоспособности российской экономики, ранее остававшихся задействованными не в полной мере (уровень образования населения, научный и технологический потенциал), преодоления инфраструктурных и институциональных ограничений социально-экономического развития и достижения высоких показателей производительности труда» [1, с. 5] Следует переходить от экспортно-сырьевой модели экономического роста к национальной инновационной модели [1].

Рассмотрим влияние кризисных процессов на формирование стратегий развития экономических систем на примере транспортной системы Российской Федерации. Транспортная система РФ является одной из крупнейших системообразующих отраслей, и ее роль в условиях инновационной экономики как системообразующего фактора постоянно возрастает [2]. В рамках документа «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.» реализация стратегических направлений развития транспортной системы способна обеспечить условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и роста качества жизни населения. Подсистема морского и внутреннего водного транспорта в транспортной системе РФ также вносит существенный вклад, позволяя реализовать ее инфраструктурный потенциал. Необходимым условием реализации «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.» на всех ее этапах является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства.

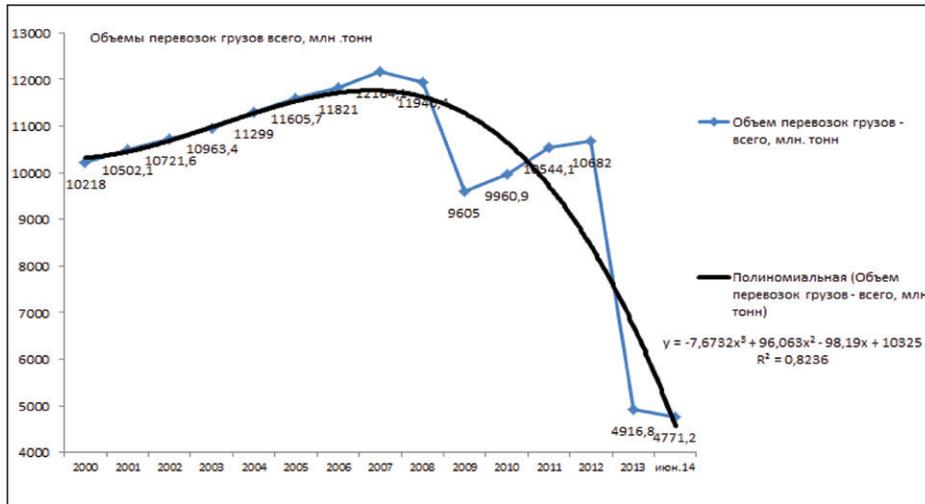
Мировой кризис 2008–2009 гг. и последовавшая за ним экономическая рецессия оказали существенное влияние на динамику объема перевозок грузов и пассажиров, а также на масштабы развития транспортного комплекса страны. На рис. 1 [5], [6] прослеживается нелинейная тенденция снижения объемов перевозок 2008–2009 гг., которая начинает выравниваться лишь к началу 2014 г.

Цепные темпы роста объемов перевозок в 2000–2014 гг. свидетельствуют о существующем кризисе транспортной системы в целом (рис. 2 [5], [6]). Выход из сложившейся кризисной ситуации возможен с началом экономического роста в рамках всей экономической системы Российской Федерации.

Аналогичную понижающую нелинейную тенденцию можно проследить, проанализировав динамику объемов перевозки грузов морским транспортом (перевозки судами, зарегистрированными под Государственным флагом Российской Федерации), что в целом и объясняет провалы 2012–2014 гг. (рис. 3 [5], [6]).

За период с января по июнь 2014 г. заметного улучшения ситуации не произошло, однако намечились позитивные изменения в объемах перевозок грузов внутренним водным транспортом за счет некоторого улучшения макроэкономических показателей социально-экономического развития РФ за указанный период и активизации отправки грузов водным транспортом общего пользования в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в рамках стратегии развития территорий (рис. 4 [5]).

