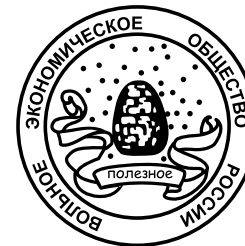


ТРУДЫ
ВОЛЬНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
ОБЩЕСТВА
РОССИИ



ТОМ СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ТРЕТИЙ

МОСКВА
№ 4/2014

ТРУДЫ
ВОЛЬНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
ОБЩЕСТВА
РОССИИ



ИЗДАЕТСЯ
с 1766 г.

Вольное экономическое общество России
Научные труды ВЭО России

ТРУДЫ
ВОЛЬНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
ОБЩЕСТВА
РОССИИ

ТОМ СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ТРЕТИЙ

МОСКВА
№ 4/2014

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

- Г.Х. ПОПОВ** Главный редактор, президент Вольного экономического общества России, президент Международного Союза экономистов, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
- А.Н. АСАУЛ** Директор АНО «Институт проблем экономического возрождения», заслуженный деятель науки РФ, д.э.н., профессор (г. Санкт-Петербург, Россия)
- С.Б. БАЙЗАКОВ** Научный руководитель АО «Институт экономических исследований» Министерства экономического развития и торговли Республики Казахстан, д.э.н., профессор (г. Астана, Республика Казахстан)
- Л. ВАСА** Заместитель руководителя аппарата Министерства высшего образования Венгрии, д.э.н. (г. Геделле, Венгрия)
- Р.М. ГЕОРГИЕВ** Вице-президент Международного Союза экономистов, заместитель декана факультета экономики и бизнес-администрирования Софийского государственного университета св. Климента Охридского, д.э.н., профессор (г. София, Болгария)
- С.Ю. ГЛАЗЬЕВ** Вице-президент ВЭО России, советник Президента Российской Федерации, академик РАН, академик РАЕН, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
- Р.С. ГРИНБЕРГ** Вице-президент ВЭО России, директор Института экономики РАН, член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
- В.М. ДАВЫДОВ** Член Правления ВЭО России, директор Института Латинской Америки РАН, президент Ассоциации исследователей иberoамериканского мира, член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
- В.В. ИВАНТЕР** Член Президиума Вольного экономического общества России, директор Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, академик РАН, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
- В.Н. КРАСИЛЬНИКОВ** Руководитель издания, первый вице-президент Вольного экономического общества России, академик РАЕН, доктор экономики и менеджмента, к.э.н., профессор (г. Москва, Россия)

С 2003 года по решению Президиума Высшей аттестационной комиссии Министерства образования Российской Федерации «Научные Труды Вольного экономического общества России» включены в «Перечень ведущих научных журналов и изданий», выпускаемых в Российской Федерации, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук.

© Вольное экономическое общество России, 2014
ISBN 978-5-94160-156-1
ISSN 2072-2060

В.В. ОСКОЛЬСКИЙ	Президент Союза экономистов Украины, президент Ассоциации товарной нумерации Украины, академик АЭН Украины, д.э.н., профессор, заслуженный экономист Украины (г. Киев, Украина)
В.А. РАЕВСКИЙ	Член Президиума Вольного экономического общества России, ученый секретарь Международной Академии менеджмента, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
М.А. РАТНИКОВА	Координатор-составитель, член Президиума Вольного экономического общества России, директор Международного Союза экономистов (г. Москва, Россия)
З.А. САМЕДЗАДЕ	Вице-президент Международного Союза экономистов, председатель Комитета Милли Меджлиса (Парламента Азербайджана) по экономической политике, главный редактор газеты «Экономика», академик Национальной Академии наук Азербайджана, д.э.н., профессор (г. Баку, Азербайджанская Республика)
Д. СОЛЬДА	Вице-президент Международного Союза экономистов, президент Ассоциации экспортеров и импортеров Аргентины, д.э.н., профессор (г. Буэнос-Айрес, Аргентинская Республика)
Д.Е. СОРОКИН	Член Президиума Вольного экономического общества России, первый заместитель директора Института экономики РАН, член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
Г.А. ТОСУНЯН	Вице-президент ВЭО России, Президент Ассоциации российских банков, член-корреспондент РАН, заслуженный деятель науки РФ, д.ю.н., профессор (г. Москва, Россия)
М.А. ЭСКИНДАРОВ	Член Правления ВЭО России, ректор ФГОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве РФ», заслуженный деятель науки РФ, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)
Ю.В. ЯКУТИН	Вице-президент Вольного экономического общества России, научный руководитель ЗАО «Издательский дом «Экономическая газета», заслуженный деятель науки РФ, д.э.н., профессор (г. Москва, Россия)

СОДЕРЖАНИЕ

Научные дискуссии

Абалкинские чтения.

Круглый стол «Экономический рост России» на тему «ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ – «ПОЯС РАЗВИТИЯ» (стенограмма)

В.Н. Красильников (вступительное слово)	22
Д.Е. Сорокин (вступительное слово)	24
В.И. Якунин «Транспортная стратегия России – «пояс RAZVITIE»	26
Н.А. Асаул Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с изменениями, соответствующими современным реалиям	43
С.Ю. Глазьев О целесообразности реализации стратегии создания «Пояса развития»	58
Г.А. Тосунян Состояние экономики и банковского сектора России	64
Ю.В. Якутин Транспорт России – стратегия развития	68
Е.А. Жуков Концептуальные основы модернизации транспортного комплекса России	108

К.Б. Норкин Транспортная система России как важнейший фактор устойчивого роста качества жизни	123
Р.С. Гринберг Об изменении парадигмы экономической политики	131
В.И. Богоявленский Стратегия развития транспортных магистралей России в Арктике	136
С.Н. Рябухин Проблемы повышения эффективности реализации государственной программы «Развитие авиационной промышленности Российской Федерации на 2013–2025 гг.»	146
К.С. Тетерятников Актуальные проблемы финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры с участием системно значимых банков в России и за рубежом	157
Г.Н. Цаголов Алгоритм развития	180
Я.Н. Дубенецкий Утопический Мегапроект	185
О.С. Сухарев Транспортное машиностроение и развитие транспортной инфраструктуры России	192
Д.Е. Сорокин (заключительное слово)	207

АНАЛИТИЧЕСКИЕ СТАТЬИ

А.Ю. Манюшис, И.Е. Барсуков Регулирование устойчивого развития крупного города: управление по интересам и стратегический территориальный маркетинг	210
Ю.В. Якутин Север России: потенциал развития	244
А.В. Рождественский, Е.Ю. Демина, А.В. Зинин Системный подход при планировании прямых и общехозяйственных расходов учреждений высшего образования	252
Н.Н. Тютюрюков, Е.Н. Максимова, Г.Б. Тернопольская О гармонизации налогового законодательства стран Таможенного Союза	273
А.О. Блинов, О.А. Николаевская Ключевые направления развития промышленной политики РФ	280
А.И. Нормов Экономико-статистический анализ динамики товарооборота предприятия интернет-торговли	298
А.А. Иванова Проблема трудоустройства и занятости молодых специалистов в Российской Федерации	310
М.Д. Иванова, Г.В. Сахаров Влияние расходов на охрану окружающей природной среды на себестоимость продукции	319

А.А. Кузнецова

Роль и перспективы информационной логистики
в деятельности промышленных компаний..... 329

А.М. Хаматханова

Специфика современной модели
корпоративного управления в России 340

ПОРТРЕТЫ УЧЕНЫХ

К 90-летию Максима Матвеевича Загорюлько..... 354

К 85-летию Николая Николаевича Гриценко 357

К 85-летию Николая Ивановича Рыжкова 360

К 85-летию Анатолия Даниловича Шеремета 363

К 85-летию Евгения Максимовича Примакова 366

Памяти Станислава Михайловича Меньшикова 370

Требования к научным статьям для публикации..... 376

К 250-летию ВЭО России

**АБАЛКИНСКИЕ ЧТЕНИЯ:
КРУГЛЫЙ СТОЛ НА ТЕМУ
«ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ
РОССИИ –
«ПОЯС РАЗВИТИЯ»**

*Каминный зал Дома экономистов
15 октября 2014 года
(стенограмма)*





АБАЛКИНСКИЕ ЧТЕНИЯ: КРУГЛЫЙ СТОЛ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ РОССИИ» НА ТЕМУ «ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ – «ПОЯС РАЗВИТИЯ»

15 октября 2014 года в Каминном зале Дома экономиста в рамках реализации программы подготовки к 250-летию ВЭО России состоялись Абалкинские чтения: круглый стол «Экономический рост России» по теме «Транспортная стратегия России – «пояс развития».

Вольное экономическое общество России снова обсуждает интересный, перспективный, а главное – злободневный вопрос, – план спасения российской экономики. На этот раз темой круглого стола «Экономический рост России» стал мегапроект «Трансевразийский пояс развития» (ТЕПР), представленный президентом корпорации «Российские железные дороги» В.И. Якуниным.

«Подъем Сибири и Дальнего Востока – это наш национальный приоритет на весь XXI век... Ресурсы и государства, и частного бизнеса должны идти на развитие и достижение стратегических целей. Задача, которую предстоит решить, беспрецедентна по масштабу, а значит и наши шаги должны быть нестандартными».

*Из послания Президента РФ В.В. Путина
Федеральному Собранию 12.12.13*

В основном докладе президент ОАО «Российские железные дороги», президент-основатель Мирового общественного форума «Диалог цивилизаций», руководитель Центра научного обоснования и реализации мегапроекта «Интегральная Евразийская транспортная система» ИСПИ РАН, д.п.н. **Владимир Иванович Якунин** подчеркнул, что ТЕПР – мегапроект, который позволит сформировать перспективную стратегию развития для России.

«У нас пока транспорт используют только для перевозки пассажиров и грузов, – заявил он. – Но транспортная структура должна рассматриваться как часть интегральной инфраструктуры, то есть всей инфраструктурной системы нашей страны, включая, помимо транспортной, энергетическую и телекоммуникационную составляющую, инфраструктуру образования и культуры», – заявил он.

Если конкретнее, то проект предполагает построение транспортных магистралей и создание 10–15 крупных промышленных областей в отдаленных регионах Сибири и Дальнего Востока. Таким образом, на этих территориях сформируются промышленные кластеры и вырастут новые поселения. По сути – это индустриально-техническая революция, которая позволит создать миллионы рабочих мест и осуществить новый виток освоения Сибири. А в долгосрочной перспективе, как выразился докладчик, проект послужит «созданию нового мирового полюса генерирования общественного богатства».

Транспортную, энергетическую и телекоммуникационную инфраструктуры предполагается объединить в одну мультиинфраструктуру, упрощающую стратегическое планирование как в производстве, так и в транспортировке продуктов и ресурсов. Забегая вперед, стоит отметить, что в ходе обсуждения проекта эксперты Вольного экономического общества России не раз задавались вопросом, кого и что предполагается перевозить по новым магистралям. «Дорога сама не произведет того, что нужно по ней перевозить», – подчеркнул ведущий научный сотрудник Института экономики РАН, д.э.н., профессор **Олег Сергеевич Сухарев**.

Владимир Якунин заявил, что в рамках концепции ТЕПР «предполагается переориентация российской экономики. Во главу угла ставится не «экономический рост», а национальная идея».

По его словам, современная Россия готова и стремится к продолжению русской традиции развития через реализацию крупных инфраструктурных, промышленных и духовных проектов (какими были Транссиб, план ГОЭЛРО, БАМ и т.п.). «Трансевразийский пояс» если и не вернет России статус

сверхдержавы, то хотя бы ближайшее окружение заставит считаться с нашими интересами.

«Реализация столь масштабного проекта потребует переосмыслить роль России в мировом пространстве как «интегратора на Евразийском континенте», – считает Владимир Якунин. Мало того, наличие развитой информационной и транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке и в Сибири привлечет в эти регионы экономически активных людей, которым уже сейчас тесно в мегаполисах. Эти люди, по мнению автора доклада, готовы уехать от навязанных ценностей и соблазнов общества потребления в малозаселенные и экологически благополучные районы нашей страны. Главное, чтобы там можно было нормально жить и воспитывать здоровых детей. Таким образом, ТЕПР превращается из инфраструктурного проекта в проект развития планетарного масштаба, способный вывести человечество не только из экономического, но и из цивилизационного кризиса.

Что выбрать: Базовый или инновационный «пояс развития»?

В своем докладе Владимир Якунин сделал акцент на том, что реализация проекта ТЕПР предлагает два сценария: базовый (консервативный) и инновационный. Общими в них, как сказал автор проекта, являются выполнение требований ВТО и единого экономического пространства, наличие спроса на перевозки, рост мобильности населения, высокий уровень транспортной безопасности и снижение негативного воздействия хозяйственной деятельности человека на окружающую среду. Разница же по финансовым параметрам двух предлагаемых сценариев составляет примерно 45%. «При этом, – обещает докладчик, – частные инвестиции в большинстве случаев составляют значительную часть, поскольку за их счет будет идти строительство взлетно-посадочных полос, аэродромной инфраструктуры и т.д.».

Правда, выполнение базового сценария не поднимет экономику России. По крайней мере, в ближайшие годы. А инновационного – поднимет, но, напомним, обойдется почти в полтора раза дороже. Но если выбрать дешевый вариант, модернизация

российской экономики будет отложена лет на 15–20. А инновационный сценарий позволит в ближайшие 15 лет полностью построить около 9 тыс. км скоростных и порядка 3,5 тыс. км высокоскоростных дорожных магистралей, модернизировать морские порты на Таманском полуострове, в Усть-Луге, Новороссийске. Как следствие, делает прогноз Владимир Якунин, доставка грузов на ж/д транспорте ускорится на 10%, на автомобильном – на 60%, на водном – в два раза. Что касается объемов перевозок, то они могут составить от 300 до 500 млн тонн в год.

Точную стоимость проекта Владимир Иванович не назвал, но упомянул, что речь определенно идет о сумме, приближающейся к 17 трлн долларов. Напомним, это примерно равняется текущему внешнему долгу США.

Быть или не быть выгоде для российской экономики? Вот в чем вопрос!

Прорывной мегапроект и одновременно национальная идея – два в одном, вызвал у мегапредставительной аудитории не один мегавопрос: «Как убедить Минфин дать денег на инновационный сценарий? За сколько лет окупится проект? Кого и что будем возить? Как строить железную дорогу в Арктике? А что если под магистралью, проложенной по территории вечной мерзлоты, рванет газ? И, в конечном итоге, что все это даст российской экономике?»

Советник президента РФ, Вице-президент ВЭО России, академик РАН и РАЕН **Сергей Юрьевич Глазьев** отметил, что ему как экономисту, кажется очевидным, что этот проект перспективный и надо изыскивать средства на инновационный сценарий.

«Стратегия развития транспорта у нас в стране буксует сегодня, – заявил он. – Потому что все же в основу бюджета положен базовый сценарий, а не инновационный. Из этого вывод, что всем все понятно, кроме финансистов. Именно финансистам тормозится реализация проекта по второму сценарию».

Собственно, Минфин тоже можно понять. Их интересует вопрос окупаемости. Деньги немалые – 17 трлн долларов. И хотя авторы

проекта верят, что он полностью окупится уже через 15 лет, да еще и даст миллионам людей работу, а бюджетам – налоговые поступления, Минфин «терзает смутные сомнения». У России есть опыт строительства БАМа и Транссиба, которые не окупались и не окупятся, наверное, уже никогда.

Про Транссиб и БАМ вспомнил советник Президента Председателя Правления ОАО «Банк Москвы», член-корреспондент МАМ, к.ю.н. **Кирилл Семенович Тетерятников**, который не понаслышке знает, как в России и за рубежом реализуются проекты, имеющие отношение к транспорту. Особенно мегапроекты, к которым у русских особая страсть.

«Ни у одной страны нет таких мегапроектов, как у нас, за исключением Китая, – сказал он. – Как было с БАМом? Послали полковника-геодезиста, который все разведает, вернулся, сказал: «Строить невозможно. И в силу геологических причин и в силу климатических». История длинная. Хотя там идеи были оборонного порядка, а не экономического. До сих пор БАМ не построили и коммерческого использования его нет». Последний участок Транссиба электрифицировали только в 2009 году.

Не случится ли такое с «Трансевразийским поясом развития»? Насколько независимой была оценка окупаемости проекта? И где конкретные цифры? Не станет ли ТЕПР магистралью в никуда? Кирилл Тетерятников привел в пример проект экс-губернатора Аляски Сары Пэйлин, которая построила гравийную «дорогу в никуда» за 26 миллионов долларов. Дорожное полотно резко заканчивается на морском берегу, практически у воды. Дальше по проекту должен был быть построен мост на остров Гравина, стоимостью почти 400 млн долларов. В конечном итоге его решили не строить, так как численность население острова составляет всего 50 человек. Применения дороге толком не нашлось. Вспомнилась и «олимпийская» дорога из Сочи в Красную Поляну, 48 километров которой обошлись России в 8,5 млрд долларов. «И кто сейчас ездит из Сочи в Красную Поляну?» – задается резонным вопросом Кирилл Семенович и рекомендует провести независимый аудит проекта ТЕПР.

«Реальность осуществления такого плана маловероятна, – дал свою оценку проекту публицист, профессор Международно-

го университета, академик РАН, д.э.н. **Георгий Николаевич Цаголов** – Чтобы это было реально осуществимо, необходимо сочетание в экономике плановых и рыночных начал, как у китайцев».

«Россия – страна, мягко говоря, небогатая, но с фантазией у нас все в порядке», поэтому мы можем много чего запланировать и ничего не сделать, поскольку эти проекты в существующей системе координат российской экономики нам просто не по карману. А если не научиться планировать, они и завтра останутся только на бумаге и в наших мечтах, подвел итог своих рассуждений Георгий Николаевич.

Вообще в какой-то момент дискуссии возникла мысль о том, что надо нам разрабатывать не стратегию расходов, а стратегию доходов. Так даже психологи советуют делать всем, кто хочет разбогатеть. Но как разбогатеть при таких расценках на строительство дорог? Вице-президент ВЭО России, президент Ассоциации российских банков, член-корреспондент РАН, заслуженный деятель науки РФ **Гарегин Ашотович Тосунян** в своем докладе привел шокирующие цифры:

«За 2000 год километраж новых дорог составил 3900 км, затраты на них – 37 млрд руб., – сказал он. – В 2010 году построили 1600 км, а затраты в 10 с лишним раз увеличились. Значит, затраты на один километр в 2000 году были 9,5 млн рублей, а в 2010-м – 276 млн рублей на километр. 10 млрд евро Европе хватило бы на 1500 км шестиполосных автомобильных дорог! У нас двухполосная дорога стоит 6,9 млн евро на один км, а в Европе шестиполосная – 6,6 млн евро на км».

Еще 44 года назад Венедикт Ерофеев написал, что у нас человек всегда должен быть грустен и растерян, а теперь директор Института экономики РАН, вице-президент ВЭО России, член-корреспондент РАН **Руслан Семенович Гринберг** говорит, что «уровень растерянности руководства страны сегодня очень высокий». С одной стороны, необходимо поднимать экономику, а с другой – хочется сохранить деньги. И тут гораздо спокойнее инвестировать их в американские ценные бумаги. Ничего стабильнее пока не придумали. В этой связи подобные мегапроекты как нельзя кстати.

«Нет никакой альтернативы развития экономики, как через мегапроекты! – убедительно резюмировал свой доклад директор Института экономики РАН. – Как эту экономическую баржу ни назови, хоть мегапроектом, хоть гиперинвестицией, а плыть куда-то все равно придется. Иначе утонем».

*Материал подготовлен
Натальей Легкой*

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО



В.Н. КРАСИЛЬНИКОВ,
Первый вице-президент ВЭО России, первый вице-президент, генеральный директор Международного Союза экономистов, первый вице-президент, академик Международной Академии менеджмента, президент Международного Клуба менеджеров, академик РАЕН, доктор экономики и менеджмента, к.э.н., профессор

V.N. KRASILNIKOV
First vice-president of VEO of Russia, first vice-president of the International Union of Economists, Director General of the International Union of Economists, first vice-president, academician of the International Academy of Management, president of the International Managers Club, academician of the Russian Academy of Natural Sciences, doctor of economics and management, Cand.Sc.Econ., professor

Уважаемые коллеги! Рад приветствовать Вас в Доме экономиста на первых после летнего сезона Абалкинских чтениях на тему «**Транспортная стратегия России – «пояс развития».**

От имени Президиума Вольного экономического общества России выражаю глубокую признательность Якунину Владимиру Ивановичу за согласие, несмотря на высокую занятость, выступить с основным докладом на Круглом столе.

Открыть Абалкинские чтения предлагаю торжественной церемонией награждения. Решением Президиума ВЭО России учреждена награда «За выдающийся вклад в развитие экономической науки», она присуждается один раз в год. В 2014 г. принято

решение присудить эту награду за разработку теории экономической социодинамики Гринбергу Руслану Семеновичу и Рубинштейну Александру Яковлевичу.

Теория экономической социодинамики отмечена наградами Всемирной ассоциации политической экономии (штаб-квартира – Шанхай), Научного совета сообщества экономистов Польши и Президиума национальной академии наук Украины.

Президент ВЭО России Гавриил Харитонович Попов на Пленуме Правления ВЭО России подчеркнул, что «разработка и развитие теории экономической социодинамики – это большой успех и прорыв в теоретической науке».

Позвольте вручить Почетный диплом ВЭО России «За выдающийся вклад в развитие российской экономической науки и разработку теории экономической социодинамики» Вице-президенту ВЭО России, директору Института экономики Российской академии наук, член-корреспонденту Российской академии наук, доктору экономических наук, профессору **Гринбергу Руслану Семеновичу.**

И первому заместителю директора Института экономики Российской академии наук, заслуженному деятелю науки Российской Федерации, доктору философских наук, профессору **Рубинштейну Александру Яковлевичу.**

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

**Д.Е. СОРОКИН**

*член Президиума ВЭО России,
председатель Научно-практического
совета ВЭО России, проректор
по научной работе ФГБОУ ВПО
«Финансовый университет
при Правительстве РФ»,
член-корреспондент РАН,
д.э.н., профессор*

D.E. SOROKIN

*member of the Presidium of VEO
of Russia, chairman of the Scientific
and practical board of VEO of Russia,
vice-rector for research of the
«Financial University under the
Government of the Russian Federation»
corresponding member of Russian
Academy of Sciences, Doctor
of Economics, professor*

Уважаемые коллеги, как вы знаете, о транспортных проблемах, о том, чтобы поставить их в качестве темы одного из наших круглых столов, мы говорили в самом начале сезона. И в этом смысле мы идем по плану, наши прогнозы сбываются.

Мы очень благодарны Владимиру Ивановичу, что он сумел прийти. Понятно, мы говорим о транспортной проблеме. Но дело в том, что Владимир Иванович – не только президент, как мы все знаем, акционерного общества «Российские железные дороги», но и президент общественного форума «Диалог цивилизаций».

И самое главное, он выдвинул проект, связанный с так называемым поясом развития. Мы так поэтому и назвали наш круг-

лый стол – «Транспортная стратегия. Пояс развития». Это действительно интересный проект, прямо связанный с названием нашего круглого стола – «Экономический рост России».

Обычный регламент нашей работы. Наш уважаемый стартовый докладчик попросил наши стандартные 30 минут. А потом в том порядке, в каком люди, кто записался, кто уже подал записки, мы будем давать слово. Единственное, если будет слово со стороны молодых коллег, то, может быть, я нарушу регламент и буду их вставлять вне очереди.

Время выступления 10 минут. Вот песочные часы. Я прошу этот регламент жестко выдерживать, потому что люди уважаемые, мне не очень удобно прерывать, но я это буду делать.

Теперь начнем работу. Слово Якунину Владимиру Ивановичу.

«ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ –
«ПОЯС RAZVITIE»

TRANSPORT STRATEGY OF RUSSIA –
TRANS-EURASIAN «BELT RAZVITIE»



В.И. ЯКУНИН

президент ОАО «Российские железные дороги», президент-основатель МОФ «Диалог цивилизаций», руководитель Центра научного обоснования и реализации мегапроекта «Интегральная Евразийская транспортная система» ИСПИ РАН, доктор политических наук

V.I. YAKUNIN

President of Russian Railways, President of WPF «Dialogue of Civilizations», Head of the Centre for Scientific Rationale and Implementation of the Megaproject «Integrated Eurasian Transport System» (Institute for Social and Political Studies of the Russian Academy of Sciences), Doctor of Political Sciences

Аннотация

В докладе предлагается рассматривать Россию как страну-цивилизацию, миссия которой состоит в формировании на евроазиатском пространстве нового очага генерации мирового общественного богатства на основе интегральной инфраструктуры нового поколения. Средством реализации новой миссии России может стать Транс-Евроазиатский «пояс RAZVITIE» как

интегральный проект солидарного развития всех цивилизационных центров.

Цель настоящего издания – вынести концепцию Транс-Евроазиатского «пояса RAZVITIE» за пределы научных и экспертных площадок на широкое поле обсуждения с участием представителей органов власти, делового сообщества, профессиональной общественности.

Abstract

The report proposes to consider Russia as a civilization-country, whose mission is to form the new generating source of the world wealth within the Eurasian territory based on the integral infrastructure of the new generation. This mission of Russia shall be carried out through the TEBR project as a project of solidary development of all civilization centres.

The purpose of this edition is to place the concept of Trans-Eurasian «Belt RAZVITIE» beyond the scientific and expert areas and bring it up for discussions with representatives of the authorities, business and professional community.

Ключевые слова: транспортный комплекс; социально-экономическая эффективность транспорта; евроазиатское пространство; Транс-Евроазиатский «пояс RAZVITIE».

Keywords: transport complex; social-economic efficiency of transport; Eurasian territory; the Trans-Eurasian «Belt RAZVITIE».

Уважаемый Виктор Наумович, уважаемый Дмитрий Евгеньевич, уважаемые члены Общества!

Спасибо за приглашение, спасибо за внимание к теме «Пояс RAZVITIE» (ТЕБР). Я сразу хочу оговориться, что я не являюсь экономистом. Я практикующий руководитель хозяйствующего субъекта, как принято говорить. Поэтому мои знания в этой области ограничены именно практической стороной вопроса.

Однако, как было правильно замечено, сегодня транспорт невозможно рассматривать исключительно как средство передви-

жения или средство транспортировки грузов. Особенно это характерно для нашей страны.

Второе отступление, которое я хочу позволить себе сделать в знак уважения к нашему хорошему товарищу – Президенту Чехии Милошу Земану, который сейчас подвергается тяжелейшему давлению со стороны либеральной прессы за то, что он приехал на Родос, на Мировой общественный форум «Диалог цивилизаций», и позволил себе такую неполицоректную вещь, как делать доклад на русском языке. В знак признательности за это я возьму один из его известных теперь уже афоризмов. Он говорит: «Я хочу сделать провокацию».

Так вот, я тоже хочу сделать определенную провокацию, потому что вижу некоторое противоречие между тем, что записано в уставе Вольного экономического общества, а именно «содействие в практической реализации результатов фундаментальных исследований экономистов, направленных на развитие (подчеркиваю) и укрепление страны», что представляет для нас абсолютный интерес с точки зрения темы доклада о «поясе RAZVITIE». Примечательно то, что круглый стол, в рамках которого мне предоставлена возможность сделать доклад, называется «Экономический рост России». Парадоксальность ситуации в том, что целью моего доклада как раз является мысль о том, что традиционное представление об «экономическом росте» становится тормозом для стратегии развития России. По этому поводу на президиуме Российской академии наук (11 марта 2014 г.) у нас уже была некоторая дискуссия. Тогда я позволил себе заметить, что понятие роста сегодня не является абсолютной категорией, которая определяет реальное состояние экономики, особенно если мы говорим о нашей собственной экономике. Постараюсь развить эту мысль несколько дальше.

Возвращаясь к теме доклада «Транспортная стратегия Россия – «пояс RAZVITIE», с самого начала следует оговориться, что «пояс RAZVITIE» – не есть название стратегии. Это концепция. Именно в таком плане, как научная концепция, она докладывалась на президиуме РАН 11 марта этого года.

Дело в том, что до сих пор фактически любые стратегии в России разрабатываются в логике «экономического роста». Цен-

тральной частью моего доклада я хочу сделать тезис: RAZVITIE – альтернатива экономического роста, с точки зрения теоретического концепта. На мой взгляд, сегодня наступило время, когда любые отраслевые стратегии должны разрабатываться в рамках стратегии «развития». Это означает, что транспортная инфраструктура должна рассматриваться как часть интегральной инфраструктурной системы, включающей кроме транспортной также энергетическую, телекоммуникационную и другие составляющие, которые все вместе только и могут обеспечить эффект развития.

В ежегодном Послании Федеральному Собранию 2013 года В.В. Путин назвал национальным приоритетом на весь XXI век «подъем Сибири и Дальнего Востока»: «Ресурсы и государства, и частного бизнеса должны идти на развитие, на достижение стратегических целей. Например, таких, как подъем Сибири и Дальнего Востока. Это наш национальный приоритет на весь XXI век. Задачи, которые предстоит решить, беспрецедентны по масштабу, а значит, и наши шаги должны быть нестандартными».

Концепция Транс-Евроазиатского «пояса RAZVITIE» непосредственно касается именно этих установок главы государства и представляет собой разработку концепции как раз такого «нестандартного шага» по одному из способов поднятия Сибири и Дальнего Востока.

Я уже упоминал выступление на заседании президиума Российской академии наук с докладом «Интегральный проект солидарного развития на Транс-Евроазиатском континенте (научно-практическая концепция)». Мне хотелось бы обратить ваше внимание на некоторые аспекты предложенной концепции, которые в большей степени связаны с глобальным контекстом нынешней мировой ситуации.

Этот контекст можно выразить одной фразой. Существующая парадигма либерального монетаризма фактически подталкивает мировую финансовую элиту к реформатированию мировой экономики на основе международных конфликтов и создания все новых и новых «горячих точек». Налицо попытка силовыми методами, выходящими далеко за пределы нормаль-

ных экономических механизмов, использовать непростую мировую ситуацию в пользу нынешней финансовой олигархии. Уже вполне настойчиво представители экспертного сообщества, серьезные экономисты высказывают суждения, что для оживления мировой экономики объективно нужна война.

Анализируя глобальные процессы в 2009 году, в своем выступлении в Сингапуре я представил карту финансово-экономической переконфигурации.

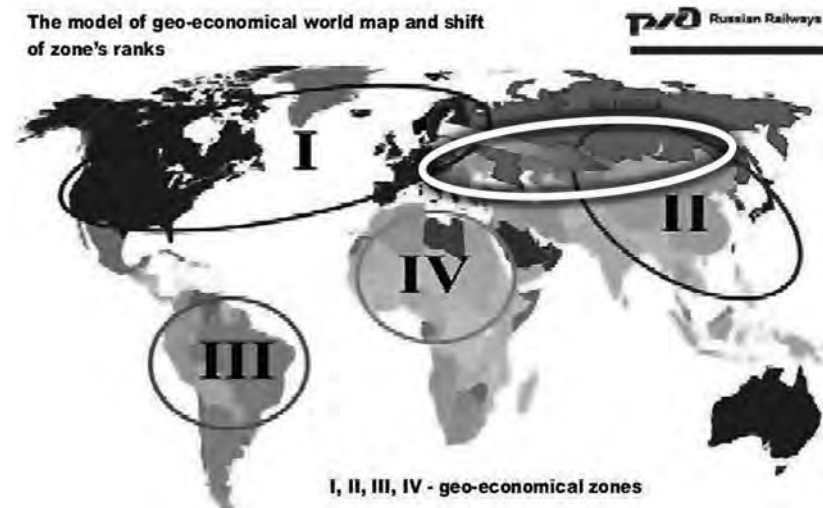


Рис. 1. Россия как интегратор на Евро-Азиатском континенте (модель геоэкономической карты мира)
I–IV – геоэкономические зоны

Первый овал – это США и Европа. Вы сегодня все хорошо знаете, что настойчиво проводится американцами идея создания зоны свободной торговли именно в этой конфигурации. Второй центр – это, конечно, Китай, Азия. Сюда я бы, наверное, отнес сегодня еще и Россию. Третий – это Латинская Америка. И четвертый – это Африка. Сегодняшнее развитие ситуации показывает, что, по крайней мере, с точки зрения глобального подхода это переформатирование выглядит реалистичным. Это был чисто геоэкономический анализ. Однако уже тогда было очевидно,

что перетекание мирового геоэкономического центра в Евразию с неизбежностью вынуждает элиту финансовой долларовой системы к «нестандартным» способам удержания своей власти. Попросту говоря, в очередной раз задействовать силовые аргументы новых форм войны.

Тут я бы хотел подчеркнуть, что речь идет не о «ястребах», которые превалируют над «голубями». Речь идет о том, что неолиберальная парадигма в принципе не оставляет шансов для мирной трансформации мировой экономики.

Поэтому дальше можно действовать двумя путями: либо готовиться к войне (по мнению ряда экспертов, она уже началась), либо найти альтернативу неолиберальной парадигме, которая позволит осуществить переформатирование без военного сценария. С этой точки зрения наши исследования в области научного концепта ТЕПР как раз и представляют такую не глобальную, но существенную попытку. ТЕПР надо рассматривать не как транспортную концепцию, не как часть какой-то транспортной стратегии, а именно как некую альтернативу, пускай не всеобщую, но альтернативу именно неолиберальной парадигме.

Хотелось бы также подчеркнуть, что критический дискурс относительно того, что мы правильно делаем, а что неправильно, тоже себя, по большому счету, исчерпал, потому что необходимо кроме критики (самой по себе совершенно справедливой, но в нынешних условиях уже абсолютно недостаточной) давать позитивные ориентиры относительно того, что тогда делать.

Итак, мир стоит перед выбором: каким образом, какой экономической моделью будет наполнена идея солидарного развития в Евразии. Также это и принципиальный вопрос о механизме взаимодействия между разными странами в современных условиях: на каком языке, на основе каких представлений будут выработываться и проводиться в жизнь управленческие решения глобальных игроков в мировой экономике, включая Евразию.

Совершенно очевидно, что язык неолиберальной модели больше не работает ни у нас, ни в странах Запада, о чем свидетельствуют последние решения о крупных инвестициях в инфраструктурные проекты в Испании, Чехии, Норвегии, Германии и так далее.

Мы считаем, что признаком развития может и должно служить движение общества к наиболее полному воплощению и практической реализации своих идеалов, системы ценностей, выработанной социумом на протяжении всего своего существования, и осознаваемого как историческое предназначение.

В этом контексте вернемся к определению понятий «рост» и «развитие». В определенном смысле **рост** может характеризоваться как раковая опухоль, в то время как **развитие** – это улучшение, повышение благосостояния общества, повышение уровня и качества жизни людей. Поскольку линейный характер роста прежде всего и задается денежными показателями количественного увеличения прибыли. Политика развития предполагает выход за рамки денежных показателей к определению действительного предмета преобразования, обеспечивающего качественное изменение сегодняшнего мирового экономического хозяйства.

Необходимо выдвигание какой-то экономической альтернативы. Она может позиционироваться как особый идеологический призыв к миру. В общих чертах такую модель можно характеризовать как «**экономику духовного типа**». Хозяйственная деятельность в ней есть не самодостаточная, а подчиненная высшим духовно-нравственным критериям общества сферы.

Одной из важнейших категорий, используемых при анализе общественных процессов, является категория «ценностей».

Предлагаемый новый подход к экономике состоит **во введении в нее категории «ценность»**, которая в явном виде вводится в цепочку проектирования государственной политики.

Именно через девальвацию, искажение блока «ценностей» происходит утрата государственной субъектности, утрата цивилизационной идентичности.

Это принципиальный момент для принятия управленческих и политических решений. Цели должны ставиться на основе определенных духовно-нравственных ценностей. Ценность роста и ее основание – количественное увеличение прибыли – это мир материальных ценностей и он задает один тип целей, преимущественно потребительских.

Внешнее проектирование государственной политики



Ценность развития и ее основание – качественное усложнение общества и сфер деятельности, его духовный рост – задают другой тип целей, неразрывно связанный с ценностной матрицей и этическим выбором.

Важно понимать, что **Развитие – это внеэкономическая, надэкономическая категория**. В доминирующем сегодня типе экономического мышления развитие и рост употребляются через запятую. Развитие – это объемлющий оператор, в рамках которого осуществляется рост. Развитие не отменяет рост, но задает требования на нужный нам рост, в том числе (и прежде всего) – духовно-нравственный, качественный рост социума. В этом смысле развитие осознается как позитивная ценностная категория.

Для восстановления субъектности России как государства-цивилизации в упомянутую цепочку управления необходимо вводить такую ценность как «РАЗВИТИЕ».

Вопрос о взаимодействии «развитых» и «развивающихся» стран становится центральным для будущего евразийского пространства. Что будет взято за основу освоения цивилизационной вакансии Евразии – «экономический рост» или «развитие»?

Важно при этом иметь в виду, что ключевые документы стратегического развития США, Западной Европы, Японии нацелены на обеспечение экономического «роста». Альтер-

нативой может стать такое надэкономическое целеполагание, реализующее перспективу развития России как цивилизационного ядра – и интегрированными с ним ареалами от Тихого океана до Атлантики, о котором говорил В.В. Путин и которое воплощено в проекте «Транс-Евразийский пояс RAZVITIE».

Чтобы не было путаницы с «развитием», употребляемым в обширной западной экономической литературе, в официальных документах стран Запада, и нашим пониманием «развития», поскольку английское development не раскрывает содержание понятия развития, мы выделяем русское слово «развитие» латиницей: «RAZVITIE».

Мегапроекты – как один из алгоритмов развития России

Россия на протяжении своей истории осуществила несколько рывков в своем развитии, каждый из которых можно рассматривать как мегапроект. Причем сфера «проектирования» собственной судьбы всегда выходила за рамки чисто экономического прагматизма.

Мегапроекты – не случайный выбор страны и народа, а ее глубинное свойство, способ развития. Проект строительства Транссиба в свое время дал огромный толчок к развитию не только прилегающих регионов, но и целых отраслей промышленности. В нашем недавнем прошлом было реализовано немало успешных больших проектов, оказывавших позитивное влияние на жизнь народа не только в рамках одной отрасли. Таковы, например, проекты ГОЭЛРО, атомный проект, развитие авиационной промышленности, железнодорожного транспорта, систем телерадиокоммуникаций и т.п. И современная Россия готова и стремится к продолжению русской традиции развития через реализацию крупных инфраструктурных, промышленных и духовных проектов.

Среди недавних успешных больших инфраструктурных проектов – создание спортивно-рекреационного кластера и проведение Зимних Олимпийских игр в Сочи, развитие инфраструктуры на Дальнем Востоке для проведения форумов АТЭС, строительство автомобильных и железных дорог.

Крупными инфраструктурными проектами являются стремительное расширение сети телекоммуникаций, развитие интернета. Нельзя не упомянуть и проект по развитию высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Все эти проекты являются важными, развивающими страну, улучшающими жизнь населения. Однако Россия сегодня готова к настоящему мегапроекту, который позволит вырваться в пространство нового качества жизни, в новый промышленно-технологический уклад.

Транс-Евразийский «пояс RAZVITIE»

Проект предполагает формирование на территории Сибири и Дальнего Востока важнейших составляющих нового технологического и социокультурного уклада.

Принципиальными элементами этого уклада являются интегральная инфраструктурная система (мультиинфраструктура).

Она объединит транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечит создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических и инженерных городов вдоль БАМа и Транссиба.

«Пояс RAZVITIE» является принципиально новым геоэкономическим, геополитическим и геокультурным концептом. Он отличается от понятий «страновой мост» и «транспортный коридор», которые включаются внутрь этого концепта, и выступают в виде отдельных аспектов понятия «пояс RAZVITIE».

Геоэкономическая новизна состоит в формировании **нового полюса генерации общественного богатства**, заметного на фоне имеющихся мировых экономик.

Геополитический аспект предполагает создание **новой формы международного сотрудничества** в совместном стратегическом планировании и неиндустриальном освоении значительных территорий.

Наконец, *геокультурный аспект* заключается в проявлении **евразийского мировоззрения**, основанного на **цивилизационной идентичности и диалоге цивилизаций** между представителями, имеющими разные цивилизационные идентичности.

Реализация этого проекта предполагает, что развитие понимается как ценность и одновременно предмет кооперации и солидарного взаимодействия различных стран. Этот проект по нашему определению должен быть международным проектом. Именно на этой основе мы сегодня выстраиваем отношения с китайцами, которые устами своего руководства уже говорят о том, что «Новый шелковый путь» не является альтернативой ТЕРПу, более того, это взаимодополняющие концепты одной идеи.

Если говорить о развитии как совокупном взаимосвязанном развитии знаний, технологий, институтов и человека, то мы видели это в истории Советского Союза, когда знания, технологии передавались от центра, из фундаментальных центров на периферию, передавались в республики, где возникали свои научные школы, свое развитие и т.д.

Интегральная инфраструктурная система

Интегральная инфраструктурная система – основа перехода к новому технопромышленному укладу и модернизации страны. Важным шагом в этом направлении является создание мультиинфраструктуры – гибкого единства транспортных, энергетических и телекоммуникационных инфраструктурных систем (включающих космос и спутники).

Элементы интегральной инфраструктуры:

- обеспечивают связь сегодня разделенных и разрозненных инфраструктурных услуг (транспорт, энергетика, телекоммуникации, транспортировка воды).
- обеспечивают синтез информации обо всех типах потоков, движущихся через данную инфраструктуру – энергии, товаров, людей.
- увеличивают не только мощность потока энергии через интегративный инфраструктурный канал, но и КПД.
- позволяют в реальном времени координировать взаимодействие множества пользователей инфраструктуры, изменяющих свои запросы и решения.

ТЕРП означает формирование огромного внутреннего спроса: только железнодорожный транспорт обслуживают 19 отраслей, а сколько их будет для интегральной инфраструктуры в целом!

Развитие железных дорог влечет ускоренное развитие индустрии тяжелого машиностроения, дизелестроения, электротехники, создание новых материалов, средств коммуникаций и т.д.

Интегральная инфраструктура – это рост комплексного социального капитала страны. Корпорации и целые сферы деятельности, которые связаны с новым социальным капиталом, естественно оказываются включенными в более эффективный технопромышленный и социокультурный уклад. Реализация идеи ТЕРП связана с долгосрочными вложениями во всестороннее инфраструктурное развитие, на его базе предполагается формирование крупных научно-производственных кластеров, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке.

Стратегическое планирование

На основе проекта ТЕРП предлагается создать экспериментальный вариант планирующего агентства, способного управлять процессами развития на территориях реализации проекта.

Процедуры стратегического планирования в рассматриваемом случае начинают разворачиваться с уровня создания крупных материальных инфраструктурных проектов как общей базы для различных корпораций. В этом случае деятельность различных корпораций одной отрасли можно организовывать за счет включения в общую систему контрактов по созданию ТЕРП. Для организации надотраслевого пространства ТЕРП необходимо сформировать системно-инженерную матрицу связей циклов жизни контракта, проекта и актива.

Эта управленческая матрица является операциональным механизмом развертывания ТЕРП в надотраслевом и надкорпоративном пространстве. Она позволяет конкретно связывать заказы на создание узлов мультиинфраструктуры и формы их дальнейшего использования группами потребителей.

Важно подчеркнуть, что Транс-Евразийский «пояс RAZVITIE» создается под наши собственные требования, когда нам необходимо развиваться в большом пространстве страны с небольшим числом населения, которое должно быть стимулировано к росту численности семей. Это совершенно иной тип движения в будущее, чем опора на естественный огромный прирост населения Юго-Восточной Азии.

Конкретизация целей развития в проекте ТЕПР

Во-первых, речь идет о социально-экономическом развитии, которое предполагает создание 10–15 новых индустриальных отраслей, их локализацию и строительство вписанных в окружающую среду перспективных поселений. Именно эти создаваемые новые отрасли и определяют стратегические типы занятости с заявленной президентом В.В. Путиным необходимостью создания 25 миллионов продуктивных рабочих мест.

Во-вторых, предполагается интеграция разделенных ведомственными перегородками инфраструктур и в виде единой мультиинфраструктуры.

В-третьих, сам проект ТЕПР должен опираться на привлекательность для западных корпораций и правительств, предоставляя возможность выноса опережающего промышленно-технологического развития стран участников мегапроекта на российскую территорию. Этот вынос может происходить по разным причинам – причинам отсутствия пространства, связанности ресурсов уже осуществляемыми экономическими планами, и др. В этом случае на российской территории можно было бы совместно создавать нечто принципиально новое.

С учетом масштабности проекта может потребоваться расширение и ускорение реализации существующих планов строительства высокоскоростных магистралей, включая потенциальное формирование единой ВСМ АТР – Россия – Европа. В этой связи, в рамках реализации идеи ТЕПР значительный интерес может представлять сотрудничество в сфере применения передовых технологий стран ЕС и АТР по организации высокоскоростных пассажирских и скоростных грузовых перевозок.

К глобальным инфраструктурным проектам, позволяющим заложить основу развития ТЕПР, можно отнести:

- создание международного транспортного коридора в направлении **Европа – Россия – Япония** с оценкой возможного использования территории острова Сахалин и инженерно-технической возможности создания транспортных переходов через пролив Невельского и пролив Лаперуза;

- межконтинентальная железнодорожная магистраль через **Берингов пролив**;

- формирование трансконтинентальной высокоскоростной магистрали **Пусан/Пекин – Москва – Берлин – Роттердам**.

Потенциальные результаты данных проектов выходят далеко за рамки решения одной бизнес-задачи (в более широком аспекте – развитие отрасли экономики), так как стимулируется развитие смежных видов деятельности, в том числе связанных с обслуживанием и функционированием самих объектов.

В этой связи эффективность проектов не исчерпывается нормой прибыли или экономической эффективностью произведенных вложений: позитивный эффект, по большей части, лежит в социальной и политической сферах.

Для потенциальных инвесторов ТЕПР выступит инструментом долгосрочных вложений в наукоемкие инфраструктурные проекты в реальном секторе экономики. Планируется, что механизм реализации проекта будет базироваться на формировании совокупности специализированных и международных частно-государственных партнерств и фондов.

Наконец, четвертый момент – приоритет долгосрочного инвестирования в развитие любых масштабов с гарантированной возвратностью для создания нового мирового полюса генерирования общественного богатства.

«Пояс RAZVITIE» как зона будущего для всего мира

В рамках «пояса RAZVITIE» предполагается выделить зоны, в которых будут создаваться индустриально-промышленные системы, инфраструктурные решения, формы поселений, которых не существует в настоящее время нигде на земном шаре и которые задают следующий шаг развития возможностей человечества.

К работе на этих экспериментальных «футуросонах» могут быть привлечены исследователи, разработчики, архитекторы, у которых есть заслуживающие внимания сумасшедшие прорывные идеи человечества в будущее, которые пройдут через самую требовательную и серьезную комплексную экспертизу. И главное – российская и мировая молодежь!

Принципиально важно превратить ТЕПР в мировую футуросону. С этой точки зрения Транс-Евроазиатский пояс может стать формой мобилизации системной промышленности и прак-

тико-ориентированных проектных разработок Евросоюза, Японии, Китая и Кореи.

ТЕПР должен быть основан на опережающей, а не догоняющей индустриализации.

Мы заинтересованы в создании принципиально новых, прорывных технологий, формирующих инфраструктуру следующего технопромышленного уклада – термоядерную и солнечную энергетику, наноматериалы, композиты, лазерные станочные агрегаты, космические двигатели, биофотонические системы, системы транспорта на магнитном подвесе.

Страновые, международные и планетарные рамки проекта ТЕПР

ТЕПР с точки зрения авторов этого проекта является гибким единством внутристранового и международного планетарного действия. Поэтому данный проект одновременно рассматривается в четырех рамках.

