

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Определение и оптимизация общих мер поддержки экономического развития Северного Кавказа и конкретных мер для отдельных его регионов должны осуществляться на основе интенсивной модернизации и координации действующих ФЦП и ВЦП. Необходим комплекс срочных правовых и организационных мероприятий по обеспечению инвестиционного процесса на 2006-2008 гг. при их обязательном исполнении. Нужна программа с инвестиционными приоритетами и поддерживающими механизмами, которая должна быть предоставлена предпринимателям для выбора объектов и масштабов участия. Главным препятствием для этого являются административные барьеры, сформированные не только коррумпированными, но и некомпетентными работниками систем исполнительной власти регионов. Многие из них не соответствуют по своей профессиональной квалификации, менталитету, активности и инициативности требованиям модернизации хозяйственной системы. Высокие затраты на управление не окупаются при нынешнем уровне производительности труда. Слишком много времени и средств тратится на непроизводительные действия. Поэтому в отдельных округах создаются соответствующие советы и комиссии по регулированию процессов инвестирования и модернизации экономики.

При представительстве Президента в ЮФО необходимо сформировать Стратегический совет как полномочный орган регулярной экспертизы и отбора проектов по приоритетным направлениям развития. В него целесообразно привлечь руководителей и специалистов органов власти и управления, ученых регионов. Необходима активная пропагандистская и агитационная работа для расширения социальной базы намечаемых проектов. Однако такая работа ведется крайне слабо, ее нельзя сравнить даже с агитацией и пропагандой при создании и привлечении капитала в крупные акционерные общества в развитых странах или При освоении Нового света.

Программно-целевой подход в развитии Северного Кавказа должен опираться на четко сформулированную концепцию и стратегию, определение не только источников, но и инструмен-

тов, каналов и форм финансирования (с привлечением средств федерального и региональных бюджетов, а также частных инвесторов и сбережений населения).

Принятие стратегических решений по данным направлениям требует системного анализа развития международного транзита через Юг России путем реализации непосредственно транспортных задач. Следует учитывать, что формирование транспортной стратегии может иметь для макрорегиона не только позитивные, но и негативные последствия.

Развитие МТК в условиях современного социально-экономического положения Северного Кавказа может привести к усилению сырьевой направленности хозяйства при опасности подавления региональной промышленности дешевыми импортными товарами. Итогом станет товарная экспансия на территорию более конкурентоспособной по сравнению с местной продукцией. Прежде всего, это товары массового потребления из восточной Азии, где низкие цены на продукцию обусловлены дешевой рабочей силой и множеством других преимуществ, что является угрозой для подавляющей части промышленных предприятий макрорегиона (при высокой энергоемкости производимой продукции и повышении цен на энергоносители).

Транспортная система Юга должна служить надежным фильтром движения экспорта и импорта товаров и услуг для России и зарубежных стран, а не просто средоточием транспортных коридоров. Однако оценка и прогнозирование макрорегионального рынка транспортных услуг проводятся зачастую без комплексного анализа развития экономики соседних российских регионов и приграничных государств. Обращает на себя внимание полное отсутствие анализа последствий развития транспортных сетей с точки зрения безопасности (провокации трафика наркотиков, террористических актов, перевозки оружия, вывоза стратегической продукции или культурных ценностей и т.д.).

Трансконтинентальные пути на Юге России не должны развиваться в отрыве от сетей дорог внутри регионов и с учетом государственной промышленной политики. В противном случае транспортные коридоры при вхождении России в ВТО дадут лишь «тоннельный эффект» и снизят экономическую безопасность страны. Первичным является не количественный рост, а модернизация транспортной техники при улучшении имеющихся магистралей по критериям экономии времени и пространства, энергии и топлива, безопасности и конкурентоспособности, комфорта и экологии. Наряду с использованием имеющихся магистральных железных и автомобильных дорог необходимо развернуть комплексное строительство новых региональных и межре-

гиональных сетей коммуникаций. Развитие коммуникаций и инфраструктуры должно не следовать за ростом экономики, а опережать и стимулировать его.

