

АНАЛИЗ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ОЦЕНОК, СВЯЗАННЫХ С ПОНЯТИЕМ И СУЩНОСТЬЮ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

ANALYSIS OF THE THEORETICAL ESTIMATES RELATED TO THE CONCEPT AND ESSENCE OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE SERVICES AT THE PRESENT STAGE

D. Agafonov

Annotation

As part of this work the generalization of literary sources were conducted, which allows to identify a long and extensive history of theoretical studies of the nature of the origin and development of infrastructure as a separate element of economic thought. The modern definitions of the infrastructure were considered, taking into account the specificity of rail transport. The terms and definitions which are able to describe the railway infrastructure were collected. There is a high the role of the quality of rail infrastructure services, while ensuring the transportation process.

Keywords: railway infrastructure services, railway transport, transportation process, transport companies.

Агафонов Дмитрий Валентинович

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Москва

Аннотация

В рамках данной работы проведено обобщение литературных источников, позволившее выявить длинную и обширную историю теоретических исследований природы возникновения и развития инфраструктуры как самостоятельного элемента экономической мысли. Рассмотрены современные определения термина инфраструктура с учетом специфики железнодорожного транспорта. Собраны термины и определения, способные охарактеризовать железнодорожную инфраструктуру. Отмечается высокая роль качества оказания услуг железнодорожной инфраструктуры при обеспечении перевозочного процесса.

Ключевые слова:

Услуги железнодорожной инфраструктуры, железнодорожный транспорт, перевозочный процесс, транспортные компании.

С учетом особенностей территории и экономики России железная дорога, как отрасль народного хозяйства, является стержнем транспортной инфраструктуры и играет важнейшую роль в формировании условий для обеспечения экономического роста и повышения качества жизни населения. От устойчивого и бесперебойного функционирования железнодорожной инфраструктуры зависит национальная и экономическая безопасность государства, а также территориальная и социальная мобильности населения нашей страны.

Первые упоминания об инфраструктуре относятся к научным трудам А. Смита (1723–1790 гг.) и Д. Рикардо (1772–1823 гг.) – представителям классической политической экономии. На рубеже XVIII и XIX веков экономическая мысль ученых под понятием инфраструктура понимала "улучшение и обработка земли" и активно соприкоснулась с вопросами изучения развития отношений между городами и селами [1,2,3]. Наиболее активно в зарубежной научной литературе термин инфраструктура начал появляется в середине XX века. К данному периоду времени относятся исследования, посвященные изучению содержания, роли и предназначения инфраструктуры. П. Н. Розенштейн–Родан, А. Хиршман, Р. Нурксе, Дж.

Б. Кларк. Согласно [4,5,6,7]: под инфраструктурой понимается совокупность отраслей или институтов, за счет которых обеспечивается непосредственное производство товаров и сферы услуг; инфраструктура представляет собой совокупность двух позиций: хозяйственная (она же производственная) и социальная; и инфраструктура выступает как всесторонний комплекс условий, которым отводится функция по обеспечению экономического роста по всем видам производства.

В России исследования в области развития и формирования инфраструктуры начались в прошлом столетии, на рубеже становления и расцвета советской власти. Авторами исследований являлись известнейшие ученые экономисты – В.А. Жамин, И.Ф. Чернявский, В.Г. Терентьев, А.Ю. Шарипов, В.П. Красовский. Для советского периода исследований проблем развития инфраструктуры был характерен функциональный подход и основная функция инфраструктуры сводилась к формированию необходимых условий для функционирования и развития экономики, а также обеспечению социальной ответственности перед населением. В термин "инфраструктура" вкладывались не только представления о создании и обеспечении, какого либо материального производства,

но и бытовые услуги, здравоохранение, наука, туризм и т.д. [8,9,10].

Необходимо выделить научные работы, направленные на изучение роли и проблем развития инфраструктуры в условиях рыночных преобразований в Российской Федерации: В.П. Федько, Н.Г. Федько, В.А. Шумаева, Е.Г. Ясина, В.Б. Кондратьева. В структуре инфраструктуры представители новой экономической мысли стали выделять торговые предприятия, финансово-кредитные организации, то есть институты способные оказывать услуги в сфере банковского обслуживания, нотариата, агентского сопровождения, страхования, аудита, консалтинга (тем самым расширяя глубину исследования). Инфраструктура необходима для обеспечения эффективного социально-экономического функционирования всех видов и отраслей народного хозяйства, социальной сферы, а также формирования и поддержки товарного оборота в условиях рыночных отношений [11,12,13].