Внутристрановая рамка: ТЕПР как способ смены доминирующей сегодня в России экспортно-сырьевой модели экономики на модель опережающей реиндустриализации, соответствующей потребностям начала 21-го века. Обычно инфраструктурное развитие рассматривается как вспомогательное и обеспечивающее для промышленной политики и бизнеса. В данном случае предполагается наоборот – за счет опережающего формирования инфраструктуры следующего поколения сделать инфраструктурное освоение территории резервуаром накопления новых технологий.

Рамка структуризации Евразийского Союза. В этой рамке ТЕПР выступает как средство территориальной реорганизации и переструктуризации пространства Евразийского Союза. Выделяются стыковочные регионы внутри Евразийского Союза и Евразийского Союза с другими странами, которые обеспечивают координацию разных темпов и уровней социального развития для преодоления эволюционно сложившихся расхождений. На территории Евразийского Союза планируется территориальное размещение ядер нового технопромышленного и социокультурного уклада.

Трансконтинентальная рамка ТЕПР как организация пространственных взаимодействий между международных участников

проекта: Евросоюза, Китая, Японии, Кореи, Монголии. ТЕПР – это особый способ организации евразийского пространства, в котором **«не Россия находится между Европой и Азией, а Европа и Азия находятся слева и справа от России»**. Другими словами, роль России не сводится к капитализации ее транзитного потенциала, а к формированию нового очага генерации общественного богатства на основе соразвития с участием всех цивилизационных центров, соседствующих с Россией.

Наконец, в **четвертой, планетарной рамке** ТЕПР рассматривается как новая интеллектуально-управленческая **платформа «RAZVITIE»**, которая обнаруживает общие условия действия на разных континентах. В форме Транс-Евроазиатского пояса Razvitie для Евросоюза, России, Китая, Японии, Индии, Кореи, Казахстана, Украины, Белоруссии, стран СНГ. В форме Транс-Латиноамериканского – для Бразилии, Колумбии, Чили, Перу, Аргентины, Транс-Африканского – для ЮАР, Анголы и других стран континента. И даже Евразийско-Американского, предполагающего соединение Аляски с Чукоткой.

Эта платформа «RAZVITIE» позволяет осуществлять на разных континентах совместное продвижение трансконтинентальных проектов.

Заключение. Большое Дело как условие цивилизационной идентичности России

Но кто будет субъектом этих грандиозных преобразований? Речь идет о формировании задачи Большого Дела, которая сможет привлечь людей и инициировать их самоопределение.

Упомянутые четыре рамки проекта ТЕПР сквозным образом опираются на представление о солидарном развитии, вытекающем из цивилизационной идентичности России. Инфраструктурные приоритеты создают условия для формирования в России общества Развития, уникальной социальной системы, основанной на цивилизационной идентичности.

Проект ТЕПР позволяет формировать на этой основе новые принципы и цели социально-экономического развития, восстанавливать в обществе дух творчества, исканий и победы.

Благодарю за внимание.

Библиографический список

1. Якунин В.И. Реконфигурация финансово-экономической карты мира, вклад текущего кризиса и возможности России. – Пленарный доклад, 4-й Российско-Сингапурский деловой форум, Сингапур, 2009, 27–29 сентября.
2. 22 Ideas to Fix the World. Conversations with the World's Foremost Thinkers Edited by Piotr Dutkiewicz and Richard Sakwa. – New York University Press, New York and London, 2014.
3. Якунин В.И. Государственная идеология и национальная идея: конституционно-ценностный подход. – Журнал «Власть», 2007, № 3.
4. Якунин В.И., Багдасарян В.Э., Сулакшин С.С. Цивилизационно-ценностные основания экономических решений. Монография – М.: Научный эксперт, 2008.
5. Байдаков М.Ю., Бассанини Ф., Громыко Ю.В., Зюков В.Т., Раймонди П., Ревилио П., Тенненбаум Д. Транс-Евразийский пояс Razvitie. – М.: Практикс, 2012.
6. Якунин В.И., Осипов Г.В., Садовничий В.А. Единая евразийская инфраструктурная система. – М.: ИСПИ РАН, 2013.

Bibliographical list

1. Jakunin V. I. Rekonfiguracija finansovo-jekonomicheskoy karty mira, vklad tekushhego krizisa i vozmozhnosti Rossii. – Plenarnyj doklad, 4-j Rossijsko-Singapurskij delovoj forum, Singapur, 2009, 27–29 sentjabrja.
2. 22 Ideas to Fix the World. Conversations with the World's Foremost Thinkers Edited by Piotr Dutkiewicz and Richard Sakwa. – New York University Press, New York and London, 2014.
3. Jakunin V.I. Gosudarstvennaja ideologija i nacional'naja ideja: konstitucionno-cennostnyj podhod. – Zhurnal «Vlast'», 2007, № 3.
4. Jakunin V.I., Bagdasarjan V.Je., Sulakshin S.C. Civilizacionno-cennostnye osnovanija jekonomicheskikh reshenij. Monografija – M.: Nauchnyj jekspert, 2008.
5. Bajdakov M.Ju., Bassanini F., Gromyko Ju.V., Zjukov V.T., Rajmondi P., Revilio P., Tennenbaum D. Trans-Evrazijskij pojas Razvitie. – M.: Praxis, 2012.
6. Jakunin V.I., Osipov G.V., Sadovnichij V.A. Edinaja evrazijskaja infrastruktturnaja sistema. – M.: ISPI RAN, 2013.

**«ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА С ИЗМЕНЕНИЯМИ,
СООТВЕТСТВУЮЩИМИ СОВРЕМЕННЫМ
РЕАЛИЯМ»**

**«TRANSPORT STRATEGY OF THE RUSSIAN
FEDERATION FOR PERIOD UP TO 2030,
WITH CHANGES RELEVANT
TO CONTEMPORARY REALITIES»**

**Н.А. АСАУЛ**

*заместитель министра
транспорта Российской Федерации,
д.э.н, профессор*

N.A. ASAUL

*Deputy Minister of Transport
of the Russian Federation,
Doctor of Economics, professor*

Аннотация

В докладе озвучены основные цели развития транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года: «Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью и выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция

в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах».

Abstract

The report voiced the main objectives of the transport sector of the Russian Federation until 2030: « At the turn of 2030 the transport industry will be the backbone sector and will be released on the competitive position of the level of specific transport costs, safety, environmental and quality of transport services. The level of developed countries in the commercial speed and timeliness of the goods delivery, the availability of public transport services will be reached. Formation of a single transport system of Russia and its integration into the global transport system will provide increase of efficiency of transport services within the country, the growth of their export, more effective realization of transit potential, meeting the needs of the economy and society in quality and competitive transport services».

Ключевые слова: транспортная отрасль, качество услуг, единая транспортная система, эффективность, стратегические цели, интеллектуальные транспортные системы, индикаторы, финансирование.

Keywords: transport industry, service quality, integrated transport system, efficiency, strategic goals, intelligent transport systems, indicators, financing.

Уважаемые участники круглого стола!

Стратегической целью развития транспортной системы любого государства является удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

С учетом этого были установлены основные цели, задачи и индикаторы развития транспортной системы страны Российской Фе-

дерации, утвержденной Правительством Российской Федерации в ноябре 2008 года (*Распоряжение от 22 ноября 2008 г. № 1734-р*).

В ходе реализации **Транспортной стратегии** Российской Федерации на период до 2030 года в рамках достижения цели по **формированию единого транспортного пространства** в настоящее время достигнуты значения по следующим индикаторам:

по протяженности железных дорог 85,6 тыс. км; по протяженности автомобильных дорог общего пользования 1283,4 тыс. км;

За время реализации Стратегии **построено и реконструировано 24 тыс. км автомобильных дорог** федерального и регионального значения. **Отремонтировано чуть менее 140 тыс. км дорог** федерального и регионального уровня. **Капитальный ремонт выполнен на более 8 тыс. км** федеральных трасс.

Велось строительство автодорожной сети в рамках подготовки к саммиту АТЭС во Владивостоке и Зимним Олимпийским играм в Сочи.

Для ускорения создания в Российской Федерации автомагистралей нового поколения и привлечения дополнительных внебюджетных источников в 2009 году создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги», которой **передано в управление более 2,5 тыс. км автомобильных дорог** общего пользования федерального значения.

Начато строительство дорог с использованием контрактов жизненного цикла. Была восстановлена и развивается система дорожных фондов.

На воздушном транспорте проведены работы по строительству и реконструкции взлетно-посадочных полос **в 23 аэропортах**, в том числе в Домодедово, Внуково, Пулково, Сочи, Владивостоке.

Проведена реконструкция инженерных сооружений ряда аэропортовых комплексов, в том числе международного аэропорта Шереметьево и аэропорта Внуково. Проведена замена светосигнального оборудования **в 17 аэропортах**. Приобретено **44 комплекта оборудования** авиационной безопасности для аэропортов.

Были приняты меры государственной поддержки местных и региональных аэропортов, а также авиаперевозок между цен-

тром и регионами Дальнего Востока, Калининграда, которые дали значимые положительные результаты.

Подвижность населения на транспорте общего пользования выросла на 3,1% к уровню 2012 г. (3,8 тыс. пасс. – км на 1 человека). Это обусловлено увеличением реальных доходов населения (по предварительной оценке на 3,3%), а также проводимой государственной политикой по обеспечению доступности услуг транспорта для населения на воздушном, железнодорожном и городском пассажирском транспорте и метрополитене.

В 2013 году автобусным транспортом общего пользования перевезено 11,3 млрд пассажиров (91,0% к уровню 2012 г.), что вызвано продолжающейся автомобилизацией населения, а также переходом пассажиров на другие виды транспорта (в частности метрополитен и железнодорожный транспорт).

В 2013 году городским электрическим транспортом перевезено 6,85 млрд пассажиров (92,3% к уровню 2012 г.). Сокращение объемов перевозок произошло за счет трамвайного и троллейбусного транспорта.

В 2013 году всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) перевезено 10,2 млрд тонн грузов (соответственно 96,8% к уровню 2012 г.), что обусловлено снижением объемов производства в основных грузообразующих отраслях. В структуре перевозок грузов увеличилась доля автомобильного транспорта, которая составила 44,8% от общего объема.

Объем перевалки грузов через морские торговые порты России по сравнению с 2000 годом **вырос более чем в 3 раза** и составил 589,2 млн тонн. Российские порты планомерно увеличивали долю грузов российской внешней торговли, стабилизируясь **на уровне 85%**, остальное оставив на долю стран Балтии и Украины. Между тем еще 10 лет назад через иностранные порты перерабатывалась половина всех российских грузов.

На внутреннем водном транспорте особое внимание было уделено поддержанию в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры внутренних водных путей, а также обеспечению безопасных условий судоходства. Обеспечено судоходство для завоза грузов в районы Крайнего Севера на общей протяженности **более 68 тыс. км.**

Построены порты Свияжск и Болгары в Республике Татарстан.

Проводились работы по увеличению протяженности водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, а также с освещаемой и отражательной обстановкой. Покрытие внутренних водных путей электронными картами на начало 2013 года составило 44 тыс. км, что дало возможность широко применять на внутреннем водном транспорте технологии ГЛОНАСС.

Велись работы по повышению уровня безопасности и технического состояния гидротехнических сооружений.

На железнодорожном транспорте осуществлялось развитие инфраструктуры на основных направлениях грузовых и пассажирских перевозок, в том числе усиление подходов к крупнейшим портам России.

Был завершен ряд крупных объектов, в том числе строительство линии Беркамит – Томмот – Якутск, реконструкцию участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань и организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Хельсинки.

Развитие получило скоростное движение пассажирских поездов, начал развиваться проект организации высокоскоростного железнодорожного движения.

Активно осуществлялось приобретение современных локомотивов, пассажирского подвижного состава. Привлечение частных инвестиций позволило решить проблему недостатка грузовых вагонов.

Продолжалась реализация комплексных транспортных проектов по развитию Мурманского и Новороссийского транспортных узлов, сухогрузного района морского порта Тамань, транспортного узла «Восточный – Находка», создание мультимодальных логистических центров в Дмитрове, Ростове, Свияжске.

Вместе с тем необходимо отметить, что целый ряд значений индикаторов Транспортной стратегии пока не достигнут. Основной причиной является **системная недофинансированность транспортной отрасли в целом** и ряда ее ключевых показателей, а также отсутствие резервов «долговременной устойчивости».

Примером может служить объем финансирования инвестиционной программы железнодорожной отрасли, который значительно ниже уровня, предусмотренного действующей редакцией Стратегии.

В связи с этим растет количество участков железных дорог с ограниченными пропускными способностями, протяженность которых составляет **более 6 тыс. км**, а к 2015 году может составить **более 13 тыс. км**.

Не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог. В режиме перегрузки эксплуатируется более четверти общей протяженности федеральной сети, в том числе практически все участки дорог, примыкающие к крупнейшим городам России.

Возрастает дисбаланс между темпами развития российских портов и смежной транспортной инфраструктуры, учитывая, что в течение только последних лет построены и введены новые мощности по обработке грузов в портах России общим объемом **около 130 млн тонн**.

Транспортная система России в ее нынешнем состоянии **не позволяет эффективно удовлетворять спрос** растущих сегментов национальной экономики, обеспечить конкурентоспособные позиции на мировом рынке транспортных услуг, а также поддерживать должный уровень мобильности населения.

Транспортная подвижность преобладающей части населения остается на низком уровне **около 7,7 тысяч км на 1 человека в год** и становится одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда.

Многие проблемы развития транспортной системы России остаются нерешенными и в значительной мере усугубляются.

Транспортно-логистическая система, несмотря на заметные позитивные подвижки последних лет, в целом не отвечает возрастающим требованиям по объему и качеству оказываемых услуг.

Масштабы использования контейнерных технологий на порядок отстают от сопоставимых зарубежных аналогов. Не получила распространения практика контейнерных перевозок.

Продолжает увеличиваться негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Остаются высокими риски гибели населения в дорожно-транспортных происшествиях.

Изменилась политическая и экономическая ситуация как внутри страны, так и на международной арене.

Все эти факторы привели к тому, что **транспортная отрасль должна была скорректировать стратегию своего развития**, отвечая на вызовы и актуальные задачи сегодняшнего дня.

Во исполнение ряда поручений Президента и Правительства Российской Федерации **Минтранс России провел работу** по корректировке и актуализации Транспортной стратегии, которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032.

При разработке актуализированной Стратегии **были учтены положения** целого ряда документов стратегического развития, в том числе:

Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года;

Энергетической стратегии России на период до 2030 года;

Долгосрочной программы развития угольной промышленности России на период до 2030 года;

Стратегий развития транспортного машиностроения, авиационной, судостроительной и автомобильной промышленности;

Стратегий социально-экономического развития регионов.

В документе определены цели, индикаторы и задачи долгосрочного развития транспортного комплекса, инвестиционные и инновационные приоритеты, принципы и механизмы реализации государственной транспортной политики.

Они структурированы в вертикально интегрированную системную модель, которая **позволяет организовать эффективный мониторинг индикаторов и управление реализацией стратегии**.

На верхнем уровне – миссия государства в сфере обеспечения функционирования и развития транспорта, а также стратегические приоритеты. Далее – цели и индикаторы развития. Затем – основные направления транспортной политики и задачи стратегии. На следующем уровне – общие обеспечивающие задачи и механизмы реализации стратегии. Далее дается оценка финансовых ресурсов и основные результаты.

Стратегией определено, что транспортная политика государства должна быть направлена на создание **единой устойчивой транспортной системы**, обеспечивающей надежные предсказуемые транспортные связи между территориями страны и всего мира в соответствии со стандартами доступности, качества и безопасности перевозок, а также экологичности транспорта.

Основные цели развития транспортной системы России остались практически без изменения, однако была значительно переработана система индикаторов по каждой из целей.

Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

Цель 2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы;

Цель 6. Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

В Стратегии представлены два сценарных варианта развития транспортного комплекса России на период до 2030 года – **базовый (консервативный) и инновационный**.

Исходя из системных социально-экономических проблем, на решение которых направлена Стратегия, ряд принципиальных предпосылок является общим для обоих сценариев.

Прежде всего речь идет о том, что **необходимо**:

- предупредить угрозы деградации элементов базовой транспортной инфраструктуры;
- удовлетворить спрос на грузовые перевозки, предъявляемый основными грузообразующими отраслями экономики;
- выполнить требования, диктуемые членством России в ВТО и развитием Единого экономического пространства;

- обеспечить рост мобильности населения, исходя из транспортной связности территорий и целей обеспечения потребностей рынка труда;
- обеспечить необходимый уровень транспортной безопасности;
- снизить негативное влияние транспорта на окружающую среду.

Сценарии развития требуют разного ресурсного обеспечения.

Разница между финансированием сценариев весьма значительна и **составляет 45%**.

При этом важно подчеркнуть, что частные инвестиции в большинстве случаев не замещают средства бюджета, а дополняют их, либо «идут» вслед за ними.

Для примера можно отметить, что объемы частных инвестиций в речные суда и в развитие аэропортов в значительной мере зависят соответственно от бюджетных вложений в поддержание гарантированных глубин, а также в строительство взлетно-посадочных полос и аэродромную инфраструктуру. Строительство государством высокоскоростных железнодорожных магистралей стимулирует значительные частные инвестиции в высокотехнологичные отрасли экономики.

В связи с этим **ключевым сценарным условием является объем бюджетных ассигнований** в транспортную систему.

Базовый сценарий составлен под наиболее жесткие бюджетные ограничения. Он предполагает выбор узкого перечня приоритетных направлений, обеспечивающих лишь сдерживание первоочередных угроз для национальной экономики и социальной сферы.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны. При этом транспорт рассматривается как активный фактор поддержания динамики экономического роста и конкурентоспособности национальной экономики, **являясь стимулом роста** отраслей промышленности и регионов.

Кратко остановлюсь на ожидаемых результатах по каждой из основных целей.

Цель № 1

Формирование единого транспортного пространства в базовом сценарии означает, что **решение многих актуальных задач модернизации транспортной инфраструктуры будет отложено** на долгосрочную перспективу за пределами 2030 года.

Инновационный сценарий будет способствовать переходу к **полноценной сетевой структуре** железных и автомобильных дорог, что означает переход к **полицентрической модели пространственного развития страны**.

В рамках указанного сценария будут формироваться **скоростные (порядка 9000 км) и высокоскоростные (порядка 3500 км) железнодорожные магистрали**, которые позволят не только повысить мобильность населения, но и высвободить занятые сегодня резервы грузовых линий и обеспечить ускоренные контейнерные перевозки.

В автодорожном комплексе будет соблюдаться разумный баланс между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка, прежде всего, в крупных городах.

Предполагается модернизация инфраструктуры морских портов с созданием так называемых **«эшелонированных портов»**, например, на Таманском полуострове, в Усть-Луге, Новороссийске, интегрирующих в себя удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы.

Будет увеличен объем использования внутренних водных путей посредством переключения части сезонного грузопотока с автомобильного и железнодорожного транспорта.

Все эти мероприятия позволят повысить коммерческие скорости доставки грузов железнодорожным транспортом – **на 30%**, внутренним водным транспортом – **почти на 60%**, автомобильным транспортом – **в 2 раза**.

Цель № 2

В целях **обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок** по каждому из вариантов будут обеспечены транспортные нужды добывающих отраслей, включая экспорт энергетических и прочих сырьевых ресурсов, а также освоение новых месторождений полезных ископаемых.

Разница – в объемах и качестве транспортных услуг.

В рамках базового сценария объем неосвоенных грузоперевозок может составить **от 300 до 500 млн тонн в год** по всем видам транспорта.

Задачи ускоренного развития экономики Сибири и Дальнего Востока, а также снятия инфраструктурных ограничений для реализации стратегий развития ключевых отраслей промышленности **могут быть решены в рамках инновационного сценария**.

В рамках указанного сценария планируется реализовать масштабные проекты по модернизации БАМа и Транссиба, развитию Северного морского пути и ряду других.

В результате достижения цели по инновационному сценарию коммерческая скорость товарных потоков, а также предсказуемость работы транспортных систем по времени (поставки точно в срок) выйдет на уровень развитых стран. Будет стимулироваться обновление подвижного состава, создание сетей транспортно-логистических центров, развитие мультимодальных перевозок с системами управления в цепях поставок.

Цель № 3

В целях **обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами** впервые предусмотрено регулирование вопросов, связанных с **функционированием и развитием городских агломераций**.

В рамках реализации обоих сценариев будет снята острота транспортных проблем крупнейших городских агломераций – Московского, Санкт-Петербургского, Екатеринбургского, Пермского и других транспортных узлов, а также проблем транспортной доступности удаленных регионов.

Однако в рамках базового сценария **достигнуть необходимого уровня мобильности населения** как в плане перемещения рабочей силы, так и ведения бизнеса, **будет невозможно**.

В то же время инновационный сценарий предполагает принципиальное увеличение территориальной связности страны, улучшение доступности центров социально-экономического развития с использованием видовых преимуществ каждого из магистральных видов транспорта.

Предполагается интенсивное развитие транспортных систем городских агломераций с расширением радиуса доступности вокруг крупных и крупнейших городов.

Приоритет отдается развитию общественного транспорта, преимущественно рельсового.

Значительно повысится транспортная доступность для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Получит широкое внедрение и использование спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в интересах навигационно-связного обеспечения транспортного комплекса и его технической безопасности.

Также будут активно внедряться интеллектуальные транспортные системы, повышающие эффективность использования существующей транспортной инфраструктуры и общественного транспорта, а также внедрение передовых транспортно-логистических технологий.

Цель № 4

В целях интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны по обоим сценариям будут выполнены ключевые мероприятия по реализации конкурентного потенциала России в сфере транзита и экспорта транспортных услуг.

Однако только в рамках инновационного сценария мы сможем:

соответствовать темпам развития транспортного и логистического потенциала наших ближайших региональных конкурентов;

формировать собственную эффективную альтернативу новым транспортным коридорам, идущим в обход российской территории.

Цель № 5

Вопросы безопасности являются безусловным приоритетом, и цель по повышению уровня безопасности транспортной системы по обоим сценариям не будет иметь кардинальных отличий.

Предусматривается создание комплексной системы управления повышением безопасности на транспорте, дальнейшее развитие системы контроля и надзора на транспорте, совершенствование системы допуска к транспортной деятельности.

В результате мы имеем основания рассчитывать к 2030 году на значительное, **более чем на 60%**, снижение транспортных рисков, а также повышение уровня защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства.

Цель № 6

Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду является также одной из основных целей для транспортного комплекса.

Планируется, что по видам транспорта **сокращение удельных выбросов составит от 24 до 53%**. Будут внедряться ресурсосберегающие, экологически безопасные материалы и технологии, альтернативные виды топлива, системы обеспечения экологической безопасности.

При этом достичь уровней передовых стран по экологичности и энергоэффективности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры возможно **только в рамках инновационного сценария**.

Таким образом, по всем направлениям транспортной политики консервативный сценарий значительно уступает инновационному по ключевым показателям развития.

Обеспечение конкурентоспособности национальной транспортной системы, сетевого развития транспорта, требуемого объемам перевозок и подвижности населения, возможно достичь **в рамках инновационного варианта развития**.

Очевидно, что при реализации этого варианта транспорт способен стать **генератором устойчивого спроса** на продукцию отечественного транспортного машиностроения и других высокотехнологичных отраслей обрабатывающей промышленности.

Уважаемые коллеги!

Необходимым условием реализации долгосрочной государственной политики на транспорте является формирование **новой модели развития и управления транспортным комплексом**, предусматривающей управление программно-целевыми методами.

Основным инструментом реализации таких подходов является государственная программа «Развитие транспортной системы», утвержденная Правительством Российской Федерации в декабре 2011 года.

В этой связи в Стратегии планируется внедрение механизмов проектного финансирования при реализации крупных инфраструктурных мероприятий, модернизация нормативно-правовой базы проектно-сметного дела в транспортном строительстве, а также выстраивание **системы долгосрочного гарантированно-го финансирования транспортных проектов.**

Проект Стратегии предусматривает повышение инвестиционной привлекательности отрасли, создание условий замещения бюджетных средств внебюджетными, развитие экономических и правовых механизмов государственно-частного партнерства.

Предполагается создание специализированных институтов финансирования развития инфраструктуры, переход на долгосрочное установление тарифов и введение в них инвестиционной составляющей, а также механизмов платности за пользование инфраструктурой.

Для достижения целей и индикаторов Стратегии потребуются создание эффективной системы мониторинга и управления ее реализацией, включая управление выполнением Государственной программы.

Минтранс России уже начал эту работу, создавая **информационно-аналитическую систему регулирования на транспортном комплексе**, которая будет включать подсистему мониторинга выполнения Транспортной стратегии и хода реализации федеральных целевых программ.

Частью информационно-аналитической системы станет система транспортного планирования, основанная на данных **транспортно-экономического баланса** и транспортного моделирования.

Формирование и регулярное ведение транспортно-экономического баланса на национальном и региональном уровне будет являться основой для стратегического планирования и управления развитием транспортной отрасли.

Важнейшее значение при этом будет иметь развитие организационных механизмов реализации Стратегии в регионах. Минтранс России уже подготовлена методическая основа для разработки и актуализации всеми регионами страны региональных транспортных стратегий.

Транспортная стратегия должна стать **основанием для формирования перечня мероприятий** в сфере транспорта, включаемых в соответствующие государственные и федеральные целевые программы, стратегии развития федеральных округов и субъектов, а также для принятия решений о финансировании предлагаемых к реализации проектов.

В заключение хочу отметить, что актуализация Транспортной стратегии является ответом на современные вызовы для транспортного комплекса страны.

Реализация целей Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах.

Спасибо за внимание!

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ СОЗДАНИЯ «ПОЯСА РАЗВИТИЯ»

ABOUT THE EXPEDIENCY OF IMPLEMENTATION OF STRATEGY FOR CREATING «BELT RAZVITIE»



С.Ю. ГЛАЗЬЕВ

*Вице-президент ВЭО России,
советник Президента Российской
Федерации, академик РАН,
академик РАЕН, д.э.н., профессор*

S.Yu. GLAZ'EV

*Vice-president of VEO of Russia,
advisor of President of the Russian
Federation, academician of the Russian
Academy of Sciences, academician
of the Russian Academy of Natural
Sciences, Dr. Sc. Econ., professor*

Аннотация

Для нашей огромной страны создание современных видов транспорта для обеспечения общественных коммуникаций, свободы передвижения, мобильности трудовых ресурсов имеет важнейшее, порой критическое, значение. Однако профессиональное сообщество, обладающие видением подъема и развития важнейшего транспортно-коммуникационного и логистического кластеров страны, упирается в ограничительную (пессимистическую) политику финансовых властей, своей политикой тормозящих реализацию не только проекта пояса развития, но и экономики в целом.

Abstract

For our vast country the development of the modern means of transport to provide public communication, freedom of movement,

mobility of the workforce, is a matter of crucial, occasionally critical, importance.

However the professional community, which has the vision of the raising and development of the most important communication and logistic cluster of the country, encounters the restrictive (pessimistic) politics of the financial authorities, with their politics slowing down execution of not only the projects in the zone of development, but the economy overall.

Ключевые слова: транспортный комплекс, стратегия, инвестиции, экономический рост, межотраслевой баланс, развитие экономики, евроазиатское пространство, проект Транс-Евразийский «пояс RAZVITIE».

Keywords: transport complex, strategy, investment, economic growth, the intersectoral balance, economic development, the Eurasian space, the project of Trans-Eurasian belt RAZVITIE.

У присутствующих в зале специалистов и экспертов, уверен, нет никаких сомнений в целесообразности реализации стратегии создания пояса развития, которую представил Владимир Иванович Якунин. Перспективность такого сложного, многоаспектного, инновационного проекта мне, как экономисту, кажется абсолютно очевидной, потому что это подтверждается азами теории экономического роста. Если в стране депрессия, значит, нужно поднимать конечный спрос для оживления экономики. Если происходит структурный кризис, значит, нужны серьезные технологические сдвиги для его преодоления. Если мы сталкиваемся с проблемой барьеров роста, значит, нужны крупномасштабные инвестиции для модернизации и прорыва к новому технологическому укладу.

Эти подходы детально прописаны в стратегии пояса развития. Ее стержнем является создание системы высокоскоростных, в том числе железнодорожных магистралей. При этом этот проект отвечает всем необходимым требованиям, идеальным с точки зрения государственной политики развития. Это и выход на новую длинную волну роста (новый технологический уклад), и

масштабные инвестиции, и создание новых отраслей, и огромные межотраслевые положительные эффекты. Поэтому проект, с моей точки зрения, абсолютно понятен, перспективен и логичен.

Насколько мне известно, этот проект достаточно хорошо просчитан с использованием модели межотраслевого баланса. Показаны очень большие косвенные позитивные эффекты для национальной экономики, в разы превышающие прямые эффекты. Эффективность проекта исчисляется триллионами рублей дополнительно созданной добавленной стоимости. Просчитана даже бюджетная окупаемость с точки зрения полных народнохозяйственных затрат.

С социологической точки зрения целесообразность и необходимость такого проекта также очевидна. В образе жизни людей есть многовековая константа: в среднем человек тратит на перемещение примерно 15–17% времени. Единственное, что изменилось за 2 тысячи лет, – это преодолеваемые расстояния. Очевидно, что для нашей огромной страны создание современных видов транспорта для обеспечения общественных коммуникаций, свободы передвижения, мобильности трудовых ресурсов имеет важнейшее, порой критическое, значение.

Необходимость создания в России сети современных высокоскоростных магистралей не подвергается сомнению и транспортниками. Николай Анатольевич подчеркнул это в своем сообщении. Он рассказал о стратегии развития транспорта в нашей стране, причинах пробуксовки ряда ключевых проектов, которые, как я понимаю, кроются в субъективной нацеленности Правительства на развитие экономики по базовому инерционному сценарию (свидетельство тому – проект трехлетнего бюджета и Прогноз социально-экономического развития), а не умеренно оптимистическому или инновационному. Из этого можно сделать вывод, что профессиональное сообщество, обладающее видением подъема и развития важнейшего транспортно-коммуникационного и логистического кластеров страны, упирается в ограничительную (пессимистическую) политику финансовых властей, своей политикой тормозящих реализацию не только проекта пояса развития, но и экономики в целом.

Первый вопрос, поставленный ими под сомнение, – это бюджетная окупаемость. Конечно, если применять линейный бухгалтерский подход, очевидно, что проект затратный, и на определенном этапе будут требоваться гигантские вложения. Но если раздвинуть шоры и посчитать все народнохозяйственные выгоды с учетом многочисленных обратных связей и межотраслевых эффектов, то счет показывает, что проект окупается достаточно быстро. С точки зрения бюджетной эффективности он выходит с плюсом уже через 3–4 года после начала реализации, а с точки зрения полных народнохозяйственных затрат – в течение 15 лет. Проект – это создание новых рабочих мест, новых источников дохода, новых возможностей генерирования добавленной стоимости, а значит, и новых налогов. Существенно увеличивается доходная база и федерального, и местных бюджетов.

Второй вопрос – целевое назначение. У наших финансовых властей, по-моему, присутствует непонимание того, в каком веке они живут. Если оценить структуру расходов бюджета современного государства, три четверти расходов – это инвестиции в развитие. Это и наука, и новые технологии, и инженерные кадры, но главное инвестиции такого рода нацелены на рост, проецируемый в будущее. Создается впечатление, что Минфин живет приоритетами образца конца позапрошлого века, формируя бюджет по принципам чиновничьего государства с доминированием традиционных расходов на бюрократию и правоохранительную систему. Сокращать бюджет за счет таких масштабных инфраструктурных проектов – это, с моей точки зрения, анахронизм и свидетельство непонимания функций государства в современном мире.

Какие могут быть альтернативы? Вложение денег в долговые обязательства США или других стран НАТО? Это в высшей степени странно, если учесть, что доходность этих обязательств сегодня отрицательная в реальном выражении. Номинальные доходы, которые генерируют наши инвестиции в американские ценные бумаги, меньше их обесценивания вследствие инфляции. С учетом явной экономической войны против России такая политика выглядит контрпродуктивной.

В довесок к вышесказанному важно упомянуть еще один расхожий миф, в тисках которого находятся Минфин и ЦБ. Утверждается, если мы будем тратить нефтегазовые доходы бюджета на расходные цели, это якобы вызовет всплеск инфляции. Я не буду подробно останавливаться на опровержении этой глупости ввиду ее очевидности. Хочу только заметить, что проекты, подобные «поясу развития», напротив, носят явный антиинфляционный характер. Транспортные издержки для нашей страны гигантские и ложатся в конечную стоимость транспортируемой продукции. Понятно, что если перевозчики не будут стоять в многокилометровых пробках, путешествуя, скажем, из Нижнего Новгорода в Москву по автомобильной дороге, это существенно снизит транспортные издержки, приведет к большей доступности товаров на потребительском рынке, прямо скажется на уровне экономического благосостояния населения.

Руководствуясь догматической политикой, наши денежные власти загнали сегодня экономику в стагфляционную ловушку (реализация таких проектов, как пояс развития, позволяет нам вырваться из нее). В чем она заключается? У нас получается, что денежная система выстроена как два замкнутых между собой сосуда. Министерство финансов на сегодняшний день изъяло из экономики порядка 7 трлн рублей. Эти деньги вкладываются в основном в зарубежные казначейские бумаги с практически нулевой доходностью и держатся на счетах Центрального банка. Последний, в свою очередь, пытается каким-то образом поддерживать экономическую активность, выдавая кредиты, рефинансируя коммерческие банки. Таким образом, получается, что весь кредит в нашей экономике формируется за счет средств налогоплательщиков. Правительство изымает налоги (порядка 7 трлн руб.), хранит их в Центральном банке, а тот кредитует экономику в размере примерно 5 трлн руб., теряя при этом около 2 трлн руб. Как следствие, тормозится экономический рост. При этом можно сколько угодно долго спекулировать насчет зависимости между приростом денежной массы и уровнем инфляции (статистически она не подтверждается), но совершенно очевидно, что не может быть экономического роста при снижающемся объеме денежной массы.

При такой денежно-кредитной политике коммерческие банки в условиях плавающего курса деньги сбрасывают за границу. Возникает ловушка стагфляции, выхода из которой не видно. Она все больше превращается в воронку, которая затягивает нашу экономику в свободное падение, и точку «дна» этой воронки сложно разглядеть.

Поэтому, с моей точки зрения, реализация стратегии пояса развития не имеет адекватной альтернативы. При этом нас все время пытаются уверить в том, что в России дефицит достойных финансирования проектов. Это близорукая позиция. Вот этот проект, он уже несколько лет лежит под сукном, просчитанный, проанализированный, с четким планом реализации, абсолютно идеально вписывающийся во всю нашу стратегию евразийской интеграции. Без связанности евразийской интеграции поясом развития она не даст должного эффекта.

СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ И БАНКОВСКОГО СЕКТОРА РОССИИ

CURRENT SITUATION IN RUSSIAN ECONOMY AND BANKING SECTOR



Г.А. ТОСУНЯН

*Вице-президент ВЭО России,
вице-президент, академик
Международной Академии
менеджмента, Президент
Ассоциации российских банков,
член-корреспондент РАН,
заслуженный деятель науки РФ,
д.ю.н., профессор*

G.A. TOSUNYAN

*Vice President of VEO of Russia,
Vice President of International
Academy of Management, President
of the Association of Russian Banks,
Corresponding Member of RAS,
Honored scientist, Doctor of Law,
professor*

Аннотация

Основной источник инфляции – это не финансовый рынок, не активность кредитных организаций, не денежная масса, которую мы пытаемся сжать за счет сокращения возможностей кредитования и развития кредитных организаций, а тарифная политика. Монополисты не должны быть объектом и источником роста тарифов.

Abstract

Main source of inflation in Russia is tariff policy of monopolies, but neither banks' activity nor money mass, that has been limited to-

gether with loaning potential and banks' development curbing. Monopolies should not be initiators of tariffs growth.

Ключевые слова: инфляция, монополии, развитие, денежная масса, экономический рост, кредитование.

Keywords: inflation, monopolies, development, money mass, economic growth, lending.

Добрый день, коллеги! Спасибо. Я расскажу о состоянии экономики и финансового рынка.

В сравнении с докризисным периодом 2013 год показал сжатие по всем направлениям. Единственный сектор, где был зафиксирован рост, – это цена на нефть. Но теперь и эта часть тоже сжалась. Так что, инвестиции в основной капитал, оборот розничной торговли, реальные и располагаемые денежные доходы, грузооборот, промпроизводство, выпуск товаров, расходы на покупку товаров – все сократилось по сравнению с докризисным периодом.

В этом смысле мы стали существенно уступать по размерам и динамике роста ВВП не только развивающимся странам и странам БРИКС, но и развитым странам. При этом стоит обратить внимание, что эти данные по 2013 году, когда рост ВВП составлял 1,3%. В этом году мы увидим гораздо более скромную цифру.

С нашей точки зрения, замедление темпов экономического роста связано с уменьшающейся динамикой кредитования, начиная с середины 2012 года. А это, в свою очередь, мы считаем в значительной части результатом деятельности регулирующих органов и финансовых властей, в том числе Центрального банка. Мы видим, что темпы роста потребкредитования с января по сентябрь текущего года (+11,4%) сократились на 53% по сравнению с аналогичным периодом прошлого (+21,5%). Кредитование же корпоративного сектора с января по сентябрь текущего года (+14,7%) замедлило темпы на 21% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года (+18,6%) – наиболее динамичного в посткризисном периоде.

На самом деле, когда в наших условиях способствуют не расширению, а сокращению кредитования, когда искусственно сужают главный источник развития экономики, результат очевиден.

Я хотел бы также обратить ваше внимание на финансовую инфраструктуру. В этой части мы тоже далеко не лидеры по количеству банкоматов, POS-терминалов и т.д. Этот процесс я называю банкизацией России. И по этому показателю мы, к сожалению, уступаем даже таким странам, как Польша, Хорватия, Украина, Индия, Мексика, Беларусь и др.

Вопрос неразвитости инфраструктуры является очень важным конкурентным недостатком нашей экономики в целом. И, конечно же, без развития инфраструктуры, без принятия дополнительных мер по обеспечению нормальных конкурентных условий мы такую огромную экономику будем просто не в состоянии развивать.

В рейтинге глобальной конкурентоспособности мы занимаем 67-е место. По уровню развития инфраструктуры мы на 101-м месте, по уровню развития дорог – на 136-м месте, а вот по уровню развития железных дорог – на 30-м.

Теперь давайте посмотрим на связь финансового рынка, финансовых показателей с инфраструктурой разных отраслей.

Инфляция. Если брать инфляцию, ее чувствительность и корреляцию с развитием железных дорог, с развитием монополистов (ЖКХ, газ, электроэнергия) и с показателем денежной массы M2, то мы достаточно ясно увидим источник ее роста. Так, степень чувствительности инфляции в нашей стране от M2 практически нулевая, даже, может быть, отрицательная. С увеличением M2 у нас фактически снижается инфляция. Если же брать степень зависимости от электроэнергии, то прослеживается достаточно высокая чувствительность инфляции и достаточно сильная корреляция. С газом и ЖКХ – еще более высокая степень чувствительности. Что такое чувствительность? Если цена увеличивается на 1%, то инфляция, условно говоря, увеличивается соответственно примерно на тот же 1%. Это такая прямая связь, показывающая чувствительность. А корреляция – это степень зависимости.

Так вот, я утверждаю, что основной источник инфляции – это не финансовый рынок, не активность кредитных организаций, не денежная масса, которую мы пытаемся сжать за счет сокращения возможностей кредитования и развития кредитных организаций. Тем более что в кризисных и посткризисных условиях западные страны шли по пути количественного смягчения и, наоборот, давали возможность развитию кредитного рынка. Основным же источником нашей инфляции, а значит и стагфляции – это тарифная политика. Я согласен с тезисом, что надо дотировать те отрасли, которые нуждаются в этом, но сами монополисты не должны быть объектом и источником роста тарифов.

В завершение своего выступления хочу обратиться к цифрам, которые не требуют комментариев:

– 2000 год – километраж новых дорог – 3900 км, затраты – 37 млрд рублей.

– 2010 год – количество вводимых дорог уменьшилось почти в 2,5 раза – до 1600 км, затраты же увеличились в 10 с лишним раз. Так, если в 2000 году затраты на 1 км составляли 9,5 млн рублей, то в 2010 году – уже 276 млн рублей. В Китае строится за 10 дней столько же километров дорог, сколько у нас за год.

Спасибо.

ТРАНСПОРТ РОССИИ – СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

TRANSPORT OF RUSSIA – DEVELOPMENT STRATEGY



Ю.В. ЯКУТИН

*Вице-президент ВЭО России,
член президиума, академик
Международной Академии
менеджмента, председатель Совета
директоров, научный руководитель
ЗАО «Издательский дом
«Экономическая газета»,
заслуженный деятель науки РФ,
д.э.н., профессор*

Yu.V. YAKUTIN

*Vice-President of VEO of Russia,
president of the University
of Management and Business
Administration, chairman of the Board
of Directors, scientific director
of «Publishing House «Economic
Newspaper», honored scientist
of the Russian Federation, Dr.Sc.Econ.,
professor*

Аннотация

Охарактеризованы основные проблемы функционирования транспортной системы России в период рыночных реформ. Дана характеристика принятой правительственной стратегии развития транспорта на период до 2030 г. Изложены проблемные вопросы совершенствования стратегического планирования развития транспортной сферы. Дана сравнительная характеристика процессов реформирования железных дорог в США и Европе. Сформулированы рекомендации по совершенствованию управления процессами реформирования железнодорожных перевозок.

Abstract

The basic problems of functioning of transport system of Russia are characterized during market reforms. The characteristics of accepted governmental strategy of development of the transport on a period till 2030 is given. Problem questions of perfection of strategic planning of development of transport sphere are stated. The comparative characteristic of processes of reforming of railways in the USA and the Europe is given. Recommendations on perfection of management by processes of reforming of rail transportation are stated.

Ключевые слова: транспортные услуги, реформирование; железнодорожный транспорт; естественные монополии; проблемные вопросы; зарубежный опыт; конкуренция.

Key words: transport services; reforming; a railway transportation; natural monopolies; problem questions; foreign experience; a competition.

Заявленная сегодня на Абалкинских чтениях тема «**Транспортная стратегия России – «пояс развития»**» крайне важна и интересна, о чем свидетельствует немалое количество публикаций в средствах массовой информации и научных изданиях, посвященных теме транспорта. Значимость его для России, как одной из крупнейших экономик мира, несомненна. Конечно, транспортная сеть позволяет, как кровоток, бесперебойно функционировать единому народнохозяйственному организму России, от состояния транспортной сферы в нем зависит многое. Мне очень понравилось, что сегодня на нашем обсуждении Владимир Иванович Якутин не стал сосредотачиваться на оценке того, что есть, а сосредоточился на будущем транспортной системы. Разрабатываемый мегапроект планетарного масштаба, Трансевразийский пояс развития (ТЕПР) крайне интересен, важен и нужен. В сопровождающем докладе Сергея Юрьевича Глазьева были отражены также нацеленные на будущее варианты ответа на вопрос о том, за счет чего мы должны модернизировать транспорт, как переходить к новому технологическому укладу, в том числе и в такой важной сфере, как развитие транспорта, реализуя проект «Трансевразийского пояса развития». Мне понравилось вы-

ступление Гарегина Ашотовича Тосуняна, президента Ассоциации российских банков, который привел интересные статистические данные о нынешнем состоянии дел и показал существенные изъяны в реализации транспортной стратегии. Поэтому я свой доклад разбил на три части и на основе анализа хозяйственной практики рассмотрел узкие места в транспортной системе, что надо сделать, чтобы эти узкие места расширить и обеспечить поступательную реализацию мегапроекта, о котором говорил Владимир Иванович.

I. Стратегические и программные аспекты совершенствования сферы транспортных услуг

В одной из научных публикаций премьер-министра России Д. А. Медведева вполне справедливо отмечается, что уникальное географическое положение России делает ее «одним из крупнейших коммуникационных и логистических центров мира». Эта уникальность «создает предпосылки для формирования крупнейших транспортных коридоров, которые ускорят передвижение в мировой торговле...». Безусловно, место России в мировом разделении труда, равно как и темпы модернизации экономики, во многом будет зависеть от реализации ее потенциала глобального транспортного узла и ведущего игрока на рынке логистических услуг.

1.1. Транспорт в период реформ: возим меньше, проблем – больше

В дорыночный период транспортная сфера России (в рамках СССР) рассматривалась в качестве единого народно-хозяйственного комплекса как совокупность отдельных отраслей (железнодорожный, автомобильный, воздушный и другие виды транспорта), каждая из которых имела свои, наиболее эффективные границы применения. Оптимизационные принципы функционирования каждого вида транспорта в рамках единой транспортной системы (ЕТС) реализовывались Госпланом СССР, под эгидой которого работал Институт комплексных транспортных проблем, и отраслевыми министерствами. Учитывая монопольный характер отдельных видов транспорта, фактору снижения эксплуатационных затрат уделялось самое при-

стальное внимание как вышестоящими инстанциями, так и аппаратом управления отраслей. Тарифы на перевозку грузов и пассажиров отличались высокой степенью стабильности; проведение тарифных реформ было действительно крупным событием в экономической жизни страны, сопровождалось трудоемкими технико-экономическими обоснованиями.

Проблем и недостатков в деятельности транспортной сферы дореформенного периода было более чем достаточно. Доля экономически нерациональных перевозок оставалась весьма существенной. Валовые планово-оценочные показатели (тонно-километры, пассажиро-километры) имели приоритетный характер. Взаимодействие железнодорожного, автомобильного, морского видов транспорта в комплексных транспортных узлах координировалось слабо, экономические интересы различных отраслей далеко не всегда стыковались. Железнодорожные вагоны, обращаясь по всей сети, практически не имели реального хозяина; какая «дорога» должна обеспечивать их ремонт, нести соответствующие затраты – извечный для плановой экономики вопрос.

В новейший пореформенный период произошли радикальные институциональные реформы транспортной сферы. Так, частными предприятиями на автомобильном транспорте выполняется около 95% перевозок грузов, на морском транспорте – 88,4, внутреннем водном – 98, воздушном – 87, промышленном железнодорожном – 86%. Существенно изменились институциональные и организационно-экономические условия функционирования ведущей транспортной отрасли – железнодорожного транспорта, на долю которого приходится 84,3% всех перевозок грузов в стране (без учета трубопроводного транспорта). Создана рыночно ориентированная госкорпорация холдингового типа ОАО «РЖД»; по принципу выделения был образован ряд ее дочерних и зависимых обществ (ДЗО). Система ценообразования стала более гибко реагировать на изменения рыночной ситуации и инфляционные процессы. Организована система частных компаний, которым передана значительная часть вагонного парка ОАО «РЖД».

Однако проблема обеспечения спроса грузоотправителей на качественные услуги по перевозкам пока не решена в достаточной мере. Транспортная система России (точнее сказать, ее отдельные эле-

менты, имеющие лишь потенциал транспортной синергии, но не реалии таковой) еще не в состоянии учесть текущие вызовы структурной перестройки мирового хозяйства и его возрастающие требования к качеству услуг. Для значительной, если не основной, части российского населения транспортная доступность неприемлема в силу как неравномерности развития транспорта в отдельных регионах, так и явно завышенного уровня цен на пассажирские перевозки. Совокупные издержки народного хозяйства на транспортные услуги чрезмерно высоки, во многом сдерживают конкурентоспособность отраслей-пользователей. Процесс воспроизводства технической базы транспорта остается неотлаженным: продолжает нарастать степень износа подвижного состава, что становится причиной нехватки пропускной способности основных железнодорожных магистралей. Высокая доля автомобильных дорог федерального значения не соответствует нормативным требованиям. Обострился дефицит портовых мощностей. Количество аэропортов и аэродромов гражданской авиации за период рыночных реформ сократилось в 2,5 раза. Все больше жалоб населения на слабое развитие городского общественного транспорта.