а)



б)

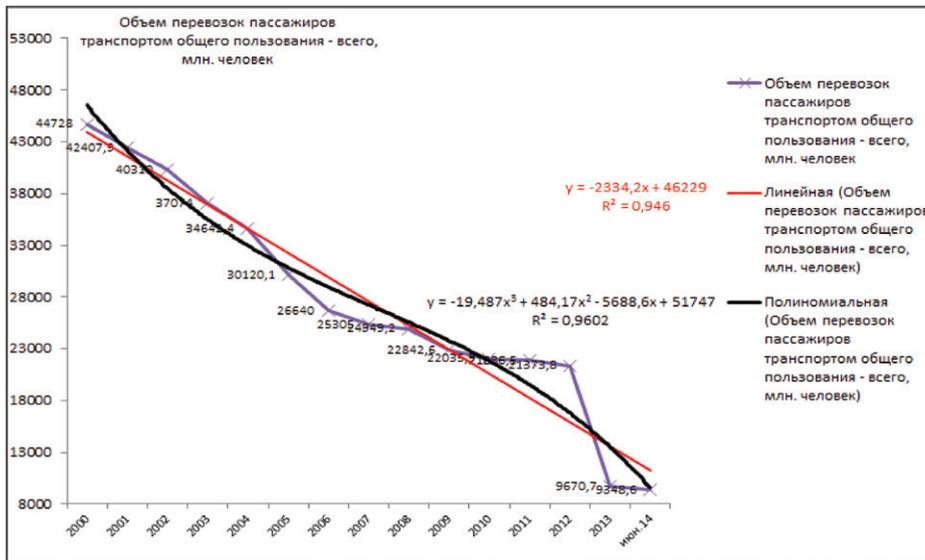


Рис. 1. Динамика объемов перевозки грузов, млн. т (а) и динамика объемов перевозки пассажиров, млн. чел. (б)

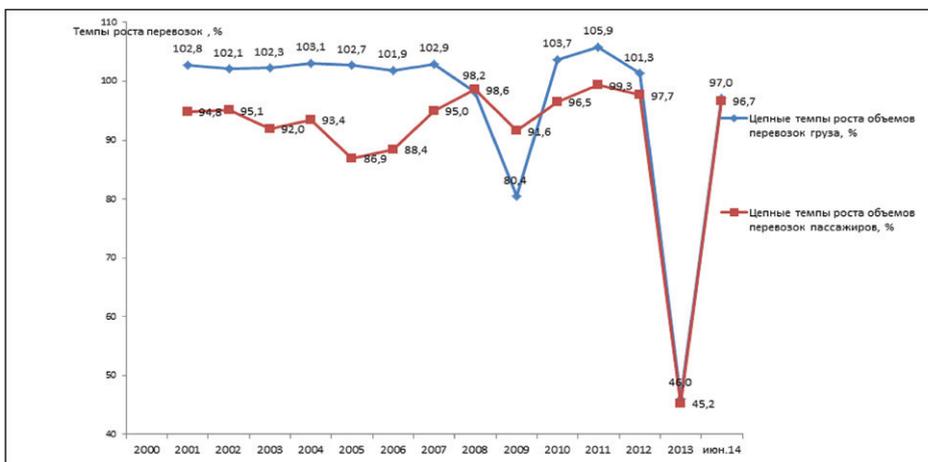


Рис. 2. Темпы роста объемов перевозок за январь 2000 – июнь 2014 гг.

