

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

А. В. ДМИТРЕНКО

Сибирский государственный университет путей сообщения

Проводимые в последнее десятилетие в ряде стран экономические реформы вызвали значительный спад в объемах производства. Несмотря на принимаемые меры по совершенствованию экономической деятельности и щедро раздаваемые предвыборные обещания, объем производства в странах бывшего Советского Союза практически не возрастал. Коренными ошибками в проведении экономических реформ в России является нерациональный выбор факторов производственной деятельности, которые оказывают влияние на рост экономических показателей стран мира.

При оценке выбора целесообразных путей в управлении экономикой страны для России были приняты считающиеся сейчас самыми важными следующие пути обеспечения роста объемов производства:

- а) государство не должно вмешиваться в планы экономического развития, предпринимательскую деятельность как отдельных предприятий, так и в целом для всей страны;
- б) рынок должен быть главным и регулирующим фактором направления средств и развития экономики стран мира и заменить плановые органы;
- в) считается, что конкуренция в обществе является главным фактором роста экономики стран мира на современном этапе научно-технического прогресса;
- г) важнейшим этапом развития экономики считается развитие малого предпринимательства, так как оно стимулирует рост объемов производства.

В то же время для развитых стран мира малое предпринимательство в основной своей массе осуществляет по всей стране всего около 15 – 30 процентов от выпускаемой продукции. До сих пор научно не объяснено, в чем же достоинства малых предприятий и почему они являются столь важными в целом для роста экономики всего хозяйства страны. Считается, что средний класс обеспечивает устойчивость в развитии экономики и является важнейшим элементом улучшения жизненного уровня населения. В то же время не объяснено, в чем же достоинства наличия в стране экономически сильного среднего класса, по сравнению с олигархами;

д) до сих пор в России считается, что частная собственность на орудия и средства производства везде является более эффективной, чем государственная. По этой причине продолжается за бесценок продажа последних остатков государственной собственности, в том числе и значительной части технических средств железнодорожного транспорта. Также считается, что при наличии частной собственности то, что выгодно отдельному собственнику, становится выгодным в целом для всего государства.

До сих пор идут споры и дебаты о первенстве политических или экономических причин, которые должны будут действовать в стране. Идет спор о том, что должно первенствовать: политика или экономика?

В то же время печальный 10-летний опыт России и ряда других стран СНГ показал низкую эффективность приведенных выше факторов: рынка, конкуренции, наличия только частной собственности для большей части раздробленных крупных предприятий. Поэтому прежде чем усиленно проводить реформы, необходимо четко знать основные факторы, влияющие на развитие экономики и учитывать особенность их последствий при оценке политических мер по экономическому развитию стран мира.

Прежде всего, мировая практика последних двух столетий показала, что основной причиной роста объемов производства являются не социальные причины (включая частную собственность на орудия и средства производства), как это считается в настоящее время инициаторами проведения экономических и политических реформ. Так, в течение многих тысячелетий в ведении людей была частная собственность на орудия и средства производства, был труд по добыванию даров природы, имели место конкуренция и войны между людьми, была торговля и рыночные отношения между людьми и государствами, а объем производства стран мира практически не возрастал. И только в последние 150 лет с началом широкомасштабного использования нефти объем производства стран мира возрос во много раз.

Итоги роста объемов производства показали, что на современном этапе прогресса основой роста выпуска товаров являются не социальные, а *технологические причины*. К ним относится использование в производственной деятельности угля и нефти, внедрение в практику достижений науки и техники, применение электроэнергии в производстве и в быту людей. Для технологических причин оказалось, что итоги труда отдельных личностей оказываются не на своем рабочем месте, а на других предприятиях или даже в других отраслях хозяйственной деятельности страны. Итоги труда, особенно научных работников, сказываются не в момент совершенствования труда, а в более поздние сроки.

Для технологических причин оказалось, то, что выгодно для отдельных владельцев, становится в целом невыгодным для государства. При создавшейся политической структуре отдельным владельцам оказались невыгодными приемы работы, которые обеспечивают высокие темпы роста экономики в целом всего хозяйства страны. И наоборот. То, что выгодно для отдельных личностей, становится невыгодным в целом для государства.

Исходя из такой закономерности, должен быть установлен следующий порядок экономической и хозяйственной деятельности, а также принцип государственного устройства, в том числе и по разработке реформ и их принятия в действие для использования в последующей жизни людей:

а) на первом этапе до момента принятия решений должны быть учтены *технологические причины*. Согласно особенностей технологии производства с учетом характера использования капитальных вложений должны быть установлены оптимальные размеры производства, характер их функционирования в практической деятельности;

б) на втором этапе должны будут учитываться *экономические причины*. На основе возможностей производства при этом должен быть установлен рациональный порядок действий, оптимальная технология;

в) с учетом характера внедрения в практику оптимальной технологии производства на заключительной стадии научного подхода должна быть устанавливаться оптимальная политическая структура: установление рациональной доли частного и общественного, выгодный размер предприятий, наличие и структура монопольного сектора, характер и структура функционирования производственных предприятий.

С учетом итогов проведения реформ в России жизнь показала, что рыночные отношения (*рыночная стихия*) не обеспечивают рациональной структуры предприятий, не позволяют достигать эффективного использования капитальных вложений. Большая часть частных собственников способны за счет ограниченных капитальных вложений направлять средства преимущественно на устройство ларьков. При этом у мелких собственников и государства нет средств на строительство крупных, но высокоэффективных объектов.

Выполненные научные исследования также показали, что для малых объектов или где в доле затрат используется преимущественно *умственный труд*, эффективней часто становится частная собственность на орудия и средства производства. Там же в объектах, где имеются крупные капитальные вложения, а доля затрат текущего труда меньше, чем капитальных средств, должна быть общественная собственность на орудия и средства производства.

Кроме того, особенность капитальных вложений такова, что они осуществляются в одном месте, а основной эффект от их применения достигается на других объектах. Так, капитальные вложения осуществляются на одной дороге, а эффект от их применения достигается на соседних параллельных линиях, часто расположенных на других дорогах.

По плану формирования затраты, связанные с осуществлением переработки вагонов, осуществляются на одной дороге, а весь эффект достигается на смежных железных дорогах. Такая особенность приведет к тому, что усиление мощности технических устройств наиболее целесообразным окажется для центральных районов страны. В этом случае облегчается или улучшается эксплуатационная обстановка или сокращаются задержки грузовых поездов в целом для всей страны. Поэтому наращивание мощности устройств за счет крупных капитальных вложений следует установить из единого центра, исходя из целесообразности в этом случае усиления мощности устройств транспорта и в первую очередь в центральных районах страны. Это особенно важно для большой протяженности территории России.