

УДК 339.9

*В.В. Котилко*

*Д.э.н., проф., академик РАЕН*

*СОПС, Москва, РФ*

## **КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

*Аннотация: статья посвящена критериями показателям оценки транспорта России и стран СНГ, увязке стратегий, программ и прогнозов, а также межстрановых крупных проектов. Необходимости учета препятствий совместной логистике в результате западных санкций*

*Ключевые слова: транспортная система, устойчивость, безопасность, нормативы, общие критерии, частные критерии, экологические критерии и показатели*

**V.V. Kotilko, Doctor of Economics, Professor,**

**Academician of the Russian Academy of Sciences**

**SOPS, Moscow, Russia**

## **CRITERIA FOR ASSESSING TRANSPORT POLICY**

*Annotation: The article is devoted to the criteria for evaluating transport in Russia and the CIS countries, linking strategies, programs and forecasts, as well as large cross-country projects. The need to take into account the obstacles to joint logistics as a result of Western sanctions*

*Keywords: transport system, sustainability, safety, standards, general criteria, particular criteria, environmental criteria and indicators*

Транспорт – важнейший фактор национальной безопасности, находящийся в прямой зависимости от устойчивого и эффективного функционирования всех звеньев экономики. Транспортная система соединяет различные части стран, обеспечивает их целостность, влияет на уровень национальной безопасности и обороноспособности стран СНГ.

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин в качестве приоритетных направлений России назвал следующие:

в российских субъектах, в том числе и в новых, построено и отремонтировано более 22 тыс. км дорог, уложено 176 млн м<sup>2</sup> полотна, что на 16 млн м<sup>2</sup> больше предыдущих достижений;

досрочно достигнут показатель по нормативному состоянию региональных дорог, более 50 % из них доведены до необходимого качества.

Жители, туристы и перевозчики теперь смогут быстрее добираться и доставлять товары до нужных точек по ЦКАД в Московском регионе, в обход Екатеринбурга, Майкопа, Анапы, Калуги. Введены в эксплуатацию и Архангельский мост в Череповце, и еще 2 – автомобильный и железнодорожный через реку Амур. Уже построены первые 107 км на участке от Москвы до Казани автомагистрали М-12 «Восток».

В соответствии с 5-летним планом дорожной деятельности общий объем финансирования составит 13 трлн рублей. За счет них будет построено и приведено в надлежащее состояние порядка 140 000 км дорог, в том числе на опорной сети, по которой идет основной поток пассажирского и грузового транспорта.

Особое внимание предлагается уделить дорожной инфраструктуре, обеспечивающей доступностью социальных объектов.

В зоне особого внимания Правительства находится Северный морской путь.

Критерии транспортной политики государств-участников СНГ должны учитывать целевые показатели развития национальных транспортных систем.

В международной транспортной статистике в качестве целевых критериев используют, как правило, три показателя:

- грузоемкость экономики (т. км / ВВП в долл. США), (рассчитываемая с использованием значений коммерческого грузооборота), в развитых странах этот показатель колеблется в пределах 0,6 (США) – 1,2 (Великобритания);

- подвижность (км. на 1 чел.). В развитых странах этот показатель колеблется от 12000 (США) до 12500 (Япония, Франция);

- число погибших (на 1000 авт. чел. в год). В Японии он составляет 0,3, а в США и Великобритании – 0,6.

В качестве общих критериев предлагается выделить показатель интеграционной устойчивости работы единого транспортного пространства государств-участников Содружества, который должен характеризоваться показателями развитости транспорта, согласованности основных принципов, структуры транспорта, регулирования грузоперевозок, условий транзита и равновесия между общеэкономическим ростом и ростом транспортной работы.

Наиболее общими показателями, характеризующими интеграционную устойчивость, являются, на наш взгляд, три показателя:

- грузоемкость экономики (т. км/ВВП, в долл. США);
- показатель равновесия, рассчитываемый как равенство прироста объемов общеэкономических показателей и прироста мощности транспорта;
- подвижность экономики, рассчитываемая как частное от деления протяженности автомобильных и железных дорог и численности занятого населения.

Частные критерии оценки транспортной политики могут включать:

- повышение эффективности товародвижения;
- увеличение транзитного потенциала конкурентоспособности перевозчиков государств-участников;
- повышения уровня безопасности и экологической сбалансированности транспортной системы;
- повышения уровня доступности транспортных услуг;
- потенциальные возможности государств в реализации единой транспортной политики на общем пространстве СНГ.