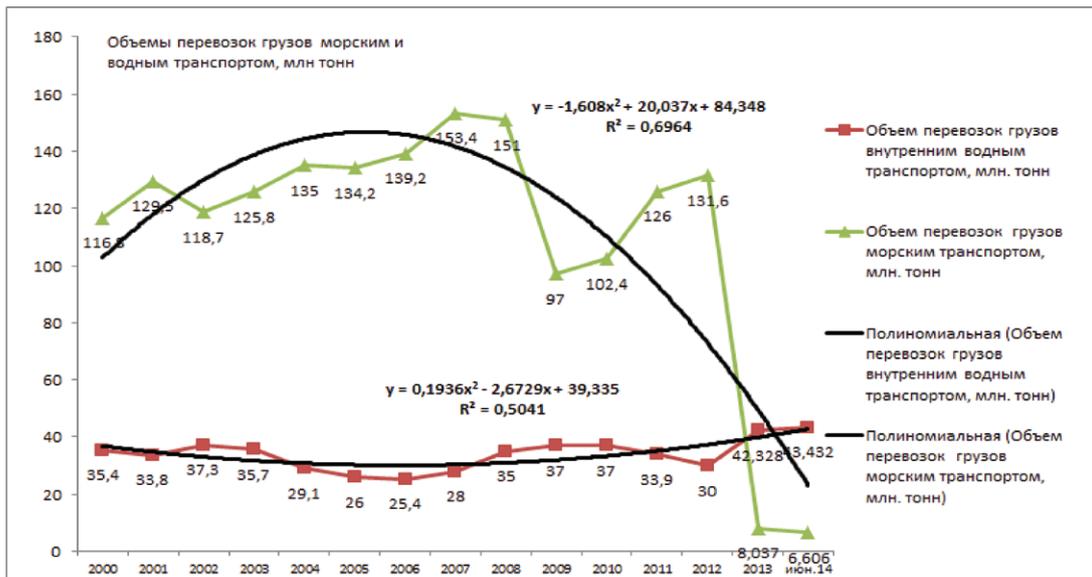


Рис. 3. Динамика объемов перевозки грузов морским и внутренним водным транспортом



Рис. 4. Объемы перевозок грузов водным транспортом

Снижения объемов и темпов роста (падения) перевозок пассажиров транспортом общего пользования за аналогичный период (см. рис. 1 б) синхронизированы падением объемов перевозок пассажиров морским транспортом. К 2013 г. ситуация не улучшилась за счет роста объемов перевозки пассажиров внутренним водным транспортом, что в целом и объясняет провалы 2012–2014 гг. (рис. 5 [5], [6]). Россия стремится стать одним из лидеров глобальной экономики, что требует принятия взвешенных системных стратегических решений по развитию всей транспортной инфраструктуры в комплексе на долгосрочную перспективу. Переломить кризисную ситуацию возможно только при переходе к инновационному, социально ориентированному типу развития всей экономической системы, а не отдельных ее подсистем. Как справедливо отмечает И. М. Валлерстайн в работе «Анализ мировых систем и ситуация в современном мире» [1, с. 99]: «*Действительность такова, что мы живем в мире глубокого неравенства, и у нас нет морального права просить кого-то воздержаться от попыток уменьшить это неравенство. Следовательно, мы должны желать «устойчивого развития» для всех, и мы должны признавать требования «культурной» целостности, предъявленные любой группой, любой страной. Если эти требования создают для нас сегодня проблемы, это происходит не потому, что выдвигаются требования, а потому, что ослабевают репрессивные механизмы миросистемы.* По мнению этого же ученого, великий всемирный беспорядок может быть вызван не борьбой угнетенных, но кризисом структур, которые их угнетают [1, с. 99].