Мультипликационный эффект от модернизации вагонов и локомотивов, железных и шоссейных дорог, создания оборудования и машин, их экологической защиты будет намного выше для всей России, чем при простом расширении транспортных сетей. Новые проекты строительства транспортных магистралей должны пройти многостороннюю экспертизу на выявление позитивных и негативных экстерналильных эффектов. Только их объективный положительный баланс дает право на масштабные капиталовложения в эту отрасль. Для обеспечения эффективности проектов необходимо создать систему управления процессом инвестирования. В действующих ФЦП отсутствует достаточное описание механизма их реализации. Он должен включать целевой блок стратегических параметров инвестирования и его эффектов, а также организационный блок, системы мониторинга и коррекции исполнения программ. Необходимо разработать и утвердить систему показателей, отражающих эффективность инвестиций в общую модернизацию регионов ЮФО, соответствующую мировым стандартам и современным достижениям экономической науки.

Эффективность перевозок в международном сообщении может быть повышена путем снижения издержек при усилении координации работы разных видов транспорта, сокращении продолжительности транспортировки и переработки грузов, развитии системы транспортно-экспедиционного обслуживания и использовании рациональных логистических принципов. Это позволит расширить грузовую базу отечественных транспортных и экспедиторских предприятий, повысить их роль в обеспечении внешнеторговых грузопотоков и их конкурентоспособность на мировом рынке транспортных услуг.

Проблемы формирования МТК на Северном Кавказе выходят за рамки решения собственно транспортных проблем. Их эффективное решение окажет позитивное влияние и на макроэкономические показатели, что выразится в дополнительных доходах государства и других инвесторов от увеличения объемов международных перевозок, совершенствования транспортной инфраструктуры в регионах Юга России. Это будет способствовать активизации межрегиональных и международных связей, интенсификации товарных потоков, расширению туризма.

Системный подход к решению транзитных транспортных задач поможет развивать и сервисную сферу макрорегиона. В трансграничной территории округа будут в большей мере вос-

требованы придорожный гостиничный и информационный сервис, инфраструктура туризма и развлечений, услуги здравоохранения и охраны порядка, народные и экологические промыслы. Основные проблемы могут быть связаны с необходимостью повышения качества обслуживания в указанных сферах и сертификацией данных услуг по российским и международным стандартам. Последовательная реализация данного направления приведет к созданию дополнительных рабочих мест в сфере, где традиционно успешны представители различных национальностей Юга России.

В краткосрочной перспективе ожидаются следующие результаты:

- рационализируется протяженность и численность трасс и трубопроводов, увеличится скорость продвижения продуктов, ресурсов и людей на территории Северного Кавказа;
- повысится сохранность транспортируемых продуктов и эффективность транспортировки;
- увеличится численность занятых по найму и самостоятельно занятых в предпринимательстве;
- повысится уровень кооперации между субъектами ЮФО и РФ, что существенно уменьшит барьеры на пути свободного перемещения финансовых, управленческих, интеллектуальных и других ресурсов;
- повысится эффективность использования федеральных финансов;
- региональная политика будет закреплена в соответствующих институтах (законы, нормы и правила) и организационных структурах;
- появится рынок доступного жилья и будет существенно модернизирована система ЖКХ.

В среднесрочной перспективе ожидаются следующие результаты:

- повысится экономическая мобильность населения;
- сформируются структура и инфраструктура опорных регионов Северного Кавказа, являющихся лидерами развития ЮФО и страны в производстве конкурентоспособных на мировом рынке товаров и услуг;
- в экономическое пространство страны будут втянуты приграничные территории соседних с Северным Кавказом государств.

В долгосрочной перспективе ожидаются следующие результаты:

- укрепится территориальная целостность Северного Кавказа и страны;

- произойдет сокращение площадей официально выделяемых кризисных территорий;

- Северный Кавказ оформится в специализированный регион, сопоставимый с другими регионами России и мира.

Видимо, возможны и иные проекты развития инфраструктуры и реального сектора в ЮФО на базе МТК, однако авторы убеждены в целесообразности обоснованного ими варианта совмещения глобальных и региональных интересов, реализация которого пойдет на пользу России.