

## Региональная экономика

А.В. Ершов, доц., канд. экон. наук,  
г. Екатеринбург, ГОУ УГТУ-УПИ

### **ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИНДУСТРИАЛЬНОГО РЕГИОНА**

С переходом на новые, рыночные принципы хозяйствования российские предприятия столкнулись с необходимостью ускоренного прохождения всех этапов, которые включил в себя процесс развития рыночных отношений в глобальном масштабе.

Тип отношений, господствовавший в отечественной экономике дорыночного периода, в наибольшей степени соответствовал содержанию давно уже пройденной мировым экономическим сообществом эпохи массового производства, когда все внимание было сосредоточено на эффективной работе производственного механизма и снижении издержек выпуска продукции.

Переход к рыночным принципам хозяйствования поставил задачу быстрой адаптации российских предприятий к содержанию идеологии эпохи массового сбыта, которая предполагает переключение внимания с производства на рынок.

Дальнейшая активная интеграция новой российской экономики в систему мирохозяйственных связей потребовала осмысления идеологии постиндустриальной эпохи, которая характеризуется насыщенностью спроса и предполагает социальную ориентацию производства. При этом на смену сформировавшихся на предшествующих этапах развития рыночным отношениям концепций менеджмента и маркетинга приходит концепция логистики как основная концепция постиндустриальной эпохи.

Термин «логистика» в экономике означает искусство управления материалопотоком и потоком продукции от источника до потребителя, т.е. комбинирование видов деятельности различных учреждений и служб, связанных с распределением, материальным обеспечением, планированием производства и управлением им. Прикладное значение логистики многие специалисты видят в организации и реализации оптимального коммуникативного процесса между участниками товарного обмена.

Логистика является системой, содержащей такие функциональные области, как запасы, транспортировка продукции, складирование и складская обра-

ботка, информация и другие. Одна из особенностей концепции логистики состоит в том, что она уделяет внимание не только интеграции видов деятельности, которые традиционно относились к различным функциям предпринимательства, но также предполагает их объединение. В логистической системе должны быть взаимосвязаны функция управления запасами и функция их транспортировки, так как принятие решений в области запасов без учета возможностей транспорта может привести к увеличению общих затрат по продвижению материалопотока.

Для практического использования логистического подхода в управлении товарно-материальными потоками в современных российских условиях существуют весьма значимые предпосылки. Они связаны с существованием резервов крупномасштабного повышения эффективности управления материалопотоками и существенного снижения совокупных издержек. В индустриально-развитых государствах в сфере механизации и автоматизации транспортного обслуживания, выполнения складских и погрузочно-разгрузочных операций достигнут весьма значительный прогресс. Для высокотехнологичных предприятий различного инфраструктурного назначения (перевозка, хранение, услуги), использующих последние достижения науки и техники, в значительной мере повышаются возможности эффективного сопряжения их работы и соответственно степень целесообразности применения логистического подхода в управлении. Наконец, технологию, организацию и систему материальных потоков во многом обуславливают достижения информатики, развитие современных средств связи, внедрение новейших устройств обработки и передачи информации.

В обеспечении практической реализации концепции логистики большое место отводится транспорту. Если рассмотреть основные этапы эволюции взглядов на содержание транспортного обеспечения развития отечественной экономики на протяжении более чем столетнего периода, мы сможем заметить последовательное развитие идеи наращивания системности и комплексности в организации деятельности транспорта как отрасли, обеспечивающей индустриальное развитие.

Ещё в конце XIX века была доказательно сформулирована идея о необходимости взаимоувязанного развития промышленности и транспорта, которая затем трансформировалась в идею комплексного развития всех видов транспорта как условия создания эффективной транспортной системы (И.С. Блюх, А.А. Головачев, А.И. Чупров и др.). Уже в советский период сформировалась научная школа, изучавшая проблемы формирования целостных производственно-транспортных комплексов для достижения синергетического эффекта и получения дополнительного дохода (Н.Н. Колосовский, И.И. Белоусов, Н.С. Усков). И, на сегодняшний день, как следствие естественного развития взглядов отечественных ученых и осмысления достижения мировой науки в данной области, сложилась школа транспортной логистики (А.А. Смехов, М.П. Гордон, Л.С. Федоров, Б.А. Аникин, О.Д. Проценко), рассматривающая проблемы

управления товарными, финансовыми, транспортными и информационными потоками как единой системой.