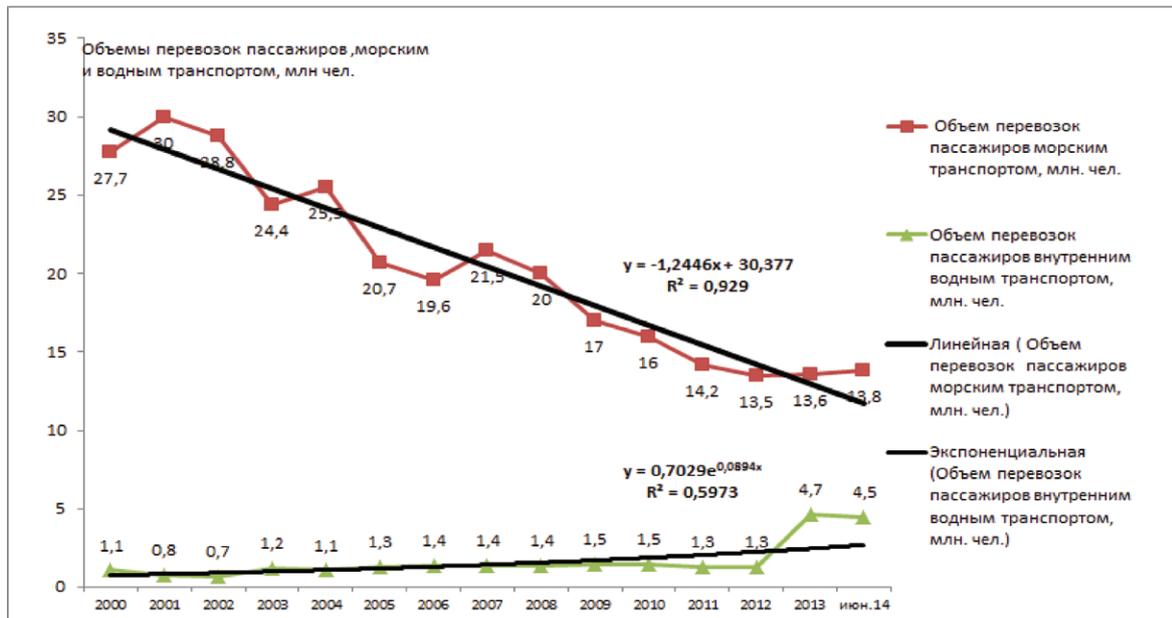


Рис. 5. Динамика объемов перевозки пассажиров морским и внутренним водным транспортом, млн. чел.

И. М. Валлерстайн в работе [3, с. 98] говорит об экономическом росте следующее: «... вообще-то это могут все. Но это не обязательно означает, что страна или, по крайней мере, большинство ее населения будут жить лучше. Состояние страны или населения может фактически ухудшиться, несмотря на видимое “развитие”. Вот почему мы говорим теперь об «устойчивом развитии», подразумевая нечто реальное и прочное, а не статистический миф».

Авторами работ [7] – [10] также отмечается, что достигнутый к настоящему времени уровень глобализации в значительной степени синхронизирует экономическое развитие всех мир-систем, входящих в миросистему. Не до конца изучены механизмы взаимодействий кризисных явлений в мир-системах. Это объясняет тот факт, что кризисы не локализируются в отдельной части земного шара, а довольно быстро распространяются на все континенты, например, в виде кризисов политических институтов системы общества (Египет, Сирия, Украина), финансовых кризисов экономической системы (Греция), кризисов природно-климатической и технологической системы (Япония) и т.д.

Следует отметить, что единая точка зрения относительно причин возникновения кризисов отсутствует. Кризисы, как правило, различаются в зависимости от периода их возникновения и места развертывания кризисных процессов. Например, одной из наиболее распространенных причин кризисов экономических систем считается научно-технический прогресс. Однако это не объясняет возникновения, например, политических кризисов.

В условиях глобальной нестабильности возникает необходимость изучения природы и причин возникновения кризисных процессов с целью их локализации и разработки стратегий устойчивого национального развития на институциональном уровне. Авторами статьи предлагается использование институционального подхода к изучению природы кризисных процессов как кризисов институтов в рамках как экономических, так и политических систем, так как он позволяет объяснить механизм трансфера кризисов из одной системы в другие [4]. Сегодня под кризисами следует понимать кризисы институтов мир-систем в рамках единой миросистемы. Институциональный кризис – это крайняя форма обострения противоречий в мир-системах, угрожающая их целостному существованию в окружающей среде. На рис. 6 и 7 а рассмотрена взаимосвязь ключевых понятий, образующих понятие «институциональный кризис».

