

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК 338.26

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

РАБКИН С. В.

АННОТАЦИЯ

Определена необходимость разработки региональных транспортных стратегий, как одной из основ обеспечения экономической безопасности. В качестве основного институционального показателя обеспечения экономической безопасности обозначена транспортная доступность территории. Предложена система прогноза развития транспортного комплекса региона.

Ключевые слова: экономическая безопасность; транспортная стратегия; институциональный анализ; регион; транспортная доступность; стратегическое планирование.

ECONOMIC SECURITY: INSTITUTIONAL FEATURES OF THE FORMATION OF THE REGIONAL TRANSPORT STRATEGY

RABKIN S.V.

ABSTRACT

Identified the need for the development of regional transport strategies, as one of the basis of economic security. As the main institutional indicator of economic security marked transport accessibility. The proposed forecasting system development of transport complex of the region.

Keywords: economic security; transport strategy; institutional analysis; region; transport accessibility; strategic planning.

Возвращение современного российского государства к практике стратегического планирования регионального развития является объективным и исторически закономерным процессом. Сохранение территориального устройства государства в рамках его федеративного устройства требует четкого определения целей и задач формирования отраслевой структуры субъектов федерации. Любое проектирование институционального развития не возможно без учета неравномерности развития регионов как одного из важнейших макроэкономических факторов. [1, с. 251] В этом отношении нарушение единства транспортной системы страны следует расценивать как реальную угрозу обеспечения национальной безопасности и экономической безопасности как важнейшей ее составляющей.

За годы реформ произошли серьезные институциональные изменения отраслевой структуры многих регионов, в том числе обозначив вопросы транспортной доступности территорий. Факти-

чески регионы были вынуждены решать свои проблемы самостоятельно, но это требовало соответствующей системы стратегического планирования. Отсутствие научно обоснованных стратегий развития транспорта в регионах привело к стихийности перераспределения товарных и финансовых потоков, постепенному разрушению транспортной инфраструктуры, снижению транспортной доступности территории. Все это существенно повлияло на обеспечение как региональной, так и общей федеральной экономической безопасности.

Сама практика развития отечественной экономической системы заставила определить те национальные приоритеты развития, реализация которых не возможна без четко организованной системы государственного стратегического планирования. Поэтому принятие Федерального закона «О стратегическом планировании в Российской Федерации» №172-ФЗ от 28 июня 2014 г. является необходимым и своевременным условием

повышения эффективности государственного регулирования экономики с учетом современных политико-экономических вызовов России. Закон четко определяет не только структуру планов и прогнозов, но и распределение полномочий между федеральным центром, субъектами федерации и отдельными отраслями. [2]

Реализация подобного взаимодействия различных уровней государственного регулирования (федерального, регионального и отраслевого) не может быть рассмотрена вне общей системы обеспечения экономической безопасности.

Примером тому может служить Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, отнесенная Советом национальной безопасности РФ к одному из ключевых документов определяющих гарантии экономической безопасности нашего государства. [3]

Транспортная система является неотъемлемой частью взаимоотношений федерального центра и регионов, эффективностью своего функционирования определяя важнейшую характеристику федеративного устройства государства – территориальное единство субъектов федерации.

Показатель транспортной мобильности населения во многом связан с показателями видовой транспортной подвижности населения. Он может быть рассчитан как статический, так и динамический. Если предложенный в Стратегии динамический показатель определяет общую тенденцию в изменении пассажиропотоков, то статический показатель конкретизирует мобильность населения в т.ч. с учетом его платежеспособного спроса. Использование этих взаимосвязанных показателей позволяет более обоснованно подойти к прогнозированию пассажиропотоков, а главное учитывать возможность их перелива с одного вида транспорта на другой. Фактически эти показатели выступают в качестве весовых в модели общего равновесия предоставления транспортных услуг населению. Приведение прогнозов развития региональных видов транспорта в соответствие с основными направлениями Транспортной стратегии РФ позволяет перейти к многовариантной модели развития транспортной системы региона. Однако сам этот прогноз вне зависимости от закономерных корректировок с учетом влияния в т.ч. внешних факторов развития, может быть определен как элемент формирования гарантий экономической безопасности, основанных на региональных индикаторах развития стратегических отраслей экономики (в нашем примере транспорта), в свою очередь укрепляющих федеративное устройство государства. Во многом последние является процессом институционализации гарантий экономической безопасности, когда индикативный показатель, переходит в качество институционального критерия.

Если в этом контексте рассмотреть понятие «транспортная доступность территории», то наряду с его традиционным восприятием через

систему оценки нормативно-количественных показателей, существует немаловажный аспект анализа его как одного из важнейших социально-значимых показателей развития территории и удовлетворения первичных потребностей населения. Транспортная доступность непосредственно влияет на качество жизни граждан, а в современных условиях становится одним из приоритетов реализации социально-экономического потенциала территории. В свою очередь повышение качества жизни российских граждан является одним из приоритетов обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.[4] Тем самым происходит формирование новой институциональной среды, где в качестве приоритетов обеспечения экономической безопасности, выступают показатели отраслевого развития.

Важность процесса институционализации гарантий экономической безопасности подтверждает реальная практика развития регионов.