Проводимые в стране социально-экономические реформы потребовали существенного изменения системы управления транспортной отраслью. Современное развитие экономики, как было отмечено выше, предъявляет новые требования к функционированию транспортной системы и обуславливает необходимость совершенствования механизма государственного управления транспортом как на федеральном, так и на региональном уровне. Вместо действовавшей ранее системы, базировавшейся на методах прямого административного воздействия со стороны управляющих органов на деятельность транспортных предприятий, должна быть создана адекватная изменившимся экономическим и правовым условиям система государственного регулирования рынка транспортных услуг.

Государственное регулирование транспортной отрасли на современном этапе развития российской экономики должно представлять собой систему опосредованного воздействия на поведение хозяйствующих субъектов и тем самым на транспортный рынок в целом путем изменения законодательства, системы налогообложения, таможенных пошлин, лицензирования, применения других инструментов ограничения или, наоборот, мотивации той или иной транспортной деятельности.

При этом следует отметить, что развивающаяся в настоящее время регионализация российской экономики требует переноса значительной части регулирующих функций государственного управления из центра на уровень территорий. Позитивность данного процесса заключается в создании возможности более полно учитывать специфические особенности конкретного региона.

Государственное регулирование в транспортной сфере направлено,

- во-первых, на гармонизацию интересов различных видов транспорта, которые с переходом на рыночные отношения становятся конкурентами на рынке транспортных услуг;

- во-вторых, на ускорение процесса перехода транспорта на более высокий технологический и организационно-управленческий уровень, что позволит снизить транспортные издержки и за счет этого добиться роста эффективности производственного сектора и национальной экономики в целом.

Наиболее значимыми для Уральского региона в части осуществления грузовых перевозок (обеспечивающих снабжение промышленных предприятий сырьем и доставку готовой продукции её потребителям, в том числе по экспортным контрактам) являются железнодорожный и автомобильный транспорт.

Свердловская железная дорога уже сегодня активно работает над использованием прогрессивных транспортных технологий и логистических систем. Существенное повышение эффективности грузовых перевозок обеспечивают контейнерные технологии. С января 1998 года Свердловская железная дорога организует регулярное курсирование ускоренного контейнерного поезда Моск-

ва – Пермь – Екатеринбург, а с апреля 2000 года освоен маршрут Санкт-Петербург – Пермь – Екатеринбург. Контейнерная технология сокращает затраты времени на размещение грузов на складах, на их перегрузку с одного вида транспорта на другой. Свердловская дорога располагает 8 контейнерными терминалами, в том числе в Екатеринбурге, который способен перерабатывать 40-футовые контейнеры. В апреле 2000 года Технический совет дороги рассмотрел программу модернизации ремонтного производства подвижного состава и контейнеров, которая предусматривает создание современных контейнерных депо, расположенных вблизи контейнерных терминалов, для обеспечения подготовки и ремонта контейнеров, в том числе иностранных владельцев. Для усиления мощности товаропроводящей системы планируется создать интермодальный грузовой терминал, который явится базой формирования системы комбинированных (смешанных) перевозок.

Дорога самостоятельно финансирует программу информатизации перевозочного процесса: проложено более 1500 км волоконно-оптических линий связи, построена цифровая система передачи информации на участке Екатеринбург – Нижний Тагил – Пермь, введена в опытную эксплуатацию система контроля использования и продвижения контейнеров.

Прохождение грузов в контейнерах предельно упрощает и ускоряет их переработку, существенно сокращая затраты времени на погрузочно-разгрузочные логистические операции при размещении контейнеров на складах, их перегрузке с одного вида транспорта на другой. Такая технология позволяет с минимальными логистическими издержками использовать сочетание различных видов транспорта, в том числе и водного.

Для предприятий-потребителей транспортных услуг сокращение сроков доставки ведет к сокращению общей товарной массы, находящейся в транспортном запасе, и потребности во вложении оборотного капитала в эту часть запасов. Сокращение величины партии поставки за счет приобретения товара в размере одного контейнера (или его части), а не целого вагона, также имеет следствием сокращение производственных запасов со всеми вытекающими из этого выгодами (уменьшение потребности в инвестировании производственных запасов, сокращение потребности в инвестировании складских мощностей для хранения этих запасов, сокращение логистических издержек, связанных с содержанием уменьшенной товарной массы в запасах).

Вместе с тем, следует признать, что при наличии позитивных результатов в развитии системы транспортных коммуникаций Уральского региона, имеет место ведомственная разобщенность видов транспорта, отсутствует их интеграция в единую транспортную систему. Каждый вид транспорта использует собственные технологии, которые не взаимодействуют между собой.