При этом частный критерий эффективности товародвижения может быть определен через следующие показатели:

- мощность транспортных комплексов (млн. т. в год);
- прирост мощности транспортных комплексов;
- ввод в эксплуатацию новых и модернизированных инфраструктурных объектов транспорта (ед.);
- удельная энергоемкость транспорта (в расчете на 1 млн. т. км);

- доля парка транспортных средств, соответствующего международным требованиям (в части выбросов веществ, шума и др.) по видам транспорта (в %).

Показатели, характеризующие критерий транзитного потенциала: прирост объема транзитных перевозок (млн. т.); прирост экспорта услуг транспорта (млрд. долл.); доля национальных перевозок в рамках СНГ; прирост объемов перевалки грузов (млн. т. в год); доля обновленного парка транспортных средств по видам транспорта.

Показатели, характеризующие критерий безопасности:

- протяженность дорог, обустроенных системой обнаружения и оповещения о дорожно-транспортных происшествиях (тыс. км);

- уровень охвата территории государства деятельностью поисково-аварийно-спасательных служб (%);

- количество дорожно-транспортных происшествий (ед.).

Показатели, характеризующие критерий доступности транспортных услуг: протяженность построенных и реконструированных автомобильных и железных дорог; обеспечение населенных пунктов постоянной связью по дорогам с твердым покрытием; доля охвата удаленных пунктов услугами гражданской авиации.

Показатели, характеризующие потенциальные возможности долевого участия каждого государства в реализации единого транспортного пространства в рамках СНГ (степень участия): объем грузовых перевозок (млн. т.); грузообороты (млрд. т. км.); объем перевозок пассажиров (млн. чел.); пассажирооборот транспорта (млрд. пасс. км.); наличие подвижного состава; эксплуатационная длина ж/д путей общего пользования (тыс. км.); средняя участковая скорость в грузовом движении (км/час); объемы

перевалки грузов в морских портах (млн. т. в год); увеличение пропускной способности морских портов (млн. т в год); перевозка экспортно-импортных грузов (млн. т.); перевозки международных транзитных грузов (млн. т.); мощность терминально-логистических комплексов (млн. т. в год).

Устойчивость работы транспорта зависит от требований безопасности, экологической сбалансированности, а также от динамики достижения социальных, экономических, геополитических и стратегических целей государств-участников на каждом этапе развития этих стран.

Особую роль играет требование экологической устойчивости транспортных систем государств-участников ЕЭП. Ошибочно всю проблему сводить к техническим аспектам и внедрению экологически «чистых» транспортных средств.

В качестве индикатора такого влияния целесообразно рассматривать показатель «доли транспорта в суммарном загрязнении окружающей среды». Ведь транспортные сооружения занимают достаточно большие площади от 7% до 20 – 30% (в городах). Отсюда только в нашей стране примерно 53 – 55% составляет доля транспорта в общем загрязнении. Среди загрязнений такие виды, как выбросы в атмосферу, воду, почву, загрязнение тяжелыми металлами, органикой и др. элементами, что особенно характерно для автомобильного транспорта.

Глобализация экономики, а также новые тенденции развития внешнеторговых связей предъявляют новые требования к развитию транспорта. Если исходить из этих складывающихся закономерностей, то транспортная инфраструктура государств-участников СНГ не в полной мере соответствует мировым критериям.

Литература

1. Котилко В.В. Формирование критериев для типологизации регионов по приоритетным направлениям расходов // Высшая школа: научные исследования. Материалы Межвузовского международного конгресса (г. Москва, 24 ноября 2022 г.). «Научная перспектива», М., 2022.
2. Котилко В.В. Стратегия экологической безопасности и устойчивости России //” Наука образование ON-LINE” 11.12. 2022.
3. Котилко В.В. ТРАЕКТОРИИ МИРОВОГО ПОРЯДКА С ПОЗИЦИЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ // Вестник Восточно-Сибирской открытой академии. – 2022. – № 47.
4. Котилко В.В. Критерии отбора инновационных проектов в рамках координации программ модернизации России и стран СНГ. Вып. 2, М., ИНИОН, 2012, -72 с.
5. Котилко В.В. Аудит бюджета и программ Союзного государства: критерии и методы оценки. Palmarium Academic Publishing, 2017. - 200 с.