

## Исследование особенностей влияния транспортных факторов на эколого-экономическую безопасность страны

Беспалов В.И., Кузина Е.Л., ФГБОУ ВПО РГСУ

Глобализация экономики, сопровождаемая процессами всестороннего обмена информацией, ресурсами, товарами и услугами, требует адекватного транспортного обеспечения, внедрения новых технологий, эффективность которых оценивается уже не столько количественными показателями (мощностью, пропускной и провозной способностью, другими технико-эксплуатационными параметрами отдельных элементов транспортной системы), сколько системными, качественными характеристиками транспортных узлов, инновационными технологиями, позволяющими оптимизировать движение товарных, информационных и финансовых потоков, эффективно управлять транспортно-распределительными процессами и транспортными ресурсами, обеспечивая конкурентоспособный уровень транспортного комплекса Южного федерального округа на отечественном и мировом рынках транспортных услуг. Транспортно-дорожный комплекс Южного федерального округа представляет собой совокупность всех видов современного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры

Развитие транспортной системы региона обусловлено особенностями хозяйственного комплекса Юга России, отраслевой и территориальной структурой производства, местом региона в национальном и международном разделении труда, географическим положением и рядом других факторов. Актуальность рассматриваемой проблемы обусловлена тем, что дорожно-транспортный комплекс - динамично развивающаяся отрасль, одна из ведущих в экономике Южного федерального округа, на долю которой приходится более 9% валового регионального продукта. Экономические аспекты оценки экологической безопасности объектов железнодорожного транспорта на урбанизированных территориях включают такие, как: несоответствие транспортной сети перспективным грузо- и пассажиропотокам; неконкурентные технологии и нерациональное использование инфраструктуры; несоответствие уровня качества спросу населения и юридических лиц; высокая доля транспортных издержек в себестоимости работ, услуг; недостаточная обеспеченность перегрузочных мощностей обслуживающей инфраструктурой; отсутствие стимулирования инновационной активности, качества транспортных услуг и экологической безопасности[1].

Стратегия развития транспортного комплекса представляет собой составную часть разрабатываемой Стратегии социально-экономического развития Южного федерального округа до 2025 года. Необходимость разработки как перспективных направлений развития транспортного комплекса в рамках Стратегии социально-экономического развития Южного федерального округа, так и управления безопасностью природопользования на транспорте, обусловлена следующими причинами: во-первых, выходом российской экономики на качественно новый этап своего развития, основанный на макроэкономической стабильности, высоких темпах роста, расширении инвестиционных возможностей; во-вторых, процессом интеграции национальной экономики, а, следовательно, и транспортной инфраструктуры в мировую; в-третьих, завершением в транспортной сфере базового этапа рыночных реформ, охватившего структурные и институциональные преобразования во всех подотраслях транспорта; в-четвертых, наличием системных проблем в развитии транспортно-дорожного комплекса Юга России, необходимостью устранения инфраструктурных ограничений долгосрочного развития экономики региона; в-пятых, необходимостью учета на региональном уровне приоритетов национальной транспортной стратегии, а также разрабатываемых и вновь утвержденных стратегических документов развития экономики и отраслей транспорта Российской Федерации; в-шестых, необходимостью обеспечения эколого-экономической безопасности страны под влиянием транспортных факторов.

На основе проведенного анализа развития системы природопользования на желез-

нодорожном транспорте на урбанизированных территориях видно, что в настоящее время наметился значительный рост инвестиций в развитие инфраструктуры железнодорожной линии «Туапсе-Адлер» по сравнению с другими долгосрочными программами строительства и реконструкции железнодорожных объектов. В современных условиях дорожно-транспортный комплекс Южного федерального округа играет ключевую роль в обеспечении растущего спроса отраслей экономики региона, внешнеторговых транспортно-экономических связей России, потребности населения в транспортных услугах.

Система природопользования на железнодорожном транспорте с позиций системного подхода предложено рассматривать как совокупность взаимосвязанных и взаимно влияющих друг на друга объектов железнодорожного транспорта и окружающей среды с использованием морфологической модели, в которой вся деятельность системы природопользования представлена в виде взаимосвязи производственных процессов, элементов, их составляющих, и компонентов окружающей среды. Поэтому морфологическую модель системы природопользования на железнодорожном транспорте используем для разработки методологических основ стратегии управления ею и обоснования принятия управленческих природоохранных решений с позиций системного подхода. Деятельность объектов железнодорожного транспорта как составных частей системы природопользования представлена такими хозяйствами, как: грузовых и пассажирских перевозок; пути; электрификации и электроснабжения; пассажирское; локомотивное; грузовой и коммерческой работы; пригородное и другие. Каждое хозяйство, выступая системой, подсистемой будет иметь производственные процессы. Например, в рамках пассажирского хозяйства следует рассматривать такие подсистемы, как «освоение новых видов услуг», «управление», «ремонт», «обслуживание» и другие.