Данная проблема может быть решена путем создания в городе Екатеринбурге и других крупных городах Уральского региона, расположенных на пересечении важнейших транспортных магистралей, мультимодальных логистических центров, что позволит упорядочить транспортные потоки на базе выявле-

ния встречных перевозок и укрупнения партий грузов. Эффектом должно явиться снижение транспортных издержек в составе себестоимости продукции уральских предприятий, что повысит их конкурентоспособность, и в перспективе увеличит наполняемость региональных и местных бюджетов.

Необходимым условием успешной разработки целостной системы государственного регулирования на транспорте является создание надежной и непротиворечивой нормативно-правовой базы. Она должна четко определять правовой статус отрасли с учетом её специфических особенностей и условий, в которых оказались различные виды транспорта в настоящее время. К числу первоочередных задач в данной сфере можно отнести преодоление несогласованности между действующими нормативными документами правительства и отраслевыми нормативными актами с учетом их иерархической весомости и стратегической значимости.

Организацию рынка транспортных услуг во многом определяет лицензионное регулирование. К данной сфере можно отнести:

- разработку правил вхождения предприятий в различные сектора транспортного рынка, обеспечивающих высокое качество обслуживания предприятий материальной сферы и населения;
- подготовку и принятие на государственном уровне правил справедливой конкуренции в различных секторах транспортного рынка;
- организацию системы контроля за выполнением предприятиями требований, предусмотренных лицензиями, а также санкций в случае нарушения этих требований.

Важнейшей сферой государственного регулирования транспортного рынка является регулирование тарифов, которое должно обеспечивать разработку и обоснование системы тарифов в различных секторах транспортного рынка, установление рекомендуемого или обязательного уровня рентабельности на отдельные виды транспортной продукции и услуг, эффективный контроль за соблюдением тарифных правил и руководств. Значительная роль тарифного регулирования обусловлена тем, что тарифы являются не только регулятором отраслевой нормы прибыли в транспортной отрасли, но также выступают фактором общего экономического роста, во многом определяя уровень экономического развития страны, жизненный уровень и степень удовлетворения потребностей населения.

Кроме перечисленных направлений государственного регулирования, на транспорте заметное место занимает использование различных финансово-кредитных инструментов.

Транспорт, являясь одной из фондоемких отраслей экономики, требует участия государства в финансировании воспроизводственного процесса. Учитывая характер сложившейся экономической ситуации и особую роль транспорта в обеспечении роста национальной экономики, можно прогнозировать со стороны государства использование таких мер, как прямое участие в финансировании капиталоемких проектов и программ; предоставление отдельным

транспортным предприятиям бюджетных средств на возвратной основе; осуществление государственных инвестиций на открытой для предприятий всех форм собственности конкурсной основе; создание специальных инвестиционных фондов, аккумулирующих средства целевого назначения; использование системы государственных гарантий с целью привлечения зарубежных инвесторов для финансирования крупных транспортных проектов и программ. При разработке конкретных схем реализации перечисленных направлений государственной финансовой поддержки может быть использован накопленный зарубежный и отечественный опыт.

В этой связи можно обратиться к опыту Санкт-Петербурга, который является крупнейшим транспортным узлом в зоне действия Международного транспортного коридора №9 (Скандинавия – Россия – Греция). В условиях России главная проблема создания международных коридоров – это насыщение транспортных путей инфраструктурой международных (европейских) стандартов. Учитывая нехватку внутренних инвестиционных ресурсов, субсидированием создания инфраструктуры занимаются Правительство РФ, субъекты Федерации, международные организации и иностранные компании. Администрация Санкт-Петербурга дает поручительства за счет бюджета тем инвестиционным проектам, которые привлекают кредитные ресурсы. Вводятся Законы Санкт-Петербурга как субъекта РФ о государственной поддержке инвестиционной деятельности, предусматривающие серьезные льготы, в том числе и для иностранных инвесторов. Анализ структуры источников финансирования строительства автодорог и объектов дорожной инфраструктуры показывает, что доля бюджетов дорожных фондов в общей сумме составляет не более 50 %, а остальные средства привлечены в форме кредитов на 12-15 лет. Предусмотрено финансирование строительства двух крупных логистических терминальных комплексов в соотношении: собственные средства – 50 %, бюджет субъекта Федерации – 20 %, заемные средства – 30 %.