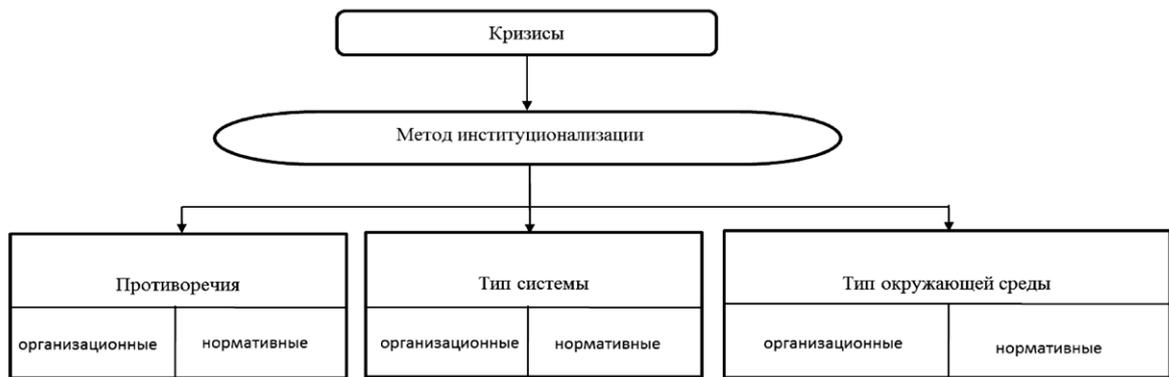


Рис. 6. Структура институциональных кризисов



Рис. 7. Классификация институциональных кризисов:
а – по формам противоречий; б – по принадлежности к типам систем

В зависимости от типа системы, в которой накапливаются, нарастают, а затем разрешаются противоречия, институциональные кризисы делятся на кризисы экономической системы, системы общества, экологической системы, природно-климатической системы (рис. 7 б). В зависимости от типа окружающей среды кризисы целесообразно разделять на внутренние и внешние (рис. 8). Деление кризисов на внутренние и внешние по отношению к окружающей среде системы или комплекса систем относительно и зависит от масштаба объекта изучения кризисных явлений.

В экономической системе институциональные кризисы можно разделить на следующие виды (рис. 9): кризис финансовой системы, кризис валютной системы, кризис отраслевой системы, кризис системы управления, кризис системы организации производства.

По структуре институциональные кризисы системы общества можно разделить на следующие виды (рис. 10 а): кризис государственной системы, кризис политических институтов, внешне-политический кризис, кризис институтов власти, кризис партийной системы, кризис институтов как системы, кризис социальных институтов.



Рис. 8. Классификация институциональных кризисов, образующих понятие «окружающая среда»

Институциональные кризисы экологической и природно-климатической систем могут быть вызваны технологическими кризисами, как вызванные загрязнением окружающей среды (рис. 10 б), так и климатическими ее изменениями.

В зависимости от масштаба противоречий кризисы разделяются на макро- и микро- кризисы, от области развития противоречий – на мировой и локальный кризисы (рис. 11 [4]). В зависимости от характера обострения противоречий кризисы следует разделять на явные, скрытые (латентные), предсказуемые (закономерные, например, циклические), случайные, затяжные, кратковременные, глубокие (острые), мягкие (легкие).

Под макрокризисом в рамках одной мир-системы будем понимать кризисные явления, охватывающие все или несколько ее систем одновременно. Микрокризис распространяется на отдельно взятую мир-систему, но он может распространиться и на другие системы, поэтому такое разделение, в силу диффузии противоречий в системах, достаточно условно. В этом случае порождаются глобальные (мировые) и локальные кризисы. Мировой кризис (общесистемный) распространяется на все или большинство систем, локальные – на несколько систем или ее часть, далее могут не распространяться в силу процесса затухания.



Рис. 9. Классификация кризисов экономической системы



Рис. 10. Классификация институциональных кризисов: а – системы общества; б – экологической и природно-климатических систем