Предоставленная государством транспортной сфере относительно (по сравнению с дорыночным периодом) высокая степень свободы в тарифном ценообразовании далеко не в полной мере разрешила финансовые проблемы отрасли. В частности, острыми вопросами остаются компенсация потерь доходов транспортных компаний в связи с госрегулированием тарифов, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Ухудшение состояния основных производственных фондов в транспортной сфере (их доля составляет 27% в общем объеме показателя по стране) свидетельствует о реализации некапиталоемкой модели развития транспортных компаний.

Многочисленные факты «нестыковок» и узких мест в комплексных транспортных узлах выявляют несбалансированность и явно недостаточную управляемость транспортной сферы. Имеется также много примеров, говорящих о несбалансированности автомобильных и морских видов транспорта, неразвитости портового хозяйства, неспособности государства организо-

вывать комплексные транспортные коридоры для стратегически значимых перевозок и оперативно разрешать возникающие проблемы, об отсутствии рациональных систем планирования в транспортных узлах и провалах в работе диспетчерских служб.

Изменение натуральных объемов перевозимых грузов есть один из надежных индикаторов экономической ситуации не только в самой транспортной сфере, но и в народном хозяйстве в целом. Объемы отправления грузов в последние годы были в 2,1 раза ниже, чем в базовом 1992 году, что характерно для всех видов транспорта, исключая трубопроводный. Это самым непосредственным образом подтверждает «сырьевые» приоритеты отечественной экономики. Об этом же говорит и структура погрузки грузов на железнодорожном транспорте. В ней по-прежнему преобладают каменный уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда железная и марганцевая. В августе 2014 года их суммарная доля в общем объеме погрузки составляла 66,4%.

Динамика роста средней дальности грузовых перевозок существенно опережала динамику отправления грузов, что вряд ли можно оценить положительно с точки зрения общей макроэкономической ситуации в народном хозяйстве. Особо следует отметить темпы снижения пассажирских перевозок практически по каждому году пореформенного периода – это одно из ярких свидетельств непроработанности экономических реформ в социальном отношении. Относительно стабильной оставалась ситуация на метрополитенах; устойчивый рост перевозок (с крайне низкого уровня 2000 года) продемонстрировал воздушный транспорт.

1.2. Краткая характеристика транспортной стратегии Правительства РФ

Данная стратегия разработана под эгидой Минтранса и утверждена Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р. В ней рассматривается развитие транспорта как единого инфраструктурного комплекса, включающего железнодорожные, автомобильные, воздушные, морские, речные перевозки, а также работа наземного и подземного пассажирского транспорта. В составе железнодорожной отрасли выделены транспорт общего пользования и подъездные пути промышлен-

ных предприятий; автомобильной отрасли – дорожный комплекс и предприятия общего пользования, представляющие услуги перевозчика на коммерческой основе. В сферу воздушного транспорта включены транспортная авиация и обслуживающие ее наземные устройства (аэропорты); морского транспорта – флот, плавающий под флагом РФ и контролируемый РФ (как транспортный, так и обслуживающий – ледоколы, буксиры и т.п.), а также порты на территории страны.

Целевые задачи развития транспортной системы РФ в документе определены следующим образом: формирование единого транспортного пространства в стране на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры; обеспечение доступности, качества и конкурентоспособности транспортных услуг для грузоотправителей, а также населения; интеграция в мировое транспортное пространство на основе реализации транспортного потенциала страны; повышение уровня безопасности и экологичности транспортной системы.

В документе отмечается тенденция нарастания диспропорций в развитии отдельных элементов транспортной системы. Например, есть явный дисбаланс между высокими темпами роста автомобильных перевозок и неоправданно низкой долей перевозок по внутренним водным путям. Внутри автотранспортной подсистемы растет диспропорция между ростом подвижного состава и введением в эксплуатацию новых автодорог. Общесистемными проблемами остаются неудовлетворительное качество транспортных услуг; ограниченный доступ к ним населения из-за высоких цен на билеты, отсутствия удобных схем прибытия к месту отправления; недостаточное развитие транзитных перевозок; недостаточный уровень безопасности, безаварийности и экологичности перевозок.

Стратегическая цель развития транспортной системы определяется как «удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики в конкурентоспособных транспортных услугах». Подчеркивается необходимость обеспечить превышение предложения транспортных услуг над спросом, без чего невозможно создание конкурентной среды.

Прогноз потребности в транспортных услугах

В транспортной стратегии рассматриваются три варианта прогноза потребности в перевозках на период до 2030 года: а) инерционный; б) энергосырьевой; в) инновационный. Два первых варианта исходят из сохранения ориентации экономики РФ на экспорт сырьевых товаров, хотя вариант «б» и предполагает определенную диверсификацию экспортной составляющей. Инновационный вариант, пролонгируя ряд особенностей экспортно-сырьевой ориентации, предполагает значительный рост перевозок продукции высокотехнологичных секторов экономики и рассматривается как основной. Наиболее высокие темпы роста объемов перевозок грузов прогнозируются в нем на автомобильном, морском и воздушном видах транспорта. Лидирующая роль в приростных объемных показателях перевозок пассажиров отводится воздушному транспорту и личному автотранспорту.

По инновационному варианту предусматривается значительный рост транзита грузов через территорию РФ к 2030 году – более чем втрое по сравнению с 2009 годом, но доля железнодорожного транспорта в них сократится с 97 до 76%, внутренний водный транспорт здесь занимает второе место. Прогнозируется высокий темп международных перевозок, прежде всего морским транспортом – рост к 2030 году более чем в 10 раз.

Положительно следует оценить наличие перечня индикаторов уровня выполнения стратегических целей. Так, индикаторами реализации цели «формирование единого транспортного пространства на базе эффективного развития инфраструктуры» предложено считать: по железным и автодорогам густоту транспортной сети (км/тыс. кв. км); долю железных дорог общего пользования, имеющих ограничения по пропускной способности; длину автодорог общего пользования, в том числе федерального, регионального, муниципального, местного значения; число аэродромов гражданской авиации; рост пропускной способности морских, речных портов; длину внутренних водных путей.

Индикаторы по цели «обеспечение доступности и конкурентоспособности транспортных услуг» (по критериям качества с позиций грузовладельцев): средняя скорость доставки груза (км/сутки), в том числе в контейнерных международных пере-

возках и маршрутных отправлениях; доля отправок, доставленных в нормативный срок; рост коммерческой скорости автотранспортных перевозок; доля автотранспортных перевозок общего пользования во всем объеме перевозок; средний возраст грузовых автотранспортных средств.

Индикаторы по цели «обеспечение доступности и качества услуг для пассажиров в соответствии с социальными стандартами»: подвижность населения (пасс-км на 1 чел.); коэффициент использования воздушного транспорта (поездки на 1 чел.); доступность воздушного транспорта (отношение средней цены билета к средней заработной плате); прирост количества сельских населенных пунктов, имеющих автобусное сообщение с автодорогами общего пользования; средний возраст пассажирских автотранспортных средств; доля воздушных судов, эксплуатируемых более 10 лет.

Индикаторы по цели «интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала»: объем транзитных перевозок грузов (млн т); экспорт транзитных услуг (млн долл.); рост экспортно-импортных перевозок всеми видами транспорта; доля российских перевозчиков в международных перевозках автотранспортом; суммарное водоизмещение транспортного флота, контролируемого Россией; доля экспорта в общем объеме транспортных услуг, оказываемых российскими авиакомпаниями.

Индикаторы по цели «повышение уровня безопасности и снижение вредного воздействия транспортной системы на окружающую среду»: снижение аварийности на железнодорожном транспорте, а также социальных рисков гибели на автодорогах (число погибших на 1000 граждан); число катастроф на 1000 часов полета воздушных судов; снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном и воздушном видах транспорта; снижение вредных выбросов на автомобильном и воздушном транспорте; доля парка грузовых автомобилей, использующих альтернативные виды топлива; доля парка самолетов, соответствующих международным стандартам по уровню шума.

Мероприятия по реализации транспортной стратегии

Стратегические мероприятия по развитию транспортной системы логически увязываются в документе с основными целевы-

ми блоками и соответствующими индикаторами. Перспективное значение последних определялось с учетом ожидаемых параметров функционирования технических средств транспорта (реализации отраслевых НИОКР), а также размеров привлекаемых из всех источников финансовых ресурсов. Важнейшие мероприятия включают следующее.

1. Для реализации *первой* группы целевых задач на железнодорожном транспорте намечается строительство новых магистралей, подходов к морским портам, отходов крупных узлов, продолжение электрификации, модернизация крупных мостов и тоннелей. На автомобильном транспорте – масштабное строительство автодорог федерального и регионального значения, включая платные и высокоскоростные, а также высшей категории. Особое направление – обеспечение подъездов с твердым покрытием к небольшим сельским населенным пунктам. В сфере воздушных перевозок намечается формирование взаимоувязанной сети аэродромов федерального, регионального и местного значения, оборудованных в соответствии с международными требованиями.

2. Для реализации взаимосвязанных *второй* и *третьей* групп целевых задач предусмотрена разработка параметров и стандартов качества транспортных услуг при перевозке грузов, а также минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения населения по территории страны. Определены организация и стимулирование выполнения этих стандартов на основе создания и использования высокоэффективных технических средств и технологий.

3. Для реализации *четвертой* группы целей основные усилия будут направлены на развитие постоянных взаимовыгодных связей с зарубежными партнерами, базирующихся на долгосрочных двух- и многосторонних договорах государственного и корпоративного уровней. Должно быть активизировано участие России в работе международных транспортных организаций для интенсификации процессов межрегиональной интеграции и продвижения российских товаров на мировые рынки. Приоритетными областями объявлены интеграционные транспортные процессы в рамках СНГ, ЕвразЭС, ШОС, создание международных транспортных компаний с участием России.

4. Для реализации *пятой* группы целей стратегия предусматривает как приведение технических средств и квалификации персонала в соответствие нормам и стандартам технологической безопасности, так и обеспечение требований к выполнению особых функций в условиях чрезвычайных ситуаций, вытекающих из доктрины национальной безопасности.

В транспортной стратегии подчеркивается важность развития как внутренней, между перевозчиками и отдельными видами транспорта, так и внешней конкуренции, между международными транспортными системами. Данное положение соответствует реализуемой в экономике страны (начиная с 1990-х годов) идеологии, признающей конкуренцию основной движущей силой рыночного производства. Но все же разработчики, по всей видимости, вполне осознавали, что решить проблему обеспечения народного хозяйства качественными транспортными услугами без централизованной координации отдельных элементов транспортной системы вряд ли удастся.

Среди важных стратегических мероприятий отраслевого характера, упомянутых в документе, можно отметить следующие.

На железнодорожном транспорте общего пользования ставятся задачи: сохранения единого сетевого перевозчика как целостного хозяйствующего субъекта, оказывающего услуги по предоставлению инфраструктуры и собственно перевозочного характера; появления локальных перевозчиков, осуществляющих на условиях публичного договора перевозки в отдельных сегментах железнодорожного рынка; формирования института владельцев железнодорожного подвижного состава (локомотивы, вагоны, контейнеры) и определения требований к ним, а также правовых основ взаимодействия с владельцами инфраструктуры, перевозчиками, пользователями услуг.

На автомобильном транспорте предусмотрены: оптимизация структуры автомобильного парка и развитие материально-технической базы автотранспорта общего пользования, повышение его доли в коммерческих перевозках до 60% к 2030 году, то есть в 2 раза; разработка и внедрение комплексных проектов организации движения на международных маршрутах по наиболее грузонапряженным направлениям с использованием современ-

ных технологических принципов; развитие рациональных систем перевозок грузов в транспортных узлах с целью повышения эффективности использования автотранспортных средств.

На внутреннем водном транспорте намечено: внедрение и развитие транспортно-технологических систем для интермодальных перевозок (суда-контейнеровозы и др.); формирование крупных компаний, способных вести успешную конкуренцию на рынке услуг внутреннего водного транспорта, аккумулировать и инвестировать средства в свое техническое развитие.

Транспортная стратегия не могла обойти важные вопросы совершенствования отраслевой тарифной политики. Главными задачами здесь предложено считать: снижение тарифов на перевозку массовых грузов на основе более полного использования маршрутных и интермодальных технологий; совершенствование региональной, территориальной тарифной политики; усиление фактора госрегулирования тарифов на перевозки по минимальным социальным транспортным стандартам; компенсационные меры государства из бюджетов разных уровней по социально значимым пассажирским перевозкам; отказ от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок доходами за счет перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Кстати, обещания покрывать потери транспортных доходов за счет бюджета можно услышать из уст правительственных чиновников достаточно часто. Например, это касается дотаций авиакомпаниям за перевозку пенсионеров, учащихся, детей из районов Восточной Сибири и Дальнего Востока, отечественных легковых автомобилей на Дальний Восток для коммерческой реализации населению. Но политика отказа от перекрестного субсидирования транспортных услуг далеко не всегда оправданна и может быть труднореализуемой из-за дефицитности бюджета, а также удобства и эффективности механизмов перераспределения ресурсов внутри транспортной компании.

Мероприятия для реализации транспортной стратегии предусматривают создание общей для всех видов транспорта технологической структуры на базе логистических парков как основы формирования современной товаропроводящей сети, обслуживающей внутрироссийский и мировой рынок. В рамках данной

структуры ключевую роль должна выполнять единая информационная среда транспортного комплекса, включающая три уровня: управленческий, обеспечивающий Минтранс и его подразделения необходимой информацией для функции госрегулирования; технологический – информационное обеспечение операторов перевозочного процесса на всех видах транспорта; пользовательский – информационное обеспечение клиентов, например, о местонахождении груза, соблюдении графика доставки. Формирование такой единой информационной среды потребует, конечно, дополнительного технического оснащения аппаратурой спутниковой навигации, четкого представления об информационных потребностях всех ступеней и звеньев транспортной системы.

В числе других важных инструментов реализации транспортной стратегии нужно назвать постановку задачи стимулирования снижения удельных транспортных издержек в цене конечной продукции и мониторинга данного показателя. Предусмотрена разработка усовершенствованного механизма выполнения социально значимых, воинских и специальных перевозок в мирное время и особые периоды. Речь идет также о поэтапном внедрении принципа платности пользования автодорогами и компенсации вреда, причиняемого дорогам при перевозках опасных и тяжеловесных грузов с привлечением концессий на строительство, выпуска займов под дорожное строительство. В числе намеченных мер говорится о более активном госрегулировании пока стихийного рынка автотранспортных услуг с учетом общественных, экономических и социальных интересов, а также регулятивных функций отраслевых ассоциативных структур. Меры госстимулирования технического перевооружения парка транспортных воздушных средств отечественного производства предлагается сочетать со свободным приобретением перевозчиками зарубежных самолетов, которые не производятся в России. И наконец, стоит упомянуть о необходимости внесения изменений и дополнений в транспортное и смежное законодательство. К сожалению, соответствующие задачи, столь существенные для управления реализацией транспортной стратегии, лишь поставлены.

Говорится в документе и о необходимости увязки индикаторов достижения целей отраслевой стратегии со стратегиями бо-

лее высокого уровня и о создании системы мониторинга выполнения федеральных целевых программ, посредством которых реализуется транспортная стратегия. Кроме того, для улучшения управления ее реализацией предусмотрено привлечение наряду с бюджетными и внебюджетных финансовых средств, использование системы долгосрочных контрактных отношений и специальных механизмов «обратной связи», способных оценить степень удовлетворения потребностей пользователей транспортных услуг, а также совершенствование конкурсных процедур при размещении ресурсов. Отмечена необходимость создания федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проектов, обеспечивающих формирование транспортно-логистических систем оптимального товаропродвижения.

Особое внимание предполагается уделять развитию транспортных коридоров, проектам доставки грузов по интермодальным схемам, организации кольцевых и маятниковых маршрутов на автомобильном транспорте, созданию акционерных диверсифицированных компаний бассейнового и межбассейнового уровня на морском и речном видах транспорта. Повысить степень использования речного транспорта, а также снизить пиковые сезонные нагрузки на железнодорожном и автомобильном видах транспорта должно помочь научное обоснование и проектирование коридоров «Север – Юг» в Волжском и Азово-Черноморском бассейнах.

Основные этапы, результаты и риски реализации транспортной стратегии достаточно четко регламентированы, что, безусловно, облегчит соответствующий мониторинг. На первом этапе (до 2015 года) намечается устранить имеющиеся узкие места в функционировании транспортной системы, а в последующем перейти к ее интенсивному инновационному развитию.

Общие социально-экономические итоги реализации транспортной стратегии:

- обеспечение подвижности населения до 13,5 тыс. км в год (показатель по РФ в 2007 году – 6 тыс. км);

- сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, до 2% (в 2010 году – 10%);

- увеличение коэффициента доступности (количество поездов на 1 жителя) авиаперевозок до 5,0 (в 2010 году – 1,75);
- снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. чел. до 8 чел. (в 2007 году – 23 чел.);
- снижение числа авиакатастроф на 100 тыс. часов налета до 0,008 (в 2007 году – 0,18, в США – 0,01);
- уменьшение количества вредных выбросов в окружающую среду (автотранспорт – на 40%, железнодорожный транспорт в части сброса сточных вод – в 3 раза);
- снижение транспортных затрат в конечной цене продукции – на 40%;
- рост коммерческой скорости продвижения товаров автотранспортом – до 1400 км/сутки; железнодорожным транспортом для контейнерных перевозок – до 1200 км/сутки;
- увеличение транзитных перевозок через территорию России до 100 млн т в год (2007 год – 28 млн т), а также экспорта транспортных услуг в 7,8 раза.

Ресурсное обеспечение реализации целевых задач стратегии состоит как в бюджетных инвестициях, так и в привлечении внебюджетных источников. Суммарные капиталовложения за счет последних по инновационному сценарию должны составить 107,5 трлн руб.; средства бюджета РФ – 39,1 трлн руб., бюджетов субъектов РФ – 23,9 трлн руб.

1.3. Проблемные вопросы совершенствования стратегического планирования развития транспортной сферы

Высокая стратегическая значимость транспортной сферы для России в силу географических и политико-экономических причин диктует необходимость выработки перспективной политики государства в данной области и принятия соответствующих прогнозных и программных документов. Главный вопрос: какова должна быть содержательная «начинка» этих документов, чтобы они не стали, как это часто бывает в практике российского госменеджмента, малополезной для реальной модернизации экономики информационно-аналитической запиской. Критический анализ содержания транспортной стратегии стимулирует поиск ответов на ряд проблемных вопросов.

Первый – так ли необходим традиционный отраслевой подход к формированию стратегии развития транспортной сферы? Ведь роль государства как собственника средств производства в транспортных отраслях сегодня явно ослаблена и вряд ли будет возрастать. Никто не возбраняет Минтранс или Минпромторгу давать рекомендации бизнесу, как надо вести предпринимательскую деятельность в той или иной отраслевой сфере, но такие рекомендации не могут иметь статус государственной или национальной стратегии.

Отраслевой подход в стратегическом макроэкономическом планировании неоднократно и убедительно критиковался отечественными специалистами. Более рациональным представляется подход к макроуровневому прогнозированию (стратегическому планированию) развития транспортной сферы исходя из четко обоснованного, достаточно узкого спектра стратегических приоритетов. Например, к ним можно было бы отнести развитие с особой грузонапряженностью участков сети дорог; формирование определенных комплексных транспортных коридоров; создание управляющих центров перевозок, модернизацию транспортных узлов. Инновационные и социальные критерии выделения транспортных приоритетов должны играть ключевую роль.

Второй. Как обеспечить должную увязку транспортной стратегии и комплексного стратегического плана развития транспорта? В рассматриваемом документе как бы вскользь говорится о том, что результатом согласования федеральных целевых, а также региональных и муниципальных программ развития транспорта должен стать общий стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ в рамках стратегии. В тексте документа можно встретить множество предлагаемых мероприятий разного уровня и калибра. Например, их предостаточно в региональном разделе, хотя они даны скорее как иллюстрация общей компетенции региональных чиновников по проблеме, но без увязки с объемами и источниками финансирования. Не очень видна и связь предлагаемых регионами более или менее традиционных капиталоемких вариантов строительства транс-

портных развязок с рациональными приоритетами инновационного развития отрасли и экономики территорий.

Неотработанность взаимной увязки стратегических и программных документов развития отрасли очевидна и для самих разработчиков транспортной стратегии, материалы которой предписывают актуализировать ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и ее подпрограммы по видам транспорта. В будущем вполне очевидна необходимость базирования программно-плановых документов развития транспорта, содержащих набор целе реализующих мероприятий, увязанных по срокам и ресурсам, на *предварительно разработанной* стратегии. Надо принять четкую схему реализации базового стратегического документа с использованием комплекса взаимоувязанных программ различного уровня или общего стратегического плана развития транспортной системы без дублирования соответствующих материалов. Сам текст базового стратегического документа должен содержать: углубленный стратегический анализ внешних и внутренних угроз развитию транспортной системы; обоснование приоритетов ее модернизации (прежде всего, межотраслевого характера, обеспечивающего сбалансированное развитие отдельных видов транспорта); разработку перспективных целевых индикаторов, стратегических курсов их достижения, а также организационно-экономических механизмов реализации данных курсов.

Третий. Так ли необходимы отечественной экономике «гадательные» стратегические документы развития отраслей описательного характера? Сценарно-описательный подход создает лишь видимость научной обоснованности стратегии. Конечно, различные сценарии развития прогнозной ситуации нужны как возможные варианты событий по пути к заранее определенным *стратегическим нормативным* целям и задачам, но вряд ли целесообразно различные сценарии ставить во главу угла стратегического или программного документа. Так, цель перехода к инновационному и социально ориентированному типу развития транспортной системы должна рассматриваться как стратегический императив. Различные сценарии продвижения к данной цели могут быть специфичны, однако это будут уже другие сценарии, да и сам документ приобретает совершенно иной – мобилизующий характер.

Четвертый. Какова должна быть информационная база разработки транспортной стратегии? Вопрос крайне важный и сложный. Традиционные подходы, сверхкраткий предварительный анализ ситуации на базе традиционной статистики, как правило, не дают полную картину накопившихся проблем и достаточные возможности достоверного прогнозирования. Технико-экономическая информация для разработки отраслевых стратегий национального масштаба, во-первых, должна давать ясный ответ об эффективности прошедших трансформаций – тем ли шли курсом, надо ли исправлять сделанные ошибки, затрудняющие или делающие невозможным достижение поставленной цели. Во-вторых, эта информация должна четко характеризовать параметры лучшей мировой практики развития соответствующих отраслей. В-третьих, данная информация должна отражать уровни и динамику тех целевых индикаторов, которые приняты для стратегического документа. В-четвертых, необходима надежная информация о потребностях основных отраслей-грузоотправителей в услугах транспорта (какие грузы, в каких объемах, когда и куда везти), а также о потребностях самой транспортной сферы в поставках техники.

Налаживание соответствующих информационных потоков и их аналитическая обработка в условиях неопределенности, закрытости товарных рынков требуют неординарных решений, привлечения к прогнозированию крупнейших предприятий-грузоотправителей, отраслевых профессиональных союзов, проведения специальных обследований. Думается, что мы находимся лишь в начале пути серьезного аналитического обоснования отраслевых стратегий развития.

Пятый. Какова должна быть стратегическая оценка целесообразности происшедших на транспорте институциональных изменений? В 1990-е годы в транспортной сфере реализовывалась концепция развития конкуренции, стимулирующая разделение крупных производств на более или менее автономные предприятия, которые должны конкурировать между собой. Процесс разделения предприятий наиболее интенсивно происходил на автомобильном, воздушном, морском транспорте, однако положительные результаты не были получены, возникли новые проблемы. Так, вместо единого

комплекса гражданской авиации на базе низовых подразделений (региональных авиаотрядов) возникли десятки небольших формально независимых компаний, неспособных обеспечивать содержание воздушных судов в соответствии с техническими нормами и правилами, а тем более заменять изношенные самолеты новыми. В результате ухудшилось качество обслуживания пассажиров, выросла аварийность, а в условиях кризиса резко снизилась финансовая состоятельность предприятий.

Следствием стал обратный процесс объединения небольших компаний под эгидой государства. Например, в 2009 году государство активы шести авиакомпаний, перешедших в его собственность после погашения долгов, передало ОАО «Аэрофлот», которое становится крупнейшим авиаперевозчиком на российском рынке, далеко обогнавшим по объемам работ и активов своего основного конкурента – компанию «Трансаэро». Принцип создания конкурентной среды был нарушен, однако это позволило Аэрофлоту обеспечить международную конкурентоспособность, условия для аккумуляции средств на обновление парка самолетов, а также снижения шума двигателей до уровня международных стандартов.

Аналогично и даже более сложно положение на автомобильном транспорте. Вместо крупных предприятий, автокомбинатов появились сотни и тысячи индивидуальных владельцев автотранспортных средств, эксплуатирующих изношенный подвижной состав и озабоченных экономией средств на его содержание. Производительность автопарка упала, возросли показатели порожнего пробега, простоя в ожидании работы. Положительно хотя бы то, что транспортная стратегия признает позитивный курс на создание крупных автотранспортных корпораций, имеющих собственную ремонтную базу и диспетчерскую службу, способную эффективно координировать перевозки и интенсивно использовать имеющийся парк.

На железнодорожном транспорте остаются остродискуссионные вопросы значительного роста транзакционных издержек и появления внутриотраслевых монополий. В процессе реформирования железнодорожной отрасли (путем выделения дочерних структур, филиалов, создания системы операторских ком-

паний) появилось около 2 тыс. отраслевых субъектов рынка. Этот «рынок» пока является крайне незрелым, несовершенным, а финансовый кризис и спад объемов перевозок в последние годы крайне осложнил и работу большинства его субъектов. Скорее всего, многие из них не выживут в условиях сохраняющихся кризисных явлений в экономике.

Шестой. Следует ли принимать на государственном уровне стратегии развития отраслей, если в соответствующих документах отсутствуют ясные, логически завершённые разделы по их реализации? Отсутствие управленческих регламентов реализации стратегии позволяет считать ее разработку как *низкокачественную*. Весьма странно лишь в постановочном плане говорить о целесообразности создания системы специального мониторинга выполнения федеральных целевых программ, реализующих транспортную стратегию.

* * *

В заключение первого раздела доклада отметим, что определенная бессистемность, некомплексность все же присущи транспортной стратегии. Так, вне специального рассмотрения остались вопросы развития городского электротранспорта, несмотря на его возрастающую значимость. В достаточной мере не получила отражения деятельность отрасли по развитию туристского бизнеса, хотя в части пассажирских перевозок на морском и внутреннем водном видах транспорта его роль все более возрастает. В механизме реализации целевых задач стратегии не удалось отразить специфику требований, предъявляемых разными категориями пассажиров к условиям перевозок. Например, специфику пассажиропотоков, связанных с деловыми коммерческими поездками, ежедневными перевозками людей на работу или учебу в городах и сельской местности, что вызывает необходимость дифференцированного подхода к качеству и организации транспортных услуг. Специфичными должны быть стратегические требования и к различным типам грузовых перевозок с точки зрения срочности доставки, доли транспортных затрат в цене, что влияет на выбор видов транспорта и технологической организации перевозок.

Не нашли должного отражения в стратегии многие важные вопросы взаимодействия со смежными отраслями. Решение поставленных задач крайне зависимо от эффективной работы автомобильной отрасли, дорожного строительства и транспортного машиностроения. Созданной госкорпорации «Росавтодор» предстоит налаживание совместной работы многочисленных акционерных компаний, специализирующихся на строительстве и ремонте автодорог, а также с структурными единицами ОАО «РЖД». Резко возрастает значимость углубленной концептуальной проработки проблемы ЕТС в новых рыночных условиях и с учетом глобальных экономических угроз.

В чем же должно проявляться действительное синергетическое единство работы транспортных отраслей? Ведь дело не в том, чтобы механически объединить их показатели или проблемы в общий документ. Важно определить потенциал синергетического взаимодействия и создать перспективные механизмы государственно-частного партнерства реализации такового потенциала. Разработка отраслевых стратегий должна быть содержательно, информационно и организационно состыкована с технологиями макроуровневого и корпоративного стратегического прогнозирования, программирования и планирования, чтобы объединять наиболее существенные аспекты групповых (отраслевые предприятия) и макроуровневых интересов воспроизводственного характера.

Исключительно важным для качества стратегических отраслевых решений является предварительный анализ, обеспечивающий выявление ключевых внешних и внутренних угроз, приоритетных направлений их нейтрализации и устранения, формулирование целевых индикаторов, адекватно фиксирующих состояние каждого приоритета.

II. Проблемные вопросы реформирования и организации корпоративного бизнеса в сфере транспортных услуг железных дорог

Сложность процессов масштабного реформирования ведущей транспортной сферы – железных дорог – обусловлена как разнообразием теоретических подходов к анализу естественных монополий, так и неоднозначностью оценок зарубежной прак-

тики отраслевой модернизации и отсутствием собственного опыта. Отсюда – различия позиций экспертов при выборе адекватного стратегического курса изменений в управлении сферой железнодорожных услуг.

2.1. Краткая характеристика некоторых итогов реформирования железнодорожной отрасли

Железнодорожный транспорт играет ведущую роль в предоставлении транспортных услуг по грузовым и пассажирским перевозкам, поскольку обладает такими стратегическими, крайне значимыми для условий России достоинствами, как непрерывность основного перевозочного процесса, его устойчивость к климатическим и погодным воздействиям, высокая экономическая эффективность грузовых перевозок, особенно – на расстояния более 1 тыс. км и безопасность доставки пассажиров.

К середине 2014 года эксплуатационная длина железных дорог России составляла 85,2 тыс. км, из них электрифицированных линий – 43,3 тыс. км, доля в грузообороте транспортной системы России – 43,2% (с учетом трубопроводного транспорта, в пассажирообороте – 29%).

В первом десятилетии пореформенного периода отрасль практически сохранила сложившуюся в СССР централизованную 4-ступенчатую систему управления (Министерство путей сообщения; отдельные железные дороги, отделения дорог; линейные предприятия), а также государственную собственность предприятий. Постановлениями Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и от 18 сентября 2003 года № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» был запущен процесс реформирования по схеме консолидации госимущества в уставном капитале открытого акционерного общества (с 100% государственным участием) и придания железным дорогам статуса его филиалов. Отделения дорог как промежуточная ступень отраслевой структуры были впоследствии ликвидированы. Постепенно линейные предприятия получали статус дочерних и зависимых обществ (ДЗО), вагонный парк передавался на льготных усло-

виях частным компаниям-операторам, были сформированы такие крупные дивизиональные структуры, как «Рефсервис», «Трансконтейнер», Первая и Вторая грузовые компании. Львиная доля вагонного парка – около 70% – под контролем частных игроков. Вагоны есть примерно у 2000 компаний, по сути, они могут зарабатывать лишь на сдаче вагонов в аренду, а потому называются не перевозчиками, а операторами.

Внешне реформирование отрасли шло по пути организации, с участием заинтересованного частного капитала, крупного госхолдинга, ориентированного на тесное межгосударственное взаимодействие с транспортной сферой Евросоюза и стран СНГ, создание устойчивых конкурентных преимуществ по отношению к автомобильным, морским, воздушным путям сообщения, использование современных принципов корпоративного менеджмента. Можно полагать, что наиболее масштабные мероприятия реформирования в отрасли уже реализованы, хотя официальные сроки реформы отодвинуты до 2015 года. Поэтому естественно появление многочисленных оценок процессов и результатов реформ. Их предельно сжатое обобщение может быть следующим.

Благодаря частным инвесторам, вложившим значительные средства в обновление парка вагонов, удалось улучшить состояние грузового подвижного состава. Позитивным считается становление коммерческого сектора пассажирских перевозок, включая скоростное движение, а также доставка пассажиров железнодорожными экспрессами в аэропорт. Но состояние основных фондов – путь, локомотивный парк, контактная сеть, инфраструктурные сооружения – не улучшилось, а показатели использования вагонного парка заметно ухудшились. Доля грузов, доставленных в срок, уменьшилась, порожний пробег, средний оборот вагона и его простой под погрузкой и выгрузкой резко возросли. Обозначился дефицит вагонного парка по ряду массовых грузов. Так, резко негативные оценки угольщиков привели к вмешательству первых лиц государства в «разруливание» ситуации с вывозом грузов. Не удалось адекватно решить проблему с убыточностью пригородных пассажирских перевозок, что создает реальную угрозу сокращения их объемов со всеми вытекающими соци-

альными негативами. Не оправдались надежды на развитие конкуренции между многочисленными компаниями – частными операторами. Каждый из них более или менее успешно осваивает собственную нишу, к тому же предпочитает работать с наиболее выгодными грузами. Резко возросли риски невыполнения госзаказа по перевозкам специальных и воинских грузов, поскольку у грузовых компаний и частных операторов нет соответствующих обязательств и стимулов, а «РЖД» уже не имеет достаточного парка собственных вагонов.

Общие результаты деятельности госхолдинга в посткризисный период таковы. В 2010 году ОАО «РЖД» по объемам грузоперевозок превысило кризисные показатели 2008–2009 годов: 2501,8 млрд ткм против 2423 в 2008 году и 2271,3 млрд ткм в 2009 году. Этот показатель в 2011 году составил 2126,6 млрд ткм (снижение на 15% по отношению к 2010 году, однако обеспечен рост – 103% – объема перевезенных грузов). Таким образом, снижение грузооборота произошло за счет уменьшения средней дальности перевозок. Динамика пассажирооборота за последние годы практически не изменилась – около 139 млрд пасс-км. Уровень показателя в указанном периоде был существенно ниже его значения в 2008–2009 годы.

Динамика прибыли компании за 2010–2011 годы была отрицательной (снижение на 20,4%). Самым негативным образом следует оценивать устойчивый рост убытков: на 16,8% в 2011 году по сравнению с 2010 годом и на 28,4% в 2010 году по сравнению с 2009 годом. Расходы корпорации в 2011 году превысили доходы на 20% (в условиях индексации тарифов на 8%); на 12% уменьшилась чистая прибыль. К негативным финансовым последствиям, по оценке топ-менеджмента госхолдинга, привела также продажа контрольного пакета акций ОАО «Первая грузовая компания». Цена крупной приватизационной сделки, нарушившей изначальный принцип формирования госхолдинга, – всего лишь 125,6 млрд руб.

В 2013 году доходы от грузовых перевозок ОАО «РЖД» составили 1088,2 млрд рублей, что на 1,1 млрд рублей, или на 0,1%, ниже уровня 2012 года. Доходы от пассажирских перевозок дальнего следования достигли 8,6 млрд рублей, что на 5,4%

выше уровня 2012 года, доходы от пассажирских перевозок в пригородном сообщении составили 0,06 млрд рублей.

Соотношение позитивных и негативных результатов трансформаций пока явно не в пользу принятой концепции реформирования. Пользователи железнодорожных услуг не удовлетворены своевременностью вывоза груза и соблюдением нормативных сроков доставки. Кроме того, появление массы посредников способствовало взвинчиванию цен и резко усложнило процессы планирования. Потому стоит еще раз с общесистемных позиций вернуться к истокам рыночных преобразований в транспортном бизнесе.

2.2. Так ли адекватен европейский опыт реалиям России?

Технологическая и организационная сложность функционирования отрасли предполагает тщательный объективный анализ зарубежного опыта реформирования транспортной сферы. Для оценки отечественной практики весьма полезен анализ развития железных дорог в США и Европе. Общим для этих регионов было то, что до 1980-х годов подвижной состав, средства тяги и инфраструктура составляли единый производственно-транспортный комплекс, действующий в границах определенной территории. В данном комплексе в США преобладала частная, а в Европе государственная собственность.

Для американской практики организации перевозок характерно распределение линий сети железных дорог под воздействием в основном внутриэкономических факторов. В их числе: конфигурация грузопотоков и пассажиропотоков; наличие финансовых ресурсов у частных инвесторов; возможность получения ими прибыли за счет организации перевозок. Для железнодорожной отрасли США характерны высокая плотность сети, наличие многочисленных параллельных линий. Основной организационной формой функционирования предприятий являются вертикально интегрированные компании, разделившие сеть на сферы своего влияния и осуществляющие весь комплекс операций по перевозке грузов и пассажиров. Условия пропуска грузовых вагонов по инфраструктуре смежной компании определяются соглашениями менеджмента или собственников. Тенденцией последних

десятилетий является укрупнение железнодорожных компаний, число которых за период 1980–2000 годов сократилось с 40 до 7.

В США внешними конкурентами железнодорожных компаний являются автомобильный и воздушный транспорт; внутриотраслевая конкурентная среда обуславливается соперничеством параллельных линий. Конкурентоспособность их определяется прежде всего уровнем технической оснащенности и, как следствие, пропускной способностью. Право доступа к инфраструктуре других компаний для транзитных перевозок определяется специальными соглашениями, где оговариваются соответствующие условия, включая размер оплаты. Распространена практика аренды «ниток» графика движения для стабильных перевозок. Американские железнодорожные корпорации добились передачи малорентабельных пассажирских перевозок дальнего сообщения субсидируемой государством компании «Амтрак», а в пригородном сообщении – специальным компаниям, ресурсно поддерживаемым муниципалитетами. Пассажирские компании используют инфраструктуру железных дорог за плату. Для контроля за уровнем железнодорожных тарифов используется соотношение доходов и переменных расходов. Превышение установленного государством норматива может стать поводом для жалоб потребителей в регулирующий орган.

В отличие от США в России имеется крайне ограниченное число параллельных линий, на которых возможна полномасштабная конкуренция транспортных компаний. Внутрироссийские параллельные линии мало сопоставимы по потенциалу конкурентоспособности – длине линий, техническому оснащению, провозной способности. Например, одна линия – однопутная, другая – двухпутная. Следовательно, конкуренция параллельных железнодорожных линий в России в обозримой перспективе маловероятна. Препятствующим фактором является и то, что система железнодорожных тарифов построена на основе среднесетевых издержек, а не на индивидуальных издержках транспортных предприятий, в которых учитываются сложность профиля пути, наличие искусственных сооружений, требующих больших затрат на содержание, и другие моменты.

В западноевропейских странах в первой половине XX века железнодорожные компании были объединены в общие сети и национализированы. В 1980-е годы происходило разделение единых железнодорожных комплексов на перевозочный и инфраструктурный блоки. Степень такого обособления в различных странах варьируется от разделения форм финансовой и бухгалтерской отчетности до полной хозяйственной автономизации. Для железных дорог континентальной Европы характерна фрагментарность инфраструктуры в рамках национальных границ. Значительный объем перевозок в национальной сети дорог обеспечивается с использованием подвижного состава и тяговых средств железнодорожных компаний других стран. Поэтому разделение инфраструктуры и перевозочного комплекса не вызвало серьезных затруднений, лишь узаконило сложившуюся ситуацию. Право доступа к инфраструктуре регламентируется законом ЕС «О распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и взимании платы за ее использование». Операторы инфраструктуры в соответствии с законом обязаны публиковать в открытой печати данные о распределении пропускной способности и принципах формирования ставок платы за ее использование. Операторы-перевозчики обязаны заблаговременно заказывать нитки графика по маршруту следования.

Европейская специфика состояла в том, что на процессы трансформаций сильное воздействие оказывал геополитический фактор – наличие близких границ между государствами. Размеры национальной территории имели решающее влияние на длину железнодорожных сетей – крупные сети в Германии, во Франции, в Италии, мелкие – в Бельгии, Голландии, Дании, Австрии. Развитие межрегиональных и межнациональных хозяйственных связей привело к росту перевозок. Как следствие, увеличились масштабы использования подвижного состава за пределами железнодорожных компаний конкретных государств. Возникла потребность создания специального механизма расчетов между ними за использование инфраструктуры при пропуске «чужого» подвижного состава.

Таким образом, различные процессы технологической и экономической фрагментации железнодорожной сети в США и европейских странах обусловили специфику современных национальных моделей управления отраслью. Эти процессы в существенной степени определяются природно-географическими факторами, особенностями размещения производительных сил и масштабами национальной промышленности.

В главном реформа российских железных дорог осуществлялась в русле европейской модели в ее наиболее радикальном, «собственническом» аспекте экономико-правового обособления инфраструктуры и перевозочного процесса. Отечественным реформаторам в этом виделись прежде всего возможности развития конкурентных начал в отрасли. Такой стратегический выбор, закрепленный в правительственных документах, активно поддерживается антимонопольным ведомством и отдельными независимыми экспертами. Однако, на наш взгляд, механическое копирование европейской практики должно было вызывать серьезные опасения. Так, фрагментарность инфраструктуры европейских дорог является высокой, определяемой конфигурацией национальных границ и не подлежащей пересмотру, а число небольших национальных дорог увеличивается. Поэтому подвижной состав, грузе-ный или порожний, часто использует инфраструктуру нескольких национальных сетей. В России же в связи с низкой фрагментарностью сети и общей тенденцией к регионализации экономики значительная часть грузовых и пассажирских перевозок совершается в пределах отдельных дорог, вся железнодорожная инфраструктура принадлежит единому собственнику – ОАО «РЖД».

Можно сделать важный вывод о том, что у железных дорог России объективно гораздо больше общих организационно-технологических характеристик с транспортной отраслью США, чем с европейскими путями сообщений. На железных дорогах США сочли нецелесообразным отделение перевозчиков от владельцев инфраструктуры, что вполне естественно, если учитывать высочайший уровень технологической кооперации основного и обслуживающих бизнесов. Искусственный

разрыв такой кооперации чреват значительным ростом транзакционных издержек, может быть оправдан лишь по геополитическим соображениям (как это и происходит в Европе).

2.3. Проблемность процессов изменений, задачи повышения управляемости корпоративным бизнесом

Слабая концептуальная и проектная проработанность реформирования железнодорожной отрасли – одна из ключевых причин проблемности нынешнего этапа трансформаций. Необходимо отметить изначальную непроработанность целей реформирования и ее модели, призванной обеспечивать экономию совокупных издержек и лучшее взаимодействие с клиентурой. Установленные официальной программой реструктурирования цели и задачи институциональных изменений носили общий характер – удовлетворение спроса на услуги, обеспечение доступности, устойчивости, безопасности перевозок. Количественно измеримых индикаторов процесса и результатов реформ предложено не было. Поэтому сегодня каждая заинтересованная сторона (руководство ОАО «РЖД», клиентура, частные компании-операторы, ассоциативные структуры транспортников) трактует результативность происходящего исходя из собственных видения и интересов. Основной целью третьего этапа реформы объявлено «формирование конкурентного рынка транспортных услуг». Не ясно однако, каким образом эта локальная цель связана с общими целями повышения эффективности; к тому же очевидно, что формулировка этапа отражает не цель, а средство.

Отмечая тенденцию к ухудшению показателей использования подвижного состава, многие эксперты указывают, что они не являются адекватными транспортному рынку и на них можно не обращать особого внимания. Мы же уверены, что такие показатели вполне адекватны: рыночно эффективная транспортная корпорация наверняка будет стараться не «гонять туда-сюда» порожние вагоны или использовать их не по прямому назначению – как склад. И для каждого этапа отраслевого реформирования было бы крайне полезно заранее сформулировать качественный состав *процессных* и *результативных* критериев успешности; кроме того, институциональным и организацион-

ным отраслевым изменениям, как правило, сопутствует рост транзакционных издержек, которые как императив надо особо тщательно учитывать и оценивать.

Превышение суммарного экономического эффекта над величиной издержек реформирования в приемлемые для общества сроки – условие экономической целесообразности отраслевых изменений. Не менее важна и организационная эффективность реформирования, показателями которой могут быть, например, следующие: удельный вес договоров на перевозки, выполненных с должным качеством и в установленные сроки; сокращение порожнего пробега вагонов, их простоя под погрузкой и выгрузкой; рост скоростей движения; увеличение доли маршрутных перевозок. Однако было организовано качественного мониторинга результативности железнодорожной реформы, позволяющего ее оценивать с позиций интересов клиентуры и народного хозяйства в целом, содержащего наиболее адекватные показатели, например динамику транзакционных издержек, включая затраты на содержание управленческого аппарата.

Проблемы реформирования рынка услуг железных дорог следует рассматривать в общем контексте стратегического прогнозирования и планирования транспортной сферы исходя из перспективных целей развития последней. Автором данного доклада уже отмечались (см. раздел I. – Ю. Я.) ключевые недостатки действующей системы государственного стратегического планирования всей транспортной системы: отсутствие обоснованного узкого спектра межотраслевых и отраслевых приоритетов; нечеткость формулировок стратегических мероприятий федерального уровня и отсутствие их увязки с ресурсным обеспечением; использование сценарно-описательного подхода при отсутствии нормативных требований к перспективным индикаторам развития, «выводящим» на международную конкурентоспособность. Указывалось, что в принимаемых государственных стратегиях не содержатся критерии для оценки планируемых институциональных изменений. Все сказанное имеет непосредственное отношение к внешнему «фону» реформирования железных дорог, не способствующему должной целенаправленности и эффективности изменений.

Проблемным вопросом стратегической значимости становится все более растущая несбалансированность в развитии инфраструктуры и перевозочного процесса. Ряд экспертов отмечает, что за последние годы частные операторы приобретали вагоны исходя из собственных задач и планов, не учитывая состояние общей железнодорожной инфраструктуры, которая не только не развивалась, но даже сокращалась вследствие спада объемов перевозок и закрытия отдельных станций. Выявилась диспропорция между увеличением парка вагонов и возможностями инфраструктуры по их обращению. Очевидно, что управлять вагонными парками по критерию доходности вагона без учета необходимости рациональных затрат на развитие инфраструктуры – явно нерационально исходя из общесистемных интересов. Обращается внимание и на такой аспект проблемы: выделенные из состава ОАО «РЖД» грузовые компании предпочитают работать с крупными клиентами, имеющими стабильную потребность в перевозках. Заявки мелких и средних клиентов удовлетворяются в последнюю очередь, частные операторы назначают по ним завышенные ставки оплаты. По всей видимости, здесь необходимо регулирование верхних пределов тарифных ставок со стороны Минтранса и Федеральной антимонопольной службы (ФАС).

Все это определяет правомочность постановки задачи комплексного мониторинга состояния интеграционного взаимодействия корпораций с внешней клиентурой и экономической целесообразности разделения транспортной инфраструктуры и перевозочного процесса. Нужен поиск четких ответов на ряд вопросов. Какова должна быть рациональная степень тесноты, глубины технологических и организационных связей между инфраструктурными (путь, энергоснабжение) и основными (собственно перевозка) процессами? Могут ли эти процессы (и соответствующие структурные бизнес-единицы) быть эффективно реализованы в автономных юридических формах? Возможно ли развитие конкурентных отношений между инфраструктурными бизнес-единицами? Можно ли планировать, оценивать и ресурсно обеспечивать деятельность инфраструктурных и основных предприятий без их жесткой взаимосвязки? Очевидная

проблемность разделения указанных бизнес-процессов состоит в том, что у инфраструктурных предприятий железнодорожного транспорта практически нет другого потребителя вне перевозочного процесса. По сути, инфраструктурные предприятия отрасли являются поставщиками промежуточных услуг для реализации конечной услуги – законченной перевозки, обеспечения доставки груза или пассажира.

Эксперты отрасли справедливо отмечают, что при решении проблемы выделения конкурентных сегментов транспортного рынка фактически произошла замена понятия «услуга по перевозке грузов» термином «услуга по предоставлению вагонов для перевозки». Организаторы реформы посчитали, что именно сфера использования подвижного состава стала искомым конкурентным сегментом и решились на дерегулирование этой сферы (в дорыночный период весь вагонный парк имел общесетевую принадлежность и регулировался диспетчерским аппаратом МПС). Однако конечная клиентура железнодорожного транспорта заинтересована именно в перевозке, а какой используется подвижной состав и какому собственнику он принадлежит, для нее не имеет принципиального значения. Таким образом, сложность получения услуги для клиента, необходимость не только заказывать перевозку у ОАО «РЖД», но и дополнительно «искать» вагоны привели к ухудшению качества обслуживания многих, особенно мелких и средних грузовладельцев.