Таким образом, экономическая мысль на рубеже XX и XXI веков, при исследовании вопросов влияния и развития инфраструктуры на экономику, под термином инфраструктура понимает освоенную территориальную единицу, (город, деревня, техническая зона, регион или государство), и пытается включить в структуру инфраструктуры более обширный перечень институтов, нежели мог предполагать Адам Смит.

В настоящий момент универсального понятия инфраструктуры в научной и технической литературе не наблюдается. Тем не менее, в задачи инфраструктуры вне зависимости от определения, сущности и направлений исследования возложена обеспечивающая и производственная функция.

В научной работе Айдаровой Н.А. при определении термина "железнодорожная инфраструктура" в ее состав включаются три крупные составляющие: хозяйственная деятельность на эксплуатационной или иной, какой либо инфраструктурной сети; непосредственно инфраструктурные сети; инфраструктурные рынки, которые напрямую зависят от пропускной способности железнодорожных сети [14].

Исследовательская работа О.А. Григорьевой в сфере юриспруденции, в которой изучается правовое и законодательное регулирование естественных монополий отмечает, что железнодорожная инфраструктура представляет собой сложный технологический комплекс и имеет сетевое строение (сложный, неделимый по составу объект гражданского права). По мнению О.А. Григорьевой железнодорожная инфраструктура используется субъектами естественных монополий. Существенной характеристикой железнодорожной инфраструктуры данной автором является то, что это, в первую очередь, технологический комплекс прочно связанный с какой либо территорией или земельным участком и в связи с этим он незаменим [15].

Научно-исследовательская работа Вторушиной Н.А.

посвящена проблемам формирования целевой модели рынка железнодорожных перевозок. В рамках данной работы автором отмечается деление инфраструктуры транспорта общего пользования (в том числе железнодорожной инфраструктуры) на две крупные структурные составные группы: первая группа включает магистральные линии; вторая группа представляет собой линии, между основной транспортной сетью и новыми открытиями месторождениями, которые принадлежат предприятиям промышленного железнодорожного транспорта. На данных участках возможно определение локальных величины тарифов при одновременном отказе от общесетевой инфраструктуры [16].

На сегодняшний момент в Российской Федерации термины и понятия инфраструктуры железнодорожного транспорта закреплены на законодательном уровне. Определение термина "инфраструктура железнодорожного транспорта" регулируется Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" и Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации". В соответствии с данными законодательными актами под железнодорожной инфраструктурой определяется "технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование".

Развитие и поддержание работы железнодорожной инфраструктуры с точки зрения теоретических толкований ее основных функций (обеспечение необходимого уровня производства и приемлемых условий для жизни населения) требует от общества поиска новых подходов и выполнения научно-исследовательских работ по изучению данной сферы. Рост государственных расходов, направленных на развитие и модернизацию железнодорожной инфраструктуры, способно обеспечить на перспективу мультипликативный эффект в экономике. На современном научно-техническом этапе железнодорожная инфраструктура должна рассматриваться как технологически сложный структурный комплекс.

Подводя итог вышесказанному, автор исследования под инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования понимает обширный технологический комплекс со следующими структурными элементами: железнодорожные линии, устройства автоматики (телемеханики) и прочего вспомогательного оборудования, оборудование и имущество по электроснабжению объектов, парк локомотивов и тягачей, локомотивные и вагонное депо, железнодорожные вокзалы и станции по обслуживанию пассажиров.

Услуги железнодорожной инфраструктуры сводятся к

обеспечению перевозочного процесса на железнодорожном транспорте. Удовлетворение потребности потребителей в пассажирских перевозках осуществляется, в том числе путем предоставления инфраструктурных услуг. С учетом специфики железнодорожного транспорта услуги железнодорожной инфраструктуры могут быть определены как "деятельность, сложного технического комплекса, которая направлена на обеспечение и создание благоприятных условий для организации (формирования) перевозочного процесса".