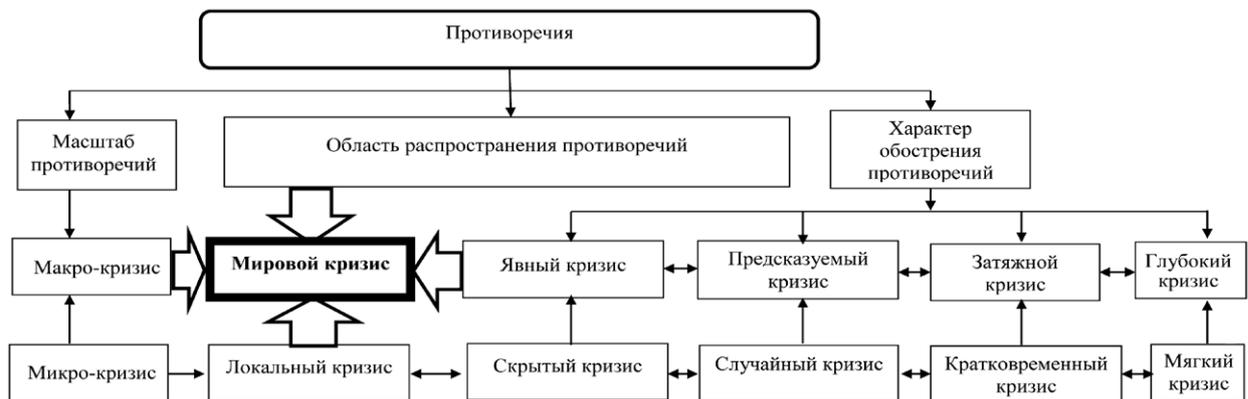


Рис. 11. Классификация институциональных кризисов, формирующих понятие «мировой кризис», или кризис миросистемы

Рассмотрим основные особенности кризисов в зависимости от характера обострения противоречий. Явные кризисы протекают заметно и просто распознаются. Скрытые кризисы развиваются незаметно, часто явно ненаблюдаемы и определимы только по косвенным признакам. Предсказуемые кризисы могут прогнозироваться и формируются под воздействием объективных факторов развития систем. Разновидностью предсказуемых кризисов является *циклический кризис*, имеющий известные фазы своего наступления и протекания. Случайные кризисы происходят вследствие обострения противоречий (например, в системе управления) в результате действия сил природы.

Совокупность кризисов также делится на *кратковременные* и *затяжные*. Фактор времени чрезвычайно важен в кризисной ситуации: чем длительнее кризис, тем он проходит болезненнее.

Глубокие кризисы поражают противоречиями всю систему. Легкие, мягкие кризисы протекают локально, если они могут быть ограничены в определенной области системы.

Мировой кризис (общесистемный) распространяется на все или большинство мир-систем, локальные кризисы – на несколько систем или ее часть, далее они могут не распространяться в силу процесса затухания.

На рис. 12 представлен механизм наступления мирового кризиса как этапа циклического развития миросистемы, под которой в эпоху глобализации экономики понимается совокупность мир-систем или цивилизаций.

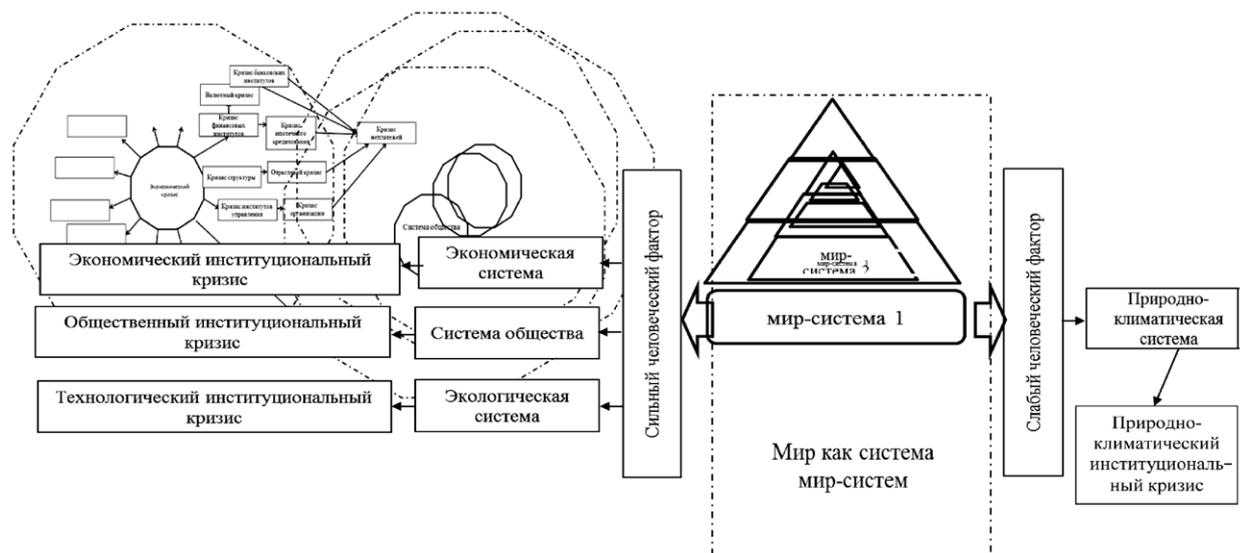


Рис. 12. Трансфер кризисов в миросистеме

Мировой кризис является следствием системной нестабильности мир-систем под воздействием ключевых признаков институционального кризиса – синергии обострения системных противоречий в окружающей среде.