Слабость концептуального проекта реформы проявляется в уповании на то, что искусственно созданная конкуренция в отдельно взятых элементах общего технологического конвейера может оказать системное положительное влияние на конечные результаты. Эта слабость четко проявилась и в том, что Постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2011 года № 1051 было предписано ОАО «РЖД» привлекать на условиях аренды полувагоны универсального типа, находящиеся в собственности или на ином законном основании у ОАО «Вторая грузовая компания». Тот факт, что решение данной операционной проблемы вышло на правительственный уровень, явно свидетельствует о потере контроля основного общества над своими ключевыми

«дочками» и росте корпоративной неуправляемости. В этом становлении даются указания на отражение в отраслевом законодательстве таких вопросов, как определение условий и порядка принятия Председателем Правительства Российской Федерации или его заместителями решений, обязывающих операторские компании передавать в аренду ОАО «РЖД» определенное количество железнодорожного подвижного состава, принадлежащего операторам на праве собственности. Кроме того, дано поручение Минтранс по разработке и принятию нормативного акта, устанавливающего порядок мониторинга обеспечения клиентуры железнодорожным подвижным составом, оценки эффективности его использования, информационного взаимодействия с основным обществом и другими участниками перевозочного процесса. Как видим, рутинный для отрасли операционный вопрос регулировки вагонного парка в условиях его передачи в частную собственность превратился в национальную проблему. А очевидный для самого начала реформы вопрос ее мониторинга был включен в повестку дня с десятилетним опозданием.

Стратегическая непроработанность проблемы проявилась также в том, что по традиционной схеме отраслевых реформаций рыночного периода изменения сосредоточились прежде всего на уровне высшей ступени управления. По оценке одного из ключевых идеологов транспортной реформы, «акционерное общество – это оптимальная форма, позволяющая реализовать задачи, которые поставлены президентом и правительством в части повышения эффективности железнодорожного транспорта». Понятно, что с формой можно определиться более или менее автоматически, а как же быть с технологическим процессом, организацией и экономикой производства, от состояния которых зависит гораздо больше, чем от смены «вывески»? Такого содержательного анализа на стадии проектирования изменений произведено не было. Этот идеолог справедливо указывал на то, что задача реформы – не создавать конкуренцию ради конкуренции, а оптимизировать издержки. Однако сам процесс создания сотен компаний-операторов, породивший рост порожнего пробега вагонов, и дочерних структур, усложнивших процессы внутрикорпоративного взаимодействия, способствовал существ-

венному росту трансакционных издержек. Очевидно, что планировать реструктуризацию следует так, чтобы четко просматривать синергетический эффект изменений на *всех* основных ступенях управления отраслью. Во-первых, на локально-корпоративном, представленном железными дорогами как корпоративными объединениями, в пределах которых создается результат – перевозка. Во-вторых, общекорпоративном, представленном ОАО «РЖД» – управляющей компанией, обеспечивающей внешние связи и общесистемное регулирование.

В настоящее время наблюдается общая непрозрачность формирующейся оргструктуры управления госхолдингом. Создаются опасности двойного подчинения линейных предприятий со стороны дорог и вновь созданных отраслевых субхолдингов. Ослабление роли железных дорог в регулировании работы линейных предприятий ведет к усилению централизованного начала в деятельности отрасли, однако не столько в отношении основного перевозочного процесса (диспетчеризация, обеспечение графика движения, регулирование вагонных парков), сколько в части инфраструктурных процессов. Но именно в данном аспекте целесообразно идти по пути децентрализации транспортного бизнеса. Нельзя не отметить исходную высокую степень сложности организационной и управленческой структур железнодорожного транспорта. Данные структуры зависимы от множества географических и производственно-экономических факторов, включая административно-территориальное деление страны, распределение объемов перевозок грузов и пассажиров по отдельным направлениям, информационно-технологические возможности диспетчерского сопровождения поездов. В условиях реформы появляется дополнительный фактор, связанный с интересами и финансовыми возможностями частного капитала. Отсюда – значимость систематической настройки организационных регламентов деятельности как вновь созданных, так и традиционных субъектов хозяйствования реформируемой отрасли в целях транспарентности и упрощения интеграционного взаимодействия инфраструктурных и собственно перевозочных аспектов функционирования транспортной системы.

Анализ достигнутых итогов реформирования железных дорог позволяет сделать несколько обобщающих выводов, выделив следующие четыре позиции.

1. Приходится констатировать живучесть ориентации управленческой реформы отечественного железнодорожного комплекса на «создание конкурентных условий» как на некую абсолютную цель. Считается, что стремиться к достижению этой цели необходимо едва ли не при любом разбухании транзакционных издержек, несмотря на затруднение взаимодействия с внешними потребителями транспортных услуг и на ухудшение условий труда наемного персонала. Сторонники этой максимы опираются на ту умоглядную общетеоретическую конструкцию, что и приватизационная дезинтеграция государственных производственных объединений по вертикали и по горизонтали, появление на отраслевом рынке множества обособленных хозяйствующих субъектов с неизбежностью обеспечит мощную конкурентную среду, гарантирующую высокое качество конечной продукции при минимизации транзакционных издержек и управленческих затрат. Эта конструкция заимствована у западноевропейских борцов с рудиментами дотэтчеровского «британского социализма», остающихся и среди профильных специалистов Еврокомиссии, новейшие «инновационные» требования которой идут дальше управленческого отделения «колес от стали», простираясь до отмены принципов холдингового управления железнодорожной отраслью. В принципе положения данной конструкции активно критикуются даже многими европейскими экспертами. Они полагают, что дальнейшая приватизация, акционерная автономизация железных дорог фактически осуществляется в интересах конкретных крупнейших операторских компаний и опасаются, что реализация планов Еврокомиссии лишь усугубит хаос в экономике Старого Света. Соответственно растет понимание необязательности разделения операторских и инфраструктурных компаний для развития позитивных элементов конкуренции, равно как и непротиворечивости холдинговой организации взаимодействия этих компаний интересам формирования общеевропейского транспортного рынка.

К сожалению, несмотря на эту полемику, известную руководству ОАО «РЖД», и, главное на радикальные различия условий функционирования европейских и российских железных дорог, намеченные дальнейшие шаги по реформированию управления отраслью остаются в концептуальном русле европейской автономизации. Продолжают утверждать о необходимости становления института локальных перевозчиков на локальных же участках, когда национальный перевозчик, обслуживающий основные магистрали, призван «принимать» вагоны у конкурирующих с ним частных перевозчиков и «сдавать» таковые последним на соответствующих стыках. Легко спрогнозировать серьезнейший «вклад» этой новации в сопровождающий реформу процесс роста транзакционных издержек и снижения управляемости операционной деятельности, тогда как ее преимущества непрозрачны. Возникает главный вопрос: почему национальный перевозчик – ОАО «РЖД» – не в состоянии самостоятельно и ответственно доставлять подлежащие странственному перемещению объекты, оказывать деловым контрагентам конечные услуги? И вопросы сопряженные: как обеспечить должный набор компетенций вновь создаваемых локальных перевозчиков, каким образом между ними появится конкуренция при отсутствии параллельных веток между одними и теми же экономическими центрами, не приведет ли реализация такого подхода к распаду национального рынка перевозок на отдельные выгодные и убыточные сегменты?

В качестве существенного элемента конструктивной альтернативы видится взвешенно-осторожный подход на каждом этапе реформы к приватизации соответствующих предприятий, как и любых элементов железнодорожного комплекса. Представляется также необходимой разработка единой концепции использования инфраструктуры отечественных железных дорог, реализующей дифференцированный подход к различным видам грузов (массовым, скоропортящимся, опасным) и категориям пассажирских перевозок (пригородным и дальним, обычным и «экспресс»). Учитывая особый, стратегический и приоритетно общественно значимый характер услуг отрасли, традиционный коммерческий подход «везем то, за что больше платят» пробле-

мы не решает, а риски при воплощении принципа формально равного доступа к инфраструктуре становятся запредельными.

2. Согласно действующему законодательству, железнодорожные перевозки суть одна из сфер деятельности субъектов естественной монополии. Эта монополия, судя по статье 3 принятого в 1995 году Федерального закона «О естественных монополиях», трактуется как такое состояние товарного рынка, когда в условиях отсутствия конкуренции вследствие производственной технологической специфики удовлетворение спроса эффективнее в связи с существенным снижением издержек производства единицы товара по мере роста объема выпуска, а производимые субъектами монополии товары (услуги) не могут быть заменены в потреблении какими-либо другими. Законодательство не содержит, однако, четких критериев для принятия обоснованных решений о целесообразности вычленения конкурентных звеньев в составе традиционных естественных монополий. А жаль, тем более если они представляют собой крупные диверсифицированные, жестко технологически сопряженные комплексы и системы, экономическое обособление отдельных элементов которых существенно снижает эффект масштаба и провоцирует дополнительные издержки на координацию деятельности.

Очевидно, что любые организационные трансформации монопольно-отраслевых компаний должны приоритетно учитывать интересы как клиентуры, так и других заинтересованных в успехе компании лиц. В данном случае речь идет об интересах грузоотправителей-грузополучателей и населения в обретении должных количества и качества конечных услуг, а не промежуточных, например подачи вагонов под погрузку. Значит, отправной точкой при проектировании тех или иных реформационных вариантов следует считать согласованную позицию заинтересованных сторон. Здесь важно согласование позиций представляющего интересы народного хозяйства федерального правительства, железнодорожного сообщества и ассоциативных структур потребителей в отношении качественно-количественных параметров транспортных услуг. Каждый из проектных вариантов призван предусматривать действенные экономико-правовые

механизмы достижения соответствующих качественных, прежде всего, и количественных индикаторов. Развертывание обеспечивающего реализацию данных критериальных требований и исключаящего приоритет отраслевых самооценок мониторинга процессов и результатов реформирования представляется обязательным условием успеха в планировании и организации модернизационных изменений.

3. Очевидное ослабление управляемости железнодорожной отрасли провоцируется такими прежде всего причинами, как неотработанность взаимодействия центрального аппарата отраслевого управления с созданными «вертикальными» дирекциями и компаниями – локальными монополистами, безответственно-эгоистическое поведение множества частных фирм-операторов и деградация функции централизованного регулирования движения поездов. Все это критически обостряет вопрос об общей линии руководства ОАО «РЖД» по восстановлению управленческой дееспособности холдинга. Эта линия, думается, должна исходить прежде всего из технологической специфики отрасли, не ориентируясь, в частности, на традиции корпоративного управления в промышленности. То есть следовало бы в первую очередь нацелиться на сохранение за общекорпоративной штаб-квартирой операционной функции управления движением поездов и функции единого перевозчика, соответственно – на избавление управляемой системы от большого числа частных компаний-операторов.

4. В нынешних условиях объективно императивным является курс, альтернативный приватизационному дроблению отрасли. Поэтому с учетом ее объективной роли как органического элемента общенационального транспортного комплекса надо признать важной составляющей искомой альтернативы развитие различных интегрированных (межотраслевых) транспортных коридоров (маршрутов) и интермодальных технологических цепочек. На подобных маршрутах и по таким цепочкам организуется совместная деятельность транспортных предприятий разных отраслей, в идеале синергетически усиливающая преимущества каждого отраслевого профиля хозяйствующих субъектов. Это, разумеется, не отменяет возможности конкуренции видов предприятий (же-

лезнодорожных, автомобильных, воздушного и водного транспорта), дислоцированных в одних и тех же регионах и соперничающих за получение заказов от соответствующих региональных потребителей транспортных услуг.

Одной из форм позитивного использования реальной конкуренции способно стать участие России в интермодальных международных цепочках, прежде всего, понятно, евразийских. Конкретный прецедент их выстраивания – создание ОАО «РЖД» и Дальневосточным морским пароходством совместного предприятия «Русская тройка», осуществляющего контейнерные перевозки из Японии, Южной Кореи и Китая в Европу. Перспективными нельзя не признать и межотраслевые интермодальные цепочки с участием железнодорожного и автомобильного транспорта, особенно с учетом запрета рядом европейских государств транзита грузов через свои территории с использованием большегрузных автомобилей (прежде всего – по экологическим мотивам).

В заключение хотелось бы подчеркнуть следующее. Если один из основополагающих критериев успеха реформирования отрасли – снижение себестоимости перевозок как элемент оптимизации соотношения «цена – качество» транспортных услуг, то максимальным потенциалом в этом обладают именно крупные вертикально интегрированные корпоративные структуры, обеспечивающие экономию на масштабах производственной деятельности и способные аккумулировать большие средства для технологической модернизации. Так, в Соединенных Штатах, где на рынке железнодорожных услуг доминируют подобного рода компании, себестоимость перевозок гораздо ниже, чем в странах Западной Европы, для которых, стоит повторить, характерны относительно компактные (вследствие действия фактора «густой сетки» национальных границ) корпорации. Кстати, в СССР, где предприятия железнодорожного транспорта функционировали как звенья единого общесоюзного производственно-хозяйственного образования, себестоимость перевозок была равна американской, а фондоотдача являлась втрое более высокой, чем в США.

Об этом обстоятельстве, конечно, не следовало бы забывать при концептуальном обосновании путей восстановления управ-

ленческой дееспособности общероссийского железнодорожного холдинга и при разработке планов его развития на постсоветском пространстве в интересах России и всех экс-республик СССР. Появившаяся в 2011 году Концепция стратегического развития железнодорожного транспорта стран Содружества Независимых Государств до 2020 года (с ее декларациями касательно желательности «согласования политики в сфере обеспечения безопасности движения и охраны окружающей среды», «увязки планов формирования и графика движения поездов в целях совместного взаимовыгодного использования подвижного состава», «создания совместных транспортно-логистических центров», «сбалансированного развития железнодорожных пограничных переходов и совершенствования процедур транспортного пересечения границ») – лишь первый шаг в этом направлении.

Участники СНГ углубляют и расширяют свою интеграцию. С января 2015 года по принятому его лидерами в октябре этого года в Минске решению прекращает свою деятельность Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), которое сменит Евразийский экономический союз (ЕАЭС), продолжающий традиции и открывающий новые возможности сотрудничества своих членов. В его ряды уже принята Армения, готовится вступить Киргизия, определяет свою позицию Таджикистан. Несомненно, что в рамках ЕАЭС будут реализованы новые успешные проекты по развитию транспортной системы на огромной территории стран-участниц.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

THE FUNDAMENTAL PRINCIPLES OF RUSSIAN TRANSPORT COMPLEX MODERNIZATION



Е.А. ЖУКОВ

*ректор Международной академии
инновационного развития, главный
научный сотрудник Московской
международной высшей школы
бизнеса «МИРБИС» (Институт),
доктор экономических наук,
действительный член РАЕН,
Российской академии транспорта
и Международной академии
профессионалов*

E.A. ZHUKOV

*rector of the International Academy
of Innovative Development, Chief
Scientific Officer of the Moscow
International Higher Business School
«MIRBIS» (Institute), PhD, member
of Academy of Natural Sciences,
the Russian Academy of Transport
and the International Academy
of professionals*

*«Нельзя обязать верить в правду, но есть
внутренняя обязанность ее высказать»*

Ж.Ж. Руссо

Аннотация

В настоящей статье автор делает попытку обратить внимание руководящих работников государства, ответственных за разра-

ботку, утверждение и претворение в жизнь государственной транспортной стратегии, на необходимость руководствоваться при принятии решений по столь судьбоносным для страны документам не заинтересованным лоббированием узко ведомственных интересов, а, прежде всего, концептуальными научными основами, определяющими экономическую сущность, место и роль такой специфической отрасли экономики, как транспорт, в социально-экономическом развитии общества, действительно стремящегося к эффективному научно-техническому прогрессу.

Abstract

At this article the author tries to attract attention those who are obligatory for state transport policy to necessity in their activity to take into consideration the conceptual scientifically principles when they adopt the important state's strategy decisions but not to lobby the transport leaders' interests.

Ключевые слова: транспортный комплекс; транспортная продукция; транспортный эффект; общественные транспортные потребности; отрасль естественной монополии; социально-экономическая эффективность транспорта; транспортная квазиаренда; материально-техническая база.

Keywords: transport complex; transport production; transport effect; social transport requirements; branch of natural monopoly; social-economic efficiency of transport; transport rent; material & technical base of transport.

Видимо, следуя внутренней обязанности высказывать правду, доктор политических наук, профессор Оксфордского университета Великобритании, наш соотечественник Владимир Пастухов в своей опубликованной недавно в «Новой газете» статье «Рискнуть Россией» констатирует: «Положение России в мире сейчас даже хуже, чем это описывают современные государственники.... Это положение уже настолько плохо, что Россия больше не может позволить себе щедро оплачивать их иллюзии и фантазии. Россия столкнулась с одним из самых

масштабных в своей тысячелетней истории вызовов. Ей предстоит сделать непростой выбор между изменением и исчезновением». В свое время А.С. Пушкин писал брату В.Л. Пушкину: «Дай Бог, чтоб милостию неба рассудок на Руси воскрес: он что-то, кажется, исчез». Известно, что с 2003 года началась эпоха Водолея, т.е., как считают ученые, эпоха Вселенского разума. Так ли это – покажет время, а пока: «на Бога надейся, а сам не оплошай!»

*«Понимаю, что очень огромна страна,
Допускаю, что мы – не боги.
Знаю: в слове «до-ро-га» звенит цена, –
Дорогие нынче дороги!..
А колдобины на ежедневном пути, –
(Чуть расслабишься – треснет шея)...
А сама невозможность проехать, пройти?!
Разве это дешевле?!
Если вдруг какая беда пришла,
То доехать в середине марта
От села одного до другого села
Ни рессор не хватит, ни мата!
Не хочу, торопясь, предвещать закон,
Сгоряча городить напраслину,
Но в Державе такой, в Государстве таком
Бездорожье – уже безнравственно!»*

Р. Рождественский

В развитых странах мира и высшее руководство, и население хорошо понимают особую роль транспорта в жизнедеятельности общества, ибо экономически рациональное развитие и функционирование этой специфической «четвертой сферы материального производства», как называл «транспортную промышленность» К. Маркс, являются определяющими факторами эффективности социально-экономического прогресса государства, а, следовательно, и его главных критериев: средней продолжительности жизни и уровня благосостояния населения. Россиянам же еще предстоит пройти путь осознания этого и тщательно разобраться в специфических особенностях транс-

портной отрасли экономики, изучить прогрессивный опыт стран, уже прошедших многие этапы формирования сбалансированных с транспортными потребностями общества единых транспортных систем, разработать и незамедлительно начать осуществлять на практике действительно научно обоснованную долгосрочную программу вывода транспорта страны из глубокого кризиса. Безусловно, это не может быть успешно осуществлено без активной регулирующей роли и участия государства, но и они могут дать должный эффект только при условии проведения правильной государственной транспортной политики.

Наука аргументированно обосновала, а практика многократно и убедительно подтвердила, что любая цель достижима, если к ней идти правильным путем. При этом необходимо знать, что правильно сформулированное условие задачи лишь гарантирует объективную возможность ее решения, а неправильная формулировка – стопроцентную невозможность ее решения. Поскольку ни одна из многочисленных предыдущих российских комплексных и отраслевых транспортных стратегий и программ, разработанных различными творческими коллективами отраслевых ученых и специалистов и утвержденных высшими руководящими органами страны к реализации, не смогли быть выполнены в срок и полностью, то из этого явствует, что намеченные в них цели и задачи не были объективными, т.е. научно обоснованными. Полагаю, что такая же судьба ожидает и фактическую реализацию недавно утвержденной новой Транспортной стратегии на период до 2030 года. Причиной этого, по нашему глубокому убеждению, является тот факт, что за разработку эффективной для государства в целом, а не только для транспортников, комплексной государственной транспортной стратегии должен отвечать нейтральный, не отягощенный узко ведомственными интересами («своя рубашка ближе к телу») государственный транспортный орган, способный объективно разобраться в этой сложной проблеме с общественными позициями и подойти к ее решению только на основе всестороннего научного обоснования.

Поскольку главной задачей транспортной отрасли, по общему признанию специалистов, является полное, своевременное и

качественное удовлетворение общественных транспортных потребностей, причем с минимально возможными удельными совокупными общественными затратами на это при достигнутом уровне научно-технического прогресса, то именно ее решение и должно ставиться во главу угла при разработке транспортной стратегии государства. Для России, с ее обширной территорией, это означает: обеспечение равных уровней полного, своевременного и качественного удовлетворения общественных транспортных потребностей во всех регионах Российской Федерации с минимально возможными удельными общественными транспортными затратами и минимумом негативного влияния транспорта на человека и окружающую среду.

Из классической «экономикс» хорошо известен являющийся аксиомой факт, что во все времена (раньше, теперь и в будущем) в производстве материальных благ участвуют только три основных (и единственно возможных) производственных фактора: трудовые ресурсы государства (живой труд); основные производственные фонды (прошлый, овеществленный труд) и материально-энергетические ресурсы. Не требует особых доказательств утверждение, что в каждом государстве, в каждый конкретный момент времени имеется строго ограниченное количество каждого из указанных производственных ресурсов: пар рабочих рук; станков, различных машин, автомобилей, локомотивов, самолетов, различного оборудования и т.д.; добытых, произведенных и доступных для использования материальных и энергетических ресурсов. Таким образом, не деньги, коррупция, грабежи, воровство, жульничество, мошенничество, попрошайничество и т.п. (народная мудрость гласит: «от хитрости не устают, от нее гибнут!»), а только строго ограниченное фактическими физическими объемами и качественным состоянием наличие указанных трех производственных ресурсов в государстве и существующая организация производства, труда и управления ими и определяют реальные возможности решения множества социально-экономических задач, всегда стоящих перед обществом, не на словах, а на деле, стремящемся к повышению благополучия, уровня и средней продолжительности жизни его граждан.

Количественное и качественное состояние в России каждого из указанных трех производственных факторов, сложившиеся тенденции и объективные прогнозы их динамики на достаточно отдаленное и обозримое будущее не дают оснований для оптимизма. Социально-экономическое развитие страны, ранее происходившее преимущественно за счет экстенсивных (количественных) факторов роста основных производственных ресурсов, в дальнейшем, практически, невозможно. И, если мы действительно хотим жить лучше и не желаем быть выброшенными на обочину мирового социально-экономического прогресса, став сырьевым придатком и поставщиком дешевой рабочей силы для развивающихся постиндустриальных стран, то, объективно, для сохранения и приумножения экономической мощи России остается единственно возможным разумный путь – переход на преимущественно интенсивное (качественное) развитие и использование каждого из трех основных производственных ресурсов, т.е. их модернизацию, которую можно осуществить только на основе мировых инновационных достижений науки и техники, или, как более привычно говорить, научно-технического прогресса.

К большому сожалению, но и в начале XXI столетия вновь приходится констатировать, что в Российской Федерации, несмотря на очевидную необходимость, до сих пор отсутствует научно обоснованная государственная транспортная стратегия, направленная на создание эффективной материально-технической базы единого транспортного комплекса страны, способного успешно решать свою главную задачу. Именно отсутствие такой стратегии и обуславливает до сих пор крайне не эффективное использование огромных государственных финансов в инвестирование важнейшей в структуре экономики транспортной отрасли, что и привело ее, в конечном счете, к глубокому системному кризису еще в период существования СССР.

Начавшаяся в канун XXI века в России широкомасштабная программа коренных социально-экономических преобразований, имеющая в целом правильный курс, направленный на переход от командно-административных, а, порой, и просто волюнтаристских методов управления экономикой к экономике, регулируемой государством на основе механизма законов ры-

ночных отношений, вновь возродила надежды транспортных ученых и специалистов на правильное понимание руководством страны экономической природы, роли и значения транспорта в социально-экономическом развитии общества.

Однако в итоге в течение осуществляемых уже более двадцати лет организационно-экономических реформ в стране и в транспортной отрасли лишь гипертрофированно выросли транспортные тарифы на пассажирские и грузовые перевозки (что чрезвычайно негативно отразилось на социально-экономическом положении России и ее населения), серьезно нарушились ранее существовавшие производственно-хозяйственные транспортные связи, существенно снизилась отраслевая производительность труда, резко возросли потери материальной продукции в транспортном процессе и число дорожно-транспортных происшествий с серьезными последствиями и человеческими жертвами на всех основных видах транспорта (только в автомобильных катастрофах ежегодно погибают более 30 тысяч и получают серьезные травмы более 200 тысяч человек).

Из-за необоснованно высокого роста тарифов на грузовые перевозки доля транспорта в валовом внутреннем продукте России, по официальным статистическим данным, превысила уже 20%-ный рубеж, тогда как в экономически развитых странах эта доля не превышает 6–9%. Гипертрофированный рост пассажирских транспортных тарифов привел к тому, что «транспортное бремя» для среднестатистического россиянина возросло более чем в 20 раз, и подавляющее большинство граждан России теперь по этой причине не могут осуществить планы своего летнего отдыха, повидаться со своими родными и близкими, а часто и проводить их в последний путь.

Серьезность транспортной проблемы в России привлекла сейчас вновь к себе внимание высших руководящих органов государства, которые возложили ответственность за формирование, развитие и функционирование материально-технической базы единого транспортного комплекса страны на единое Министерство транспорта России, которому и была поручена разработка Государственной транспортной стратегии Российской Федерации на долгосрочную перспективу. Вменение же в обязанности этого Министерства полного комплекта функций от

разработки до практического осуществления государственной транспортной политики, по всей вероятности, для столь специфической отрасли, как транспортная, являющейся отраслью естественной монополии, является ошибочным.

К большому сожалению, но приходится вновь констатировать, что утвержденные недавно Правительством России судьбоносные документы, определяющие транспортную стратегию страны, разработаны не на основе научных принципов, определяющих место, роль и значение транспорта в обществе, действительно стремящемся к социально-экономическому прогрессу, а преимущественно на учете узковедомственных отраслевых интересов (а иначе и не могло быть: ведь «своя рубашка ближе к телу»). Все сказанное выше означает, что утвержденные Правительством России директивные документы, определяющие среднесрочную и долгосрочную государственную транспортную стратегию, объективно не могут способствовать решению чрезвычайно важной для России задачи вывода транспортной отрасли страны из глубокого системного кризиса, в котором она сейчас пребывает.

Оценивая в целом результаты перемен в транспортной отрасли России на рубеже XX–XXI веков, можно с уверенностью констатировать, что при отсутствии научно обоснованной долгосрочной государственной транспортной стратегии и эффективного государственного контроля ее выполнения, их место заняли волюнтаристские методы обезличенной приватизации (понимай: узаконенного грабежа) государственных, т.е. общенародных основных фондов транспорта (подвижных транспортных средств, постоянных транспортных сооружений, имущества транспортных предприятий и т.д.) и управления их развитием и использованием («свято место пусто не бывает»). Это в итоге привело к тому, что транспорт не только не вышел из глубокого системного кризиса, в котором он оказался еще в прошлом столетии, но и еще более утонул в кризисном болоте.

С уверенностью можно сказать, что отставание уровня транспортного обслуживания производства и населения в России от уровня в экономически развитых странах мира измеряется не одним десятилетием. Главная же наша беда в рассматриваемой области со-

стоит в том, что современные тенденции в совершенствовании, развитии и использовании материально-технической базы транспортного комплекса страны совершенно не содействуют ликвидации этого отставания, а наоборот, увеличивают его.

В этой связи крайне необходимо понимание объективных причин, приведших к столь катастрофическому состоянию транспортной отрасли. Академик С.Г. Струмилин в своих научных исследованиях, желая подчеркнуть исключительно важную роль транспорта в социально-экономическом развитии общества, указывал: «...транспорт должен всегда несколько опережать в своем развитии общее нарастание грузооборота в стране. Некоторый разрыв транспортных ресурсов представляется нам одним из самых целесообразных видов резерва, ибо его отсутствие может превратить транспорт, являющийся одним из самых мощных факторов развития, в один из самых серьезнейших тормозов этого развития» [1].

Действительно, в материальном производстве деятельность, связанная с обеспечением процесса транспортирования людей или грузов, именуется транспортным трудом, который рассматривается как особый вид издержек обращения в воспроизводственном процессе в целом. Транспортный труд увеличивает стоимость перемещаемых натурально-вещественных благ частично за счет перенесения стоимости (амортизации) используемых для обеспечения транспортного процесса основных производственных фондов, а, частично, за счет прибавочной стоимости, создаваемой трудом транспортных работников, которая, при прочих равных условиях, обратно пропорциональна производительности труда на транспорте и прямо пропорциональна дальности перемещения пассажиров и грузов.

Поскольку транспорт относится к сфере материального производства, то особый интерес представляет правильное понимание экономической сущности транспортной продукции. Прежде всего, нельзя смешивать воедино (как это делают многие исследователи транспортных проблем) процессы перемещения подвижных транспортных средств, что именно и является продукцией труда транспортных работников, и одновременного транспортирования с помощью этих транспортных средств пас-

сажиров и грузов, что является полезным для общества результатом труда транспортников, т. е. потребительной стоимостью транспортной продукции. С одной стороны, оба эти процесса происходят одновременно и неразрывно друг от друга, а с другой стороны, их неразрывность относительна: при равном количестве транспортной продукции всегда получается разный полезный для общества эффект, зависящий от степени заполнения пассажирами или загрузки грузом подвижного транспортного средства. При этом следует особое внимание обратить на то обстоятельство, что производство транспортной продукции (непосредственно процесс перемещения транспортного средства) зависит, главным образом, от транспортного работника и состояния подвижного транспортного средства и транспортного пути, а полезный для общества эффект от его труда – от потребителей (заказчиков) транспортных услуг. Именно в этом и состоят объективные истоки противоречий между общественными и узковедомственными (отраслевыми) интересами, которые не могут быть разрешены с помощью валовых показателей: « грузооборот », « количество перевезенных грузов », « количество перевезенных пассажиров » и « пассажирооборот ». Действительно, данные показатели, отражая полезный для общества эффект от транспортного труда, не дают точной оценки фактической величины трудовых затрат работников транспорта.

Совершенно очевидно, что транспортный эффект тем больше, чем больше объем доставленной к месту непосредственного потребления материальной продукции или количество перевезенных пассажиров. В то же время произведенный объем транспортной продукции тем больше, чем на большее расстояние переместилось подвижное транспортное средство (автомобиль, железнодорожный локомотив, самолет, морское судно и т.д.), независимо от того, было оно загружено или нет. Именно это обстоятельство и создает объективные предпосылки для транспортников улучшать экономические показатели своей отрасли, а следовательно, и повышать свое материальное благополучие, в том числе и за счет нерациональных для экономики государства перевозок: искусственного удлинения дальности перевозки пассажиров и грузов; встречных и окольных перевозок; недо-

загрузки до полной вместимости или грузоподъемности подвижных транспортных средств и т.д. Реальная практика функционирования всех основных универсальных видов транспорта убедительно свидетельствует о том, что эту «задачу» транспортники решают весьма успешно.

Поскольку транспортная продукция и транспортный эффект создаются одновременно, то многие исследователи ошибочно отождествляют их, принимая отраслевой эффект за общегосударственный, тогда как это две взаимосвязанные, но совершенно различные по социально-экономической природе категории. К сожалению, на практике в настоящее время преобладает именно ошибочная точка зрения, со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями, вплоть до отождествления роли транспорта в повышении экономической эффективности общественного производства с ролью в этом промышленности, сельского хозяйства и строительства, т.е. отраслей материального производства, самостоятельно производящих натурально-вещественную продукцию, что несвойственно транспорту.

Второй существенной особенностью, отличающей транспортную отрасль от промышленности, сельского хозяйства и строительства, является неотделимость транспортной продукции от самого процесса ее производства, так как транспортная продукция либо создается и одновременно полностью или частично потребляется, либо полностью или частично теряется, нанося при этом не только большой экономический ущерб обществу, но и существенный экологический вред. Очевидно, что транспортная продукция не может существовать изолированно от процесса ее производства, как это свойственно продукции других отраслей материального производства. Именно это специфическое свойство транспортной продукции объективно обуславливает невозможность создания ее запасов с целью использования в критические моменты «пикового» спроса на транспортные услуги: посевная или уборочная кампании в сельском хозяйстве, сезоны отдыха трудящихся, благоприятное время для строительных работ и т.п. Учет этой особенности транспортной продукции обязателен при разработке долгосрочной государственной стратегии развития и совершенствования мате-

риально-технической базы транспортного комплекса России. Именно эту особенность имел в виду академик С.Г. Струмилин, говоря о необходимости создания в стране одного из самых важных видов резервов – транспортного.

Данная особенность транспортной продукции обуславливает еще одно ее специфическое свойство – невозможность ее территориальной взаимозаменяемости и взаимодополняемости, т. е. недостаток транспортной продукции в одном регионе не может быть компенсирован избытком ее производства в другом регионе. Это означает необходимость предусмотреть в государственной транспортной стратегии обязательность обеспечения одинаковых уровней транспортного обслуживания во всех регионах страны, т.е. одинаковой степени сбалансированности развития материально-технических баз региональных транспортных комплексов с транспортными потребностями регионов, что и обеспечит формирование наиболее рациональной отраслевой и региональной структуры материально-технической базы единого транспортного комплекса России.

Именно раскрытые выше экономическая природа транспорта и специфические свойства транспортной продукции объективно придают транспорту статус естественной монополии со всеми вытекающими отсюда последствиями, учет которых крайне необходим при разработке государственной транспортной политики. Само собой разумеется, что менеджеры – монополисты, а именно таковыми реально являются транспортные руководители, не преминут воспользоваться предоставляемыми им естественной монополией уникальными возможностями изъятия в свою пользу своеобразной транспортной ренты особого рода. Действительно, поскольку у транспорта как естественной монополии объективно отсутствует конкуренция со стороны других отраслей на рынке транспортных услуг, а при этом еще и нет необходимого контроля со стороны государства, то потенциально неограниченные возможности для взимания специфической транспортной квазиренды становятся реальностью. Это мы воочию наблюдаем и ощущаем в постоянном гипертрофированном и экономически необоснованном росте транспортных тарифов при одновременном ухудшении качества транспортных услуг.

Существующая практика технико-экономического обоснования выбора лучшего из возможных альтернативных вариантов решения той или иной важной государственной задачи до сих пор базируется в основном на теории сравнительной экономической эффективности, концептуальные положения которой исходят из Типовой методики [2], разработанной еще в середине прошлого столетия и претерпевшей с тех пор ряд модификаций. Наиболее совершенными из них, по мнению автора, являются «Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов» [3].

Однако предлагаемый в этих «Методических рекомендациях» подход к определению общественной эффективности инвестиционных проектов в отраслях материального производства (промышленность, сельское хозяйство, строительство), которые самостоятельно производят натурально-вещественную продукцию (потребительские стоимости), особенно в условиях экономики, преимущественно ориентированной на потребителя, т. е. управляемой на основе механизма законов свободной рыночной конкуренции, не вызывает особых возражений.

В случае же с транспортной отраслью, принимая во внимание выше изложенные ее специфические особенности, принятый в «Рекомендациях» методический подход трансформируется в определение не общественной, а только отраслевой эффективности совокупных общественных затрат, если осуществление транспортного проекта финансируется за счет государственных бюджетных средств, или частной эффективности – при инвестировании транспортного проекта частным инвестором: физическим или юридическим лицом. Следовательно, для определения социально-экономической эффективности совокупных общественных затрат в развитие и функционирование материально-технической базы транспортного комплекса предложенные в «Методических рекомендациях» методы не подходят. Они требуют серьезной корректировки, ибо роль транспорта в повышении общественной социально-экономической эффективности определяется совсем иным содержанием.

Можно с уверенностью констатировать, что значение транспорта в повышении социально-экономической эффективности

развития государства заключается: а) во всемерном снижении себестоимости транспортной продукции; б) в уменьшении «транспортоемкости» общественного воспроизводства, т. е. снижении удельных транспортных затрат на единицу валового внутреннего продукта, в) в максимально возможном при достигнутом мировом уровне научно-технического прогресса сокращении всех видов потерь и ущерба в транспортном процессе и г) максимально качественном и комфортабельном обслуживании транспортных потребностей населения.

Особый характер предоставляемых транспортом услуг населению и производственной сфере обуславливает и особую форму взаимоотношений транспорта с обслуживаемыми им отраслями экономики и пассажирами. Эти взаимоотношения обязательно должны регулироваться государством на основе единых научно обоснованных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки. Только такие тарифы и могут служить объективной экономической основой, заставляющей транспортников инновационно модернизировать материально-техническую базу единого транспортного комплекса, т. е. экономически рационально развивать и использовать для выполнения своих обязанностей перед обществом все основные универсальные виды транспорта, причем только в пределах сфер их наиболее экономически эффективного функционирования.

Безусловно, все эти вопросы должны и могут быть решены только на высоком государственном уровне. При этом за разработку эффективной для государства в целом, а не только для транспортников, комплексной государственной транспортной стратегии должен отвечать нейтральный, не отягощенный узко ведомственными интересами государственный транспортный орган, способный подойти к решению этой сложной проблемы объективно, научно обоснованно и с общественных позиций. Таким органом могла бы быть Российская академия транспорта. А вот ответственность за реализацию разработанной этим государственным транспортным органом и утвержденной Правительством РФ научно обоснованной долгосрочной транспортной стратегии следует возложить на единое Министерство транспорта России.

Библиографический список

1. Струмилин С.Г. Избр. произведения. / Т. 1. – М.: Наука, 1963, с. 398.
2. Типовая методика определения экономической эффективности капитальных вложений. М.: Экономика, 1969.
3. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования. Утверждены Госстроем РФ, Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Госкомпромом РФ 31 марта 1994 г. № 7–12–47.

Bibliographical list

1. Strumilin S.G. Izbr. proizvedeniya. / Tom 1. – M.: Nauka, 1963, str. 398.
2. Tipovaya metodika opredeleniya ekonomicheskoi effektivnosti kapitalnykh vlozhenii. M.: Ekonomika, 1969.
3. Metodicheskie rekomendacii po otsenke effektivnosti investitsionnykh projektov i ih otboru dlay finansirovaniay. Utverjdeny Goss-troem RF, Ministerstvom ekonomiki RF, Ministerstvom Finansov RF, Goskompromom RF 31 marta 1994 g. № 7–12–47.

Контактная информация:

Тел.: (495) 316-8582
 E-mail: Evgenii.Zhukov@mail.ru
 117452, Москва, Балаклавский проспект, 20-4-165

Contact links

Tel.: (495) 316-8582
 E-mail: Evgenii.Zhukov@mail.ru
 Postal Address: Balaklavsky prospect, 20-4-165,
 Moscow, 117452, Russia

**ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ
 КАК ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО
 РОСТА КАЧЕСТВА ЖИЗНИ**

**THE TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA
 AS THE MOST IMPORTANT FACTOR FOR QUALITY
 OF LIFE SUSTAINABLE GROWTH**

**К.Б. НОРКИН**

*член Президиума ВЭО России,
 первый вице-президент ВЭО Москвы,
 советник ректора Московского
 городского университета управления
 Правительства Москвы, академик
 Международной Академии
 менеджмента, РАЕН, Российской
 муниципальной академии, д.т.н.,
 профессор*

K.B. NORKIN

*member of the Presidium of the VEO
 of Russia, first vice-president of VEO
 Moscow, Advisor to the Rector of the
 Moscow City Government University
 of Management in Moscow,
 Academician of the International
 Academy of Management, Academy
 of Natural Sciences, the Russian
 Academy of municipal, professor*

Аннотация

Исходя из безоговорочного признания необходимости разработки и реализации «Транспортной стратегии России», и на основе научных исследований ИПУ РАН и автора, – представлена концепция финансового обеспечения реализации этой страте-

гии. Предложения предусматривают синергетическое согласование на выбранном горизонте стратегического планирования, системных, региональных и частных интересов по критерию максимального приращения качества жизни на рубль системных затрат. Особое внимание уделено проблеме сохранения централизованного управления развитием транспортной системы России и мерам, стимулирующим, при этом, снижение издержек и пересекающим злоупотребления монопольным положением.

Abstract

Based on the unconditional recognition of the need to develop and implement the «Transport strategy of Russia», and on the basis of scientific studies ICS RAS and the author, – presented the concept of financial provision for the implementation of this strategy. The proposals provide a synergistic coordination inside selected horizon of strategic planning, for system (state), regional, and private interests on the criterion of the maximum increment of the quality of life on the ruble of system expenses. Special attention is paid to the problem of preserving the centralized management of transport system of Russia development, and, at the same time, measures for stimulating lower costs, and precluding the abuse of monopoly position.

Ключевые слова: транспортная стратегия, системное согласование интересов, качество жизни, злоупотребления монопольным положением.

Keywords: transport strategy, system coordination of interests, quality of life, precluding the abuse of monopoly position.

Глубокоуважаемые коллеги! Пожалуй, впервые мы на Абалкинских чтениях слушаем выступление человека, от которого в столь сильной степени зависят расходные обязательства нашего государства. По тем сведениям, которые у меня есть, на «Транспортную стратегию России» каждый из нас, включая наших детей, внуков и правнуков, уже, добровольно-принудительно, обязался заплатить более 350 рублей с каждого члена семьи. При этом не нужно забывать, что стоимость подобных программ во

всех странах имеет тенденцию кратно возражать. Очень почетно принять такого влиятельного гостя.

Однако, честно сказать, уже надоедает жить в стране, где конкретные люди имеют возможность столь сильно влиять на расходные обязательства. И здесь дело не в людях, а в принципе. Конкретные люди могут быть чрезвычайно талантливыми, высокообразованными, озаренными стратегически дальновидными замыслами и не думать ни о чем другом, кроме блага народа, предоставившего им такое право. И страна за счет и мудрости решений и снижения затрат на процесс их принятия будет процветать. Но что будет, если подобное влияние достанется человеку, который отдает приоритет личным, корыстным интересам? Да еще если сохранится существующий уровень ответственности за конечные результаты от соответствующих расходов. В данной аудитории нет ни одного человека, который не знает, что будет. Хотелось бы иного.

Дело усугубляется тем, что наличие «рабочих мест» с подобными возможностями порождает особые усилия людей второго типа их занять. Люди типа Примакова или Поливанова всеми возможными способами заменяются людьми совсем с иной ориентацией. При этом, как показано в работах ИПУ РАН, процесс охвачен положительной обратной связью. Чем больше в системе принятия расходных обязательств людей второго типа, тем легче в нее проникают им подобные. Из-за этого процесс обоснования расходных обязательств постепенно превращается в процесс бюджетного торга между разными группами интересов. Вред таких людей подобен действию гельминтов на живые организмы. Как известно, гельминты не просто потребляют ресурсы организма. Они фатально меняют весь обмен веществ. Точно также и бюджетный торг приводит к тому, что принимаются расходные обязательства, способствующие не решению системных проблем развития страны в интересах ее граждан, а наиболее полно удовлетворяющие корыстные интересы соответствующих лиц, вовлеченных в процесс принятия решений. Строго доказано, что при этом процесс развития обязательно, раньше или позже, выйдет на ограничения, то есть произойдет кризис.

В соответствии с рекомендациями ИПУ РАН, бюджетные расчеты должны находить наилучший, в пределах горизонта планирования не менее 25 лет, баланс между вредом, наносимым гражданам необходимостью оплачивать расходные обязательства, и благами, которые они получают в результате реализации расходных обязательств. Нет возможности вдаваться в детали этой процедуры.

В свете сказанного доклад Владимира Ивановича порождает заметный оптимизм. По существу сказано главное: **реализация транспортной стратегии России это не цель, а всего лишь средство устойчивого повышения качества жизни в России.** А дальше уже можно переходить от бюджетного торга к бюджетным расчетам. Для этого нужно количественно оценить приращение качества жизни в стратегической перспективе и сопоставить его с ухудшением его качества, вследствие необходимости оплачивать расходные обязательства. Говоря образно, упомянутые 350 рублей на человека снижают качество нашей жизни, лишая нас возможности приобрести к воскресному обеду бутылку не очень качественного вина. Однако, если в результате, в обозримой перспективе мы, благодаря реализации программы, сможем угостить своих друзей бутылкой хорошего французского или грузинского вина, с этим расходом можно и смириться.

Прошу простить за шутку, но идея понятна. Конечно, осуществлять такие бюджетные расчеты непросто. Здесь и вопрос общественного консенсуса по количественной оценке качества жизни с учетом наличия разных групп населения, и вопрос соотношения значимости сегодняшних показателей и стратегических последствий, и вопрос прогнозирования последствий, и проблемы неполноты информации о динамике процессов развития, и ряд других. В ИПУ, в частности, и во многих других организациях уже есть наработки, позволяющие сделать первый, абсолютно безопасный шаг на этом пути и запустить процесс по накоплению соответствующих знаний и постепенному, но неуклонному повышению качества управления. Только при таком подходе вновь «заиграют» и модели «затраты – выпуск», и методики Канторовича, и будет по-настоящему востребована конструктивная экономическая наука. В детали сейчас невозможно

углубляться, но скажем лишь несколько слов о том, какие факторы полезно использовать при оценке влияния транспортной стратегии на качество жизни.

Представляется бесспорным, что радикальное повышение качества жизни в России не может быть обеспечено с помощью экономики проедания национального имущества и национального дивиденда, а только на основе эффективного использования главного возобновляемого ресурса любой страны – трудового ресурса. Это главная задача для России.

Вспоминается в этой связи занятный случай. Как-то ВПС (ваш покорный слуга) принимал участие в организованном Фондом Аденауэра семинаре, на котором выступил «архитектор нового мирового порядка» Генри Киссинджер. Он около часа рассказывал о том, как США заинтересованы содействовать «рыночным реформам» в России.

ВПС сделал «голубые глаза» и спросил: будет ли такая поддержка, если мы послушаемся тех экономистов, которые считают, что России не выгодно экспортировать природные ресурсы, а предпочтительнее использовать их для производства конкурентоспособной продукции с высокой добавленной стоимостью и таким путем экспортировать ресурсы уже вложенными в готовую продукцию. При таком подходе, помимо огромных выгод от задействования такого важного возобновляемого ресурса, как труд, мы выгадаем и на транспортных расходах, и, главное, на росте мировых цен на сырье, вложенное в экспортируемые товары. Думаю, нет необходимости рассказывать о реакции «архитектора» на этот вопрос. Очевидно, что наилучшим ответом на всевозможные санкции является повышение конкурентоспособности российских товаров на внутреннем и глобальном рынках.

Несколько слов о том, как реализация транспортной стратегии России могла бы помочь реализации не понравившегося Киссинджеру замысла. Не исключено, что некоторые из присутствующих помнят выступление ВПС на собрании ВЭО в Мон-тре, в котором говорилось, что, выбирая структуру производства в регионах или страны в целом, следует опираться на так называемые имманентные (внутренне присущие) конкурентные преимущества территории. В большинстве российских регионов

вряд ли возможно глобально конкурентоспособное выращивание тропических фруктов, зато есть имманентные особенности, которые можно успешно использовать. Среди названных в том докладе имманентных преимуществ, применительно к оценке эффективности транспортной стратегии, разумно обратить первоочередное внимание на два. Во-первых, это расположение России на пересечении большей части практически востребованных современных грузовых и пассажирских путей сообщения. Во-вторых, это особая синергетика межрегиональных связей именно в России. Позже я поясню это чуть подробнее.

Что касается первого имманентного преимущества, то в выступлении его использование предлагается и разумное, и эффективное. Особенно хотелось бы одобрить рекомендуемый автором отход от конфронтационной парадигмы, связанной со злоупотреблением этой естественной монополией, и переход к парадигме синергетического партнерства, примерно как более полувека назад произошло при создании Европейского объединения угля и стали. На взгляд ВПС, альтернативы такому подходу нет. Более 10 лет назад им была доказана теорема, говоря образно, о том, что альтруизм (справедливый учет интересов партнеров) – это стратегически дальновидный эгоизм (приоритет собственных интересов).