Опыт другого региона России – Калининградской области, которая является особой экономической зоной, указывает на то, насколько реально результативными могут быть меры государственной поддержки в отдельных отраслях экономики, в том числе на транспорте. На данной территории действует особый, льготный по сравнению с общим, режим инвестиций и развития предпринимательства, в том числе внешнеэкономической деятельности. Благодаря действующему таможенному режиму, в соответствии с которым товары, ввозимые из других стран в Особую экономическую зону, освобождаются от ввозных таможенных пошлин и других платежей, за период с 1996 года международным автотранспортом Калининградской области удалось увеличить автопарк более чем на 1400 автопоездов. В настоящее время доля автомобильного транспорта в Калининградской области при перевозках внешнеторговых грузов в три раза превышает среднероссийский уровень; удельный вес российских перевозчиков в регионе составляет 58 % (в среднем по России – около 40 %); поступление

налогов и сборов от международных автоперевозок превышает 14 % областного бюджета.

В других регионах России при отсутствии подобной поддержки российские перевозчики утрачивают свои позиции на отечественном рынке автотранспортных услуг, а бюджет России, по оценкам специалистов, ежегодно теряет более 300 млн. долларов США. Основная причина – отсутствие современного подвижного состава. В свете готовящегося вступления России в ВТО, российские международные перевозчики в кратчайшие сроки должны повысить конкурентоспособность для успешной интеграции в мировую экономику. Для решения данной проблемы в 2002 году Министерством транспорта России совместно с ГТК РФ подготовлен проект Постановления Правительства РФ «О дополнительных мерах по государственной поддержке российского международного автомобильного транспорта».

При этом данные статистики свидетельствуют, что по областям Уральского Федерального округа в 2001 году доля российских автоперевозчиков в объемах как ввезенных, так и вывезенных внешнеторговых грузов составила менее 20 %.

Как показывает мировая практика, действенной мерой финансового характера является налоговое регулирование. Широко известны используемые в фискальной практике многих стран введение налоговых льгот в отношении затрат на восстановление, замену и модернизацию объектов транспортной инфраструктуры. Целевые налоговые льготы должны использоваться как стимулирующая мера для развития наиболее выгодных с точки зрения интересов государства видов перевозок. Такого рода льготы должны применяться не только на федеральном, но и на региональном уровне.

В условиях, когда государство в лице федеральных органов власти с целью поддержки всего производственного сектора снижает тяжесть налогового бремени в части прямого обложения доходов предприятий (снижение с 2002 года ставки налога на прибыль, изменение режима взимания либо отмена ряда налогов), возрастает значимость налогов на имущество, на землю и т.п. Регулирование условий взимания этих налогов находится в ведении органов управления субъектов Федерации и органов местного самоуправления. Использование льгот в части платежей по указанным налогам должно служить серьезным стимулом для инвестирования средств в сооружение и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры. В максимальном объеме следует предоставлять льготы тем предпринимательским структурам, фирмам, которые будут осуществлять строительство и модернизацию объектов, способных обеспечить европейский уровень сервиса.

Снижение налогового давления в части муниципальных налогов, использование системы налоговых преференций в отношении не только предпринимательских, но и финансовых структур, участвующих в реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры, могло бы способствовать развитию системы лизинга транспортных средств. Наличие соответствующих финансо-

вых выгод у лизингодателей и возможность снижения на этой основе стоимости лизинга сделало бы его более доступным для большего числа перевозчиков. Активное развитие лизинга в таких его формах, как возвратный лизинг и ряда других, создавало бы дополнительные возможности у транспортных предприятий по оперативному маневрированию финансовыми ресурсами, по усилению их платежеспособности и финансовой устойчивости.

В целом представляется, что решение задачи развития российской экономики и успешной интеграции её в мировую систему хозяйственных связей требует осознания необходимости комплексного развития как отечественной промышленности, так и всех элементов соответствующей инфраструктуры, включая транспорт. На это указывают и накопленный мировой опыт, и теоретические выводы, сформулированные российскими учеными. Наиболее адекватной концепцией для практического решения поставленных задач в современных условиях является концепция макрологистики, реализация которой предполагает активное участие органов государственного управления.

### Литература

1. Дунаев О.Н. Транспорт региона в условиях перехода к рынку. М.: Транспорт, 1992.
2. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. М.: ЮНИТИ, 1997.
3. Усков Н.С. Организация управления территориальными производственно-транспортными комплексами. М.: ГУУ, 1999.