Авторами предлагается под устойчивостью миросистемы понимать сбалансированное существование различных институтов (политических, экономических, социальных и т.п.) в каждой мир-системе, таким образом, чтобы не наступало острых кризисных явлений в одном из этих институтов.

Инновации как атрибут мир-систем могут стать действенным катализатором долговременного и устойчивого экономического роста всей современной миросистемы, что очень важно для преодоления глобальной нестабильности экономических систем. Конечно, распространение интеллектуально-информационных инноваций идет достаточно быстро, если нет искусственных мер их регулирования (например, санкций на распространение и внедрение новых технологий).

В понятие инновационной модели развития мировых экономических систем включаются не только материальные ценности, но и нематериальные составляющие ресурсного потенциала, влияющие на экономический рост и благосостояние населения:

- человеческий капитал как совокупность особенностей отдельных индивидов (различные психологические характеристики, социальный статус, культурные ценности, сохранение которых является большим плюсом не только для населения, но и для мира в целом) является движущим фактором экономического роста в инновационной модели развития миросистемы;

- интеллектуально-информационный капитал (интеллектуальная собственность, знаниевый капитал);

- инфраструктурный капитал, регулирующий институциональные условия функционирования экономических систем (интеллектуальные телекоммуникационные и информационные технологии, методы и процессы управления);

Например, в рамках инновационного развития транспортной системы Российской Федерации предусмотрены следующие мероприятия в области развития человеческих ресурсов:

- сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли через внедрение современных систем управления персоналом, нацеленных на эффективное использование человеческих ресурсов и мотивацию работников для эффективной трудовой деятельности;

- совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям;

- государственная поддержка развития научных кадров высшей квалификации в транспортной отрасли через стимулирование роста качества профессионального образования работников транспорта, развитие современных компетенций, непрерывное обучение и повышение квалификации персонала;

Предусмотрены следующие мероприятия в области использования интеллектуально-информационного потенциала:

- развитие научного обеспечения международной транспортной интеграции и гармонизации транспортного законодательства стран-участников сотрудничества;

- развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы;

- научно-техническая политика транспортной отрасли посредством развития науки и инновационных технологий;

- разработка и внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции и поддержания транспортной инфраструктуры;

- создание эффективных моделей и систем прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса;

- разработка и внедрение инновационных транспортно-логистических технологий, технических средств и систем, обеспечивающих повышение доступности и качества грузовых и пассажирских перевозок;

– разработка и внедрение инновационных интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих эффективное управление транспортными потоками и средствами, а также повышение качества транспортных услуг через внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских и речных грузовых и пассажирских перевозок;

– создание базы данных (знаний) по высокоэффективным инновационным технологиям строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры с учетом российского и зарубежного опыта.

В сфере использования инфраструктурного ресурсного потенциала запланированы следующие мероприятия:

– организация научных разработок и внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;

– создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный и морской транспорт, а также строительство терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт;

– на морском транспорте – развитие инфраструктуры Северного морского пути, строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений;

– на внутреннем водном транспорте – переход до 2018 г. на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по нормативам, утверждаемым правительством Российской Федерации, а также создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт.

В заключение следует отметить, что формирование стратегий развития морского и речного транспорта Российской Федерации и оценка макроэкономического эффекта реализации «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.» невозможна без системного мониторинга ключевых индикаторов развития транспортной системы Российской Федерации с учетом макроэкономические показатели социально-экономического развития страны.

Список литературы

1. Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: [//government.ru/info/761](http://government.ru/info/761).

2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г.: утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. (ред. от 11.06.2014) [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: [//http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/#ixzz3FfNBLLsB](http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/#ixzz3FfNBLLsB).