Так реализация принципов стратегического планирования регионального развития позволило разработать Схему дорожной и транспортной сети Республики Коми. Данная работа была выполнена Сыктывкарским лесным институтом по поручению Правительства Республики Коми. Одним из ключевых направлений этой схемы является повышение качества жизни населения, через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам. Фактически речь идет о возможности развития современных форм пространственной организации транспорта, с учетом территориальной организации производительных сил и транзитных возможностей региона. [6]

Именно подготовка единого государственного документа определяющего цели, задачи и конкретные мероприятия по их реализации должно стать основой формирования новой по своему качеству системы стратегического планирования транспортного комплекса региона. В основе этой системы расчет весовых показателей (коэффициентов), которые формируют индикаторы эффективности реализации государственной политики в рамках стратегически важных отраслевых группировок определяющих национальные приоритеты развития. Тем самым, варианты среднесрочного и долгосрочного планирования индикаторов должны быть обозначены как система взаимосвязанных весовых величин имеющих возможность четко определить фазы спада и подъема активности транспортных перевозок. Учитывая индикаторы, обозначенные в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» данный прогноз может быть рассмотрен с позиции цикличности реализации производственного потенциала региона. В качестве примера практической реализации обозначенного подхода приведены варианты пессимистического сценария развития транспортного комплекса Республики Коми. (Таблица 1,2)

Таблица 1.

Вариант 1. Сохранение уровня 2011 г. (Стагнация)

Показатель	1990	2011	Стратегия 2020	Прогноз 2020	Прогноз 2030
Перевозки грузов, млн.т.	217,9	170,6	258,2	160,35	121,45
Железнодорожным транспортом	55,7	20,1	21	18,89	14,31
Автомобильным транспортом	151,8	33,7	46,6	31,67	23,99
Воздушным транспортом	0,184	0,0018	0,2	0,0017	0,0013
Водным транспортом	10,3	0,475	0,85	0,446	0,338
Перевозки пассажиров, млн.чел	357,1	83,9	104,5	78,86	59,73
Железнодорожным транспортом	4,6	3,01	4,3	2,83	2,14
Автомобильным транспортом	349	91,7	99,3	86,19	65,29
Воздушным транспортом	2,6	0,266	0,435	0,25	0,19
Водным транспортом	0,61	0,426	0,52	0,4	0,3
Численность населения, млн.чел.	1,239	0,899	0,845	0,845	0,640

Таблица 2.

Вариант 2. Выход на уровень транспортной подвижности населения 1990 г., но при сокращении его численности

Показатель	1990	2011	Стратегия 2020	Прогноз 2020	Прогноз 2030
Перевозки грузов ,млн.т.	217,9	170,6	258,2	148,61	112,55
Железнодорожным транспортом	55,7	20,1	21	37,99	28,77
Автомобильным транспортом	151,8	33,7	46,6	103,53	78,41
Воздушным транспортом	0,184	0,0018	0,2	0,125	0,095
Водным транспортом	10,3	0,85	0,85	7,02	5,32
Перевозки пассажиров, млн.чел.	357,1	83,9	104,5	78,86	184,45
Железнодорожным транспортом	4,6	3,01	4,3	3,14	2,38
Автомобильным транспортом	349	91,7	99,3	238,01	180,27
Воздушным транспортом	2,6	0,266	0,435	1,773	1,34
Водным транспортом	0,61	0,426	0,52	0,416	0,315
Численность населения, млн.чел.	1,239	0,899	0,845	0,845	0,640

Как видно из приведенных таблиц существующие соотношения показателей перевозки пассажиров, связанные с транспортной подвижностью населения не могут быть приняты как базовые, поэтому необходимо в качестве минимального уровня развития выходить на показатели 1990 г. Отсюда важность изменения видовой структуры перевозок и приоритетного развития перевозок воздушным и водным видами транспорта. Однако это не гарантирует выход на объемные показатели перевозок 1990 г. Речь идет о стабилизации положения в структурно-видовой системе транспортных перевозок, что в свою очередь создаст объективную базу для планомерного их развития в будущем. Если выравнивание структуры

перевозок не произойдет на уровне 2020 г., то прогнозные показатели 2030 г. свидетельствуют об определенной оптимизации транспортной системы и развития транзитных перевозок.

Все это в большей степени свидетельствует о необходимости институциональной оценки прогнозных показателей. Любое снижение порогового показателя приведет к снижению транспортной доступности территории и, следовательно, изменению уровня экономической безопасности. Возможность моделирования данного процесса с учетом специфики факторов в других регионах, позволяет утверждать об универсальности показателя «транспортная доступность» как одного из основных показателей при разра-

ботке региональных транспортных стратегий и необходимости его учета при оценке уровня обеспечения экономической безопасности государства. Тем самым к основным институциональным особенностям формирования современных региональных транспортных стратегий следует отнести использования весовых показателей. С одной стороны они должны отражать традиционную систему формализованного прогноза, а с другой возможность использования их в рамках институционального анализа угроз экономической безопасности государства. Подобная система в полной мере соответствует требованиям действующего законодательства и создает реальную базу реализации принципов стратегического планирования на региональном уровне.

Список литературы

1. *Нуреев, Р. М.* Россия: особенности институционального развития / Р.М. Нуреев. – М.: Норма: Инфра-М. – 2011. – С.436.
2. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014г №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Российская газета. – 2014. – № 6418.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.scrf.gov.ru/documents/15/123.html>
4. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020г. (Утв. Указом Президента Российской Федерации №537 от 12 мая 2009г.) // Российская газета. – 2009. – №4912.
5. *Жиделева, В. В.* Территориальная дорожно-транспортная сеть: структура, ее свойства и факторы развития / В.В. Жиделева, Н.М. Большаков, С.В. Рабкин, В.С. Акишин // Регион. – № 4. – 2014. – С.8-10.