В производственных процессах, как системах, действуют в качестве подсистем элементы, их составляющие. Например, процесс «контроль» как подсистему будет иметь «контроль расходования топлива», «контроль использования электроэнергии», «контроль эффективности использования рабочей силы» и др. По элементам производственных процессов, по нашему мнению, лучше строить комплексные целевые программы, рассчитанные на период 5- 15 лет, по совершенствованию технологии, использованию отходов производства, по использованию рабочих машин и оборудования, по охране окружающей среды, по экономии топлива, электроэнергии и т.п.

А при разработке и осуществлении конкретных программ принятие управленческих природоохранных решений, как в стратегических, так и в текущих планах, должно быть обосновано со стороны повышения эффективности как производственной, так и природоохранной деятельности, и улучшения использования или сохранения компонентов окружающей среды: климата, почвы, флоры, фауны, водного и воздушного бассейнов. Графически управленческое решение в рамках определенного хозяйства железнодорожного транспорта в планах различных уровней будет представлять собой кубик, одна сторона которого является производственным процессом, другая – элементом производственного процесса, а третья – компонентом окружающей среды.

С другой стороны, адекватное представление о движущих силах развития общества является необходимой предпосылкой разработки теоретических основ эффективной стратегии, нацеленной на устойчивый эколого-экономический рост и формирование инновационной модели развития системы природопользования на железнодорожном транспорте. Программы модернизации, эколого-экономического обновления стратегии развития системы природопользования на железнодорожном транспорте обоснованы и оправданы лишь в том случае, если они ориентированы на достижение определенных социальных целей, связанных с удовлетворением потребностей человека в благоприятных условиях труда, материальных благах, творческом развитии, здоровом экологическом окружении. Для прорыва в сфере высоких технологий нужна новая инновационная парадигма, необходим анализ инновационно-инвестиционного потенциала, отражающего уровень внедрения достижений научно-технического прогресса, а также степень возможности вложения

средств в инновационную деятельность. Данный потенциал служит определенной целевой установке, конкретизируемой в виде определенных задач[2]. Взаимосвязь главной цели инновационно-инвестиционного потенциала развития системы природопользования на железнодорожном транспорте с окружающей его научно-технической, инновационной, трудовой, производственной, финансовой, ресурсно-сырьевой, инфраструктурной, потребительской, институциональной средой служит, согласно выводам Л.Н. Дробышевой, объективной основой для выработки задач функционирования инновационно-инвестиционного потенциала [3].

Решающее значение приобретают социальный, экологический аспекты поведения. Если деятельность субъекта хозяйствования нацелена на результат воздействия на внешнюю среду, то сущность его поведения состоит в установлении с ней отношения, взаимоотношения, взаимодействия. Если первые категории, оставаясь социальными по своему происхождению, всегда индивидуальны по исполнению, то в поведении субъекта хозяйствования, уже по определению, всегда присутствует аспект его социального или экологического взаимодействия[4]. Нацеленность действия на результат ограничивает восприятие субъекта хозяйствования рамками заданных заранее моделей поведения. Нацеленность поведения на взаимодействие обеспечивает открытость, непредвзятость восприятия внешней среды. На смену действию, вмешательству в естественные процессы, протекающие во внешней хозяйственной среде, приходят реагирование, отклик, реакция на результаты изменений, произошедших в ней.

Изменение характера активности в среде хозяйствования обуславливает изменение характера и структуры стимулов, ее регулирующих. От принуждения в качестве основной формы стимулирования хозяйственной деятельности в процессе формационных преобразований происходит эволюционный переход к экономическим методам стимулирования, к социальному партнерству как форме равноправного сотрудничества обеих сторон хозяйственных отношений. Происходит постепенное смещение акцента с утилитарных к ценностным регуляторам хозяйственной деятельности. Интеграция в экономическую теорию новой модели механизма стимулирования экономической и инвестиционной активности является одной из актуальных задач развития науки [98].