По поводу второго преимущества хотелось бы поговорить чуть подробнее. Исторический успех России в глобальной конкуренции в значительной степени определился тем, что была выработана парадигма жизни в регионах, каждый из которых не очень подходит для комфортной жизни. По различным географическим причинам в России невозможна цивилизация полисов, как это было, например, в Греции. Зато, овладев парадигмой (технологии и менталитет) межрегионального взаимодействия, народы России смогли создать глобально конкурентоспособное государство. По мере развития технологий и потребностей менялись и технологии межрегионального взаимодействия. Реализация транспортной стратегии России потенциально может поднять синергетику межрегионального взаимодействия на высочайший уровень. Однако нужно избежать некоторых легко прогнозируемых, ошибок. Самая главная из них – неправильное

разрешение противоречия между высокой эффективностью крупномасштабных (вплоть до монополии) организаций и опасностями злоупотребления монопольным положением.

Эти вопросы также исследованы в наших работах. Основной вывод состоит в том, что доходы транспортных монополий не должны складываться только из платежей за перевозки. Для этого вывода есть две причины.

Во-первых, ориентация исключительно на тарифы облегчает злоупотребление монопольным положением, а государственное регулирование тарифов в значительной степени блокирует предпринимательскую инициативу и порождает коррупцию.

Во-вторых, осуществляя перевозки, транспортные компании не только оказывают услугу заказчикам, но и содействуют общему экономическому росту. Например, при улучшении транспортной доступности каких-то регионов производство там может возрасти в несколько раз. Соответственно могут возрасти и налоговые поступления. А если транспортные компании зарабатывают только на тарифах, они могут без всяких для себя последствий задуть производство в регионах. В литературе много примеров, когда разумно организованное дотирование транспортных компаний, сохраняя конкурентные стимулы снижения издержек, позволяет одновременно стимулировать экономическое развитие регионов. В Канаде, например, 50 процентов цены авиабилетов оплачивается из госбюджета, так как, по словам канадских специалистов, иначе теряется значительная часть налоговых доходов государства. Есть много примеров, когда компании при обслуживании некоторых маршрутов вообще лишены права продавать билеты или иным способом взимать деньги с пользователей. Они получают установленные суммы за обслуживание маршрута от заказчика на конкурсной основе, а плату за использование маршрута взимает сам заказчик.

На самом деле транспорт всегда оплачивается бизнесом либо через транспортные тарифы и повышение заработной платы наемных рабочих, либо через налоги. Теоретически доказано, что минимальная финансовая нагрузка на производство возникает при централизованной оплате транспортных перевозок, и проблема только в устранении известных пороков централизации.

Ничего себе «только»! Впрочем, соответствующие методы известны, но опыта их адаптации к российским условиям нет.

Такая адаптация – непростой вопрос, поэтому представляется разумным на основе кадровых ресурсов ВЭО, ИПУ, ОАО «РЖД» и Минтранса образовать временную рабочую группу (творческий коллектив) по узкому вопросу: «Повышение системной эффективности транспортной инфраструктуры России за счет оптимизации тарифной политики и бюджетных дотаций».

В заключение хотелось бы подчеркнуть, что высказанные предложения ни в коей мере не посягают на доходы транспортников. Конечно, злоупотребление монопольным положением позволяет получить значительную выгоду. Но это недалекovidный путь, и все фатальные последствия движения по нему известны. Двигаясь по нему, мы все дальше углубляемся в тупик экономики проедания, что дает неплохие, но временные доходы. Высказанные предложения будут содействовать формированию экономики созидания. По самым заниженным предварительным оценкам, доходы транспортников при этом возрастут не менее чем втрое, так как задействуется главный возобновимый и эффективный ресурс – человеческий труд. Игра стоит свеч!

ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПАРАДИГМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

ABOUT CHANGING THE PARADIGM OF ECONOMIC POLICY



Р.С. ГРИНБЕРГ

*Вице-президент ВЭО России,
вице-президент, академик
Международной Академии
менеджмента, директор
Института экономики РАН,
член-корреспондент РАН, д.э.н.,
профессор*

R.S. GRINBERG

*Vice-President of VEO of Russia,
vice-president, academician of the
International Academy of Management,
director of the Institute of Economics
of the Russian Academy of Sciences,
corresponding member of the RAS,
Dr.Sc.Econ., professor*

Аннотация

Страна нуждается в новой модели экономического развития. Государственные инвестиции должны лидировать в процессе оживления стагнирующей экономики. При этом по-прежнему актуален лозунг – перестать «кошмарить» бизнес. Это плохой признак, когда 3/4 ВВП создается государственными предприятиями.

Abstract

The country needs a new model of economic development. Public investment should take the lead in the process of reviving the stagnant economy. In this cause the motto is still relevant – stop «to

nightmare» of business. It's a bad sign when $\frac{3}{4}$ of GDP is created by state enterprises.

Ключевые слова: модель экономического развития, макроэкономическая стабилизация, парадигма.

Keywords: model of economic development, macroeconomic stabilization, paradigm.

Спасибо, Дмитрий Евгеньевич. Прежде всего я хотел бы Виктора Наумовича Красильникова поблагодарить за то, что руководство Вольного экономического общества наградило нас с Рубинштейном Александром Яковлевичем такой почетной наградой. Нам очень приятно получить ее, потому что все-таки, как говорится, нет пророка в своем отечестве, но Вольное экономическое общество обратило внимание на теорию, которая, с нашей точки зрения, уже какое-то распространение получает и в Китае, и на Западе.

И я хотел бы в этой связи немножко прокомментировать некоторые замечания Владимира Ивановича по поводу смены парадигмы, экономической теории. Мне кажется, что и он сам участвует в формировании конкретной политики. И это очень интересно, что в нашем правящем доме, который сегодня, как мне представляется, испытывает большую растерянность по поводу того, что делать с российской экономикой... Я думаю, что давно такого не было, потому что уровень растерянности довольно высокий. Неслучайно есть большая дискуссия по этому поводу: что, собственно говоря, надо предпринять.

За этим столом сегодня двое людей, которые имеют непосредственный доступ к президенту. Надо сказать, что и Сергей Глазьев, и Владимир Якунин – это люди, которые ведут отчаянную борьбу за изменение парадигмы, за изменение философии экономической политики. Надо сказать, что эта борьба не закончена. Несмотря на то что в мире можно констатировать смерть не только парадигмы директивного планирования, но и парадигмы свободного рынка. Но у нас в стране не все так просто. Даже в Соединенных Штатах Америки уже не является

мейнстримом то, о чем говорил Якунин: *монетаристский либерализм*... Это все уже давно закончилось. А у нас это еще продолжается.

Я боюсь, и Глазьев, и Якунин не в большинстве находятся. Вот в чем дело-то. Я купил в Вене одну открытку. Написано: «Если вы точно знаете, что скоро будет конец света, приезжайте в Вену – там он состоится только через 20 лет». Так вот, я хочу это перефразировать, модифицировать эту поговорку. Если вы знаете, что рыночный фундаментализм умер, приезжайте в Россию – он там умрет намного позже.

Я думаю, что здесь наше стремление... Если уж мы взялись за какую-нибудь философию (как мы взяли в 1917 г. за военный коммунизм, потом с модификациями), так уже доведем до конца и будем принуждать к счастью людей, даже если они будут сопротивляться. Теперь та же самая история происходит и с философией свободного рынка.

И это очень грустная история, потому что время на нас не работает. Очень странно слышать сегодня руководителей Министерства финансов, руководителей Центрального банка. Они что-то очень заботятся о макроэкономической стабилизации. Отойдите, не мешайте нам ее сохранять. Но даже ее нет. Ведь у нас скандальная высокая инфляция по сравнению с другими странами. Мы как-то привыкли к этому. Что это за достижение, когда у нас инфляция 7,8%? Скорее всего, будет и двузначная. Там, конечно, санкции. Но это правда.

Поэтому мне кажется, что очень важно выступление Якунина в том плане, что нет никакой альтернативы оживления экономики, как через мегапроекты и инфраструктурные вещи. Хотя по-прежнему идут разговоры о том, что надо шлифовать инвестиционный климат, снижать налоговое бремя. А там уже везде повышают налоговое бремя. Я знаю, как в регионах дело. У них там сумасшедшая задолженность. Им дают большие задания, а деньги все в центре. Им надо что-то такое делать. Они там, наоборот, уже официально грабят предпринимателей. Именно в момент абсолютно вялого спроса увеличивают налоги на бедных предпринимателей, у которых нет друзей и тому подобных в правящем доме.

Кстати, Якунин забыл сказать одну очень важную вещь. Она связана с тем, что реализация мегапроектов диверсифицирует экспортные доходы у нас очень мощно, потому что перевозка грузов в 7–8 раз быстрее. Вы и зарабатываете деньги. Это не просто так. Мультипликативные эффекты там есть, но это самая настоящая диверсификация.

Самое унижительное, что есть в нашей стране, – это когда люди во всей стране только и думают, как там будет цена на нефть. Это же надо! И сегодня тоже уже такая полупаника. Как громадная страна с традициями научно-технического потенциала, с традициями высокой науки, культуры... Вот мы теперь переживаем: а будет ли \$80 за бочку или не будет?

Ясно, что если у вас диверсифицирован экспорт, то вы и не заботитесь о том, что там происходит. У вас «Боинги» или «Аэробусы» не могут резко увеличиваться в цене или резко падать.

Я думаю, здесь надо сказать, что это правильная идея. Но она не получает еще воплощения, несмотря на то, что президент вроде бы за, премьер-министр постоянно говорит об этом. Ничего не происходит. Кажется, что надо все равно, как говорит Сергей Юрьевич Глазьев, покупать эти самые американские ценные бумаги для того, чтобы сохранять нашу стабильность. Я считаю, что это немножко даже карикатурно выглядит, потому что... Я не против американских ценных бумаг. Надо сказать, что они самые стабильные. Мы их любим ругать за то, что они в кредит живут. А у меня все время такой вопрос: А ты им не давай! Зачем мы все даем им деньги? Они ведь пистолет не приставляют к виску, чтобы им дали деньги, ни китайцам, ни нам, никому. А мы почему-то им даем. Надо это учитывать.

Это, кстати, к разговору о резервной валюте. Я не очень согласен с Владимиром Ивановичем здесь, что надо от доллара... Я знаю, что Сергей Юрьевич – тоже большой поборник замены доллара. Мне кажется, это было бы справедливо, но мы не в справедливом мире живем. У нас нет никакой альтернативы пока этому делу. Было бы честно, если бы был Всемирный центральный банк, который бы выпускал деньги для всех стран.

Тем более мы живем в глобальной экономике, где нет границ. Но нет такого.

Я всегда привожу пример: Почему американский доллар – надолго резервная валюта? Это как английский. Ведь есть международный язык. Он называется эсперанто. И было бы честно, если бы он был главный. Но почему-то грек со шведом разговаривают на английском языке. Они в одном большом мегагосударстве, а нет единого...

Короче говоря, мы должны заботиться о том, чтобы национальные валюты участвовали в международных расчетах. И правильно это происходит, и с китайцами, там есть свопы и все прочее. Но мне кажется, что доллар – это как финансовый метр. Если представить себе, что он вдруг исчезнет, как бы мы ни ненавидели Америку, то это будет просто хаос. Придется шкуры на топоры менять. Тем более, надо сказать, что те валюты, которые мы хотим выпустить в оборот вместо доллара, инфляционные.

Вот на этой положительной ноте хотел бы закончить мой разговор. Еще раз хочу сказать, я очень поддерживаю деятельность Владимира Якунина. Я не всегда согласен с его взглядами по поводу общей мировой ситуации. Я очень поддерживаю деятельность Сергея Юрьевича. Он там... ведет борьбу против рыночного фундаментализма практически один. И что там будет... Особенно я хочу поблагодарить его за деятельность в Евразийском союзе. У нас безальтернативно, что она нам нужна. И закончу на этом.

Спасибо.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ РОССИИ В АРКТИКЕ

DEVELOPMENT STRATEGY OF HIGHWAYS IN RUSSIAN ARCTIC



В.И. БОГОЯВЛЕНСКИЙ

заместитель директора Института проблем нефти и газа РАН, заведующий отделом «Арктика», Лабораторией «Шельф», член международных геофизических обществ ЕАГО и SEG, член-корреспондент РАН, д.т.н., профессор

V.I. BOGOJAVLENSKIJ

deputy Director of the Institute of oil and gas problems of RAS, head of the Department «Arctic», Lab «Shelf», member of the international geophysical societies EAGO and SEG, correspondent member of RAS, doctor of technical sciences, professor

Аннотация

Рассмотрены вопросы состояния, перспектив и проблем развития транспортных магистралей в Арктической зоне России. Показана большая роль Северного морского пути и железных дорог при освоении ресурсов полезных ископаемых Арктики.

Abstract

The article considers the status, prospects and problems of development of transport routes in the Arctic zone of Russia. It shows the main role of the Northern Sea Route and the railways during the development of mineral resources in the Arctic region.

Ключевые слова: Арктика, транспортные магистрали, Северный морской путь, воронки газового взрыва, Бованенковское месторождение.

Keywords: Arctic, highways, the Northern Sea Route, craters of gas explosion, the Bovanenkovskoe field.

Считаю необходимым поблагодарить Вольное экономическое общество, которое пригласило меня выступить весной этого года, результатом чего явились подготовка и публикация моего расширенного доклада, получившего статус монографии «Арктика и Мировой океан: современное состояние, перспективы и проблемы освоения ресурсов углеводородов» [1]. У меня, конечно, нет сегодня такой возможности, как в прошлый раз – практически неограниченного времени доклада. Поэтому я постараюсь уложиться в отведенное время и говорить тезисно.

Сегодня мы заслушали, на мой взгляд, совершенно блестящий доклад Президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина. Честно говоря, давно не слышал от наших крупных менеджеров и политиков таких продуманных выступлений. Будем надеяться, что все наши руководители такого же уровня, как сегодняшний докладчик. На мой взгляд, тема выступления В.И. Якунина невероятно важна. Однако, может быть, потому что я немного опоздал, я практически ничего не услышал об Арктике.

В России арктические и субарктические условия распространены больше, чем на двух третях территории, на которой существует палеомерзлота. Кроме того, палеомерзлота распространяется и на мелководные части арктических морей. В таких условиях развитие транспортных магистралей дается непросто и стоит гораздо дороже, чем в Европе, центральной части Северной Америки и других регионах, несравнимо более комфортных для проживания и хозяйственной деятельности. Из приведенной карты распространения нефтегазовых месторождений (рис.1) видно, что основные запасы и ресурсы углеводородного (УВ) сырья в России расположены в сложных арктических и субарктических условиях. Здесь же расположены и многие месторождения других полезных ископаемых. Их эффективное освоение

невозможно без организации железнодорожных, трубопроводных, водных и воздушных магистралей. При этом важнейшей магистралью, позволяющей связать обширные северные регионы страны, является Северный морской путь (СМП).



Рис. 1. Распространение многолетнемерзлых пород и нефтегазотранспортная система России

Наличие СМП и атомного ледокольного флота позволяет транспортировать жидкие УВ (нефть, конденсат, нефтепродукты и сжиженный газ) в западном и восточном направлениях на рынки Европы, США и в страны Тихоокеанского региона. Танкерный вывоз УВ осуществляется из ряда терминалов Мурманска, Витино, Архангельска и Варандея (рис.2). В первые три порта УВ доставляются по железной дороге, а в Мурманск дополнительно танкерами небольшой вместимости. Из обобщения планов отечественных недропользователей следует, что в 2020 г. в Печорском и Карском морях объемы перевозок нефти и сжиженного природного газа (СПГ), добываемых на суше и акваториях, достигнут 50–80 млн тонн, что в 14–22 раза больше всего грузопотока по Северному морскому пути в 2012 г. (не учтены объемы

грузопотоков из других регионов). Вывоз данного объема нефти и СПГ потребует 750–1100 заходов крупнотоннажных танкеров (рис. 2). Это свидетельствует о быстро растущих угрозах экосистеме Арктики и требует активного развития сил МЧС и ФБУ «Госморспасслужба России» из-за крайне ограниченного времени.



Рис. 2. Месторождения и инфраструктура российской нефтегазовой промышленности в Арктике

Водный путь транспортировки грузов в Арктике по СМП и крупным рекам является одним из основных, а в ряде регионов единственным видом обеспечения жизнедеятельности городов и функционирования предприятий нефтегазового и других комплексов. За счет активизации освоения ресурсов полезных ископаемых Арктики и потепления климата в последние годы значительно вырос объем грузопотока по СМП. Это позволило по-новому оценить перспективы освоения арктического шельфа и вызвало повышенный интерес российских и зарубежных компаний. Однако многие данные свидетельствуют о том, что пик потепления пройден, и мы вступаем в цикл похолодания климата, о котором давно говорили ведущие российские климатологи.

В 2013 и 2014 годах площадь льда в Северном Ледовитом океане увеличилась по сравнению с 2012 г. в полтора раза и вплотную приблизилась к среднестатистической. Кроме того, особенно важно, что увеличивается площадь многолетнего льда, который в проливе Вилькицкого существенно осложняет летнее судоходство даже в сопровождении атомных ледоколов.

В связи с вышесказанным стало очевидно, что для индустриализации удаленных северных регионов, богатых природными ресурсами, и повышения обороноспособности страны необходимо развивать авиационное и железнодорожное сообщения, способные обеспечить круглогодичную транспортировку больших объемов грузов и повышающих уровень жизни населения северных городов. Северная часть Тимано-Печорского нефтегазоносного бассейна (НГБ), которая административно относится к Ненецкому автономному округу (НАО), до сих пор не имеет прямого сообщения с европейской частью России по железной или автомобильной дорогам, что сказывается на экономической эффективности реализации арктических проектов.

Совсем недавно в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) началась широкомасштабная индустриализация полуострова Ямал, включающая начало добычи газа в 2012 г. на Бованенковском нефтегазоконденсатном месторождении (НГКМ). В феврале 2010 г. в крайне сложных арктических условиях до Бованенково была введена в эксплуатацию новая железная дорога – самая северная в мире, доходящая на станции Карская на широте $70,32^{\circ}$ (г. Дудинка расположен на широте $69,41^{\circ}$, а Североморск – $69,08^{\circ}$). Строительство железных дорог в Арктике – невероятно дорогое, но необходимое дело.

За полгода, прошедшие после моего предыдущего выступления в ВЭО, я неоднократно побывал в Арктике, в том числе в экспедиции на Ямале, организованной по инициативе губернатора ЯНАО Д.Н. Кобылкиным «Российским центром освоения Арктики», созданным в г. Салехард по распоряжению Президента РФ. Мне удалось увидеть с вертолета значительную часть железной дороги длиной 572 км, построенной ОАО «Газпром»: Обская (Лабытнанги) – Карская (Бованенково). Только увидев ее вживую и высаживаясь из вертолета в некоторых местах, я

понял, насколько это уникальная по сложности реализации магистраль. Дорога на 134 км длиннее, чем по прямой линии между этими двумя пунктами (438 км) за счет огибания многочисленных термокарстовых озер (рис.3). Отмечу, что эти озера постоянно развиваются, меняются по глубине и размерам. И нет никаких гарантий, что из-за таяния крупных массивов подземных льдов и льдистых грунтов, широко распространенных на Ямале, новые озера не образуются под построенной железной дорогой. Поэтому данная железная дорога, видимо, самая дорогая в России и в мире в пересчете на погонный километр. При ее строительстве пришлось соорудить 70 мостов общей длиной 12,4 км, включая уникальный мост через реку Юрибей длиной 3,9 км. В скором будущем предусматривается построить ответвления дороги до станций Харасавэй, Новый порт, Сабетта и Тамбей. Кроме того, в Бованенково и Сабетте уже построены современные аэропорты.



Рис. 3. Ямал: участок железной дороги Обская – Карская (фото автора)

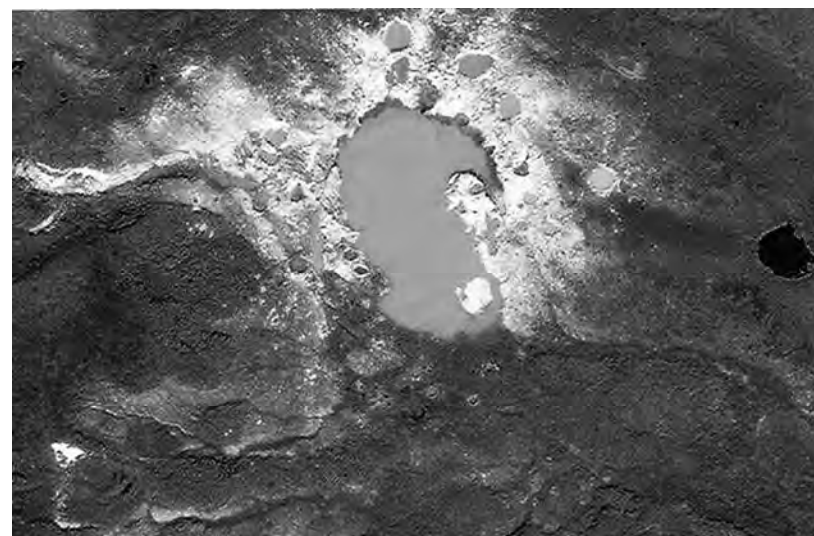
Ведется работа по завершению строительства Трансполярной магистрали, начатой еще во времена СССР. В настоящее время проект носит название «Северный широтный ход» и должен связать к 2017 г. станции Лабытнанги и Обская через Салехард с Новым Уренгоем и Коротчаевым (707 км) и обеспечить грузопоток до 20 млн тонн в год.



**Рис. 4. Воронка газового взрыва
вблизи Бованенковского НГКМ (фото автора)**

Этим летом как российская, так и мировая общественность всколыхнулась от событий, которые произошли на Ямале: были обнаружены гигантские кратеры – воронки газовых выбросов (пневматических взрывов). 25 августа в составе экспедиции мне удалось побывать на самой крупной воронке, обнаруженной в 30 км южнее Бованенковского НГКМ всего в 3,5 км от магистрального газопровода с особо высоким давлением прокачивания газа (рис. 4). Проведенные нами замеры показали следующие

параметры воронки: по внешнему краю ее диаметр около 37 метров, по внутреннему – около 25 м, а глубина от края брус-вера до уровня воды 35 м и около 40–45 м до дна (последнее с учетом падения породы на дно). Очевидно, что такой газовый выброс способен создать серьезные проблемы для нефтегазовых промыслов, нефтегазопроводов и жилых объектов. В настоящее время выявлено 6 воронок, координаты 4 их них нам известны.



**Рис. 5. Космоснимок большой и малых воронок газовых
выбросов вблизи Бованенковского месторождения**

Основным объяснением причин образования воронок являются выбросы газа (пневматические взрывы) из криолитозоны, т.е. по своей природе они подобны выявленным во многих регионах Мирового океана кратерам на дне морей, называемых за рубежом покмарками (rockmarks). Различие заключается в том, что толщина многолетнемерзлых пород в Арктике, выполняя функцию регионального флюидоупора (покрышки), препятствует вертикальной миграции газа, способствует его накоплению в подмерзлотных и внутримерзлотных коллекторах, формированию газогидратов, а также направляет потоки свободного газа в

субгоризонтальном направлении. Наличие на пути миграции газа таликов приводит к выходу газа на поверхность, что неоднократно наблюдалось в ряде озер ЯНАО. В формировании потоков и выбросов газа мы не исключаем газогидратный фактор, обусловленный высвобождением больших объемов газа за счет разложения газогидрата. Давление газа способно разорвать и выбросить на поверхность маломощные покрышки таликов, которые образовались на дне бывших озер (хасырей) в виде гидролакколитов с ледяным ядром, называемых также буграми пучения, булгуньями и ringo. С использованием разновременных космоснимков в трех случаях доказано, что именно эти объекты были до выброса газа на месте воронок [1, 2, 3, 4]. Анализ космоснимка рис.5 свидетельствует о том, что на данном объекте было несколько выбросов газа разной мощности на различных участках с образованием большого и нескольких малых озер.

Сейчас формируются научные программы по комплексному исследованию и мониторингу описанных выше явлений. Нами составлена первая версия карты распространения опасных объектов, сделаны доклады в Совете Безопасности и губернатору ЯНАО. Отмечу, что они угрожают не только инфраструктуре нефтегазовых промыслов, но и железным дорогам. Вот такая, к сожалению, дополнительная проблема возникла, в том числе и у «РЖД».

Необходимо отметить, что существует значительное различие в оценках одних и тех же явлений и процессов. В частности, как наши ведущие эксперты оценивают объемы разливов нефти в России. По различным данным разливы в процентном отношении от объемов добываемой нефти оцениваются от незначительных долей до 4–10 процентов. Эти данные широко публикуются в том числе и в англоязычных центральных изданиях, ориентированных на зарубежных читателей. Уверен, что такие различия в оценках приводят западных экспертов в недоумение и порождают недоверие к достоверности ряда российских исследований. Поэтому я призываю всех коллег аккуратнее относиться к цифрам. По ряду показателей состояния нефтегазовой индустрии страны требуется провести независимый экспертный анализ, способствующий поиску истины.

Библиографический список

1. Богоявленский В.И. Арктика и Мировой океан: современное состояние, перспективы и проблемы освоения ресурсов углеводородов. Монография. Труды Вольного экономического общества, т. 182. – М.: Изд. ВЭО, 2014, № 3, с. 12–175.
2. Богоявленский В.И. Угроза катастрофических выбросов газа из криолитозоны Арктики. Воронки Ямала. Бурение и нефть, 2014, № 9, с.13–18.
3. Богоявленский В.И. Угроза катастрофических выбросов газа из криолитозоны Арктики. Воронки Ямала. Часть 2. Бурение и нефть, 2014, № 10, с. 4–8.
4. Богоявленский В.И. Перспективы и проблемы освоения месторождений нефти и газа в Арктике. Вестник Совета Безопасности РФ, 2014, № 5(34), с. 99–102.

Bibliographical list

1. Bogojavlenskij V.I. Arktika i Mirovoj okean: sovremennoe sostojanie, perspektivy i problemy osvoenija resursov uglevodorodov. Monografija. Trudy Vol'nogo jekonomicheskogo obshhestva, t. 182 M.: Izd. VJeO, 2014, № 3, s. 12–175.
2. Bogojavlenskij V.I. Ugroza katastroficheskikh vybrosov gaza iz kriolitozony Arktiki. Voronki Jamala. Burenie i neft', 2014, № 9, s. 13–18.
3. Bogojavlenskij V.I. Ugroza katastroficheskikh vybrosov gaza iz kriolitozony Arktiki. Voronki Jamala. Chast' 2. Burenie i neft', 2014, № 10, s. 4–8.
4. Bogojavlenskij V.I. Perspektivy i problemy osvoenija mestorozhdenij nefti i gaza v Arktike. Vestnik Soveta Bezopasnosti RF, 2014, № 5(34), s. 99–102.

**ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ
РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ
«РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ НА 2013–2025 ГГ.»**

**PROBLEMS OF IMPROVING THE EFFICIENCY
OF THE STATE PROGRAM «DEVELOPMENT
OF THE AVIATION INDUSTRY OF THE RUSSIAN
FEDERATION FOR 2013–2025»**



С.Н. РЯБУХИН

*Член Правления ВЭО России,
Председатель комитета Совета
Федерации по бюджету
и финансовым рынкам, д.э.н.*

S.N. RYABUKHIN

*Member of the Board of VEO
of Russia, Chairman of the Federation
Council Committee of Budget
and Financial Markets, Doctor
of Economics*

Аннотация

В данном выступлении затронуты проблемы повышения эффективности использования государственных средств при реализации государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы». К таковым следует отнести такие вопросы, как привязка развития отрасли к географическим, климатическим и социально-экономическим особенностям России; создание механизмов согласования интересов отраслевых министерств, регионов, производителей и авиакомпаний; совершенствование налоговых и бюджетных инструментов поддержки отрасли в части развития малой и региональной

авиации; разработки, производства и сбыта новых моделей магистральных самолетов; обеспечения авиасообщения с Республикой Крым, а также реализации задач импортозамещения.

Abstract

This article is about the problems of increase of efficiency of using of public funds of the state program «Development of the aviation industry on 2013–2025 years». These should include issues such as the binding of the development industry to geographical, climatic and socio-economic peculiarities of Russia; creation of mechanisms for the coordination of interests of line ministries, regions, manufacturers and airlines; the improvement of tax and budget support instruments in the field of development of small and regional aviation; development, production and sales of new models of long-haul aircraft; provide services to Republic of Crimea, as well as the implementation of import substitution.

Ключевые слова: повышение эффективности, авиационная промышленность, развитие отрасли, инструменты поддержки отрасли, авиасообщение, импортозамещение.

Keywords: increase of efficiency, aviation industry, development of industry, support instruments fo industry, air service, import substitution.

Уважаемые коллеги!

В Совете Федерации во исполнение закона «О парламентском контроле» налажен анализ и контроль за разработкой и исполнением государственных программ и в том числе тех, которые нацелены на реализацию транспортной стратегии.

К сожалению, переход к программному бюджету пока не обеспечивает решение главной задачи – **переориентации бюджетной системы на решение стратегически значимых проблем социально-экономического развития Российской Федерации.**

Государственные программы зачастую не связаны ни с основными документами стратегического планирования, ни с

бюджетными проектировками, то есть, что называется, живут собственной жизнью в отрыве от тех задач, которые они призваны решать. И есть риск, что программный бюджет в итоге выльется лишь в новый инструмент бюрократической отчетности, когда министерства рапортуют об успехах, которые существуют лишь на бумаге.

Кроме того, государственные программы, как правило, **лишены регионального измерения**. В реальности любое программное мероприятие реализуется не в Москве, где находится ответственное за него федеральное ведомство, а в регионах нашей огромной и многообразной страны. И его успех будет зависеть от того, как соответствующие федеральные и ведомственные целевые программы согласованы с интересами и возможностями субъектов Федерации, в которых они осуществляются. Для решения данной задачи необходимо научиться **встраивать в единую систему интересы федерального Центра, отраслевых министерств и регионов**.

Достаточно типичным примером является государственная программа «Развитие авиационной промышленности Российской Федерации на 2013–2025 гг.». Ее главной целью является создание высококонкурентной авиационной промышленности и закрепление ее позиции на мировом рынке **в качестве третьего производителя по объемам выпуска гражданской авиационной техники**. Эффективность реализации этой программы в основном оценивается количеством и качеством произведенной продукции (самолетов, двигателей, компонентов и т.д.).

Но при этом мы как-то забываем, что производство новых современных самолетов разных моделей не должно быть самоцелью. Решая производственные задачи, мы должны прежде всего помнить об интересах тех, кто будет на них летать. Очевидно, что в рамках реализации государственной программы прежде всего нужно исходить из **необходимости удовлетворения потребностей нашей страны в авиационной технике с учетом ее географических, климатических и социально-экономических условий**.

Мы только сейчас смогли выйти на тот объем авиаперевозок, который был в советское время (порядка 85 млн авиапассажиров

в год). Но при этом разительно изменилась их структура. Во времена Советского Союза, так же, как, например, и в США 90% приходилось на внутренние рейсы, а 10% – на внешние. В настоящее же время более половины пассажиропотока приходится на международные перевозки. Причем в основном это произошло **за счет резкого «проседания» региональных и местных линий** (8% и 4% соответственно).

Здесь можно выделить два негативных аспекта. Во-первых, авиаперелеты превратились в «дорогое удовольствие» и прежде всего востребованы наиболее обеспеченной частью наших граждан, которые могут себе позволить регулярно ездить за границу. Во-вторых, резкое сокращение объемов региональных и местных авиаперевозок существенно снижает транспортную мобильность населения и одновременно создает **риски для обеспечения территориальной целостности нашей страны**.

Для решения данной проблемы бюджетам регионов Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов выделяются субсидии на повышение доступности региональных и местных перевозок. Однако, как это часто бывает в системе межбюджетных отношений, данный инструмент поддержки оказался невостребованным рядом регионов, так как доля софинансирования со стороны федерального бюджета оказалась слишком низкой. В итоге многие субъекты Федерации реализуют программы субсидирования региональных и местных авиалиний на свой страх и риск.

Местные авиалинии во всем мире менее рентабельны, чем магистральные, что снижает коммерческую заинтересованность авиакомпаний в этом сегменте рынка. Поэтому одновременно нужно создавать дополнительные стимулы для самих авиаперевозчиков. В этом контексте хотел бы обратить внимание на проведенный в Приволжском федеральном округе эксперимент, чей позитивный опыт можно было распространить на всю территорию страны. Для этого необходимо создать **нормативную базу, которая определяет социальный стандарт доступности и качества транспортных услуг для населения**.

Одновременно нужно учитывать и состояние аэродромной сети. Количество гражданских аэродромов в стране по сравне-

нию с советским периодом сократилось с **1400 до 315**. При этом наибольшими темпами уменьшается аэродромная сеть в регионах Крайнего Севера, что затрудняет реализацию масштабных планов по возрождению Севморпути и освоению природных богатств данного макрорегиона.

Решение этих вопросов, помимо традиционной проблемы дефицита финансовых ресурсов, упирается в недостатки действующей законодательной и нормативно-правовой базы. Нам нужно шире использовать опыт других стран и в частности США, **снижать уровень требований к сертификации местных аэродромов**, что может привести к существенной экономии бюджетных расходов на их содержание.

Ну и, конечно же, развитие региональной и местной авиации не должно всецело отдаваться на откуп регионам. Этот вопрос имеет стратегическое значение для развития России и должен решаться прежде всего на федеральном уровне. При этом механизмы бюджетной поддержки **необходимо распространять на всю территорию страны**. Местное авиасообщение нужно развивать не только на Дальнем Востоке или в Восточной Сибири, но и, например, в Поволжье и на Северном Кавказе.

И здесь мы упираемся, пожалуй, в главную проблему, которая тормозит развитие гражданской авиации в нашей стране. В настоящее время ни один орган исполнительной власти **не несет полной ответственности за удовлетворение потребности страны в воздушных перевозках**, не отвечает за состояние и дальнейшее развитие этой стратегически значимой отрасли. Регулирование гражданской авиации осуществляют пять различных структур – Минтранс, Росавиация, Ространснадзор, Росавианавигация и Межгосударственный авиакомитет.

Но, например, ни у одной из этих организаций в положении не прописана ответственность за обеспечение безопасности полетов. Вот уж воистину – у семи нянек дитя без глазу. Между тем сейчас существует угроза **ревизии разработанной еще в СССР системы поддержания летной годности**, которая является краеугольным камнем обеспечения безопасности авиатранспорта и с успехом применяется во многих странах мира, включая и США.

Поскольку госпрограммы разрабатываются и реализуются по большей части по **ведомственному принципу**, то такой же организационный раздрой сохранился и при переходе к программному бюджету. Например, за решение проблем развития авиасообщения и аэродромной сети на региональном и местном уровнях отвечают в рамках реализации госпрограммы «Развитие транспортной системы» Минтранс и Росавиация. А вот организация производства самолетов для малой авиации находится в компетенции Минпромторга в рамках реализации программы «Развитие авиационной промышленности».

При этом не разработан механизм взаимоувязки целевых показателей двух этих программ. Они реализуются разными ведомствами вне зависимости друг от друга, что затрудняет комплексный, системный подход к развитию отрасли. Например, успех реализации программы «Развитие авиационной промышленности» в части малой авиации определяется лишь количеством произведенных самолетов соответствующего класса. При этом этот показатель **никак не соотносится с задачами повышения транспортной мобильности населения, обеспечения местных авиалиний современными и недорогими самолетами отечественного производства**.

В результате в стране не только не налажен серийный выпуск самолетов для малой авиации, но и нет полной ясности, какому из уже начатых инвестиционных проектов нужно отдать предпочтение. При этом главный производитель самолетов в России, «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) **вообще самоустранилась от решения проблем малой авиации**. Получается как в известной репризе Аркадия Райкина. К пуговицам вопросов нет и к карманам тоже, а костюм носить невозможно.

Нужно также учитывать, что значительная часть координирующих функций в авиастроении делегирована Минпромторгом корпоративным структурам и прежде всего той же ОАК. Это повышает риски конфликта интересов, когда государственный интерес может быть подменен корпоративным. Тем более что ОАК, по сути говоря, превратился в монополиста в сфере разработки и производства новой авиационной техники.

При этом ни на государственном, ни на корпоративном уровне не **разработаны критерии оценки эффективности вложенных бюджетных средств в разработку и производство новых самолетов**. Вы помните, какие дискуссии в свое время вызвало решение отказаться от производства Ту-334 и сосредоточить все усилия на региональном лайнере SuperJet 100. Это позволило сконцентрировать все имеющиеся ресурсы на производстве наиболее современного самолета, который может иметь сбыт на мировом рынке. Но при этом поставило развитие всей отрасли в зависимость от успеха одного проекта.

Одним из основных рисков, связанных с его реализацией, является низкая степень локализации производства в России и высокая зависимость от импорта основных агрегатов и комплектующих. В нынешней непростой геополитической ситуации необходимо стремиться **повышать степень технологической независимости нашей страны в стратегически значимых отраслях**. В связи с этим в центрах авиастроения нужно более активно формировать региональные кластеры поставщиков комплектующих изделий для авиационной техники. И особое внимание, на мой взгляд, следует обратить на опыт Ульяновской области по созданию портовой особой экономической зоны.

В настоящее время удалось наладить серийный выпуск SuperJet 100 и теперь стоит задача всемерно расширять рынки его сбыта. Поэтому на сегодняшний день важнейшей задачей является **разработка механизмов экспортного кредитования**, которая будет соответствовать требованиям ВТО и позволит отечественным предприятиям на равных конкурировать с основными производителями авиационной техники.

Ну и, конечно же, нужно, наконец, решать проблему обеспечения авиастроительной промышленности России **длинными и дешевыми деньгами**. С учетом того, что правила ВТО запрещают прямое субсидирование производства гражданских самолетов, госпрограмма предполагает внедрение **возвратного бюджетного финансирования**. Этот механизм позволит удлинить срочность кредитования до 25 лет и при этом существенно снизить его стоимость, привязав схему погашения к плану реа-

лизации каждого конкретного инвестиционного проекта. Плохо то, что эти очень нужные новации в финансировании нашей авиастроительной промышленности планируется внедрить лишь с 2016 года.

В нынешней очень непростой геополитической ситуации, когда оказался затруднен доступ нашей экономики на рынок капитала ведущих западных стран, необходимо ускорить практическое внедрение этого нового механизма бюджетного финансирования. Со своей стороны **Совет Федерации готов оказать всемерное содействие** в деле подготовки и принятия необходимых поправок в Бюджетный кодекс.

Следующей важной новацией является такой хорошо опробованный за рубежом инструмент как **консолидированный государственный заказ**. Для нашей страны он тем более актуален, так как у нас не так много по-настоящему мощных авиакомпаний, способных обеспечить достаточный спрос на отечественные самолеты. И здесь опять же мы готовы использовать все имеющиеся у нас возможности для того, чтобы максимально ускорить принятие необходимых поправок в Бюджетный кодекс и в законодательство о государственных закупках.

При этом хотел бы обратить внимание на необходимость **обеспечения ритмичного финансирования государственного заказа на так называемые «переходные модели» самолетов Ил-96, Ту-204/Ту-214, Ан-148**. На данный момент тот же Ту-204/214 является единственным среднемагистральным лайнером, который способна производить наша промышленность. И пока не доведен до ума перспективный проект МС-21, он является для нас главной гарантией, что даже в самой сложной геополитической ситуации мы сможем обеспечить авиационное сообщение с любой точкой нашей страны, включая и Крым. (Здесь очень показателен печальный опыт нашего первого лоукостера, авиакомпании «Добролет».) При этом механизм субсидирования авиаперевозок в Крым должен **давать преимущество тем компаниям, которые используют российские самолеты**.

Государственная программа предполагает и другие важные новации в сфере финансового обеспечения развития отечественного авиастроения – более широкое внедрение операционно-

го лизинга, а также предоставление гарантий остаточной стоимости воздушных судов. Однако для того, чтобы эти механизмы заработали в полную силу, потребуется немало времени. Поэтому, как говорится в таких случаях, на Москву надейся, а сам не плошай.

Субъекты Федерации должны также более активно использовать имеющиеся у них инструменты для стимулирования спроса на отечественную авиационную технику. В связи с этим хотел бы обратить внимание на опыт Воронежской и Ульяновской областей по введению льгот по налогу на имущество на новые воздушные суда отечественного производства.

Ну и, конечно же, нужно добиваться по-настоящему эффективного использования нашими авиастроителями выделяемых им финансовых ресурсов. Объем бюджетных ассигнований госпрограммы в 2013–2025 годы должен составить **714 млрд рублей**. Из них только на реализацию подпрограммы «Самолетостроение» будет выделено более **83 млрд рублей**.

Основная нагрузка здесь ложится на Счетную палату, которая с принятием нового закона получила дополнительные полномочия и теперь может обеспечивать полноценный контроль за государственными программами на всех стадиях их осуществления. Именно поэтому мы пригласили для участия в нашем выездном заседании аудиторов Счетной палаты, которые должны будут рассказать об итогах последних контрольных мероприятий в этой отрасли.

К сожалению, из года в год **не выполняется большая часть целевых индикаторов** Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники в 2002–2010 годах и на период до 2015 года», которая стала сейчас составной частью данной госпрограммы. Из-за просчетов в планировании и организации работы постоянно не соблюдаются установленные сроки, что ведет к удорожанию и неэффективному использованию бюджетных средств. В итоге не удается результативно использовать тот ограниченный объем бюджетных ресурсов, который фактически выделяется. При сохранении этих проблем **даже появление более совершенных механизмов финансирования отрасли может не привести к желаемому результату.**

Кроме того, необходимо преодолевать системные ограничения, связанные с ресурсным обеспечением российской авиации. Притчей во языцех стала кадровая проблема. У нас, в Совете Федерации вызвало бурные дискуссии обсуждение закона, который разрешает нашим авиаперевозчикам принимать на работу иностранных граждан. Имеющаяся ресурсная база образовательных учреждений гражданской авиации не позволяет наращивать темпы подготовки пилотов в соответствии с увеличением спроса. При сохранении роста авиаперевозок потребность экономики в пилотах может быть обеспечена только после 2017 года. Очевидно, что ситуация **в системе образования в гражданской авиации должна оставаться в сфере первоочередного внимания руководителей отрасли.**

Еще более острой проблемой является подготовка квалифицированных кадров для предприятий самой авиастроительной отрасли. К сожалению, созданная в СССР мощная база профтехобразования в значительной мере оказалась подорвана. Многие профильные вузы также не в состоянии осуществлять подготовку специалистов в соответствии с самыми современными требованиями. И здесь очень многое зависит от более активной кадровой политики самих предприятий, а также регионов. А на федеральном уровне нужно **увеличить финансирование государственных программ по подготовке инженерных кадров и развивать образовательные компоненты при наиболее продвинутых отраслевых научно-исследовательских центрах.**

Последние события в Украине также создают дополнительные вызовы для гражданской авиации нашей страны. Новые киевские власти запретили экспорт в Россию не только военной техники, но и продукции двойного назначения. В связи с этим по указанию нашего Президента В.В. Путина Минпромторг и ведущие предприятия отрасли ведут работу по обеспечению импортозамещения производимой в Украине авиационной техники.

Однако в этой сфере есть проблема, которой, на мой взгляд, уделяется недостаточно внимания. В России эксплуатируется несколько сотен самолетов марки «Антонов», а на заводе в Воронеже налажена сборка самолетов Ан-148. В связи с этим нуж-

но решать проблему обеспечения импортозамещения в сфере проектно-технической документации и подтверждения авторских прав.

В качестве пробного шага это можно сделать в отношении самого большого грузового самолета Ан-124 (Руслан). Для этого необходимо ратифицировать изменения в авиационные правила, которые регулируют взаимоотношения стран – участников Международного авиационного комитета. Такие поправки позволят российским конструкторским бюро самостоятельно, без согласия владельцев интеллектуальных прав продлевать летную годность воздушных судов, дорабатывать их и производить модификации.

Кроме того, необходимость импортозамещения разработок КБ «Антонов» открывает дополнительные возможности для развертывания серийного производства российских аналогов. Например, транспортник Ан-70 может быть с успехом заменен таким перспективным самолетом, как Ту-330.

В заключение хотел бы еще раз подчеркнуть, что главной проблемой гражданской авиации в России является отсутствие единого координирующего центра. Без решения данной проблемы мы не сможем сделать государственную политику в отношении гражданской авиации и всего транспортного комплекса по-настоящему стратегической, ориентированной на решение приоритетных задач развития нашей страны.

Благодарю за внимание.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ С УЧАСТИЕМ СИСТЕМО ЗНАЧИМЫХ БАНКОВ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

CURRENT PROBLEMS OF FINANCING TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECTS INVOLVING SYSTEMATICALLY IMPORTANT BANKS. INTERNATIONAL AND RUSSIAN EXPERIENCE



К.С. ТЕТЕРЯТНИКОВ

советник президента-председателя правления ОАО «Банк Москвы», генеральный директор ООО «Группа независимых консультантов», кандидат юридических наук, член-корреспондент Международной академии менеджмента

K.S. TETERYATNIKOV

advisor to the President and CEO, Bank of Moscow, General Director of Independent Consulting Group, corresponding Member of International Academy of Management

Аннотация

В статье рассмотрены основные проблемы реализации Транспортной стратегии России в период до 2030 года в части, касающейся проектов развития транспортной инфраструктуры, а также особенности финансирования инфраструктурных транспортных проектов в России, США, Великобритании, Канаде, Европейском Союзе и Китае. Рассмотрены различные источни-

ки финансирования этих проектов в России и за рубежом, в том числе с участием системно значимых банков.

Abstract

The article describes major problems in implementing Transport Infrastructure Development Projects under the Transport Strategy of Russia during the period of up to the year of 2030. It also covers specifics of financing transport infrastructure projects in Russia, the USA, the UK, Canada, the EU and China. The author investigates various sources of financing such projects in Russia and abroad presuming involvement of systematically important banks.

Ключевые слова: транспортная стратегия, транспортная инфраструктура, системно значимые банки, государственно-частное партнерство, национальные, региональные и муниципальные инфраструктурные облигации.

Keywords: transport strategy, transport infrastructure, systematically important banks, public-private partnership, national, regional and municipal infrastructure bonds.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии Российской Федерации, создавая предпосылки для роста объемов промышленного производства и расширения внутреннего и внешнего товарооборота, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Некоторые эксперты полагают, что в условиях международных санкций и экономической стагнации именно транспортная отрасль могла бы стать драйвером, способным придать новый импульс развитию экономики страны. Ведь транспортные артерии это не только важнейшая часть единого экономического пространства России, но и возможность поддержать во время текущего кризиса темпы развития экономики за счет стимулирования потребительского спроса в российских регионах.

Об этом свидетельствует и исторический опыт, например, США в период Великой депрессии, когда за четыре года президентства Гувера в США было построено больше дорог, чем за

предыдущие 30 лет с начала XX века. Именно тогда началось строительство моста Golden Gates в Сан-Франциско и гигантской плотины на реке Колорадо, а железные дороги опутали всю территорию страны.

В рамках мероприятий по преодолению негативных последствий мирового финансового кризиса 2007–2009 годов только что избранный новый президент США Барак Обама инициировал программу модернизации инфраструктуры страны стоимостью \$50 млрд, предполагавшей строительство всего лишь за шесть лет (т.е. до 2015 года включительно) более 240 тыс. км автомобильных дорог, ремонт и прокладку около 6,5 тыс. км железнодорожных путей, что равно расстоянию от одного побережья страны до другого. Кроме того, план развития транспортной инфраструктуры США предполагал реконструкцию 150 миль (241 км) взлетно-посадочных полос.