На перевозочный процесс сильное влияние оказывает качество предоставления инфраструктурных услуг. Качество услуг железнодорожной инфраструктуры заключается в способности услуги оперативно выявлять и удовлетворять (обслуживать) потребительские потребности перевозчиков. Как было отмечено выше, в настоящее время отсутствует единый подход к определению, и пониманию термина "качества" предоставляемых услуг. Учитывая функции железнодорожной инфраструктуры можно предположить, что качество предоставления услуг железнодорожной инфраструктуры представляет собой совокупность установленных технико-экономических показателей, которые характеризуют способность железнодорожной инфраструктуры удовлетворить потребности в перевозках. Безусловно, к показателям качества оказания услуг железнодорожной инфраструктуры необходимо отнести безопасность, снижение аварийности на транспорте, выполнение перевозок в соот-

ветствии с утвержденным графиком движения поездов.

Услуги железнодорожной инфраструктуры при выполнении пассажирских перевозок необходимо рассматривать с позиции экономической и социологической теории. С экономической точки зрения услуги железнодорожной инфраструктуры это, прежде всего вид деятельности, который должен приносить финансовый результат. С позиции социологической теории услуги железнодорожной инфраструктуры могут рассматриваться, как действие способное принести пользу кому-либо и изменить пассажира (человека), его дальнейшую судьбу.

Нами отмечается, что непосредственным потребителем услуг железнодорожной инфраструктуры являются транспортные компании, осуществляющие функции пассажирских перевозчиков. Пассажиру услуги железнодорожной инфраструктуры предоставляются лишь косвенно через механизмы заказа услуг на перевозку у транспортных компаний.

Услугам железнодорожной инфраструктуры характерны общие черты, которые отличают их от материально-вещественных товаров (предметов): нематериальность (услуга неосвязаема для пассажирских перевозчиков), неоднородность (при выполнении пассажирских перевозок может использоваться различные виды услуг железнодорожной инфраструктуры), неразделимость (услуги железнодорожной инфраструктуры оказываются ее владельцем) и несохраняемость (данный вид услуг невозможно складировать).

ЛИТЕРАТУРА

1. Рикардо, Д. Начала политической экономии и налогового обложения. Избранное. Под редакцией: П. Н. Ключкина. – М.: Эксмо, 2007. – 960 с. 31
2. Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Эксмо, 2007. – 960 с.
3. Алексеев, Д. Схематическое изложение политэкономии Адама Смита с комментариями / Режим доступа: http://www.dalekseev.ru/sites/default/files/attachments/articles/adam_smith_izlozhenie_v_shemah_1-3_knigi.pdf, свободный – Загл. с экрана.
4. Нуреев Р.М., Экономика развития: модели становления рыночной экономики / Учебник – М.: ИНФРА-М, 2001 – 152с.
5. Po N. RosensteinRodan NOTES ON THE THEORY OF THE "BIG PUSH" / Center for International Studies Massachusetts Institute of Technology Cambridge, Massachusetts –1957 – 17p.
6. Hirschmann A. O. The strategy of Economic Development / New Haven: Yale University Press, 1958 – 260 p.
7. Кларк, Дж. Бейтс. Распределение богатства / Гелиос АРВ, М. 2000 – 367 с.
8. Чернявский И.Ф. Инфраструктура и эффективность общественного производства / И.Ф. Чернявский Вопросы экономики. – 1982. – № 7. – С. 21–27
9. Жамин В.А. Инфраструктура при социализме / Вопросы экономики № 2 – М.: 1977, с.14.
10. Красовский, В.П. Инфраструктура и интенсификация экономики / В.П. Красовский, Я.Т. Бронштейн, Т.Г. Зотова; отв. ред. В.П. Красовский. – М.: Наука, 1980. – 193 с.
11. Федько, В.П., Федько, Н.Г. Инфраструктура товарного рынка. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2000. – 512 с.
12. Шумаев, В.А. Инфраструктура товарных рынков / Экономист. – 1997. – № 10. – С. 43–47
13. Ясин, Е.Г. Государство и экономика на этапе модернизации / М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2006 – с. 338–346.
14. Айдарова Н. А. Государственное регулирование естественных монополий в условиях трансформации российской экономики : Дис. . канд. экон. наук: 08.00.01: / Челябинск, 2000 177 с. РГБ ОД, 61:01-8/2242-4 1
15. Григорьева О. А. Правовое регулирование естественных монополий: Автореф. дис. на соиск. учен. степ. к.юрид.наук: Спец.12.00.03 /; М-во образования РФ, Ур. гос. юрид. акад. – Екатеринбург: Б.и.: 2003. – 26 с.: ил.; 21 см.
16. Вторушина Н. Проблем, право, не счастье / Деловой журнал РЖД – Партнер. 2009. № 23 (171). С. 35.