

## Артерия или матрица?

О роли транспорта в экономике страны написано больше чем достаточно. Развитая транспортная инфраструктура не только способствует улучшению продвижения товаров и услуг, но и напрямую влияет на экономические перспективы как локальных территорий, так и огромных пространств, сближая различные рынки и агентов хозяйственной деятельности.

Менее единодушны исследователи и практики относительно того, к чему ведет процесс освоения пространства. Одни считают, что его результатом становится сближение уровней жизни и условий проживания населения (с точки зрения доступности современных возможностей удовлетворения разнообразных потребностей человека) на весьма отдаленных друг от друга территориях, другие – что транспортная доступность, напротив, ведет к «стягиванию» экономического пространства и стремительному нарастанию асимметрии (экономическая активность сосредоточивается в агломерациях и урбанизированных территориях).

Думается, что обе точки зрения отражают разные стороны одного феномена – стремительно нарастающей роли фактора доступности товаров и услуг в современном мире. Однако речь идет не только об их производстве – все большее значение приобретает понимание ценности и уникальности человеческого бытия во всем том разнообразии возможностей, которые в состоянии предоставить планета Земля и стремительно растущие возможности человеческого знания. Мир все больше переходит к пониманию ценности пространства не только в экономическом (снижение издержек, доступность тех или иных факторов производства), но и в экологическом, культурном и общечеловеческом контекстах.

Особенно актуальны все отмеченные обстоятельства для нашей страны – вне пространства рассматривать ее экономику бессмысленно и контрпродуктивно. Россия накопила колоссальный опыт освоения пространства – создания и развития неповторимых (учитывая географию, историю и, в целом, развитие страны) транспортных систем и комплексов – прежде всего, Северного морского пути, а также Великой сибирской железной дороги. Их уникальность определяют следующие факторы:

- значительная роль государства в создании и развитии (начиная от определения задач и заканчивая сооружением и эксплуатацией);
- формирование уникальных производственно-технологических комплексов и систем (от топологии до выдающихся технологических решений – таких, как караванная проводка судов с сопровождением

мощных атомных ледоколов, а также супертяжелые составы, сверхмощные электровозы и тепловозы и др.);

- предопределенность управления функционированием данных систем из единого «штаба» (или «штабов», находящихся в очень тесной координации и строгой иерархии взаимной соподчиненности);
- значительная инерция развития, совершенствования и возможностей адаптации в случае возникновения тех или иных изменений (например, относительных цен на услуги различных видов транспорта, что и произошло в случае автомобильных перевозок на дальние расстояния по сравнению с услугами ОАО «РЖД»).

Ключевой вопрос развития и определения направлений функционирования российских транспортных систем – это осознание их роли в развитии пространства, учет их уникальности с точки зрения достижения необходимого результата.

К сожалению, непонимание и неучет уникальных особенностей и свойств созданных ранее транспортных систем при реформировании железнодорожного транспорта, определении форм функционирования и развития Северного морского пути свидетельствуют об очень одностороннем взгляде на место, роль и подходы к регулированию их развития.

Данные системы априори не созданы для функционирования в условиях экономики, основанной на действии рыночных сигналов. Их технологическая структура (например, количество и мощности тупиков и разъездов в случае железнодорожного транспорта) не обладает должной гибкостью и в меняющихся экономических условиях неспособна обеспечить изменения интенсивности и ритма работы. Из этого следует вывод о сохранении жестких матричных структур управления с присущими им иерархическими отношениями соподчиненности и взаимозависимости. Матрица (во многом благодаря известному фильму) стала символом предопределенности и заданности событий и решений – «всерьез, надолго и, может быть, даже навсегда».

Матричный принцип («единый оператор», единый подход и одно «лицо, принимающее решение») несовместим, к сожалению, с решением задачи развития пространства – настолько непростой и многоаспектной, что матрица здесь бессильна. В большей степени отвечает развитию пространства подход на основе другого образа – образа артерии. Артерия – основной источник снабжения живого организма всем необходимым – не может функционировать без исключительно обширной сети кровеносных сосудов и еще более мелких капилляров. В природе различные источники кровоснабжения организма не только тесно связаны друг с другом, но и составляют единое целое.

Реформирование ОАО «РЖД» на основе «единого подхода» никак не учитывало не только технологические ее характеристики, но и особенности пространственной топологии той сети, в рамках которой она функционирует. В результате «...отрасль в целом оказалась неуправляемой и была ввергнута в пучину хаоса и неразберихи...» (статья Е. Б. Кибалова). Результат – снижение скорости перевозок, потеря конкурентоспособности, отсутствие потенциала дальнейшего развития. Поэтому новые проекты и развитие восточного направления железных дорог не должны оставаться вне государственного поля зрения. В частности, «...новая широтная магистраль представляет собой основу для нового северного широтного пояса экономического развития, где еще (по климатическим условиям) возможно создание мест для постоянного проживания населения, и существенно облегчает транспортные выходы на Северный морской путь» (статья Ю. Ш. Блама с соавторами).

Уникальная морская трасса – Северный морской путь – также имеет вполне определенную и логичную сферу приложения усилий государства и ранее реализованных подходов. В пространственном отношении – это восточный сектор Арктики, а в технологическом – поддержание и развитие уникального атомного ледокольного флота. В то же время в современных условиях «...перевозка добытых минеральных ресурсов в Арктике независимыми перевозчиками – более экономичный и эффективный способ морской транспортировки по сравнению с перевозкой с караванным сопровождением судов ледоколами» (статья А. Му, Л. Бригхэма).

Важна не доставка грузов сама по себе, а тот социально-экономический результат, который данная деятельность обеспечивает в районах Арктики и Севера (статья В. А. Крюкова).

Успешность и устойчивость транспортных систем в значительной степени зависят от кропотливого и тщательного определения точек соединения артерий и капилляров – сфер и ниш прямого государственного участия и инициативы и энергии бизнеса. Только в этом случае может возникнуть та необходимая синергия, без которой немислимы развитие пространства и его разумное использование.

Главный редактор «ЭКО»



КРЮКОВ В.А.