За последние десятилетия инвестиции в транспортную инфраструктуру, например, в Китае составляли в среднем ежегодно 8–10% ВВП, а в Индии – 6,4%. Почему эти страны шли таким путем? Ведь последние годы мы живем в условиях кризисных явлений и замедления темпов экономического роста не только у нас в стране, но и во всем мире, и тем не менее объемы соответствующих инвестиций были весьма солидные не только в странах БРИКС, но и в наиболее развитых государствах Запада.

К сожалению, в России до последнего времени транспортная инфраструктура долгие годы финансировалась по остаточному принципу, инвестиции в инфраструктуру составляли в год чуть более 1% ВВП даже в период бурного роста ВВП в докризисный период. В результате сегодня доля транспортно-логистических издержек (к ним относятся размещение заказов на поставку продукции, закупка, погрузка и складирование поступающей продукции, внутрипроизводственная транспортировка и промежуточное хранение, хранение готовой продукции, отгрузка, внешняя транспортировка и др.) в совокупном ВВП страны превышает 20%, тогда как в ВВП Китая – 18,1%, в Бразилии и Индии – в пределах 11–13%, в США – 8,5%, в Италии – 9,4%, в Японии и Германии – 8,7 и 8,3% соответственно, а средний мировой показатель таких издержек в 2013 году составлял 11,4%.

Впрочем, в ряде ключевых отраслей российской экономики доля транспортно-логистических издержек в конечной цене продукции достигает 40%, что крайне негативно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом (в себестоимости продукции базовых отраслей промышленности и сельского хозяйства доля транспортных издержек доходит до 20–40% в зависимости от расстояния, а в стоимости угля – свыше 60%, что делает 78% отечественных угледобывающих компаний убыточными). Так, например, российские транспортные издержки в минерально-сырьевом секторе и в промышленном строительстве в 6 раз превышают аналогичные показатели США. Высокий уровень логистических затрат в России связан прежде всего с огромными расстояниями грузоперевозок, высокими ценами на энергоносители и электроэнергию, низким качеством российских автомобильных дорог, нерациональным размещением многих производств, неэффективностью организации внутренней логистики крупнейших промышленных компаний и транспортно-логистической системы страны в целом. В результате, по оценкам экспертов Минтранса РФ, российская экономика ежегодно недополучает около 3% ВВП, при том что рост ВВП уже находится в пределах 0–1,0%.

Учитывая изложенное, развитие транспорта в России могло бы дать экономический эффект, сопоставимый с последствиями электрификации, индустриализации и компьютеризации народного хозяйства. При этом финансовая поддержка со стороны государства является необходимым, но не достаточным условием для успешной реализации задач, определенных Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р (далее – Транспортная стратегия).

Стагнация российской экономики, вызванная как общим замедлением темпов развития мировой экономики, так и международными финансовыми санкциями в связи с событиями на Украине и внутренними причинами, обуславливает необходимость проведения пересмотра и тщательного анализа целесообразности и экономической обоснованности многих мероприятий, предусмотренных указанной Транспортной стратегией.

Основные цели и задачи развития национальной транспортной системы определены Транспортной стратегией. Так, например, среди целей указаны:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

Для достижения указанных целей предусматривается решение следующих основных задач:

- формирование и ведение транспортно-экономического баланса страны и планирование развития транспортной инфраструктуры на его основе;
- сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта;
- развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, сухих портов и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта и обеспечение их единой технологической совместимости;
- ликвидация разрывов и узких мест транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность;
- увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры;
- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;
- обновление и наращивание парков грузового подвижного состава на основе транспортно-экономического баланса;
- создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг;

- совершенствование процедур допуска к коммерческой транспортной деятельности;
- создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных инфотелекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов (обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий);
- обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России, в том числе по Северному морскому пути;
- развитие перевозок внутренним водным транспортом и технологий, обеспечивающих переключение на него грузопотоков в период навигации;
- планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса;
- развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок;
- формирование экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения;
- развитие региональных авиаперевозок;
- создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в целях поставок;
- интеграция в международное транспортное пространство;
- повышение безопасности движения, полетов и судоходства;
- обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
- обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;
- модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду;

- повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий;
- повышение энергоэффективности транспорта.

Сформулированные в общем виде цели и задачи в целом отвечают современным вызовам. Однако, как говорят англичане: «Дьявол кроется в деталях» (*The devil is in the details*). Дело в том, что данная Стратегия разрабатывалась в течение длительного периода времени, задолго до наступления негативных последствий, связанных с международными санкциями против России. Проект о внесении в нее изменений рассматривался на заседании Правительства РФ еще 27 августа 2013 года. Уже тогда указывалось, что предусмотренное финансовое обеспечение выполнения Транспортной стратегии (а более половины источников финансирования приходилось на госбюджет) обусловлено принятием соответствующего федерального закона о федеральном бюджете на трехлетние периоды, а также утверждением Бюджетной стратегии.

Проект Бюджетной стратегии РФ на период до 2030 года, устанавливающий предельные объемы финансового обеспечения государственных программ, положенных в основу создаваемой системы стратегического планирования развития страны, не принят до сих пор, а Федеральный закон от 02.12.2013 № 349-ФЗ «О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов» исходил из максимального значения инфляции в 2014 году в 5% (уже сейчас он достиг 8,5%) и, конечно же, в нем не мог быть учтен неожиданный отток из России капитала в размере свыше 120 млрд долл. США в год и прекращение доступа России к международному рынку капитала. Однако введенные еще в середине марта 2014 года международные санкции давали вполне четкие основания для временной приостановки процесса принятия Транспортной стратегии, поскольку уже тогда было ясно, что ее выполнение невозможно как из-за бюджетных ограничений, так и из-за существенного сокращения возможностей по привлечению внебюджетных средств.

Кроме того, Транспортная стратегия в любом случае подлежит доработке в связи с тем, что буквально через две недели по-

сле ее утверждения был принят базовый Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. № 72-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», который предусматривает несколько отличающиеся требования к подготовке и согласованию отраслевых документов стратегического планирования. Возможно, именно этим и объясняется желание Минтранса РФ успеть утвердить уже ранее согласованные проекты развития транспортной инфраструктуры, вошедшие в Транспортную стратегию.

Таким образом, в связи с отсутствием четкой увязки Транспортной стратегии с финансовыми возможностями государства и системно значимых банков, особенно с государственным участием, другими источниками финансирования данный документ стратегического планирования, к сожалению, скорее всего, пополнит ряды иных отраслевых государственных стратегий, принятых ранее, но не реализуемых на практике.

Безусловно, Транспортная стратегия, равно как и общая стратегия социально-экономического развития страны, необходима. Но для того, чтобы она носила не декларативный, а практический, прикладной характер, сам по себе документ должен быть иным.

Во-первых, в нем должны быть четко определены само базовое понятие «транспорт». При всей кажущейся простоте все далеко не так просто – ведь в законодательстве РФ определения данного термина не содержится. Словари русского языка и Википедия дают следующие дефиниции «транспорта»:

- отрасль материального производства, связанная с перевозкой людей (пассажиров) и вещей (грузов);
- совокупность всех видов путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое.

Вместе с тем, например, в Гражданском кодексе РФ термин «транспорт» используется в значении транспортное средство, в качестве которого может выступать и вьючное животное, и космическая ракета. А техническими устройствами, обеспечивающими перемещение людей и грузов из одного места в другое,

могут быть и лифты в жилых домах, и эскалаторы в метро, и канатные дороги, и фуникулеры. Трубопроводы также относятся к категории трубопроводного транспорта.

В США и Евросоюзе под транспортом понимается совокупность транспортной инфраструктуры (*infrastructure*), транспортных средств (*vehicles*) и бизнес-процессов, связанных с перемещением людей и грузов (*operations*). Однако если рассматривать транспорт несколько шире – как систему, то к указанным элементам следует добавить работников транспортной отрасли и, самое главное, потребителей транспортных услуг. Ведь транспорт в любом его понимании обслуживает интересы людей, даже если и является частью производственной цепочки, и в таком случае может рассматриваться как составная часть сферы услуг.

Впрочем, спор экономистов о том, к какой отрасли относится транспорт – производству или сфере услуг, начался еще во времена Карла Маркса и продолжается по сей день. В принципе, транспорт не создает нового продукта, а лишь обеспечивает перемещение людей и/или грузов, на что указывал российский ученый А.И. Чупров еще в 1875 году в своей докторской диссертации «Железнодорожное хозяйство». К. Маркс, положительно оценивая выводы Чупрова, тем не менее считал, что и грузовые, и пассажирские перевозки являются сами по себе транспортной продукцией, продажа которой способствует получению прибавочной стоимости, а сам транспорт относится к четвертой отрасли материального производства. «Кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая сфера материального производства, которая в своем развитии тоже проходит различные ступени производства: ремесленную, мануфактурную и машинную. Это – транспортная промышленность, все равно, перевозит ли она людей или товары», – писал Карл Маркс [1]. Некоторые современные исследователи, пытаясь определить место транспорта в экономике, относят его к сфере услуг материального производства. В развитых странах мира транспорт выделяют в особую категорию, наряду с промышленностью и сферой услуг.

Терминологическое определение транспортной системы и выделение ее ключевых элементов имеет важнейшее значение

для финансирования проектов Транспортной стратегии. Ведь любой инвестор вправе знать, на какие конкретные цели будут использованы его средства – инфраструктуру, транспортные средства, организацию эффективной работы по погрузке, перевозке, выгрузке/разгрузке людей/грузов, подготовку персонала, без которого проект просто не сможет быть реализован и т.д.

Далеко не все государственные чиновники, согласующие суммы, выделяемые из госбюджета на инфраструктурные транспортные проекты, знают, что к понятию транспортной инфраструктуры относятся не только дорожные пути, причалы, здания, строения, сооружения (в том числе мосты, тоннели, виадуки, подземные и надземные переходы, вентиляционные шахты, канализация, дренаж, эскалаторы, лифты и пр.), но и устройства систем электроснабжения, связи, сигнализации, управления движением и другие устройства, обеспечивающие в совокупности безопасную эксплуатацию транспортных средств.

Во-вторых, нынешняя Транспортная стратегия является далеко не первым отраслевым документом стратегического планирования (ранее, в 2003 и 2008 годах) уже принимались подобные стратегии. Кроме того, с 2001 года в стране действует Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 48. Программа неоднократно пересматривалась, последние изменения в нее вносились в мае 2014 года. Однако новая редакция Транспортной стратегии не содержит анализа результатов выполнения предшествующих документов с точки зрения достижений, выявленных упущений и недостатков, эффективности уже сделанных государством инвестиций в развитие транспорта.

В-третьих, для реального понимания нынешнего уровня развития транспортной системы России и определения целевых ключевых показателей эффективности необходим бенчмаркинг (сравнение с лучшими мировыми практиками, позволяющими понять, к чему необходимо стремиться). Без этого использование валовых или процентных показателей, а также объемов выделяемых средств не позволяет сделать вывод о приближении к решению задач, стоящих перед отраслью.

В-четвертых, новая Транспортная стратегия является стратегией расходов, а не доходов. Как свидетельствует мировой опыт, значительная часть расходов, связанных с реализацией транспортных инфраструктурных проектов, приходится на государство. Однако на самом деле было бы точнее сказать, что в конечном итоге за инфраструктурные проекты расплачиваются либо все граждане страны (налогоплательщики), а государство (правительство) лишь выступает от их лица, причем далеко не всегда спрашивая их мнение (это касается финансирования проектов на невозвратной основе – *sunk projects*), либо пользователи конкретных транспортных услуг из числа юридических и физических лиц (в случае финансирования проектов на возвратной основе – *revenue generating projects*).

Инвесторов, которые бы реализовывали инфраструктурные транспортные проекты из альтруизма или на основе альтруизма, не существует. Иностранные или частные отечественные инвесторы, включая банки, могут принять участие в реализации только второй группы проектов, стремясь максимально сократить срок возврата инвестиций и увеличить свою прибыль. Да и любое прагматичное государство стремится к увеличению количества проектов, финансируемых на возвратной основе. Львиная же доля проектов данной Транспортной стратегии, включившей в себя Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России», основана на безвозмездных денежных вливаниях государства в проекты, не окупаемые или чисто виртуальными сроками возврата инвестиций (типа БАМа и Транссиба). Железные дороги в России всегда играли важнейшую роль в социально-экономическом развитии страны, однако в условиях сокращения бюджетных доходов в связи с падением цен на нефть и международными санкциями вряд ли имеет смысл в данный момент времени начинать масштабные мегапроекты вроде Трансазиатского пояса «Развитие», требующего колоссальных затрат со стороны государства с призрачными экономическими выгодами в весьма отдаленной перспективе.

В-пятых, Транспортная стратегия не отражает двойственную роль транспорта в экономике – самостоятельную в пассажирских перевозках и вспомогательную – в грузоперевозках, где

доля затрат основных клиентов-производителей должна минимизироваться за счет внедрения транспортными компаниями новых технологий и материалов, снижения энергопотребления, повышения производительности труда и т.д. Транспортная стратегия же делает основной упор на инвестиции в транспортную инфраструктуру, а не в НИОКР и технологии будущего, которые бы позволили сконцентрировать отечественные финансовые, интеллектуальные и людские ресурсы для достижения конкретного результата по конкретным инновационным проектам в сфере транспорта в ближайшие же год-два, особенно в тех областях, где уже существует жесткая международная конкуренция.

По сути, речь идет о том, чтобы, не вступая в конкуренцию на начальном этапе, создавать новые рынки продуктов и услуг, спрос на которые будет обеспечен как внутри страны, так и за рубежом. Этот универсальный способ добиться желаемого эффекта с минимальными затратами времени, основанный на идее Й. Шумпетера о «вечной буре созидательного разрушения» (*perennial gale of creative destruction*), в западной экономической теории получил название *Leapfrogging* (метод перешагивания, перепрыгивания или чехарды).

Собственно говоря, в экономику данный термин попал из теории военного искусства благодаря верховному командующему войсками союзников на Тихом океане генералу Дугласу МакАртуру (*Douglas MacArthur*), который во время Второй мировой войны успешно применил стратегию обхода и блокирования некоторых наиболее сильно укрепленных островов, занятых японцами, обеспечивая быстрое беспрепятственное продвижение американских войск к Японии. На сленге американских военных такая стратегия называлась «*island hopping*» или «*leapfrogging*» (перепрыгивания через проблемные острова, как в известной русской игре чехарде). Впрочем, задолго до МакАртура стратегия достижения победы за счет ухода от непосредственной борьбы с соперниками описал великий датский сказочник Ганс Христиан Андерсен (*Hans Christian Andersen*) в рассказе «Прыгуны» («*The Leap-frog*»).

Учитывая нынешнее тяжелое состояние российской промышленности и транспорта, возможно, имеет смысл проанализировать те направления, где при финансовой поддержке государства и системно значимых банков благодаря имеющимся технологическим разработкам и научным исследованиям, особенно в сфере материаловедения, транспортного машиностроения и новых видов энергоносителей, есть реальный шанс создания уникальных продуктов (услуг) и завоевания мирового рынка, обойдя даже самых серьезных западных и азиатских конкурентов. Это было бы серьезным ответом России на международные финансовые санкции.

Вместе с тем задача развития транспортной инфраструктуры, наверное, никогда не потеряет свою актуальность. Не случайно еще в январе 2013 г. на одном из заседаний саммита G20, проходившего под председательством России, горячо обсуждался вопрос о стимулировании трансграничных инвестиций в глобальные инфраструктурные проекты, в том числе в развивающихся странах, для придания импульса и скорейшего выхода мировой экономики из стагнации. Такие инвестиции могут выступить одним из важнейших драйверов роста мировой экономики в целом.

Ведущие страны мира находятся в постоянном поиске новых источников финансирования инфраструктурных транспортных проектов, особенностью которых традиционно является высокая капиталоемкость и долгосрочность, изменение рыночной стоимости возводимых объектов в силу их амортизации и затрат на их содержание и эксплуатацию.

Так, например, в апреле 2014 года президент США Барак Обама предложил новую четырехлетнюю программу развития промышленности США (*Grow America Act*) стоимостью 302 млрд долл. США, целью которой является создание условий для обеспечения конкурентоспособности национальной экономики за счет снижения транспортных издержек. В программе делается акцент на рост количества рабочих мест в строительстве и обслуживании транспортной инфраструктуры, сокращении сроков проектных работ и снижении себестоимости объектов транспортной инфраструктуры за счет стандартизации технических решений. В июле 2014 года тот же Обама выдвинул еще одну инициативу – *Build America Investment Initiative*, обосновывающую

вающую необходимость выделения из федерального бюджета еще около 55 млрд долл. США в год на ремонт объектов транспортной инфраструктуры. По его данным, 65% автомобильных дорог США и 25% из 600 тыс. мостов (кстати, все мосты в США находятся в федеральной собственности!) не соответствуют техническим требованиям, а потери экономики из-за пробок составляют 120 млрд долл. США.

Основными источниками финансирования транспортных инфраструктурных проектов в США являются федеральный/региональный/муниципальный бюджеты в виде грантов, субсидий, налоговых льгот под проектное финансирование, платежи пользователей, муниципальные инфраструктурные облигации. В силу сложности процедуры, а также практически полной невозможности для муниципалитетов рассчитать с какой-либо степенью достоверности ожидаемый объем их доходов финансирование программ развития муниципалитетов с помощью муниципальных ценных бумаг широкого распространения в России не получило. А вот в США муниципальные облигации (*municipal bonds* или для краткости просто *munis*) являются очень распространенным способом привлечения муниципалитетами необходимого финансирования для строительства дорог местного значения.

Муниципальные инфраструктурные облигации очень популярны среди американцев, так как несмотря на свою относительно небольшую доходность имеют два важнейших преимущества. Во-первых, по сравнению с другими ценными бумагами с фиксированным доходом (*fixed-income securities*) имеют крайне низкую вероятность дефолта (даже проекты, финансируемые за счет облигаций промышленного развития, постольку они реализуются на глазах у жителей соответствующего муниципалитета и под их гражданским контролем). А во-вторых, и что самое главное – многие муниципалитеты предоставляют физическим лицам-владельцам таких облигаций существенные налоговые льготы (*tax exemption on individuals*) от каникул и налоговых вычетов до полного освобождения от уплаты. Поэтому из общей суммы в 3,7 трлн долл. США, приходившейся по состоянию на середину 2014 года на долговой муниципальный

рынок, 75% можно отнести к домохозяйствам – облигации на 1,879 трлн долл. США непосредственно принадлежат частным лицам, а еще 930 млн долл. США – косвенно, через различные паевые инвестиционные фонды (*mutual funds*).

Определенную роль в обороте муниципальных инфраструктурных облигаций играют и крупнейшие системообразующие банки США – так называемая большая пятерка («*big five*») – JPMorgan Chase, Bank of America, Citigroup, Wells Fargo и Goldman Sachs. Эти банки не только владеют диверсифицированными пакетами муниципальных облигаций, выступают андеррайтерами при выпуске облигаций, обеспечивают платежи подрядчикам в транспортных инфраструктурных проектах, но и участвуют в депозитных программах муниципалитетов. Дело в том, что муниципалитеты не сразу расходуют полученные от владельцев облигаций финансовые средства на возведение объектов транспортной инфраструктуры. Часть из них реинвестируется или просто придерживается для непредвиденных расходов в будущем и аккумулируется на расчетных счетах этих банков, являющихся самыми надежными в стране, ведь они принадлежат к категории «слишком больших финансовых институтов, чтобы допустить их банкротство» (*too big to fail, TBTF*). Системообразующие банки США редко являются инвесторами в крупных инфраструктурных транспортных проектах – для них интересны проекты, которые дают гарантии относительно быстрого возврата вложенного капитала (*bankable projects*). Некоторые штаты пошли по пути создания своих региональных инфраструктурных банков, например *The Virginia Transportation Infrastructure Bank*, выполняющих роль агентств развития.

А вот широко разрекламированная в России идея государственно-частного партнерства – ГЧП (*public-private partnership* или *PPP*), изначально появившаяся в 1980-х годах в Великобритании, в США существенного распространения не получила. Объем инвестиций в инфраструктурные транспортные проекты, осуществленных инвесторами, которых лишь условно можно назвать частными, в период с 2007 по 2013 год на условиях ГЧП составил лишь 22,7 млрд долл. США или всего около 2% всех

вложений в транспортную инфраструктуру страны. Федеральное законодательство о ГЧП в США так и не появилось, а региональное было принято только в феврале 2014 года, да и то не во всех штатах (точнее, в 33 штатах плюс Пуэрто-Рико).

В Великобритании ГЧП хотя и несколько утратило свое значение как основной инструмент реализации инфраструктурных транспортных проектов, тем не менее до сих пор является достаточно популярным. Сомнения инвесторов вызывают гарантии возврата вложенных средств в связи с ухудшением экономической ситуации в стране и мире, плохим качеством менеджмента компании-оператора проекта, технологические риски. Региональные власти, как правило, озабочены срывом сроков и увеличением объемов финансирования. Основным же источником финансирования в настоящее время является государство, которое реализует инфраструктурные транспортные проекты в рамках нескольких программ на основе Закона о финансировании транспортной инфраструктуры (*Transport Infrastructure Finance and Innovation Act, TIFIA*). Объем лишь одной программы модернизации железной дороги (*Railroad Rehabilitation and Improvement Financing Programme, RRIF*) составляет 35 млрд фунтов в год. Используются также национальные, региональные и муниципальные облигации. Системно значимые банки достаточно осторожно относятся к инфраструктурным проектам, так как в силу национального законодательства вынуждены создавать солидные резервы под финансирование подобных проектов. Однако достаточно охотно идут на предоставление подрядчикам, являющимся их клиентами, банковских гарантий исполнения ими своих обязательств.

Помимо России, из других государств механизм ГЧП, пожалуй, является самым популярным в Канаде, где после нескольких коррупционных скандалов с федеральными и региональными чиновниками, обеспечивавшими победу в тендерах компаниям, близким к федеральным и региональным властям, получил название *pork-barrel financing* («кормушечное финансирование»). Так, федеральное правительство в течение нескольких лет пыталось провести конкурс на строительство самого длинного (3,4 км) в Северной Америке нового моста

Чамплейн (*Champlain*) в Монреале, стоимостью около 5 млрд долл. США, однако после расследования выявленных нарушений тендерных процедур в отставку было отправлено практически все руководство федерального министерства транспорта. Вопрос был передан на уровень провинции Квебек, где в конце 2012 года был принят специальный закон об обязательной антикоррупционной проверке заключаемых на принципах ГЧП соглашений.

Кроме того, для проектов ГЧП обязательным является проведение ежегодного аудита национальным или региональным финансовым регулятором. С целью обеспечения прохождения этой процедуры в Канаде практикуется привлечение к руководству проектными офисами специалистов из большой четверки международных аудиторско-консалтинговых компаний – PwC, Ernst&Young, Deloitte&Touche, KPMG.

В Евросоюзе актуальными финансовыми инструментами реализации инфраструктурных транспортных проектов являются инвестиции и кредитное поручительство Европейского инвестиционного банка (*the Loan Guarantee Instrument, LGTI*) – на ранних стадиях проекта и в размере не более 200 млн евро, проектные облигации (*EU Project Bonds*), кредиты так называемого Фонда Маргариты (*the 2020 European Fund for Energy, Climate Change and Infrastructure или the Marguerite Fund*), кредиты в рамках проектов ГЧП *Shift2Rail* (капиталовложения в развитие железнодорожной сети ЕС более миллиарда евро), госбюджетное финансирование в рамках программы развития трансевропейской транспортной сети (*The Trans-European Transport Networks, TEN-T*) объемом 50 млрд евро в период 2014–2020 гг. (из них 31,7 млрд евро предназначено для развития железнодорожного сообщения).

Большой опыт финансирования транспортных инфраструктурных проектов накоплен Китаем, на протяжении последнего десятилетия вкладывавшим до 40% ВВП ежегодно в развитие транспорта. В годы 11-й пятилетки (2006–2010) в стране были в основном сформированы рамочные сети разных видов сообщения, включая железные дороги, автодороги, водное сообщение, гражданскую авиацию и трубопроводы. Во многом достичь

серьезного прорыва в транспортном строительстве помог антикризисный пакет китайского правительства. Почти полтора триллиона юаней из четырехтриллионного антикризисного фонда были направлены на развитие транспортной инфраструктуры в 2008–2010 годах. За пять лет количество аэропортов в Китае увеличилось на 45, достигнув 190. Протяженность железных дорог увеличилась на 16 тысяч километров, объем пассажироперевозок на железных дорогах достиг 1,5 миллиарда человек. Китай вышел на первое место в мире по протяженности скоростных железных дорог и скорости движения поездов. Длина скоростных автотрасс в стране увеличилась на 32 тысячи километров, достигнув 73 тысяч километров.

В настоящее время Китай занимает второе место в мире по длине скоростных автотрасс, уступая только США. В соответствии с Программой развития комплексной транспортной системы страны на 12-ю пятилетку к 2015 году Китай планирует завершить строительство 10 внутренних транспортных коридоров, из которых 5 пройдут продольно и 5 поперечно по территории страны с севера на юг и с востока на запад, а также пустить в эксплуатацию 42 интермодальных транспортных узла общегосударственного значения.

Одновременно Китай планирует сбалансировать векторы сотрудничества на всех направлениях за рубежом, не умаляя значения ни одного из них. В начале 2014 года председатель КНР Си Цзиньпин предложил странам Прикаспийского региона масштабный региональный проект «экономический коридор Шелкового пути» (*The Silk Road Economic Belt*). Однако Шелковый путь в Европу будет не только сухопутным, но и морским. Причем и сухопутные маршруты, и морские будут также диверсифицированы, т.е. будут проходить через разные страны и в различных направлениях, что позволит Китаю существенно снизить риски, связанные с потенциальной зависимостью от транзита через Россию по северному пути (БАМ и Транссиб) и международному железнодорожному коридору Чунцин – Синьцзян – Европа.

Поэтому вряд ли можно считать выгодным и серьезным заявленное намерение Китая инвестировать около 400 млрд руб. в

строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань при условии использования своей рабочей силы и технологий, если строительство только лишь одной высокоскоростной магистрали через Турцию обойдется Китаю в 30 млрд евро, а весь маршрут Пекин – Лондон – около 50 млрд евро. К тому же опыт строительства китайскими компаниями дорог в Европе, по крайней мере автомобильных в Польше, ознаменовался разрывом контрактных отношений из-за невыполнения китайскими подрядчиками технических требований заказчиков, сроков выполнения работ и попытки превысить оговоренную смету работ на 70%. Причем после возникновения проблем китайское государственное руководство, изначально активно лоббировавшее этот контракт и продвигавшее услуги китайской государственной компании, заявило о своем невмешательстве в конфликт и об отсутствии каких-либо гарантийных обязательств со своей стороны.

Китай планирует и иные железнодорожные маршруты в Европу, которые пройдут по территории республик Средней Азии и Ирана. Учитывая более благоприятные климатические условия этого региона, не исключено, что товарные потоки, на которые рассчитывал РЖД, обосновывая необходимость финансирования модернизации БАМа и Транссиба, будут перенаправлены по южному маршруту.

Через Мьянму и Иран Китай рассчитывает также выйти к побережью Индийского океана, где через Шри-Ланку будет проложен морской Шелковый путь, который приведет в порты Турции и Греции, где Китай уже сделал важные инвестиции в приобретенное портовое хозяйство.

Еще один проект строительства железнодорожной магистрали призван соединить Китай и США через Владивосток, Чукотку, тоннель под Беринговым проливом в Аляску. Стоимость данного проекта может составить 50 млрд долл. США.

Во всех этих проектах китайское государство выступает основным инвестором. В противовес Азиатскому банку развития (*Asian Development Bank*) для удобства финансирования своих транспортных инфраструктурных проектов в октябре 2014 года Китай создал Азиатский инфраструктурный инвестиционный

банк (*Asia Infrastructure Investment Bank*) с уставным капиталом в 50 млрд долл. США, который в последующем предполагается увеличить до 100 млрд долл. США. Обладая крупнейшими в мире золотовалютными резервами (свыше 4 трлн долл. США), для реализации инфраструктурных проектов Китай предлагает проектное финансирование через свои государственные системно значимые банки, четыре из которых входят в десятку крупнейших по активам банков мира – *Industrial and Commercial Bank of China*, *China Construction Bank*, *Bank of China*, *Agricultural Bank of China*.

Россия же многие годы недофинансировала транспортную инфраструктуру. Изменения наметились лишь в 2012 году, после известных майских указов Президента РФ. В целом, объем средств, выделяемых государством на развитие инфраструктуры немалые – как на федеральном, так и на региональном уровнях. Для примера – в 2014–2017 годах одна только Москва планирует потратить на обновление транспортной инфраструктуры свыше 1 трлн руб. Огромные суммы были затрачены на строительство объектов транспортной инфраструктуры во время подготовки к саммиту АТЭС и сочинской Олимпиады. Одна только дорога Адлер – Красная Поляна длиной всего 48 км обошлась нашему государству в 8,5 млрд долл. США.

В России, в отличие от Китая, смертная казнь за коррупционные преступления отменена. Поэтому для нашей страны, где государство, так же, как в Китае, выступает основным инвестором по всем социально значимым проектам общенационального значения, важна не только сумма выделенных средств, но и обеспечение эффективности их использования. Каждый бюджетный рубль, вложенный в транспортную инфраструктуру, должен расходоваться с толком, давать конкретный результат, а еще лучше мультипликативный эффект для смежных отраслей.

К сожалению, действенных инструментов общественного контроля над эффективностью государственных инвестиций, в том числе и в развитие транспортной инфраструктуры, в России пока не создано. В этой связи особенно важно обеспечить, с одной стороны, полноценный и равный доступ на конкурентной основе опытных, высококвалифицированных, надежных подрядчиков к государственным заказам в этой сфере, а с другой

стороны – обеспечить контроль за их деятельностью по выполнению взятых на себя обязательств.

Основой эффективного использования государственных средств должна стать Федеральная контрактная система, вступившая в действие с 1 января 2014 года. При этом особую роль, на взгляд автора, должны играть банки, поскольку именно они являются наиболее рыночными представителями российской экономики, т.к. вынуждены работать в условиях жесткой рыночной конкуренции в соответствии с четкими правилами, установленными действующим законодательством и предусматривающими в том числе и постоянный контроль со стороны финансовых регуляторов. Поэтому при организации финансирования проектов модернизации и развития транспортной инфраструктуры было бы целесообразно использовать опыт российских системно значимых банков, на которые можно было бы возложить не только обязательства по кредитованию и выдаче гарантий, но и часть контрольных функций.

В таком случае системно значимые банки, кредитуя инфраструктурные компании на оговоренных с государством условиях, разделяли бы вместе с предприятиями и государством ответственность за результаты исполнения госзаказов, ведь любой банк всегда заинтересован, чтобы акт о сдаче-приемке работ был бы подписан точно в срок. Т.е., иными словами, должен быть обеспечен баланс между авансированием государственных средств, банковским кредитованием и банковскими гарантиями.

При этом важно, что крупнейшие российские банки с госучастием располагают таким мощным инструментом обеспечения конкурентоспособности и контроля за исполнением госконтракта, как электронные торговые площадки – ЭТП (в настоящее время их насчитывается пять). Благодаря ЭТП государство, как заказчик, и банк имеют возможность использовать центр контроля расходов, что позволяет контролировать этот процесс с помощью просмотра или авторизации денежных средств, которые государство платит подрядчикам, вплоть до последнего субподрядчика. Однако для расширения использования ЭТП потребуется внесение некоторых изменений и в антимонопольное законодательство, и в ряд других законов.

Кстати, участники рынка абсолютно нормально воспринимают разумную стоимость банковских кредитов, получаемых при содействии ЭТП, и контроль со стороны банка, так как это позволяет им снизить расходы и обеспечить гарантии исполнения контрактов. При этом банк может выступать и как кредитор, и как обслуживающий финансовый институт, и как гарант, и как организатор привлечения капитала на внешних рынках, как это делал, например, Банк ВТБ при реализации проектов строительства Кольцевой дороги в Санкт-Петербурге стоимостью 220 млрд руб. и нового терминала аэропорта Пулково стоимостью 1,2 млрд евро (оба проекта были реализованы на принципах ГЧП).

В последние 15 лет ГЧП считался наиболее оптимальным механизмом реализации инфраструктурных проектов в России, однако в сфере инфраструктурного транспортного строительства было реализовано весьма небольшое количество проектов. По мнению экспертов CG/LA Infrastructure, ведущего международного консультанта по вопросам ГЧП, при всей его привлекательности механизм ГЧП вряд ли может быть успешно применен в России. Понятие ГЧП было разработано в 1980-е годы в Великобритании на основе англо-саксонского права и многовековых традиций уважения государством частной собственности, в условиях столетней стабильности системы государственного управления. Российская Федерация – молодое государство с еще не устоявшимися нормами взаимоотношений бизнеса и государственной власти, с зачатками судебной системы, которая пока не в состоянии обеспечить эффективную защиту прав частного инвестора во взаимоотношениях с государством.

В этой связи в реализации инфраструктурных транспортных проектов, возможно, имеет смысл сделать основной упор на использовании уже давно апробированных контрактных отношений заказчика-исполнителя в рамках проектного финансирования, отказавшись от сложных и дорогостоящих процедур ГЧП. Такой подход не исключает привлечения частных и иностранных инвесторов в случае их появления на российском финансовом рынке, однако избавит от излишних иллюзий, особенно в тяжелый период международных санкций.

Как представляется, реализация транспортных инфраструктурных проектов при содействии системно значимых банков на согласованных с государством условиях позволила бы обеспечить предпосылки для стабильного экономического роста, создания новых рабочих мест и бизнес-возможностей в различных смежных отраслях экономики, эффективного использования бюджетных средств государства.

Библиографический список

1. Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд., т.26, ч.1, с. 422.
2. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года № 1032-р.
3. Федеральный закон от 02.12.2013 № 349-ФЗ «О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов».
4. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. № 72-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

Bibliographical list:

1. Marks K., Jengel's F. Soch. 2-e izd., t.26, ch.1, s. 422.
2. Transportnaja strategija RF na period do 2030 goda v redakcii rasporyzhenija Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 11 ijunja 2014 goda № 1032-r.
3. Federal'nyj zakon ot 02.12.2013 № 349-FZ «O federal'nom bjudzhete na 2014 god i na planovyj period 2015 i 2016 godov».
4. Federal'nyj zakon Rossijskoj Federacii ot 28 ijunja 2014 g. № 72-FZ «O strategicheskom planirovanii v Rossijskoj Federacii».

АЛГОРИТМ РАЗВИТИЯ

ALGORITHM OF DEVELOPMENT

**Г.Н. ЦАГОЛОВ**

академик РАН, Международной Академии менеджмента и Европейской Академии безопасности и конфликтологии, д.э.н., профессор Международного университета в Москве

G.N. TSAGOLOV

Academician of RANS, International Academy of Management and European Academy of Security and Conflictology, PhD in Economics, professor of the International University in Moscow

Аннотация

В статье поддерживается включение мегапроекта Транс-Евразийского пояса развития в систему планово-рыночной экономики. Указывается на необходимость незамедлительного отхода от экономической политики рыночного фундаментализма.

Abstract

In the article is supported the inclusion of megaproject of Trans-Eurasia belt of development in the system of plan-market economy. Author indicated on necessity of immediately departure from economical policy of market fundamentalism

Ключевые слова: экономический рост, развитие, деградация, неолиберальный мейнстрим, геополитика.

Keywords: economical growth, development, degradation, neo-liberal mainstream, geopolitics.

Круглые столы Вольного экономического общества объединяет название «Экономический рост России». Между тем из уст Владимира Ивановича прозвучала критика понятия «рост», который он рассматривает в качестве краеугольного камня и основы монетаристского либерализма. Он даже сравнил его с опухолью и предложил вместо этого говорить о «развитии». Доклад президента ОАО «РЖД» аудитории понравился. Не напрашивается ли вывод о целесообразности замены прежнего наименования наших заседаний на новое: «Экономическое развитие России»?

Тем более что говорить сейчас об экономическом росте в России не приходится. Он ведь прекратился. Предыдущие ораторы упоминали о том, что за последние три года экономика постоянно пикировала. С почти 5% – в 2011 г. до 1,3% в 2013 г. Сейчас некоторые называют цифру 0,5%. Другие весьма осведомленные экономисты и статистики говорят о том, что текущий 2014 год завершится показателем роста в 0,2%. Учитывая возможные погрешности, можно считать, что мы скатились к нулю. Похоже, что пойдём ещё ниже.

Но скрасит ли понятие «развитие» неприглядную картину нашей нынешней экономической действительности? Боюсь, что не очень. Беда в том, что в настоящий момент **нет ни роста, ни развития**. Имею в виду – позитивных тенденций. Налицо же то, что выражается понятием **деградация**. А она в свою очередь является производным сформировавшейся у нас модели капитализма – бюрократическо-монополистического и зависимого от Запада. Отсюда все и идет.

Многие выступавшие говорили, что парадигма развития страны требует изменения. Они произойдут лишь при кардинальной смене курса экономической политики. Но этого не происходит. Экономический блок правительства по своему составу продолжает оставаться примерно таким же, каким он был 10, 15 или даже 20 лет назад. Происходит лишь ротация «знакомых лиц».

7 октября 2013 г. газете «Комсомольская правда» давал интервью министр экономического развития А. Улюкаев. Он признал, что «Министерство экономического развития есть, а раз-

вития нет». Говорил и о том, что ситуация тогда была «самой худшей со времен разгара экономического кризиса 2008–2009 гг.». В то время темпы роста ВВП России составляли еще 2%. Он заверил, что постарается поднять темпы роста хотя бы до 3% в ближайшее время, а если это не удастся сделать, то уйдет в отставку.

Ведущий. Причем дал себе год. Я хорошо помню это интервью.

Цаголов. Да, и этот год прошел. Теперь рост около нуля, рубль резко обесценился по отношению к доллару и евро, инфляция набирает обороты, жизненный уровень россиян заметно снижается. Причем тучи сгущаются. Поскольку Запад ужесточает санкции, можно сослаться на внешний фактор, дескать, видите ли, мы не предполагали всего этого. Но дело-то в том, что и без санкций, до Украины и Крыма все уже шло под откос.

Недавно А. Улюкаев заявил, что в такие трудные времена лучше быть профессором, чем министром. Но одновременно дал понять, что был бы не прочь поменяться с Г. Грефом местами. Как тут не вспомнить известную ленинскую формулу, характеризующую одну из черт «новейшей фазы в развитии капитализма»: «сегодня министр – завтра банкир, сегодня банкир – завтра министр».

Практически те же самые люди, которые загнали нашу экономику в порочную и неэффективную систему, продолжают править бал и поныне. А требуются коренные перемены. Перетасовка той же колоды успеха не приносит и не принесет, позитивных сдвигов мы не увидим. Требуется новая экономическая политика и управленческая команда совершенно иного типа.

Вернемся к содержанию доклада Владимира Ивановича. Я давно слежу за его выступлениями и печатными публикациями. Они идут вразрез с преобладающим пока у нас неолиберальным мейнстримом. Его не случайно называют государственным. Идея мегапроекта – Транс-Евразийского «пояса РАЗВИТИЯ» (ТЕПР) заслуживает внимания. Некоторые критики его (Владислав Иноземцев, например) не принимают во внимание, что речь идет о мультипликативном эффекте. Проект предполагает расположение на территории Сибири и Дальнего Востока важней-

ших элементов нового технопромышленного и социокультурного уклада, ядром которого является интегральная инфраструктурная система (мультиинфраструктура). Она объединит транспорт, энергетику, телекоммуникации, транспортировку воды, нефти и газа, обеспечит создание новых отраслей промышленности и новых научно-технологических и инженерных городов вдоль БАМ и Транссиба.

Реализация его изменила бы экономический облик России и в конечном счете ускорила бы ее развитие. Словом, проект хороший, но очень дорогой. Докладчик не назвал его стоимости. Но ясно, что речь идет о многих триллионах и, увы, не рублей, а долларов. Возможно, что о десятках триллионов. В одной из недавних статей В.И. Якунин пишет: «Если говорить о Транс-Евразийском поясе RAZVITIE как о поселенческо-индустриальной полосе шириной 200–300 км вокруг транспортных и энергетических коридоров вдоль всей Евразии, то объем инвестиций должен достигать триллионов, а то и десятков триллионов евро».

Реплика. Минимум 17 трлн долл.

Цаголов. 17 трлн. По-моему, это размер ВВП США или американского долга, величину которого называют не иначе как астрономической.

Реплика. Китайцы заплатят.

Цаголов. Китайцы, возможно, кое-что и заплатят, но не все ведь. Расплачиваться главным образом придется нам самим. Но откуда возьмутся у нас сейчас такие средства. В условиях обострения геополитической ситуации немалый счет предъявляет оборона страны. Тем более что за океаном разрабатываются такие новые военные доктрины, как обезоруживающая противника Global Prompt Strike (глобальный молниеносный удар). Или, скажем, проблема продовольственной безопасности страны, требующая в ближайшие годы огромной поддержки нашего сельского хозяйства со стороны государства и бюджета.

Для того чтобы хорошие проекты осуществлялись, нужно восстановить планомерность нашего хозяйства. Речь идет не о Госплане в прежнем виде. Домой возврата нет. Но мы должны найти золотую середину между планом и рынком. Китайцы ее

нашли. И видите, как уверенно они идут вперед на протяжении уже 35 лет. Вьетнамцы следуют их примеру. В Индии, также как и в Китае, реализуется 12-я пятилетка. И страна осуществила модернизацию и набирает все больший вес в мировой экономике.

Я проанализировал и многие другие страны, показывающие в последнее время наиболее высокие темпы роста и социальные достижения. В их экономиках имеется сочетание плановых начал и рыночных начал. Но планы мягкие, зачастую носящие индикативный характер. Без того чтобы и нам вернуться к разрушенному в годы неразумных реформ планированию, «хорошие проекты» не осуществляются. Можно говорить обо всем, но ничего не сделаешь, если ты заранее в общенародном масштабе не продумаешь программу и не сверстаешь план, не определишь, что на первом месте, что на втором, что на третьем месте, и так далее. И это недостижимо, если продолжать политику рыночного фундаментализма и дискредитацию госсобственности «по определению».

Пороки проводимой в последние годы экономической политики сейчас обнажились в полной мере. Но из прошлых ошибок следует извлечь еще один важный урок. Не следует шарахаться из крайности в крайность. В будущее мы должны взять все лучшее и от рыночной экономики, дополнив ее разумной регулирующей ролью государства. Одно должно дополнять другое и помогать ему. И это не утопия. Это тот алгоритм, который уже действует в странах-рекордсменах экономического роста и социального развития.

УТОПИЧЕСКИЙ МЕГАПРОЕКТ

UTOPIAN MEGAPROJECT



Я.Н. ДУБЕНЕЦКИЙ

Председатель Ревизионной комиссии ВЭО России и Международного Союза экономистов, академик Международной Академии менеджмента, член-корреспондент Международной Академии информатизации, старший научный сотрудник Института народнохозяйственного прогнозирования Российской Академии Наук, д.э.н., профессор

Ja.N. DUBENETSKIJ

Chairman of the Audit Committee of VEO of Russia and the International Union of Economists, academician of the International Academy of Management, corresponding member of the International Academy of Informatization, senior researcher of the Institute of economic forecasting, Russian Academy of Science, Doctor of Economics, professor

Аннотация

Статья содержит критические замечания по проекту Транс-Евразийский «пояс RAZVITIE» как по отдельным его положениям, так и по всей концепции.

Abstract

The article contains critical remarks to the project «Trans-Eurasian «zone RAZVITIE» as to its separate positions, and so to its general conception.

Ключевые слова: проект Транс-Евразийский «пояс RAZVITIE», планирование, критические замечания.

Keywords: project Trans-Eurasian «zone RAZVITIE», planning, critical remarks.

Сегодня я рискую выглядеть белой вороной среди выступавших, так как практически все высказывались в той или иной мере положительно о представленном проекте, мне же приходится выразить резко критические оценки услышанного в докладе – как по отдельным его положениям, так и в целом, по общей постановке проблемы. Сразу оговариваюсь, что буду анализировать не только этот доклад, но и статью автора о проекте «Транс-Евразийский пояс Razvitie» в розданном нам журнале «Честь Отечества», № 7–8, 2014, в которой, как представляется, те же идеи выражены более обстоятельно.

В самом начале статьи обозначается главный замысел проекта – предложить принципиально новую для современного мира модель управления как «экономику духовного типа», в которой, мол, хозяйственная деятельность есть не самодостаточная, а подчиненная высшим духовно-нравственным критериям общества сфера. Выглядит на первый взгляд вроде как и вполне благозвучно, но давайте попробуем вникнуть в суть этого подхода. Для начала позвольте напомнить о достаточно азбучной истине, известной классической политэкономии с самого начала ее зарождения как науки, более двух веков тому назад. Прежде чем рассуждать о духовном, о высоконравственном, об общественных взглядах и институтах в этой сфере, надо человека накормить, одеть, обути, дать крышу над головой и так далее; вернее же сказать – дать человеку и в целом обществу возможность все это заработать, создать и иметь, конечно же, возможность пользоваться всем этим. В этой же связи находятся никем не опровергнутые категории базиса и надстройки, их взаимоотношения и взаимосвязи. И бесспорно при этом, что определяющая роль принадлежит экономическому базису как основе всего общественного развития, в том числе и социальной, и в ее составе и нравственной сферы. Не видеть этих основополагающих зако-

нов общественного бытия, пытаться выстроить какие-то нравственные основы и конструкции развития – это впасть в схоластически-мистические заумствования, не имеющие никакой связи с реальностью.

Далее в статье подвергается критике якобы сложившееся, по мнению автора, неправильное понимание ценности роста как количественного увеличения прибыли, вообще неправильность оценки количественного роста, измеряемого в деньгах. Однако здесь опять же путаница в элементарных экономических категориях. Очевидно же, что каждая здоровая экономика через рост доходов и прибыли отражает рост производства одежды, продуктов питания, автомобилей, квартир, смартфонов и многого другого, чем и удовлетворяются растущие и множасьщиеся материальные и духовные потребности современного человека и общества в целом. И в чем здесь принижение морально-нравственных целей, если только в первую очередь через развитие материального производства возникают возможности социального развития, достижения нравственного совершенствования и развития человека, всех слоев того или иного общества (да и мира) в целом?

Можно в этой связи только выразить сожаление, что наши руководители крупнейших хозяйственных систем, во многом определяющих будущее страны, не руководствуются в своих подходах изложенными базовыми экономическими законами и категориями, что не может не приводить к серьезным просчетам в практической работе, в определении приоритетов и целей для страны.

Теперь по существу предлагаемого очередного мегапроекта, его актуальности и адекватности для решения наиболее острых экономических проблем страны. Не знаю как кого, а меня с некоторых пор пугают очередные мегапроекты. Давайте припомним их только за последние годы. Олимпиада, встреча АТЭС, Универсиада, различные чемпионаты и другие проекты, влекущие огромные затраты наших достаточно скромных ресурсов национального дохода (не производимых в достаточной мере нашей деградирующей и потому малопроизводительной сферой материального производства). Известны оценки только перечисленных международных мероприятий – по самым скромным

прикидкам уходящие за сотню миллиардов долларов. Можно понять замыслы – да, престижно, да, победили, и в целом получилось – можем, оказывается осуществлять крупные по всем меркам проекты. Но ведь есть намного более острые, по сути, кричащие и безотлагательные проблемы, куда надо прежде всего направлять свои скудные ресурсы (что стало уж совсем очевидно в последнее время, в связи с известными событиями).