При разработке стратегии развития системы природопользования следует ориентироваться на использование инновационного потенциала при условии сохранения и улучшения состояния окружающей среды. Наиболее важными направлениями реализации подобной стратегии представляются следующие: поддержание и развитие в российском обществе инновационного духа, придание ему магистрального стратегического характера, сохранение оригинальной творческой, научной, культурной среды и развитие ее инфраструктуры; формирование соответствующей ниши для России в глобальном разделении труда, обеспечивающей ей стратегическую основу для взаимовыгодных связей с влиятельными партнерами; активное соучастие в развивающемся процессе информационной революции; создание максимально благоприятных условий для «интеллектуального ремесленничества», активного проявления российского «творческого капитала»[5].

Для разработки основных направлений охраны и улучшения состояния окружающей среды в системе природопользования на железнодорожном транспорте проанализированы подходы к комплексной экологической оценке хозяйственной деятельности региональной подсистемы железнодорожного транспорта. Кардинальным моментом системного подхода к исследованию является изучение поведения окружающей среды как динамически развивающейся сложной системы. Это состояние может характеризоваться числом элементов и специфических связей между ними. Кроме того, сама система допускает расчленение на ряд частных представлений, отвечающих реально существующему дроблению исследуемого объекта на меньшие объекты, являющиеся элементами первого и способные функционировать как относительно автономные подсистемы.

Процесс дробления должен ограничиваться достижением определенного уровня структурной иерархии, который меняется в зависимости от задач исследования, сформулированных в виде целенаправленной программы (программно-целевой метод), имеющей четкие цели. Следуя принципам системного подхода, основные направления охраны и улучшения окружающей среды для региональной подсистемы железнодорожного транспорта можно сгруппировать по иерархическому принципу – от глобальной цели (нулевой уровень) к составляющим ее подцелям первого уровня, затем к подцелям второго уровня и т.д. до тех пор, пока цели более низких уровней не дифференцируются на элементарные конструктивные задачи, решения которых могут обеспечить конкретные мероприятия. Системный анализ позволяет на каждом уровне вертикальных связей произвести пофакторный анализ и найти наиболее плодотворный путь ее решения – создание единой стратегии всех указанных выше направлений исследований на основе перехода от локальных оценок отдельных факторов (пофакторной оценки) к их комплексной оценке. Итог комплексной оценки - выявление проблемных экологических ситуаций, возникающих на той или иной территории, связанных с локальным состоянием окружающей среды или отдельных ее компонентов, которое отличается в худшую сторону от нормативных условий, и является интегральной оценкой частных оценок, сравнительной планировочной оценкой отдельных участков территории по комплексу природных и антропогенных факторов, благоприятствующих хозяйственной деятельности объектов железнодорожного транспорта.

На основе комплексной оценки состояния окружающей среды в территориальных зонах расположения объектов железнодорожного транспорта рекомендуется выделять три категории оценочных районов окружающей среды с учетом их значимости для различных способов хозяйственного использования: благоприятные (территории с натуральными показателями состояния окружающей среды, которые не требуют значительных природоохранных мероприятий и дополнительных инвестиций); ограниченно благоприятные (территории с натуральными показателями состояния окружающей среды, которые требуют для доведения их до уровня нормативных показателей проведения природоохранных мероприятий); неблагоприятные (территории с натуральными показателями состояния окружающей среды, приведение которых до уровня нормативных показателей связано с осуществлением очень серьезных природоохранных мероприятий). Таким образом, многокомпонентный и многоцелевой характер проблемы охраны окружающей среды для условий эксплуатации элементов системы природопользования на железнодорожном транспорте обуславливает применение методологического аппарата, основанного на системном (программно-целевом) подходе, который позволяет: структурно выявить исходную проблему (исследовать особенности влияния железнодорожного транспорта на эколого-экономическую безопасность страны); наметить варианты ее решения; обосновать направления достижения поставленных целей.

#### Литература:

1. Галабурда, В.Г. Единая транспортная система // Железнодорожный транспорт, № 3, 2011. – С. 45-48.
2. Дробышевская, Л.Н. Теоретические основы инновационно-инвестиционной политики России в условиях глобализации: автореферат дис. ... доктора экономических наук. – Краснодар: 2005. – 47 с.
3. Рулев, С.А. Экономическая оценка техногенных рисков на предприятиях промышленности: дис.... кандидата экономических наук. – Ростов-на-Дону: 1999. -144 с.
4. Абдуллаев, Г.Ш. Математическое моделирование развития малого бизнеса в регионах России: дис... кандидата экономических наук. – Махачкала: 2004. – 159 с.
5. Саломатин, В.А. Управление конкурентными стратегиями предприятий на российском рынке: автореферат дис.... кандидата экономических наук. – Владикавказ: 2006. - 24 с.