3. Валлерстайн И. Анализ мировых систем и ситуация в современном мире / пер. с англ. П. М. Кудюкина / под общ. ред. Б. Ю. Кагарлицкого. — СПб.: Университетская книга, 2001.

4. Еникеева Л. А. Механизм трансфера кризисов / Л. А. Еникеева, Е. К. Торосян // Вестник ИНЖЭКОНа. — Сер.: Экономика. — 2012. — № 3 (54). — С. 54–61.

5. Транспорт России // Информационно-статистический бюллетень. Январь – июнь 2014 года. [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: [//http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=22699](http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=22699).

6. Морской и речной транспорт. — № 1, 2014 // Тематическое приложение к журналу Транспорт Российской Федерации [Электронный ресурс]. — Электрон. дан. — Режим доступа: [//http://www.rostransport.com/magazine/science_transport/08/#/12](http://www.rostransport.com/magazine/science_transport/08/#/12).

7. Коротаев А. В. Законы истории: Математическое моделирование и прогнозирование мирового и регионального развития / А. В. Коротаев, Д. А. Халтурина, А. С. Малков, Ю. В. Божевольнов, С. В. Кобзева, Ю. В. Зинькина. – Изд. 3, суц. перераб. и доп. – М.: УРСС, 2010. – 344 с.

8. Гринин Л. Е. Циклы, кризисы, ловушки современной Мир-системы: исследование кондратьевских, жюгляровских и вековых циклов, глобальных кризисов, мальтузианских и постмальтузианских ловушек / Л. Е. Гринин, А. В. Коротаев // Grinin L.E. Cycles, Crises, and Traps of the Modern World-System / L. E. Grinin, A. V. Korotayev (In Russian), 2012. – 480 с.

9. Яковец Ю. В. Стратегия инновационно-технологического прорыва / Ю. В. Яковец, Б. Н. Кузык. – М., Междунар. фонд Н.Д. Кондратьева, ИНЭС, 2003.

10. Яковец Ю. В. Прогнозирование циклов и кризисов / Ю. В. Яковец. – М.: МФК, 2000.

УДК 336.01

А. В. Пушкарева,
д-р экон. наук, профессор,
Государственный экономический университет

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ

THE ANALYSIS AND THE FORECAST OF FREIGHT TRANSPORTATION BY SEA TRANSPORT RUSSIA

Исследованы закономерности изменения грузовых перевозок морским транспортом России в условиях постоянно меняющихся рыночных ситуаций, расширения рыночных отношений и усиления конкурентной борьбы, решение вопросов объективного определения положения предприятия на рынке, определение его конкурентных преимуществ и выявления слабых сторон производственной деятельности, позволяющее обеспечить высокую степень подготовки и принятия управленческих решений, направленных на повышение устойчивости предприятия в рыночной среде с использованием Линии тренда в MS Excel. Полученные математические зависимости были использованы при прогнозе перевозимого груза, что позволило выявить те функции, которые дают возможность выполнить прогнозирования на ближайшие годы с минимальными погрешностями.

Article investigates regularities of change of freight transportation by sea transport of Russia in the conditions of constantly changing market situations, expansion of the market relations and strengthening of competitive fight, the solution of questions of objective definition of position of the enterprise in the market, determination of its competitive advantages and detection of weaknesses of a production activity will allow to provide high extent of preparation and adoption of the administrative decisions directed on increase of stability of the enterprise in the market environment with use of the line of atrend in MS Excel. The received mathematical dependences were used at the forecast of the transported freight that allowed to reveal those functions enable forecasting for the next years with the minimum errors.

Ключевые слова: грузовые перевозки морским транспортом, Линия тренда в MS Excel, погрешность расчетов, прогноз грузов перевезенного морским транспортом до 2030 года.

Key words: freight transportation by sea transport, the Line of the Trend in MS Excel, an error of calculations, the forecast of freights transported by sea transport till 2030.



СОВРЕМЕННАЯ экономика определяет конкретные требования к повышению уровня конкурентоспособности организаций, состоящие в необходимости оперативного реагирования на изменение хозяйственной ситуации с целью поддержания устойчивого фи-