Пора бы нашим властям всех уровней, прежде всего экономическим, понять, что корень наших проблем и трудностей находится в продолжающейся (в дополнение к разрухе 90-х годов) деградации производственной сферы, отсутствию каких-либо конкретных полезных решений по ее развитию. Вот нынешняя ситуация – на фондовом рынке, с курсом рубля, с всплеском инфляции, затуханием роста – в решающей мере предопределяется состоянием сферы материального производства, отсутствием в ней сколь-нибудь положительной динамики, и наоборот – старением производственного аппарата, невозможностью производить качественную, конкурентоспособную продукцию, ростом издержек, что и приводит к росту инфляции, падению реальных доходов, неизбежному росту социального напряжения, которое никакие решительные внешнеполитические шаги не смогут надолго погасить. Тот же курс рубля – прочность национальной валюты есть прямая функция от общего здоровья экономики, ее положительной динамики. Сила доллара в первую очередь зависит не от количества авианосных групп, бороздящих моря и океаны, а от выдающейся способности высокоорганизованной и эффективно регулируемой американской экономики буквально хватать технологические новшества и быстро достигать на их основе высокого коммерческого эффекта. Пока мы таких опять же первичных, базовых истин политэкономии не будем понимать и твердо руководствоваться ими – никаких продвижений в нашей экономике не будет, и будут постоянные попытки найти тот или иной мегапроект, который каким-то чудодейственным образом приведет нас в экономический рай.

Никак не желая обидеть транспортников, при всей важности их работы (особенно в такой огромной стране, как наша), нельзя не вспомнить еще одну базовую истину экономической теории,

определяющей транспорт как продолжение процесса производства. Можно даже более четко сформулировать – транспорт в макроэкономическом смысле является неотъемлемым участником производства, доставляя сырье, энергоресурсы, комплектующие и вывозя готовую продукцию. Но и транспорт (имеется в виду, конечно, грузовой транспорт) без производства не имеет смысла, да и без получения от производства составляющих его основных фондов (как в их пассивной, так и особенно в активной части) обречен на умирание. Поэтому нельзя не понимать, что первичной в связке «производство-транспорт» является именно производящая сфера, и ее приоритеты не могут не иметь решающего, преобладающего значения.

В этом контексте надо оценить предложения по развертыванию масштабного строительства высокоскоростных железных дорог. Позволительно спросить – а какие крупные народнохозяйственные задачи решит, например, скоростная дорога Москва – Нижний Новгород? Чтобы хозяйственная или властная элита ехала в Москву не 11, а 5 часов – важно, конечно, удобно, но разве это можно оценивать как критически важное для национальной экономики дело и вложение огромных средств? Говорят о развитии заказов смежникам, но не окажется ли в итоге, что не отечественные, а только зарубежные поставщики получают соответствующие заказы (по информации в Сети, уже всюду идут переговоры с китайскими компаниями)?

На наших дискуссиях мы не раз слышали – в том числе от нашего уважаемого председательствующего Дмитрия Евгеньевича Сорокина – во сколько раз за время реформ упало производство станков, тракторов, другой продукции машиностроения. Так надо бы ресурсы и усилия направлять на исправление дел в этой сфере, а не на престижные мегапроекты, мягко говоря, сомнительной народнохозяйственной целесообразности. В рамках предлагаемого проекта предусматривается создание новых, высокотехнологичных промышленных зон в районах Сибири и Дальнего Востока (что вообще-то звучит нереально в условиях постоянного оттока рабочей силы из этих регионов). Ну а как быть с остатками промышленности в нынешних индустриальных районах – в Центре, на Северо-Западе, в Поволжье, на Ура-

ле? Им продолжать умирать – в условиях продолжающегося финансово-кредитного обескровливания – зато вдоль реконструированного Транссиба будем создавать созвездия Нью-Васюков?

В нашей ситуации часто поражают высокие экономические начальники. Недавно смотрел доклад в Правительстве министра промышленности и торговли об успешном развитии торговли в стране. Он с гордостью докладывает, что торговля у нас занимает 16% ВВП, больше чем обрабатывающая и добывающая промышленности. По-моему, тут не радоваться, а рыдать надо – до чего под руководством этого министра дошла наша обрабатывающая, да и вся промышленность. Или другой пример. Несколько лет назад Министерство экономического развития упорно и долго, несколько месяцев, боролось с проблемой высокой платы за ВИП-австоянку у аэропорта Шереметьево. Все другие проблемы и задачи экономики они уже решили, по-видимому. Все эти и многочисленные другие факты говорят о том, что экономика находится в ведении людей, мало в ней компетентных, подменяющих живое дело речами, бумагами, заседаниями, не видящих подчас не то что путей решения проблем, но и самого их существа.

В этом смысле очень показательна проблема модернизации. С большой помпой она была поставлена уже, если не изменяет память, лет шесть тому назад. Что практически сделано, кроме многочисленных разговоров на эту тему? Сейчас они продолжают, но уже с термином «импортозамещение». Иногда мне кажется, что наши высокие начальники свято верят в то, что им достаточно обозначить ту или иную задачу, и все закрутится, завертится, побежит, все сделается. Чего тут больше – наивности или веры во всемогущество собственных речевок? Но, как сформулировал один наш видный ученый-экономист, экономика не слушает приказов и тем более – увещаний. Зато в аппаратах министерств кипит напряженная бюрократическая суета. Зайдите на сайт того же Минпромторга – в глазах рябит от количества заседаний, совещаний, деловых встреч, подписаний протоколов о содружестве и прочая и прочая. Но там ничего нет о созданных новых высокотехнологичных отраслях, производствах, о

продвижении к завоеванию мирового рынка высокотехнологичной продукции, наша доля на котором находится где-то в пределах статистической погрешности. Это все тоже – от непонимания глубинных экономических категорий и закономерностей и, видимо, от отсутствия спроса за порученное дело.

В заключение – еще одна тема. Нельзя не быть благодарным Сергею Юрьевичу Глазьеву, который, похоже, в верхах один бьется за разворот денежно-кредитной, бюджетной, налоговой политики в сторону реального сектора, чтобы прекратить им выступать в роли главного препятствия в оздоровлении производственной сферы. Понравилась формулировка в одном интернет-издании: «Железный банковский занавес. Эксперты сомневаются, что российский филиал ФРС ослабит монетарную удавку на экономике РФ». Прекрасно сказано, в одной фразе отражена суть ситуации. Сейчас-то, когда нас загоняют санкциями в угол, надо бы делать все, чтобы поддержать экономику, заменить выпавшие внешние ресурсы, ослабить процентную петлю. Фактически делается все наоборот – поднимаются ставки, ликвидируются банки, что не повышает доверие к национальной банковской системе, продолжается борьба с проблемами методами примитивной и бесполезной ограничительной монетарной политики. В одном не вполне согласен с академиком Глазьевым – он предвидит, что с такими делами денежных властей экономика может прийти к свободному падению. Увы, она в нем, на мой взгляд, уже находится. А по большому счету – она в пограничном к этому состоянию уже почти четверть века, с самого начала наших великих рыночных реформ.

ТРАНСПОРТНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ

TRANSPORT MACHINERY AND DEVELOPMENT RUSSIAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE



О.С. СУХАРЕВ

*главный научный сотрудник
ИЭ РАН, д.э.н., профессор*

O.S. SUKHAREV

*Chief Researcher, Institute
of Economics RAS, Dr., prof.*

Аннотация

Исследуется вопрос развития транспортного машиностроения и транспортной инфраструктуры в России. Проведен анализ на основе официальной статистики закономерностей развития отрасли, выделены фундаментальные условия развертывания транспортного пояса в России, на основе чего даны предложения по развитию российских железных дорог.

Abstract

We study the problem of transport engineering and transport infrastructure in Russia. An analysis on the basis of official statistics laws of development industry, highlighted the fundamental conditions of the deployment of the transport belt in Russia, on the basis of which present a proposal for the development of Russian railways.

Ключевые слова: транспорт, машиностроение, инфраструктура, условия экономического развития.

Keywords: transport, machinery, infrastructure, economic development conditions.

Инфраструктурные проекты и развитие транспортного пояса России представляют собой отнюдь не новую задачу. Эта задача довольно успешно решалась в СССР, а во второй половине 1990-х гг. академики Л.А. Абалкин и Д.С. Львов, а также многие российские экономисты предлагали реализацию крупных инфраструктурных проектов как определяющее и обоснованное условие преодоления кризиса. Проблемой России становится интервал времени, который отделяет уже имеющийся опыт реализации инфраструктурных проектов, обсуждение их необходимости, после того как значительное время они не осуществлялись и, наконец, возврат к ним в нестабильных условиях социально-экономического развития страны. Почему это проблема? Да потому что инфраструктура представляет из себя такой экономический объект, которые развивать и инвестировать нужно перманентно – именно в этом состоит эффект ее влияния на экономику. Еще в 1980 гг. Дэвид Ашауер проводил исследование влияние инфраструктуры на экономический рост в Америке, указав, что это влияние очень значительное. Действительно, учитывая большую протяженность России, высокую долю неосвоенных территорий, в том числе находящихся в районах севера, казалось бы, развитие транспортной инфраструктуры всегда выгодно, либо уж, по крайней мере, не вызывает сомнений. Такое развитие требует инвестиций, которые должны стать стимулом для развития производств, обслуживающих создание такой транспортной инфраструктуры (транспортного пояса, коридора и т.д.). Кроме того, развертывание самой транспортной инфраструктуры будет выполнять институционально-закрепляющую роль, то есть формировать центры развития – населенные пункты, сохраняя население в этих районах. Именно такая логика прослеживается и сегодня в Концепции развития транспорта и транспортной инфраструктуры, которые

предлагаются руководством ОАО «РДЖ» и Министерством транспорта. Мне трудно сказать, каким образом использовался в обосновании этой концепции метод «затраты-выпуск» В. Леонтьева, как отметил в своем выступлении С.Ю. Глазьев, поскольку, судя по выступлению В.И. Якунина, соответствующим цифровым материалом и даже качественными оценками такое использование, если оно проводилось, не просматривается и нигде не оговорено.

Однако для развития транспортной инфраструктуры существуют два фундаментальных условия, которые, к сожалению, никто не озвучил на данном заседании ВЭО при обсуждении тематического доклада. Скорректируем эту ситуацию и назовем эти условия.

Во-первых, транспортная инфраструктура не обеспечивает перевозимого груза сама по себе. Она не создает товары/продукты (грузы), которые необходимо перевозить. Следовательно, только экономическое развитие территорий, которые должна охватить и связать транспортная инфраструктура, создаст потребность в ее существовании, объем и иные условия перевозок, функционирование инфраструктуры на ту мощность, на которую она проектировалась, дальнейшее ее развитие и окупаемость. Однако сейчас доминирует иная логика – сначала создать инфраструктуру, которая задаст условия дальнейшего развития территорий. Но является ли она в таком случае единственным и самым ведущим фактором, способным определить такое развитие. Если нет, тогда и проект по развертыванию транспортной инфраструктуры не даст необходимых параметров окупаемости, а те расчеты, которые были сделаны без учета только что приведенного обстоятельства, окажутся ошибочными.

Во-вторых, на развитие транспортной инфраструктуры требуются ресурсы, главным среди которых является транспорт, то есть он – определяющее звено функционирования транспортной инфраструктуры. Эффективность транспорта – железнодорожного, автомобильного, авиа- и судоходного определится экономичностью транспортных средств, их качеством, а также объемом их производства. Если транспорт производится по «отверточным технологиям», либо закупается по импорту, то и

развитие элементов транспортной инфраструктуры будет зависеть от импорта и этого типа производства («отверточного»). Если транспорт создается отечественной промышленностью, тогда она определит характеристики развития транспортной инфраструктуры. Таким образом, главный вопрос сводится к тому, кто будет определять условия развития транспортного пояса в России: отечественный или иностранный представитель транспортного машиностроения.

В таблице 1 приведены три базовых параметра развития транспортного машиностроения России за 20 лет, с 1992 по 2013 год включительно, в процентах к предыдущему году. Это индекс производства, численность занятых в этой сфере производства и рентабельность проданных товаров, продукции (работ, услуг). Тем самым видна динамика данного вида экономической деятельности. Обратим внимание, что начиная с 1999–2000 гг. индекс производства в процентах к предыдущему году всегда выше 100% (кроме 2009 года, который отсутствует в таблице и в официальных данных, поскольку имелся спад производства, по обрабатывающим видам до 13%). Однако динамика развития транспортного машиностроения была такова, что через 6 лет, в 2006 и в 2013 гг. соответственно, этот индекс был 103 и 102%, что отвечало рентабельности около 6%. Нужно отметить, что в среднем темп развития транспортного машиностроения замедлялся на протяжении последнего десятилетия, рентабельность также снизилась с 9,8 до 4,4 и 5,8%. Интересно отметить, что наибольший прирост производства (индекс 127%) в 2010 году и (индекс 117%) в 2011 году сопровождался рентабельностью 4,8% и 5,5% соответственно – самой низкой за десять лет (2003–2013). Таким образом, рост производства транспортного машиностроения обнаруживает экстенсивную модель, это происходит за счет напряжения всех сил отрасли и снижения общей эффективности (рентабельности). Следовательно, имеется фундаментальное – структурное ограничение для роста, оно распространяется по фондам, кадрам, технологиям, ресурсам общего назначения, которые относительно дорогие.

Еще одним важным явлением (табл. 1) является сокращение численности занятых в отрасли транспортного машиностроения

на 0,5 млн чел. примерно за 10–12 лет. Причем это никак не связано с оптимизацией кадрового состава этой отрасли, а является выражением абсолютной потери наиболее квалифицированных кадров.

Таблица 1

**Базовые параметры по виду деятельности
«производство транспортных средств и оборудования»¹**

	1992	1995	2000	2003	2004	2005	2005	2006	2007	2008	2010	2011	2012	2013
Индекс производства, в процентах к предыдущему году	85,3	89,5	110,7	114,0	111,5	107,1	107,1	103,9	115,3	109,5	127,2	117,2	110,3	102,2
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. человек	...	1664	1408	1238	1207	1201	1201	1144	1148	1165	997	1033	1039	1029
Рентабельность проданных товаров, продукции (работ, услуг), процентов	9,8	7,8	6,9	6,9	6,1	6,1	4,4	4,8	5,5	5,3	5,8

На рисунках 1–2 показана структура перевозок по видам транспорта, с доминированием автомобильного транспорта, при общем снижении объема перевозок по всем видам транспорта относительно к 1992 году. При этом, как видно из рисунка 2, грузооборот несколько возрос, причем по всему транспорту в 2013 году вышли на уровень грузооборота 1992 года, а по железнодорожному транспорту несколько превысили уровень 1992 года в 2011–2013 гг. Однако рост грузооборота происходил исчерпывающимся (замедляющимся) темпом, а в 2013 году по железнодорожному транспорту – грузооборот понизился.

¹ Все приводимые здесь данные – официальная статистическая отчетность, Росстат.

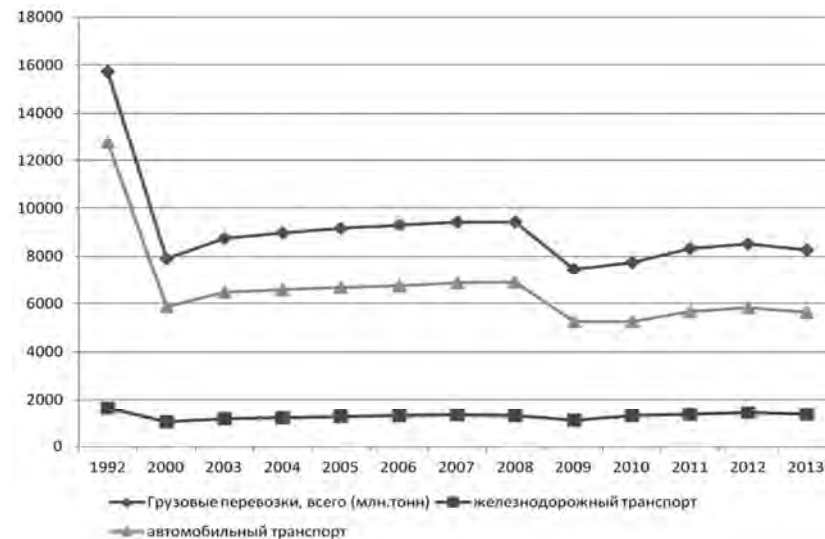


Рис. 1. Перевозка грузов по видам транспорта, млн тонн

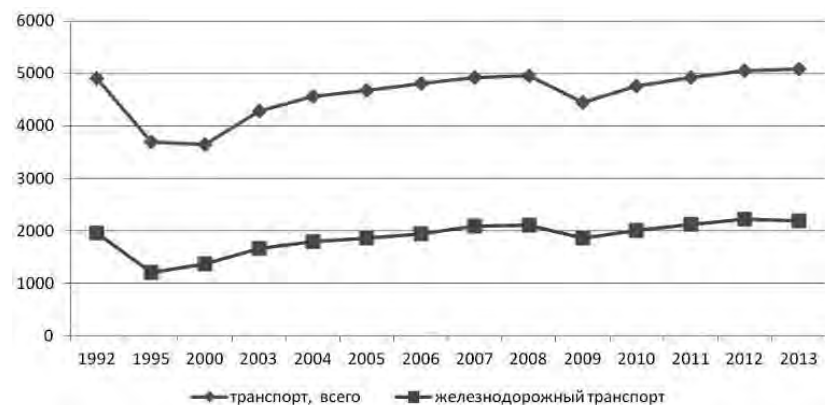


Рис. 2. Грузооборот, млрд тонно-километров

Нужно отметить, что возрастало производство грузовых магистральных вагонов, но пассажирских – нет. Производство легковых автомобилей значительно превосходит производство грузовиков, осуществляющих подавляющий объем перевозок на

автомобильном транспорте, который доминирует в структуре перевозок, осуществляемых разными видами транспорта.

По производству тепловозов только в 2013 году превышен уровень производства 1992 года, по электровозам – в 2007–2008 гг. Однако во второй половине 2012 года и в 2013 году произошел значительный спад по производству электровозов.

На рисунке 3 показана динамика инвестиций в основной капитал в целом по транспорту и по железнодорожному транспорту отдельно, откуда видно, что инвестиции в железнодорожный транспорт составляют примерно пятую часть всех инвестиций в сферу транспорта.

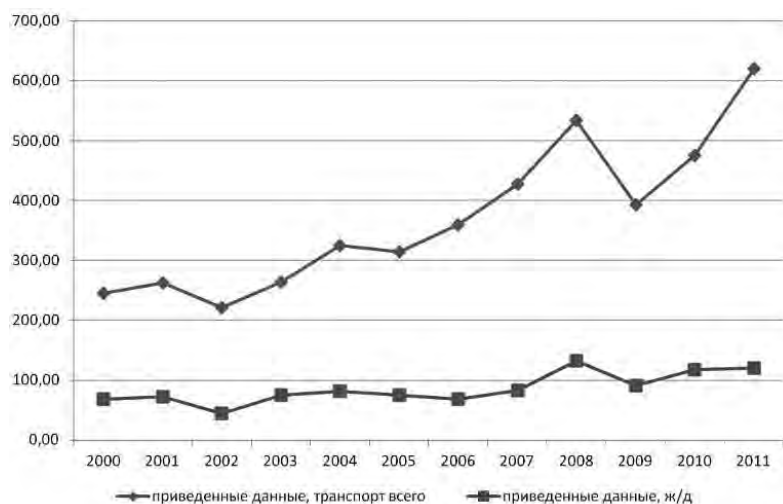


Рис. 3. Динамика инвестиций в основной капитал, с учетом среднегодового уровня инфляции, (данные приведены к 2000 году), млрд руб.

Учитывая, что основной объем перевозок в России осуществляет автомобильный транспорт, довольно опасная тенденция мне видится в неуклонном возрастании импорта транспортных средств к производству по грузовым и легковым автомобилям на протяжении 2000–2008 гг. (годы сырьевого экономического роста) и далее. При этом официальная статистика манипулирует

цифрами, давая информацию до 2008 года «штуках» автомобилей, а затем в «млрд» долларов и рублей, что затрудняет сопоставление и анализ. Ряд данных отсутствуют по 2012–2013 гг., поскольку основные показатели приводятся по деятельности малых предприятий. Таким образом, учетно-статистическая проблема налицо, она касается не только транспорта, но требует своего решения, иначе происходит «камуфляж» цифр, а значит, анализа и дальнейших решений.

Действительно, вроде бы полезны предложения РЖД по развитию транспортной инфраструктуры в части железнодорожной ее составляющей, но они упираются в те проблемы и тенденции развития транспортного машиностроения, которые я здесь наиболее общими штрихами обозначил.

Утверждая, что высокоскоростное движение не получает должных инвестиций в России, а оно должно стать основной частью новой транспортной инфраструктуры, получаем исчерпание проблематики доклада РЖД, в связи с отсутствием источника финансирования. При этом нужно учитывать нижеследующие обстоятельства:

1. Развитие РЖД на перспективу определится потребностью перевозок в стране. Объем перевозок является индикатором развития экономики, как и средняя скорость перевозок. Кстати, при повышении средней скорости перевозок (а это вложения в развитие инфраструктуры – скоростные дороги) объем перевозок может возрасти, в силу превышения выгод таких перевозок над затратами для экономических агентов, заинтересованных в таких перевозках. Иными словами, что будет перевозиться на новой «транспортной инфраструктуре» в случае ее развертывания. Потребность бывает текущая и перспективная. Каковы оценки этой перспективной потребности, ведь текущая потребность не высока. Кроме того, состояние уже существующей инфраструктуры, мягко говоря, не самое лучшее – железнодорожного полотна, стрелочных переводов (повышены регламентные сроки службы, в том числе по причине того, что не могут быстро заменить такое число стрелочных переводов – примерно 138 тысяч, из которых 98 тыс. с израсходованным ресурсом – по информации автора). Таким образом, инвестиции разделяются на

два потомка – поддержание существующей инфраструктуры (снижение ее аварийности и повышение эффективности) и возможное инвестирование развертывания новой инфраструктуры. Однако для решения такой задачи машиностроительных заводов, находящихся по контролю (в собственности или на контроле) РЖД, недостаточно. Понадобится развертывание дополнительных машиностроительных мощностей, причем с акцентом на отечественные возможности.

Понятно, что, с одной стороны, развитие скоростных перевозок и рост объема перевозок будет толчком для дополнительных заказов на вспомогательные устройства, элементы конструкций скоростных магистралей, вагоны и локомотивы. Следовательно, развитие РЖД зависит от развития иных секторов экономики, состояния отечественного транспортного машиностроения и др. А это состояние вызывает озабоченность, поскольку в региональных машиностроительных вузах объединяют кафедры «Локомотивы» и «Вагоны и вагонное хозяйство» в одну, с сокращением набора (тенденция последних 2–3 лет в ходе реформы образования), внутренний рынок России атакуется такими мировыми лидерами, как «Сименс» и «Бомбардь» и др., железнодорожная инфраструктура стареет, изнашивается, повышается число отказов, в том числе по причине ослабления технических регламентов.

2. Мультиплицирующее влияние РЖД на экономику России и на развитие самого РЖД определится изменением национального дохода в зависимости от изменения инвестиций (классический мультипликатор инвестиционных расходов), что зависит от того, какая часть прибыли РЖД инвестируется в отечественное производство, как она распределится по решаемым задачам и какой инвестиционный ресурс способно предоставить государство, поскольку РЖД является государственной корпорацией. Мультиплицирующий эффект будет явно ограничен текущим состоянием транспортного машиностроения, поскольку имеются глубокие технико-технологические разрывы по различным типам производства, а по отдельным – даже потеря технической документации. При этом работающие предприятия транспортного машиностроения России демонстри-

руют «странную» информационную открытость, приглашая представителей «Сименса» в то время, как при ответных командировках «Сименс» не демонстрирует равнозначного поведения. Это воспроизводит заведомо невыгодные, несправедливые условия дальнейшей конкуренции, причем абсолютно осознанно по решению собственников этих машиностроительных предприятий. Возникает поразительный эффект, когда собственнику выгодно отдать рынок, на котором он функционировал, нежели находиться на нем.

Известно, что РЖД имеет подчиненные ему машиностроительные заводы, а также заводы, коим РЖД дает заказы в силу того, что нужны особые технические регламенты безопасности. Однако имеются сведения, что, например, для скоростных поездов на одном из предприятий технические регламенты не соблюдаются, испытания закрываются, например, задним числом. Это чревато повышением аварийности, включая и самые тяжелые аварии с гибелью людей на скоростных дорогах. Причина банальна – капиталисту выгоднее получить прибыль и сохранить на нее монополию, а с проверяющими представителями можно договориться (действуют коррупционные схемы). Расчет на то, что как будто всегда спасут запасы прочности деталей и элементов конструкций, но без должных испытаний и приемки рассчитывать на такой исход близоруко.

Если бы РЖД инвестировало прибыль в развитие собственных производств и прекратило вести мотивирующую игру с «Сименсом» и «Бомбардь», закрепляющимся на внутреннем российском рынке транспортного машиностроения, поставляющими многие виды оборудования, не превосходящие имеющие российские аналоги по техническим характеристикам (иногда превосходящие только по эргономике и маркетинговому представлению, а не по параметрам техники), тогда можно было бы давать оценки мультиплицирующего влияния РЖД на экономику России, но сейчас такое влияние институционально блокируется. Например, «Сименс» присутствует на технических совещаниях РЖД и получает слово, а отечественные производители выступают в конце заседания, по остаточному принципу. Более

того, «Сименс» предлагает модульные изделия, включающие и механику и систему управления с тем, чтобы сразу увеличить зависимость от него самого, чтобы позже все запчасти покупали только у «Сименса». Отечественное машиностроение пока не может себе этого позволить по затратам. На мой взгляд, государственная корпорация обязана понимать подобные условия и стимулировать отечественное машиностроение, производящее изделия не хуже «Сименса» как минимум к реализации такого же принципа, а не руководствоваться сиюминутными выгодами покупки пакета, попадая сразу и в экономическую зависимость от внешнего поставщика (железные дороги – это и проблема безопасности, что необходимо учитывать, а санкции должны дать возможность думать и делать верные выводы в этой части).

Учитывая, что эффективность транспортной инфраструктуры и ее окупаемость всецело определяется перевозками, именно грузовые перевозки внесут в обеспечение эффективности определяющий вклад, так как пассажирские обычно дотационные и убыточные. При проблемном характере развития отечественной промышленной системы грузовые перевозки ограничены (рост их), поэтому РЖД может повысить объем перевозок – только транзитных, например, из Китая в ЕС, однако и здесь динамика перевозок будет определяться изменением экономической динамики ЕС и Китая.

3. Чтобы определить влияние РЖД на экономику России, необходимо иметь полную картину по номенклатуре выпуска изделий, с расчетом коэффициентов локализации по всем видам изделий, спрогнозировать динамику перевозок и, учитывая технические регламенты (износ систем), определить перспективную по годам потребность в них и объем инвестирования в развертывании сугубо отечественных машиностроительных производств, с вытеснением «Сименса» и «Бомбардье» с внутреннего рынка. Иначе задача мультипликации становится усеченной и не актуальной, поскольку «Сименс» стремится, например, полностью забрать производство стрелочных переводов и шлагбаумов себе, ведя переговоры с рядом российских предприятий. В России име-

ются 2–3 завода, которые способны на пределе мощности удовлетворить текущую потребность в этих элементах железнодорожной инфраструктуры.

4. Научно-технические проекты РЖД – это, на мой взгляд, главное условие проектирования и развертывания транспортной инфраструктуры. Необходимо финансировать создание новых электродвигателей – постоянного и переменного тока, позволяющих переходить с одного режима на другой без смены локомотива, иметь программу электрификации ж/дорог, строительства новых дорог и ремонта. Таким образом, структура инвестиций и распределения прибыли РЖД будет влиять на общий мультиплицирующий эффект этой компании на экономику РФ. Кстати, было бы уместно провести исследования такого влияния каждой компании – естественного монополиста, в частности, Газпрома, РАО ЕЭС, нефтедобывающих компаний, нефтехимии и др.

Закljučая, отмечу, что полезное обсуждение этих проблем, начатых в доклад В.И. Якунина, является важным началом для исследований влияния транспортной инфраструктуры на экономику России и ставит по существу две структурные задачи: мультиплицирующего влияния на отечественное производство и оптимизации маршрутов по территориям и видам транспорта в рамках общей стратегии развития транспортной системы страны. Нужно учитывать, что транспортные технологии и транспортное машиностроение является необходимым и единственным ресурсом для решения данной задачи.

Библиографический список

1. Россия в цифрах. 2003: Крат. стат. сб./Госкомстат России. – М., 2003. – 398 с.
2. Россия в цифрах. 2004: Крат. стат. сб./Федеральная служба государственной статистики. – М., 2004. – 431 с.
3. Россия в цифрах. 2005: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2005. – 477 с.
4. Россия в цифрах. 2006: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2006. – 462 с.

5. Россия в цифрах. 2007: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2007. – 494 с.
6. Россия в цифрах. 2008: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2008. – 510 с.
7. Россия в цифрах. 2009: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2009. – 525 с.
8. Россия в цифрах. 2010: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2010. – 558 с.
9. Россия в цифрах. 2011: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2011. – 581 с.
10. Россия в цифрах. 2012: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2012. – 573 с.
11. Россия в цифрах. 2013: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2013. – 573 с.
12. Россия в цифрах. 2014: Крат. стат. сб./Росстат-М., 2014. – 558 с.
13. Российский статистический ежегодник. 2013: Стат. сб./Росстат. – М., 2013. – 717 с.
14. Сухарев О.С. Экономика технологического развития. – М.: Финансы и статистика, 2008. – 480 с.
15. Сухарев О.С. Экономический рост, институты и технологии. – М.: Финансы и статистика, 2014. – 464 с.
16. Транспорт в России. 2002: Стат. сб./ Госкомстат России. – М., 2002. – 93 с.
17. Транспорт в России: Стат. сб./ Госкомстат России. – М., 2003. – 182 с.
18. Транспорт в России. 2005: Стат. сб./ Росстат. – М., 2005. – 198 с.
19. Транспорт в России. 2007: Стат. сб./ Росстат. – М., 2007. – 198 с.
20. Транспорт в России. 2009: Стат. сб./ Росстат. – М., 2009. – 215 с.
21. Транспорт России информационно-статистический бюллетень январь-декабрь 2010 года. – М., 2011. – 62 с.
22. Транспорт и связь в России. 2012: Стат. сб./Росстат. – М., 2012. – 280 с.
23. Транспорт России информационно-статистический бюллетень январь-декабрь 2012 года. – М., 2013 г. – 71 с.

24. Транспорт России информационно-статистический бюллетень январь-декабрь 2013 года. – М. – 2014 г. – 74 с. – С. 49.
25. Транспорт России информационно-статистический бюллетень январь-июнь 2014 года. – М., 2014 г. – 52 с.

Bibliographical list

1. Rossiya v cifrah. 2003: Krat. stat. sb./Goskomstat Rossii. – М., 2003. – 398 s.
2. Rossiya v cifrah. 2004: Krat. stat. sb./Federal'naja sluzhba gosudarstvennoj statistiki. – М., 2004. – 431 s.
3. Rossiya v cifrah. 2005: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2005. – 477 s.
4. Rossiya v cifrah. 2006: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2006. – 462 s.
5. Rossiya v cifrah. 2007: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2007. – 494 s.
6. Rossiya v cifrah. 2008: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2008. – 510 s.
7. Rossiya v cifrah. 2009: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2009. – 525 s.
8. Rossiya v cifrah. 2010: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2010. – 558 s.
9. Rossiya v cifrah. 2011: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2011. – 581 s.
10. Rossiya v cifrah. 2012: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2012. – 573 s.
11. Rossiya v cifrah. 2013: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2013. – 573 s.
12. Rossiya v cifrah. 2014: Krat. stat. sb./Rosstat-M., 2014 – 558 s.
13. Rossijskij statisticheskiy ezhegodnik. 2013: Stat. sb./Rosstat. – М., 2013. – 717 s.
14. Suharev O.S. Jekonomika tehnologicheskogo razvitija. – М.: Finansy i statistika, 2008 – 480 s.
15. Suharev O.S. Jekonomicheskij rost, instituty i tehnologii. – М.: Finansy i statistika, 2014. – 464 s.
16. Transport v Rossii. 2002: Stat. sb./ Goskomstat Rossii. – М., 2002. – 93 с.
17. Transport v Rossii: Stat. sb./ Goskomstat Rossii. – М., 2003 – 182 s.
18. Transport v Rossii. 2005: Stat. sb./ Rosstat. – М., 2005. – 198 s.
19. Transport v Rossii. 2007: Stat. sb./ Rosstat. – М., 2007. – 198 s.
20. Transport v Rossii. 2009: Stat. sb./ Rosstat. – М., 2009. – 215 s.

21. Transport Rossii informacionno-statisticheskij bjulleten' janvar'-dekabr' 2010 goda. – М., 2011 г. – 62 s.
22. Transport i svjaz' v Rossii. 2012: Stat. sb./Rosstat. – М., 2012. – 280 s.
23. Transport Rossii informacionno-statisticheskij bjulleten' janvar'-dekabr' 2012 goda. – М., 2013 г. – 71 s.
24. Transport Rossii informacionno-statisticheskij bjulleten' janvar'-dekabr' 2013 goda. – М. – 2014 г. – 74 s. – S. 49
25. Transport Rossii informacionno-statisticheskij bjulleten' janvar'-ijun' 2014 goda. – М., 2014 г. – 52 s.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

Д.Е. СОРОКИН

член Президиума ВЭО России, председатель Научно-практического совета ВЭО России, проректор по научной работе ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве РФ», член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор

D.E. SOROKIN

member of the Presidium of VEO of Russia, chairman of the Scientific and practical board of VEO of Russia, vice-rector for research of the «Financial University under the Government of the Russian Federation», corresponding member of Russian Academy of Sciences, Doctor of Economics, professor

Мы завершаем нашу работу. У нас уже выступило 16 человек.

Спасибо коллегам. Знаете, я удовлетворен прежде всего содержанием дискуссии по выступлению Владимира Ивановича. Мы можем с ним соглашаться, не соглашаться. Это нормально. Как говорил Леонид Иванович Абалкин, никто не обладает абсолютной истиной в науке. Наука кончается, как только есть единственное верное учение.

И еще хочу сказать, что продемонстрированные нам слайды по проекту «Пояс РАЗВИТИЕ» выглядят убедительно. Но для меня, экономиста, слайды – это еще не расчет. Я согласен со многими выступающими. Надо считать.

И последнее. Конечно, такие мегапроекты выступают как мощный фактор экономического развития. Но это фактор, требующий огромных инвестиций. Где их взять? Так вот, в свое время Леонид Иванович Абалкин мне показал одну вещь. Помните, восьмая пятилетка – лучшая пятилетка в истории СССР. После провала седьмой пятилетки, началась косыгинская реформа, и тут же начался экономический рывок. Вот тогда

Леонид Иванович обратил наше внимание, молодых, на следующее. Рывок начался с 1966-го года. Но в том самом 1966-м году, согласно советской статистике, на реформенных принципах работало всего 206 промышленных предприятий (1,5%) выпускающих 5% продукции. Как бы они ни рванули, они не могли вытянуть всю промышленность и весь национальный доход.

А ведь что тогда сработало? Пришло в стране новое руководство, которое как-то совсем по-другому выглядело. И был момент, когда люди поверили, что что-то можно изменить. Просто поверили и взяли те резервы, которые лежат на поверхности. Без мегапроектов. А потом вера постепенно стала уходить. В том числе поэтому смогли задушить реформы.

Сейчас таких резервов, думаю, даже больше, чем тогда было. Вот нам бы взять то, что на поверхности лежит. И тут получим средства на все мегапроекты. Но для этого нужна вера общества в то, что задуманное получится.

Спасибо вам всем!

АНАЛИТИЧЕСКИЕ СТАТЬИ

**РЕГУЛИРОВАНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
КРУПНОГО ГОРОДА: УПРАВЛЕНИЕ
ПО ИНТЕРЕСАМ И СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ МАРКЕТИНГ**

**REGULATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT
OF THE MAJOR CITY: MANAGEMENT
ACCORDING TO INTERESTS AND STRATEGIC
TERRITORIAL MARKETING**

А.Ю. МАНЮШИС

д.э.н., профессор, действительный член Международной академии менеджмента, декан факультета менеджмента АНОВПОА «Международный университет в Москве»

И.Е. БАРСУКОВ

к.э.н., декан факультета управления ГБОУ ВПО МО «Академия социального управления»

A.J. MANIUSHIS

Doctor of Economics, professor, Honored fellow of Higher Education of Russian Federation, Dean of the Management faculty. International University in Moscow

I.E. BARSUKOV

Ph. D. in Economics, Associate Professor of Public and Municipal Administration Department, Dean of the Faculty of Management. State Academy of Social Administration (Moscow Region)

Аннотация

Авторами исследуются проблема эффективности регулирования устойчивого развития крупного города в соответствии с иерархией интересов его жителей и роль стратегического территориального маркетинга в процессе формирования устойчивой стратегии развития территории.

Определяется место крупного города в глобальной социально-экономической архитектуре. Важнейшая задача любого города – выявить и научиться качественно эксплуатировать свои уникальные возможности и ресурсы, а также адаптировать и применять способности своих жителей к любым открывающимся возможностям и потребностям. В связи с этим любое территориальное образование нуждается в разработке маркетинговой концепции развития и продвижения на глобальный рынок территорий.

Ключевое внимание авторы фокусируют на проблеме согласования интересов жителей территории и других ключевых стейкхолдеров территориального развития. Крупный комплекс жизненно важных интересов людей имеет ярко выраженный территориальный аспект. Особенность региональных интересов в том, что они невзаимозаменяемы, проявляются в комплексе и в совокупности характеризуют то, что мы называем качеством жизни человека.

Механизм «управления по интересам жителей города» заключается в трансформировании блоков интересов жителей (с учетом очередности их реализации и в рамках положений теории устойчивого развития об ограниченности и необходимости воспроизводства и сохранения ресурсов) в систему целей и задач органов управления городом. В свою очередь структура и функции городских органов управления, возможности применения ими системных регуляторов обеспечения устойчивого развития города (социальных, договорных, бюджетно-налоговых, земельных отношений) должны быть адекватны целям и задачам системы управления городом, стратегическим планам и программам его развития.

Abstract

This article focuses on the problem of the effectiveness of regulation for cities sustainable development in accordance with the hierarchy of the interests of its residents, and the role of strategic territorial marketing in the process of creating a sustainable development strategy for the territory.

Another problem is to definite the role of a large city in the global socio-economic architecture. The most important task to any city is

to identify and qualitatively exploit its unique capabilities and resources, as well as the ability to adapt and apply to all of its people new global opportunities and needs. In this regard, any territorial entity needs to develop a marketing strategy for the development and promotion of the global market territories.

The key problem for the authors is how to combine the interests of the cities' inhabitants and other key territory stakeholders. Large complex of vital interests of the people has a distinct territorial aspect. Feature of regional interests is that they are not interchangeable, and together characterize what we call the quality of human life.

The mechanism of «governance by the local community's needs» is to transform blocks of the residents' interests into the goals and objectives for the city's strategy. In turn, the structure and functions of the city government, the possibility of their use to control for sustainable urban development (social, contractual, fiscal, land relations) must be adequate to the aims and objectives of the strategic plans and programs of city's development.

Ключевые понятия: регулирование устойчивого развития крупного города; иерархия интересов жителей; проблема согласования интересов; стратегический территориальный маркетинг; механизм «управления по интересам жителей города».

Key concepts: regulation of a large city's sustainable development; hierarchy of the local community's interests; the problem of coordination of stakeholders' interests; strategic territorial marketing; mechanism of «governance by the local community's needs».

Крупные города в глобальной социально-экономической архитектуре

Крупные города и их агломерации – сложные социально-экономические системы, схожие по структуре и по степени сложности в качестве объектов управления с государством. Некоторые исследователи считают, что современные градосистемы в качестве объекта управления более сложны, нежели государства адекватной демографической емкости. Основные проблемы

типичны для всех крупных городов мира и порождены противоречиями, присутствующими в процессе их развития. Среди них наиболее сложными остаются экономические, социальные, экологические и управленческие проблемы.

Как засвидетельствовал Всемирный форум ООН по проблемам городов ХАБИТАТ-И (Стамбул, май – июнь 1996 г.), из 2300 крупных и крупнейших городов лишь 22 могут гордиться хорошо налаженной системой управления. В их числе Париж с регионом Иль-де-Франс, Лондон, Вена, Стокгольм и некоторые другие.

В настоящее время каждый крупный город играет определенную роль в глобальной экономической и политической иерархии, в которой одни из них (Нью-Йорк, Токио или Лондон) стали мировыми лидерами, другие (Сингапур, Москва или Буэнос-Айрес) – региональными. Города стали «узлами мировых потоков людей, грузов, информации и капитала»², исполняя в этой глобальной системе функции контроля, управления и логистики.

Несмотря на то что эта динамика не видна невооруженным глазом, ее последствия ощущаются повсюду: финансовый кризис в Нью-Йорке отзывается в Москве, Стокгольме или Кейптауне, а открытие фабрики в Куала-Лумпуре может привести к закрытию аналогичной фабрики в Варшаве.

Для обеспечения устойчивого развития такой системы необходим взвешенный, комплексный и инновационный подход.

Глобальные перемены в развитии городов – отличительная особенность современного мира. Сегодня перед городами встают совершенно новые проблемы, которые требуют нестандартных решений. За последние 50 лет стоимость услуг связи упала в 100 раз, а транспортные издержки в 10 раз. За тот же период мощность вычислительных машин выросла в миллионы раз. Результатом этого стала широкая глобализация, под действием которой сформировалась новая экономическая система активно взаимодействующих между собой городов.

Несмотря на жесткую конкуренцию между городами, существует множество специфических ролей и ниш, которые еще не заняты. Важнейшая задача любого города – выявить и научиться

² Nigel Harris Urban Age, Washington, Spring 1999.

качественно эксплуатировать свои уникальные возможности и ресурсы, определив себя как центр технологии, финансов или историко-рекреационный центр. И, что более существенно, научиться адаптировать и применять способности своих жителей к любым открывающимся возможностям и потребностям. В этом смысле города и конкурируют, и взаимно дополняют друг друга. Для крупнейших городов и мегаполисов разработка и реализация маркетинговой стратегии существенно более сложная задача, нежели для средних и небольших городов, поскольку у крупного города не может быть одной «исключительной» специализации. Маркетинговая стратегия крупного города – это комплекс альтернатив. Эффективность стратегии заключается в выработке таких условий, чтобы эти альтернативы не противоречили, а дополняли друг друга

Крупный город – это открытая, сложная, иерархическая саморегулирующаяся социально-экономическая система.

Из множества факторов, существенно влияющих на развитие крупного города, каждый может оказаться решающим для глобального изменения направлений его развития. Какой из них окажется решающим – предсказать на долгосрочную перспективу часто невозможно. Поэтому прогнозы носят, в основном, вид совокупности сценариев развития, различающихся не по степени вероятности, а по оптимистичности.

Потребности функциональных подсистем города (потенциалов его развития) определяют его структурно-иерархическое устройство.

Потенциалы развития города:

- Маркетинговый потенциал
- Экономический потенциал
- Инвестиционный потенциал
- Демографический потенциал
- Научно-технический и инновационный потенциал
- Культурный потенциал
- Транспортный потенциал

В научной литературе критика неудачного перевода термина «устойчивое развитие» (sustainable development) стала уже общим местом. Также достаточно популярны утверждения о том,

что устойчиво может развиваться только весь мир, в крайнем случае – регион, но никак не город³, что, по мнению автора, неверно применительно к крупным и крупнейшим городам и их агломерациям.

Как указывается в документах ООН по устойчивому развитию городов, устойчивым является город⁴: «в котором достижения в общественном, экономическом и физическом развитии постоянны; который постоянно обеспечен природными ресурсами и поддерживает длительную безопасность жителей, в том числе и от природных катастроф». Указанные положения допускают неоднозначную трактовку в отношении динамики достижений. Поскольку город вынужден тратить природные ресурсы, находящиеся вне его территории, то контролировать соблюдение критерия обеспечения города ресурсами в долгосрочном периоде можно только путем сокращения их потерь. К сожалению, от прежней социалистической системы хозяйствования в России унаследованы многие черты затратной экономики. Поэтому на этом этапе необходимо обращать особое внимание на возможности применения переходных механизмов стимулирования сбережения природных ресурсов, энергии, тепла, воды, рационального использования городских земель. Очевидно, в затратной экономике устойчивое развитие невозможно.

Устойчивое развитие и проблема согласования интересов. Региональные интересы⁵

Общественное развитие – это всегда коллизия, столкновение интересов. При этом отдельным группам приходится учитывать интересы других групп, уменьшать свои «аппетиты» в плане «суверенитетов», «свобод», территориальных границ, доступа к

³ П.П. Макагонов Управление развитием городских территорий. ИПК госслужбы РАГС, М.: 2001.

⁴ Indicators of sustainable development: framework and methodologies, UN commission on Sustainable Development, New York, 2001

⁵ Подробнее о проблеме согласования региональных интересов см. Манюшис А.Ю. Территориальная организация России: отвечая на вызовы XXI столетия. В сб. Научные труды Вольного экономического общества России. Том 170, Москва, Изд. ВЭО, 2013.

ресурсам, прав распоряжения собственностью, природными, производственными и социальными объектами и т.д.

Задача демократического государства – обеспечить идентификацию и справедливое согласование интересов различных (в том числе территориальных) подсистем общества. В этой связи нам предстоит существенно теоретически развить традиционную концепцию рационального сочетания общественных, коллективных и личных интересов. Так, принципиальное разногласие «либералов» и «государственников» – положение о приоритете личных или общественных интересов – требует сегодня серьезного анализа. И в первую очередь необходимо выявить, что же является действительными общественными интересами, каков механизм их формирования и кто их выразитель. Требуется серьезного анализа соотношение общественных и государственных интересов. Надо решительно преодолеть сложившееся и укоренившееся за годы безраздельного господства жестко централизованной административно-командной системы отождествление общественных и государственных интересов, монопольными выразителями которых являлись центральные административные исполнительно-распорядительные органы.

Таким образом, на базе анализа всей системы общественных отношений необходимо выделить и проанализировать такую базовую категорию, как интерес, чтобы обосновать, что же такое сегодня:

- общественные интересы;
- государственные интересы России (внешние и внутренние);
- интересы крупных социальных групп;
- интересы регионов и крупных городов, как социально-экономических систем;
- интересы хозяйствующих субъектов;
- индивидуальные (личные) интересы людей.

Жизнь показывает, что крупный комплекс жизненно важных интересов людей имеет ярко выраженный территориальный аспект. Причем в условиях демократизации этот аспект усиливается. На наш взгляд, в государственных интересах должны быть более гармонично учтены интересы регионов и крупных городов. В то же время территориальные органы управления должны

стать более последовательными проводниками общегосударственной социально экономической политики, обеспечивать сочетание интересов страны в целом и интересов региона.

Реализация различных групп общественных и личных интересов всегда происходит в рамках тех или иных территориальных образований, в частности, крупных городов.

Во-первых, город является частью, подсистемой системы более высокого порядка. Например, город входит в область, которая в свою очередь является частью страны в целом. Соответственно в развитии хозяйства города отражаются интересы региональных хозяйственных систем более высокого порядка.

Во-вторых, город взаимодействует с другими региональными структурами, территориально с ним не пересекающимися (например, с городами другой области), что также вызывает необходимость взаимоувязки их интересов.

В-третьих, на территории города функционируют предприятия и организации, входящие в различные отраслевые системы и соответственно реализующие и интересы этих систем, и свои внутренние интересы

В-четвертых, в развитии города необходимо учитывать интересы различных групп населения, выделяющихся по социальному (рабочие, служащие, интеллигенция), профессиональному (инженеры, врачи, учителя, артисты), половозрастному (мужчины, женщины, молодежь, пенсионеры), национальному и другим признакам.

В-пятых, каждый человек как житель города имеет свои индивидуальные личные интересы.

И, наконец, очень важно, что у города как целого есть свои особые экономические и социальные интересы, несводимые к другим группам интересов.

Все эти группы интересов тесно переплетаются, взаимодействуют и должны реализовываться через соответствующие управленческие механизмы. Иногда различные интересы могут приходиться в противоречие. Возникает проблема их рационального сочетания.

Часто территориальные интересы связаны с развитием меж-национальных отношений. Это особенно важно учитывать на

уровне национально-государственных единиц – автономных республик, краев, областей и т.д.

Особенность региональных интересов в том, что они невзаимозаменяемы, проявляются в комплексе и в совокупности характеризуют то, что мы называем качеством жизни человека. Так, дополнительными метрами жилплощади нельзя компенсировать плохое качество окружающей среды, а доступностью продуктов питания – низкий уровень здравоохранения. И никто, кроме территориальных органов, не может в комплексе решать эти проблемы.

С управленческой точки зрения очень важно то, что именно анализ интересов, реализуемых на том или ином региональном уровне, может дать объективную базу для:

- формулирования набора функций управления и полномочий по их реализации на каждом определенном уровне управления;
- обеспечения рационального распределения полномочий и функций управления по уровням региональной иерархии.

Необходимо выработать объективные основания (критерии) для того, чтобы преодолеть очень распространенный сегодня субъективизм, попытки либо все «зацентрализовать», ссылаясь на пресловутую «управленческую вертикаль», либо «урвать» от центра побольше полномочий и незаработанных ресурсов при минимальной ответственности территориальных органов за результаты экономического и социального развития регионов. И отталкиваться здесь нужно именно от того, на каком уровне целесообразно реализовывать те или иные интересы. Так, основной набор повседневных потребностей людей, связанных с жильем, здравоохранением, образованием, услугами бытовой инфраструктуры, должен удовлетворяться непосредственно на региональном уровне по месту жительства. Следовательно, именно за городскими органами управления должны закрепляться соответствующие полномочия и ресурсы. А вопросы структурных сдвигов в экономической и социальной сфере, развития крупных объектов инфраструктуры, регулирования макроэкономических пропорций должны решаться на уровне крупных регионов – субъектов Федерации или федеральным центром.

Механизм управления по интересам

В рамках положений теории устойчивого развития оценивать развитие города необходимо по некоторому набору показателей. Для оценки качества городской среды желательно привлекать показатели качества жизни, показатели, характеризующие социальную подвижность и инновационность в городской общине, вовлеченность жителей в городскую жизнь, в городскую культуру, то есть учет социально-политических и психологических факторов наряду с более детально разработанными экономическими и экологическими. Необходимо взвешивание различных показателей, отражающее их значимость для сопоставления объектов по комплексу различных показателей.



Рис. 1. Основные интересы жителей – критерии успешности устойчивого развития крупного города

Без четкого выражения устойчивости развития через систему адекватных критериев трудно оценивать эффективность действия городских властей по обеспечению устойчивого развития. Эта система, по мнению авторов, должна отражать успешность решения на городском уровне следующих проблем (рисунок 1).

Анализ текущего состояния жизнедеятельности города с помощью вышеуказанных критериев, по мнению авторов, не только позволит выявить основные проблемы городского развития, но и позволит выработать очередность их решения в условиях дефицита городского бюджета, а также послужит эффективным средством мониторинга процессов городского развития.

Очевидно, что для целей управления устойчивым развитием города, помимо определения основных критериев устойчивости, выявления городских потребностей, их разделения в соответствии с человеческими интересами, важным и необходимым является определение городского потенциала развития по различным областям жизнедеятельности.

Для задач успешного регулирования устойчивого развития крупного города авторами предлагается механизм, который можно назвать *управлением по интересам жителей города* (рисунок 2).

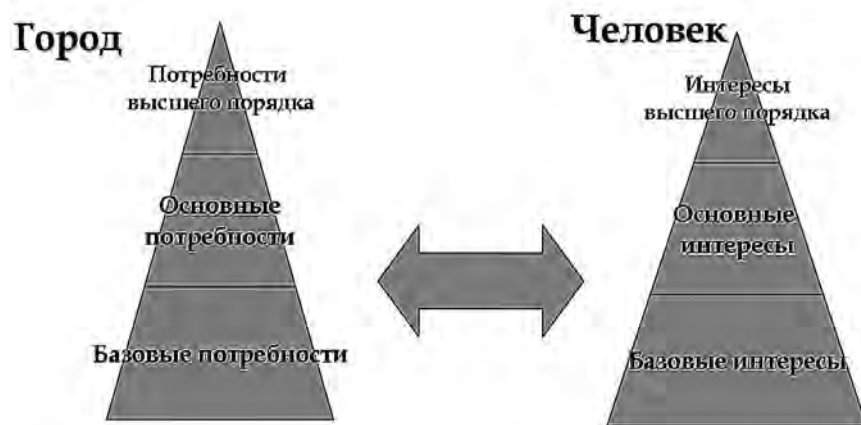


Рис. 2. Механизм обеспечения устойчивого развития крупного города по интересам жителей

Механизм «управления по интересам жителей города» заключается в трансформировании блоков интересов жителей (с учетом очередности их реализации и в рамках положений теории устойчивого развития об ограниченности и необходимости воспроизводства и сохранения ресурсов) в систему целей и задач органов управления городом. В свою очередь структура и функции городских органов управления, возможности применения ими системных регуляторов обеспечения устойчивого развития города (социальных, договорных, бюджетно-налоговых, земельных отношений) должны быть адекватны целям и задачам системы управления городом. Это достигается путем приведения в соответствие указанным целям и задачам, интересам жителей, и рамках основных положений теории устойчивого развития организационно-экономического и организационно-правового механизмов управления городом, формулирования их в Стратегии и в Генеральном плане развития, как основных элементов системы общегородского стратегического планирования. Реальное результативное воздействие системы управления с целью обеспечения устойчивого развития города возможно в виде изменения условий функционирования городской системы. Оно состоит во влиянии не на элементы структуры крупного города, а на условия их функционирования, которые определяют содержание и возможные перемены в поведении (экономические, социальные, экологические и т.д.) каждого элемента и их совокупностей. Оно представляет собой организуемую совокупность идеологических, политических, правовых и экономических воздействий на условия, приоритеты и ограничения преобразований отдельных элементов городской системы и взаимосвязей между ними для разрешения территориально-хозяйственных, административно-территориальных и других противоречий, и обеспечения на этой основе интересов жителей города и, как следствие, обеспечения его устойчивого развития.

Безусловно, реализация механизма «управления по интересам жителей» требует использования соответствующего денежного, материального, человеческого ресурса. Поэтому речь идет о рациональном делении ограниченного ресурса, выделяемого на разрешение одного из противоречий, на две части – на пре-

вентивно-защитные и компенсационно-исправляющие меры. В таком случае само развитие следует трактовать как повышение степени эффективности системы управления городом, т. е. отношения суммы выполняемых ею полезных функций к сумме факторов «расплаты» за их выполнение.

Из формулы:

Эффективность = (сумма полезных функций S) / (сумма функций расплаты D)

следует, что повышение эффективности возможно как при опережающем росте числителя (увеличение количества и качества выполняемых полезных функций), так и при опережающем уменьшении знаменателя (снижение затрат, уменьшение числа вредных функций).

Исследуя это отношение на максимум:

$S/D \max \longrightarrow$

мы получаем возможность реализовать множество стратегий обеспечения устойчивого развития крупного города: от стратегии сохранения ущерба на прежнем уровне при максимизации успеха

$D = \text{const}, S \max \longrightarrow$

до стратегии минимизации ущерба при сохранении успеха (строительства, например) на том же уровне

$D \min, S = \text{const} \longrightarrow$

Отношение S/D позволяет каждому городу выбирать свою стратегию устойчивого развития, заключенную между двумя вышеуказанными «чистыми» стратегиями.

Маркетинговая стратегия развития города

Не все крупные города в перспективе сохранят положительную динамику в своем развитии. В эпоху индустриальной экономики определяющими для роста и развития города были в основном такие характеристики, как выгодное географическое положение и наличие природных ресурсов. В постиндустриальном обществе, в условиях перехода к экономике знаний и услуг, когда значительная часть экономических потоков является неовещественной, залогом успешного развития города становится удачное сочетание грамотного стратегического и тактиче-

го управления городским развитием с разработкой эффективной маркетинговой стратегии, широким внедрением инновационных проектов, направленных на повышение экономической, социальной, экологической и пр. комфортности жителей города.

Материальные активы, традиционно считавшиеся основой развития городской экономики, теряют значимость в сравнении с нематериальными активами города. Последние очень разнообразны и трудноизмеряемы. К ним можно отнести творческий и культурный потенциал жителей, профессионализм управленцев, насыщенность информационной среды, возможность создать в городе атмосферу уюта и комфорта, имидж города и многое другое. Особенно сильно это проявляется в больших городах. Доля Москвы в промышленном производстве страны за последние 15 лет уменьшилась в разы. В Лондоне промышленность обеспечивает 3% поступлений в городскую казну, остальное – доходы от недвижимости, разнообразные услуги, культура, туризм.

Традиционные конкурентные преимущества, обеспечивающие экономическое развитие городов, перестают быть таковыми, уступая место другим, часто неожиданным факторам, таким как комфортность городской среды, яркие культурные достопримечательности, интересные события, креативность жителей, интенсивные коммуникации внутри сообщества. Удобное географическое положение или обилие полезных ископаемых уже не гарантируют территории экономический успех. О такой ситуации пишет американский социолог Р. Флорида: «Современная экономика развивается так, что ее субъектами все более становятся не компании, а территории. Не города гоняются за успешными компаниями, а компании борются за право работать в удобных городах». Город как таковой становится экономическим субъектом.

Глобализация фактически сформировала глобальный рынок территорий, на котором каждая территориальная единица старается предложить наиболее привлекательный продукт в виде внутренних условий для проживания, отдыха или ведения бизнеса, а потребители (население, инвесторы, туристы) выбирают ту территорию, которая соответствует их потребностям. В связи

с этим любое территориальное образование нуждается в разработке маркетинговой концепции развития и продвижения на глобальный рынок территорий.

Но что такое маркетинговый потенциал крупного города? Кто знает, как выявить и стимулировать развитие конкурентных преимуществ города?

Впервые термин «маркетинг города» или «территориальный маркетинг», «marketing places» стал упоминаться в американских и британских публикациях по градостроительству и муниципальному экономическому развитию в 1970-х годах. Специалисты впервые обратили на него внимание как на один из возможных потенциально эффективных инструментов городского развития. Американский историк Д. Бурстин в работе «Американцы» (1973) подробно описал, какую важную роль сыграл территориальный маркетинг в становлении американской нации и структуры расселения в США. Из монографий, посвященных собственно территориальному маркетингу и его основным составляющим наиболее интересны книги Дж. Бэйли «Маркетинг городов в 80-х и далее» (1989), Дж. Эшворта и Х. Вуда «Продавая город» (1990). В 1993 году вышла книга Ф. Котлера и соавторов «Маркетинг мест» (переведена на русский язык в 2005 году), в которой известный маркетолог приводит множество примеров применения конкретными городами маркетинговых технологий и предлагает первичный анализ этого опыта с точки зрения коммерческого маркетинга. В 1990-х годах появились публикации по истории маркетинга мест различных типов. В частности, это прекрасно иллюстрированная и выдержавшая несколько изданий книга С. Ворда «Продажа мест» (1998). В книге анализируется эволюция маркетинговых технологий при продвижении американских и европейских городов-курортов в VIII–XIX столетиях, бывших промышленных городов в XX веке и, наконец, современных городов – лидеров маркетинга. Кроме того, во множестве публикаций описывается опыт отдельных городов и регионов в применении маркетинга: «Воображение Атланты» К. Рутейсера, «Имидж Шотландии» и др. Необходимо отдельно отметить работы Ч. Лендри «Креативный город» (переведена на русский язык в 2002 г.) и Р. Флориды

«Креативный класс», наиболее полно раскрывающие механизмы и потенциал работы с городским сообществом. Термин «бренд города» введен в 2002 году Саймоном Анхольтом.

Российские ученые также активно исследуют проблемы развития маркетинга территорий. Так, работы А.П. Панкрухина, Т.В. Сачук, Т.В. Мещерякова, Д.В. Визгалова и др. сосредоточены на поиске и обосновании использования концепций и инструментов маркетинга для формирования известности и привлекательности территории, развития ее человеческих ресурсов в рамках российской специфики.

Есть многочисленные разрозненные успешные и не очень практики конкретных городов, которые пытаются использовать инструменты маркетинга. Применяют они эти инструменты интуитивно, почти вслепую, пользуясь лишь собственным опытом и опытом других городов, не опираясь ни на какую стратегическую, хотя ее и пытаются разработать для них урбанисты, маркетологи, историки и социологи.

Множество существующих ныне трактовок маркетинга территории можно разделить на две большие группы. Назовем их *экономической* и *управленческой*. Специалисты, относящиеся к первой группе, понимают маркетинг как сугубо экономическую процедуру, сводящуюся к рекламе города. Они вкладывают в понятие маркетинга следующее: «...маркетинг города направлен на оптимизацию соотношения между городскими функциями (услугами) и спросом на них населения, компаний, туристов и других посетителей города». Специалисты, относящиеся ко второй группе, видят в маркетинге прежде всего инструмент управления территорией: «Городской маркетинг – это процесс планирования, координации и контроля прямых связей городского управления... с его различными партнерами и целевыми группами». Оба определения лишь отчасти передают смысл и содержание территориального маркетинга, поскольку ограничивают сферу его назначения и воздействия. *Во-первых*, маркетинг призван распространять и расширять влияние города вовне для достижения своих целей, служить инструментом повышения конкурентоспособности города на самых разных аренах. *Во-вторых*, маркетинг – это нестандартный, но весьма эффектив-

ный инструмент решения тех городских проблем, с которыми город оказался не в состоянии справиться традиционными управленческими способами. И спектр таких проблем самый широкий – от дефицита инвестиций в городскую инфраструктуру до экологических угроз и криминализации среды. *В-третьих*, маркетинг – не просто инструмент городского управления, а идеология, которая, если она взята на вооружение, видоизменяет все сферы городской жизнедеятельности и заставляет их работать на выполнение своих задач. *В-четвертых*, городские власти, призванные создавать благоприятные условия для жизнедеятельности города, являются далеко не единственным субъектом маркетинга. Представления о концепции маркетинга города быстро меняются по мере появления новых маркетинговых практик. Но у всех практик тем не менее есть общие черты и принципы действия. Исходя из этого, наиболее точно передает смысл маркетинга следующее определение: «**маркетинг города** – это комплекс действий городского сообщества, направленных на выявление и продвижение своих интересов для выполнения конкретных задач социально-экономического развития города». В широком смысле это продвижение интересов города, или, по определению А. Панкрухина, «**маркетинг территорий** – это философия, содержание и технологии работы с потребительскими ценностями территорий». В таком случае содержательные процессы в территориальном маркетинге это:

- осмысление территории, ее развития и управления с позиций целевых групп потребителей территории ее жителей, бизнеса, инвесторов, властей и гостей.
- работа по созданию и развитию территории как сложного продукта, по управлению ценой потребления территории, по ее продвижению и продажам территориальных товаров, услуг, преимуществ и возможностей.
- конкретные технологии маркетингового анализа, позиционирования территории, разработки маркетинговой стратегии как стержневого компонента целостной стратегии социально-экономического развития территории, ее брендинга и др.

Инициатор и «исполнитель» маркетинга – не администрация города, как ошибочно полагают многие. Субъектом продвиже-

ния городских интересов должно быть все местное сообщество. И каждый из его «слоев», будь то предприниматели, чиновники, общественные организации, журналисты, работники бюджетной сферы, студенты и т.д., может найти в маркетинге города свой конкретный фронт работ. А задача администрации сводится к мобилизации и координации общих усилий. Только в этом случае реализация маркетинговой стратегии будет успешной. Перед тем как начать продвигать свои интересы, город должен их сформулировать. Каковы конкурентные преимущества города в перспективе и каковы ключевые проблемы его развития? Каким он будет через 10–15–20–30 лет, сколько в нем будет жителей, какое место в экономике страны, региона он будет занимать, как будет выглядеть? И в свете этого – в чем состоят интересы города в масштабах страны, региона, на фоне соседних городов? Непростые вопросы, особенно если учесть, что интересы отдельного города сплошь и рядом не совпадают с интересами региона или страны в целом. Например, объективная потребность Москвы – аккумулировать наиболее качественный кадровый ресурс России и стран ближнего зарубежья – не совпадает с интересами региональной политики России. Интересы соседних субъектов Федерации и городов могут быть даже противоположными. На все эти вопросы отвечает стратегическое планирование, которым в сегодняшней России по-настоящему занимаются пока лишь единичные города. Стратегия устанавливает, артикулирует стратегические интересы города. Маркетинг же является инструментом реализации стратегии, одним из самых действенных сегодня способов сделать ее успешной.

Методология стратегического маркетингового планирования развития территории наиболее полным образом раскрыта в работах Ф. Котлера. Исходя из определения: маркетинг – это способ решения задач развития города путем расширения его влияния и создания положительной репутации. Но задачи развития у городов могут быть совершенно разными, у одного приоритет – ликвидация ветхого фонда, у другого – решение экологических проблем, у третьего – занятость молодежи. Поэтому стратегия города определяет характер маркетинговой деятельности, ставит задачи, выбирает инструменты и круг исполнителей.

Маркетинговая стратегия как управленческий инструмент не самодостаточна, ее нельзя выстраивать саму по себе, опираясь на «успешный мировой опыт», в каждом конкретном случае она решает конкретную, поставленную перед ней задачу.

История развития маркетингового стратегического планирования, применительно к территориям, насчитывает *три поколения*.

Первое поколение занималось, в основном, охотой за «производством»; концепция, которая имеет долгую историю и еще далека от завершения. Системы стимулирования, особо уделяющие внимание производящим отраслям – «реальному сектору» – и низкие затраты на операционную деятельность – ключевые составляющие политики администрации таких территорий. Дешевые труд и земля в сочетании с определенными налоговыми послаблениями формируют более привлекательный деловой климат местности. Как пример такого подхода можно привести формирование автопроизводительного кластера в г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области и прочие подобные примеры в России, Бразилии, Китае, странах Восточной Европы.

Однако в Европе в 1970–1980-е годы города постепенно подошли ко *второму поколению* стратегического маркетингового планирования. Это поколение отмечено появлением на горизонте планирования ряда новых целевых групп. Вместо единой цели, вроде переманивания промышленных производств у других территорий, появилось множество целей, таких как удержание существующих фирм, создание новых компаний, туризм, экспорт, продвижение на рынке и приток инвестиций. Города перешли к более проработанным стратегиям, основанным на конкурентном анализе и рыночном позиционировании. Некоторые территории начали сегментировать рынки и определять разные типы потребителей. Эти города перешли от массового маркетинга стандартных товаров и услуг территории (как правило, при помощи финансовых стимулов и субсидий) к специализированному маркетингу, делающему упор на предлагаемые этим городом уникальные продукты, адаптированные к конкретным запросам потребителей территориального продукта.

На этой стадии все больше развивались партнерские отношения между государственным и частным секторами.

В 1990-е и 2000-е годы на фоне экономических кризисов и растущей безработицы европейские города начали переходить к *третьему поколению* – разработке продукта и созданию рыночной ниши. В условиях глобальной экономики жизненно важно занять конкурентную позицию, которая была бы заметна на рынке. Города стремятся подчеркнуть свое своеобразие и наличие особых преимуществ для целевых сфер бизнеса. Избранным целевым рынкам предлагаются геотовары, рассчитанные на конкретную нишу и основанные на уникальных сочетаниях качеств. Стимулируется формирование местных кластеров родственных отраслей. Каждый город планирует дополнить эти кластеры учебными центрами и транспортной и коммуникационной инфраструктурой. Качество жизни теперь понимается шире, чем во времена второго поколения. Интеллектуальный климат, открытость новому и поощрение предпринимательства становятся важными факторами привлекательности европейского города.

Эти факты отражают рост, развитие и степень конкуренции территорий в условиях меняющейся мировой экономики. Цели долгосрочного планирования, которые ранее были направлены в основном на снижение затрат и привлечение инвестиций в экономику города, теперь превратились в гораздо более профессиональный и сложный процесс планирования образования стоимости. Эти процессы и должны быть раскрыты в маркетинговых стратегиях и перспективных стратегических планах.

Экономические проблемы последних лет в Европе ускорили распространение подхода третьего поколения. Старая «государственно-национальная модель», поддерживаемая крупными государственными дотациями, выделяемыми городам и региональным структурам, оказалась спорной, а где-то (Греция, Испания) потерпела крах. Подобные подходы сменились явной децентрализацией, при которой города вынуждены сами решать проблемы и задачи своего развития.

Однако в современных российских условиях централизация управленческой вертикали и бюджетно-налоговой системы превращает для большинства российских территорий задачи фор-

мирования и реализации собственных стратегий развития из центральных вопросов, от которых зависит выживаемость территории, в вопросы факультативного характера. Вне зависимости от эффективности развития собственной экономики, задачи выживаемости и развития инфраструктуры решаются в основном за счет федеральных средств, что стимулирует территориальное иждивенчество.

Стратегическое маркетинговое планирование

Города должны начать делать то, чем бизнес занимается уже на протяжении десятилетий, а именно стратегическим маркетинговым планированием. Мы не имеем в виду бюджетное планирование, когда городские власти каждый год планируют расчетные доходы и расходы, чтобы достичь сбалансированности бюджета. Мы также не имеем в виду проектное планирование, когда город решает, что построить: стадион, кольцевую магистраль или набережную. Не говорим мы и о краткосрочном планировании, когда территория принимает решения по финансам, налогам и инвестициям на ближайший год или три. Речь также не идет и о долгосрочном планировании, которое состоит из экстраполяции будущих человеческих и иных ресурсов данного города и планирования необходимого расширения инфраструктуры, что можно найти, например, в Генеральном плане.

Стратегическое маркетинговое планирование начинается с предположения, что будущее, в основном, неопределенно, но, с другой стороны, на будущее какого-либо города можно повлиять с помощью стратегии. Задача территориальной единицы состоит в том, чтобы спроектировать себя как гибкую систему, которая может принимать внешние и внутренние удары и быстро и эффективно приспосабливаться к новому развитию событий и новым возможностям. Это означает, что город должен организовать информационную систему, системы планирования, внедрения и контроля, которые сделают возможным мониторинг изменяющейся среды и конструктивную реакцию на меняющиеся возможности и угрозы. Цель состоит в том, чтобы подготовить планы и меры, которые интегрируют цели и ресурсы с из-

меняющимися возможностями города. При помощи процесса стратегического планирования города могут создать уникальное маркетинговое предложение. Определенные факторы привлекательности получают толчок к развитию, а другим факторам может придаваться меньшее значение.

Управление стратегическим маркетинговым планированием является более сложной задачей для территориальных единиц и регионов, чем для отдельных компаний. В компании обычно существует четкое разделение полномочий и иерархия подчинения, а также отчетность для определения результатов года. Территориальные единицы, с другой стороны, – это значительно более сложные системы. В то время как частная компания преследует объединяющую цель получения прибыли, экономическое развитие территории рискует быть поставленным под угрозу со стороны многочисленных групп влияния как внутри территории, так и вне ее. Стратегическое маркетинговое планирование вряд ли приведет к успеху резко разделенное общество, где не работает механизм достижения общественного консенсуса. Тем не менее практика показывает, что процесс стратегического маркетингового планирования работает в большинстве мест, где существуют институты и процедуры, поощряющие структурированный процесс принятия решений о будущем территории, как, например, практика обязательных слушаний по проекту Генерального плана в г. Москве.

Не следует недооценивать существующую для территории возможность, как и в бизнесе, найти цель и измеримые критерии для определения результатов работы. Для города успех реализации маркетинговой стратегии может измеряться повышением качества жизни жителей, привлечением туристов, инвесторов, квалифицированных мигрантов, развитием базы налогообложения, появлением новых видов бизнеса и т.д. Эти способы измерения уже существуют.

Процесс стратегического маркетингового планирования состоит из пяти стадий, отвечающих на следующие вопросы:

1. Аудит территории: Каково сравнительное состояние города сегодня? Каковы его основные сильные/слабые стороны, возможности/угрозы (SWOT-анализ, PEST-анализ)?

2. Концепция развития и цели: Каким хотят видеть город местные компании и жители?

3. Формулирование стратегии: Какие стратегии помогут городу достичь своих целей?

4. План действий: Какие конкретные действия должен предпринять город для реализации стратегии?

5. Реализация и контроль: Что должен сделать город, чтобы обеспечить успешную реализацию стратегии?

Проведение аудита территории

Первая задача, встающая перед командой, ответственной за планирование будущего курса территориальной единицы, заключается в том, чтобы отчетливо понять, что представляет собой территориальная единица и почему. Инструмент для систематического выполнения этой задачи называется аудит территории. Жесткие и мягкие факторы привлекательности должны быть тщательно исследованы в сравнительном контексте. Рабочая группа должна попытаться рассортировать эти факторы на сильные и слабые стороны, а затем постараться соотнести их с возможностями и угрозами, заложив таким образом основу для формулирования концепции перспективного развития и целей.

Аудит территории должен начинаться с получения необходимой информации о факторах его привлекательности. Конечно, основными являются экономические и демографические характеристики. Каждый город должен оценивать такие факторы, как численность населения, покупательская способность, квалификация, рынок жилья, структура отраслей промышленности и характеристики рынка рабочей силы, здравоохранение, природные ресурсы, транспортная система, качество жизни и система образования и науки. Такого рода ключевые данные ежегодно публикуются как администрацией городов, так и профильными социологическими службами и агентствами (Gallup, «Левада-Центр», «Комкон», «Эксперт» и пр.). Как правило, при разработке маркетинговой стратегии крупной территориальной единицы необходимо заказывать подобные исследования у профильных компаний. Однако результаты этих исследований

могут быть полезны лишь в том случае, если заказчиком корректно сформулированы задачи такого исследования. Качество данных является одним из залогов успешности рыночного планирования. Если, к примеру, данные показывают, что горожане старшего возраста стремятся жить в более спокойных, менее дорогих местах, небольшому городу может быть выгодно комплексно рекламировать преимущества тихой жизни для этой целевой аудитории. Такой анализ открывает совсем новый спектр возможностей. Эффективность, таким образом, состоит в том, чтобы по результатам анализа найти выигрышное решение.

Выявление основных конкурентов

Город не должен останавливаться на том, чтобы просто обеспечить удовлетворение потребностей целевого рынка. Каждому городу надо знать своих конкурентов. Так, Лондон, Париж и Франкфурт конкурируют за одно и то же право быть «финансовым центром Европы». В гораздо меньших масштабах многочисленные винодельческие районы Европы, например, конкурируют друг с другом по поводу того, кто обладает лучшим брендом, виноградником и производственными ресурсами.

Город должен определить основных конкурентов в каждой конкретной нише или сфере деятельности. Этот процесс выходит за рамки региона и страны. Например, Кипр и Виргинские острова конкурируют с Сингапуром и Ирландией в нише финансовых услуг. В некоторых сферах существует возможность, что конкуренты могут в будущем стать партнерами. Идея городов-побратимов завоевывает все большую популярность, потому что партнерские отношения могут стать источником новых ресурсов на глобальном рынке.

По отношению к другим территориям город может быть: более сильным конкурентом, менее сильным конкурентом и слабым конкурентом.

1. Более сильный конкурент. Город, находящийся в положении более сильного конкурента, должен защищать это положение. Возможны негативные последствия, смена тенденций, наконец, рост может быть слишком бурным. Тогда могут появиться пробки на дорогах, подняться цены на жилье и затра-

ты на рабочую силу и, как следствие, начнется быстрый износ инфраструктуры.

2. Равносильный конкурент. В данном случае два конкурирующих города могут быть одинаково привлекательны. Напряженная конкуренция может подвигнуть каждого к разработке лучшей стратегии. Сотрудничество в этом случае также возможно. Такие международные соглашения между территориями, которые могут работать вместе на равных, могут благотворно повлиять на местный деловой климат.

3. Слабый конкурент. В случае, когда город является слабым конкурентом, разовые «пожарные» решения не смогут решить проблему. Единственный выход из положения – приложить чрезвычайные усилия в сфере стратегического маркетингового, социально-экономического и градостроительного планирования. Мировая практика дает достаточно примеров, подтверждающих возможность такого репозиционирования, даже в местах с имиджем промзоны, вроде Рурской области в Германии, промышленного «ржавого пояса» в Англии и, с оговорками, США, Хорватии, Барселоны в Испании и пр.

Анализ сильных и слабых сторон

Одно дело зафиксировать все характеристики города и другое – классифицировать их и выделить сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы (SWOT-анализ). К сожалению, многие городские администрации публикуют огромные объемы фактических и количественных данных, не анализируя их должным образом (прежде всего не сопоставляя межведомственную статистику). Потенциальный инвестор оставлен наедине с проблемой «отделения деревьев от леса». Нужная информация и уникальные факторы привлекательности спрятаны среди бесконечных и бессмысленных данных. Стратегическая рыночная позиция города должна включать четко обрисованную узловую идею и смежные с ней характерные особенности.

Важно определить, какие из городских характеристик представляют собой основные сильные стороны, второстепенные сильные стороны, нейтральные факторы, второстепенные слабые стороны или основные слабые стороны, с точки зрения то-

го, что нужно конкретным заинтересованным сторонам. Конкурентная позиция города отражает два набора условий: (1) внешние силы, находящиеся практически вне местного/регионального контроля, и (2) характеристики самого города, на которые можно повлиять при помощи конкретных действий. Как результат анализа требуется ясная и достаточная долгосрочная стратегия, максимизирующая основные сильные стороны и оставляющая достаточно времени для решения проблем.

Другим важным аналитическим инструментом стратегического планирования служит PEST-анализ. PEST-анализ (иногда обозначают как STEP) – это маркетинговый инструмент, предназначенный для выявления политических (Political), экономических (Economic), социальных (Social) и технологических (Technological) аспектов внешней среды, которые влияют на территорию и бизнес компании.

Политика изучается потому, что она регулирует власть, которая в свою очередь определяет внешнюю среду и получение ключевых ресурсов для деятельности. Основная причина изучения экономики – это создание картины распределения ресурсов на уровне государства, которая является важнейшим условием деятельности компаний города. Не менее важные потребительские предпочтения определяются с помощью социального компонента PEST-анализа. Последним фактором является технологический компонент. Целью его исследования принято считать выявление тенденций в технологическом развитии, которые зачастую являются причинами изменений и потерь рынка, а также появления новых продуктов.

Результаты PEST-анализа позволяют оценить внешнюю экономическую ситуацию, складывающуюся в сфере производства и коммерческой деятельности. PESTLE-анализ является расширенной двумя факторами (Legal и Environmental) версией PEST-анализа. Иногда применяются и другие форматы, например, SLEPT-анализ (плюс Правовой фактор) или STEEPL-анализ: социально-демографический, технологический, экономический, окружающая среда (природный), политический, правовой и этнический факторы. Также может учитываться и географический фактор.

Разработка маркетинговой концепции и определение целей

В результате осуществления SWOT, PEST-анализа и анализа городских проблем специалисты по стратегическому планированию и маркетологи формируют полномасштабную картину ситуации, в которой находится город. Однако непросто сделать выбор среди всего множества перспективных направлений и проектов, развития города, создающих добавленную стоимость. Разрозненные проекты могут не стать стройной системой.

При разработке концепции развития необходимо обеспечить участие жителей и учет их мнений о том, каким они хотели бы видеть свой город через 10 и даже 20 лет. Полезной тактикой может стать распространение двух или четырех сценариев формирования маркетинговой стратегии города для сбора мнений. В настоящий момент на законодательном уровне в РФ закреплены общественные слушания по проектам градостроительного развития (Генеральный план, схемы планирования), однако маркетинговые и социально-экономические стратегии через процедуру общественных слушаний не проводятся. Поскольку каждый город – это сложная среда, такие механизмы абсолютно необходимы. Кроме того, без поддержки городского сообщества любые маркетинговые стратегии, будь то превращение города в центр туризма или культурную столицу, обречены на провал. Не все жители хотят видеть толпы туристов в привычной городской среде. Также не все горожане готовы к повышению стоимости жизни в городе, если успешно реализуется стратегия превращения его в деловой финансовый центр.

К сожалению, большинство городов не могут сойтись на каком-нибудь из сценариев, а поэтому нельзя разработать и эффективную стратегию. Если ознакомиться с программами стратегического развития большинства российских городов, станет совершенно очевидна их нереализуемость, поскольку предполагается развитие «всего и сразу». В этих программах нет приоритетности целей, понимания конфликта различных сценариев развития города, не говоря уже о проблеме ограниченности (и не только финансовых) ресурсов. Тем не менее ничто не мешает этим программам называться комплексными и выпадать из внимания городского сообщества сразу же после их разработки. Ру-

ководители склонны полагать, что важнее «ничего не забыть», а конкретная концепция будет ограничивать свободу их маневра. Может существовать и недостаток знаний о том, какие стратегии использовали другие успешные города при разработке перспективной концепции развития.

Разработка маркетинговой концепции – это не просто выбор между потенциальными путями роста. Концепция должна иметь твердую позицию по следующим вопросам:

1. На каких уникальных сочетаниях факторов привлекательности должен сконцентрироваться город?
2. Каковы целевые рынки города?
3. Каковы долгосрочные и краткосрочные цели?
4. Каковы ключевые предпосылки для реализации стратегии?

Учитывая, что город может выработать разные сценарии, как же он сможет сделать четкий выбор и разработать окончательную концепцию? Как только властные органы приходят к согласию о стратегии, существенно важно, чтобы были поставлены конкретные измеряемые цели и задачи. Задачи добавляют конкретные размеры и сроки выполнения.

Составление плана действий

Когда определена маркетинговая концепция развития, цели и задачи, можно переходить к выявлению и выбору стратегий достижения целей по каждому из компонентов стратегии.

Целесообразно проведение следующих основных процедур:

Позиционирование города:

- 1) определение проблемы, постановка задач,
- 2) анализ заинтересованных сторон,

A3C позволяет определить:

- 1) стороны, заинтересованные и не заинтересованные в проведении маркетинговых действий;
- 2) степень их заинтересованности;
- 3) степень влияния тех или иных сторон на возможность реализации маркетингового проекта;
- 4) и самое главное – стратегию работы с каждой из групп интересов для минимизации рисков маркетингового проекта и максимального учета интересов всех горожан.

- 3) определение критериев успешности проекта,
Среди наиболее важных критериев могут быть:
- стоимость проекта;
 - эффективность (отношение результатов маркетинга к затраченным средствам);
 - социальное равенство, или социальная справедливость (в каких пропорциях распределяются блага, полученные в результате маркетинга, среди различных категорий горожан?);
 - административная простота (насколько легко реализовать маркетинговую программу с точки зрения административных усилий и затрат?);
 - правомочность (потребуется ли реализация маркетингового проекта принятия новых нормативных актов или санкций со стороны вышестоящих уровней власти, насколько велики риски нормативно-правового обеспечения проекта?);
 - время (насколько важна скорость реализации?);
 - политическая приемлемость (в какой степени проект будет поддержан представителями ключевых групп интересов, влияющих на его выполнение, а также в целом городским сообществом?);
 - риски (какова вероятность влияния сторонних факторов на возможность реализации маркетинга?).

4) сегментирование рынка, определение целевой аудитории,

5) выбор/уточнение маркетинговой стратегии.

Маркетинговая коммуникация:

6) подбор инструментов маркетинговой коммуникации,

7) определение индикаторов успеха, планирование мониторинга и оценки проекта,

8) определение участников проекта, распределение функций,

9) формирование проекта.

Чтобы не потерять смысл, стратегия должна быть доработана до плана действий. Это особенно важно в крупных городах, агломерациях, сложноорганизованных территориальных единицах и регионах, где многие стратегические идеи рискуют провалиться из-за нестыковок. Многие позитивные результаты, достигнутые небольшими городами, обусловлены тем, что им просто легче распределить зоны ответствен-

ности и выработать более простой и быстрый процесс принятия решений, чем таким крупным городам, как Москва или Стамбул.

Реализация и контроль за реализацией маркетинговой стратегии

Маркетинговые концепции, стратегии и планы бесполезны, пока не осуществлена их эффективная реализация. Для этого необходимы:

- Ресурсное обеспечение
- Правовое обеспечение
- Механизмы актуализации
- Информационное обеспечение всех заинтересованных сторон.

Стратегическое маркетинговое планирование помогает городу создать проект развития, с тем, чтобы самостоятельно формировать будущее развитие, а не управлять по принципу «тушения пожаров». Это требует анализа ситуации, в которой находится город: определения его сильных/слабых сторон, возможностей/угроз и основных проблем; разработки концепции развития, постановки целей и задач; определения эффективных стратегий для достижения этих целей; разработки соответствующих действий и реализации плана и контроля за реализацией.

Библиографический список

1. Анхольт С. Бренд Америка, М.: Добрая книга, 2010.
2. Барсуков И.Е. Инновационные механизмы обеспечения устойчивого развития крупного города (на примере Москвы) дис. на соискание ученой степени к.э.н. М., 2007, www.rsl.ru.
3. Барсуков И.Е. Механизм «управления по интересам жителей» в контексте обеспечения устойчивого развития крупного города // Российское предпринимательство. – 2008. – № 2. Вып. 2 (106).
4. Бурстин Д. Американцы: национальный опыт. М.: Прогресс, 1993.
5. Визгалов Д.В. Маркетинг города / – М.: Фонд «Институт экономики города», 2008.

6. Гайнутдинов Н.А., Меламед И.И., Столяров О.И. Стратегии развития городов и мегаполисов: проблемы, цели, механизмы /.– М.: Современная экономика и право, 2007.
7. Замятин Д. Мета-география: пространство образов и образы пространства. – М.: Аграф, 2004.
8. Кириков А. Основы эффективности для брендинга мест Журнал «Маркетинг Менеджмент» № 11–12 за 2012 год.
9. Котлер Ф. Основы маркетинга / Пер. с англ. – СПб.: АО «Коруна», 1994.
10. Котлер Ф. и др. Маркетинг мест. СПб.: Стокгольмская школа экономики, 2005.
11. Линч К. Образ города / Пер. с англ. – М.: Стройиздат, 1982.
12. Лэндри Ч. Креативный город / Пер. с англ. – М.: Классика-XXI век, 2005.
13. Макагонов П.П. Управление развитием городских территорий. ИПК госслужбы РАГС, М.: 2001.
14. Манюшис А.Ю. Территориальное управление: новый этап реформ/ Сб. научн. трудов Тетради Международного университета/М.: Международный университет (в Москве), 2003.
15. Манюшис А.Ю. Территориальная организация России: отвечая на вызовы XXI столетия. В сб. Научные труды Вольного экономического общества России. Том 170, Москва, Изд. ВЭО, 2013.
16. Мещеряков Т.В. Имидж города как стратегический фактор эффективного маркетинга территории. Журнал Проблемы современной экономики, № (30), 2009.
17. Мещеряков Т. В. Концепция инструментария управлением маркетингом территории в условиях креативной экономики (теория и методология) дис. на соискание ученой степени д.э.н. Спб 2011, www.rsl.ru.
18. Орлова Т. Программа продвижения города как метод коммуникационного менеджмента. – <http://www.koism.rags.ru/publ/articles/20.php>
19. Панкрухин А. Маркетинг территорий. – СПб.: Питер, 2006.
20. Рожков И., Кисмерешкин В. Бренды и имиджи. Страна, регион, город, отрасль, предприятие, товары, услуги. – М.: РИП-холдинг, 2006.

21. Сачук Т.В. Территориальный маркетинг. – СПб.: Питер, 2009.
22. Устойчивое развитие территорий крупных городов: учебное пособие для студентов высших учебных заведений / В.И. Голованов, И.Е. Барсуков, В.Н. Урсов; Междунар. ун-т в Москве, 2010.
23. Флорида Р. Креативный класс. М.: Классика-XXI век, 2005.
24. Экономика и организация управления крупным городом: учебное пособие для студентов высших учебных заведений/под. Общ. Редакцией П.И. Бурака М.: Издательский дом Международного университета, 544 с., 2014.
25. Ashworth G., Voogd H. Selling the City: Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning. L: Belhaven, 1990.
26. Bailey J.T. Marketing Cities in the 80th and Beyond. Chicago: American Economic Development Council, 1989.
27. Bradley A., T. Hall, M. Harrison. Selling Cities – Promoting New Images for Meeting Tourism, Cities 19, no. 1 in 2002: 61–70.
28. Indicators of sustainable development: framework and methodologies, UN commission on Sustainable Development, New York, 2001.
29. Nigel Harris Urban Age, Washington, Spring 1999
30. Clark, D. Urban World, Global City. London, New York, 1996.
31. Sassen, S. Territory. Authority. Rights. From Medieval to Global Assemblages. Princeton: University Press, 2006.
32. Taylor P. Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks. London, 2010.
33. Ward S.V. Selling Places: The marketing and Promotion of Towns and Cities, 1850–2000. London: Spon Press, 2004.

Bibliography list

1. Ankholt S. Brend Amerika, М.: Dobraya kniga 2010.
2. Barsukov I.Ye. Innovatsionnyye mekhanizmy obespecheniya ustoychivogo razvitiya krupnogo goroda (na primere Moskvyy) dis. na soiskaniye uchenoy stepeni k.e.n. М., 2007, www.rsl.ru.
3. Barsukov I.Ye. Mekhanizm «upravleniya po interesam zhiteley» v kontekste obespecheniya ustoychivogo razvitiya krupnogo goroda // Rossiyskoye predprinimatel'stvo. – 2008. – № 2 V yp. 2 (106).

4. Burstin D. Amerikantsy: natsional'nyy opyt. M.: Progress, 1993.
5. Vizgalov D.V. Marketing goroda / – M.: Fond « Institut ekonomiki goroda », 2008.
6. Gaynutdinov N.A., Melamed I. I., Stolyarov O. I. Strategii razvitiya gorodov i megapolisov: problemy, tseli, mekhanizmy /. – M.: Sovremennaya ekonomika i pravo, 2007.
7. Zamyatin D. Meta – geografiya: prostranstvo obrazov i obrazy prostranstva. – M.: Agraf, 2004.
8. Kirikov A. Osnovy effektivnosti dlya brendinga mest Zhurnal «Marketing Menedzhment» № 11–12 za 2012 god.
9. Kotler F. Osnovy marketinga / Per. s angl. – SPb: AO «Koruna», 1994.
10. Kotler F. i dr. Marketing mest. SPb.: Stokgol'mskaya shkola ekonomiki, 2005.
11. Linch K. Obraz goroda / Per. s angl. – M.: Stroyizdat, 1982.
12. Lendri C.H. Kreativnyy gorod / Per. s angl. – M.: Klassika – XXI vek, 2005/
13. Makagonov P.P. Upravleniye razvitiyem gorodskikh territoriy. IPK gossluzhby RAGS, M.: 2001.
14. Manyushis A.J. Territorial'noye upravleniye: novyy etap reform / Sb. nauchn. trudov Tetradi Mezhdunarodnogo universiteta / M.: Mezhdunarodnyy universitet (v Moskve), 2003.
15. Manyushis A.J. Territorial'naya organizatsiya Rossii: otvetchaya na vyzovy XXI stoletiya. V sb. Nauchnyye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii. Tom 170, Moskva, Izd. VEO, 2013.
16. Meshcheryakov T.V. Imidzh goroda kak strategicheskoy faktor effektivnogo marketinga territorii Zhurnal Problemy sovremennoy ekonomiki, № (30), 2009.
17. Meshcheryakov T.V, Kontseptsiya instrumentariya upravleniyem marketingom territorii v usloviyakh kreativnoy ekonomiki (teoriya i metodologiya) dis. na soiskaniye uchenoy stepeni d. e. n. Spb 2011, www.rsl.ru.
18. Orlova T. Programma prodvizheniya goroda kak metod kommunikatsionnogo menedzhmenta. – <http://www.koism.rags.ru/publ/articles/20.php>.
19. Pankrukhin A. Marketing territoriy. – SPb.: Piter, 2006.

20. Rozhkov I., Kismereshkin V. Brendy i imidzhi. Strana, region, gorod, otrasl', predpriyatiye, tovary, uslugi. – M.: RIP – kholding, 2006.
21. Sachuk T. V. Territorial'nyy marketing. – SPb.: Piter, 2009..
22. Ustoychivoye razvitiye territoriy krupnykh gorodov: uchebnoye posobiye dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedeniy / V.I. Golovanov, I.Ye. Barsukov, V.N. Ursov; Mezhdunar. Un-t v Moskve 2010.
23. Florida R. Kreativnyy klass. M.: Klassika – XXI vek, 2005.
24. Ekonomika i organizatsiya upravleniya krupnym gorodom: uchebnoye posobiye dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedeniy / pod. Obshch. Redaktsiyey P.I. Buraka M.: Izdatel'skiy dom Mezhdunarodnogo universiteta, 544 s., 2014.
25. Ashworth G., Voogd H. Selling the City: Marketing Approaches in Public Sector Urban Planning. L: Belhaven, 1990.
26. Bailey J.T. Marketing Cities in the 80th and Beyond. Chicago: American Economic Development Council, 1989.
27. Bradley A., T. Hall, M. Harrison. Selling Cities – Promoting New Images for Meeting Tourism, Cities 19, no. 1 in 2002: 61–70.
28. Indicators of sustainable development: framework and methodologies, UN commission on Sustainable Development, New York, 2001.
29. Nigel Harris Urban Age, Washington, Spring 1999
30. Clark, D. Urban World, Global City. London, New York, 1996.
31. Sassen, S. Territory. Authority. Rights. From Medieval to Global Assemblages. Princeton: University Press, 2006.
32. Taylor P. Leading World Cities: Empirical Evaluations of Urban Nodes in Multiple Networks. London, 2010.
33. Ward S.V. Selling Places: The marketing and Promotion of Towns and Cities, 1850–2000. London: Spon Press, 2004.

СЕВЕР РОССИИ: ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ

THE NORTH OF RUSSIA: POTENTIAL OF DEVELOPMENT

Ю.В. ЯКУТИН

Вице-президент ВЭО России, член президиума, академик Международной Академии менеджмента, председатель Совета директоров, научный руководитель ЗАО «Издательский дом «Экономическая газета», заслуженный деятель науки РФ, д.э.н., профессор

Yu.V. YAKUTIN

Vice-President of VEO of Russia, president of the University of Management and Business Administration, chairman of the Board of Directors, scientific director of «Publishing House «Economic Newspaper», honored scientist of the Russian Federation, Dr.Sc.Econ., professor

Аннотация

Северные территории, Арктика и районы, приравненные к ним, занимают 1/4 часть территории России и определяют потенциал развития страны по таким критериям, как: территория и ее освоение, население, государственные структуры, культура. Создание транспортных и грузовых хабов – благоустройство портовых территорий, примыкающих к ним железнодорожных, автомобильных путей, линий связи, аэропортов, отвечающих современным требованиям, становится неотложной задачей для успеха инвестиционных проектов арктического Севера. Чтобы Север развивался, чтобы Россия прирастала не только Сибирью, но и арктическими морскими путями, нужны таланты, умы и средства. Необходимо свои территориальные богатства рационально осваивать.

Abstract

Northern territories and the Arctic regions occupy a quarter of the territory of Russia and determine the development potential of the

country given the criteria: the territory and its expansion, population, government structures, culture.

Creation of transport and cargo hubs, improvement of port areas and adjacent to them railways, motorways, communication lines, airports, which must meet the modern requirements becomes an obligatory task for the success of the investment projects of the Arctic North.

For the development of the North, for Russia to grow on not only in Siberia, but also with the Arctic sea routes are needed the talents, minds and resources. We must rationally develop our territorial «wealth».

Ключевые слова: Север, рациональное освоение природных ресурсов, Арктика, Северный морской шельф, Северный морской путь, золото Сибири.

Keywords: the North, management of natural resources, the Arctic, the North Sea shelf, the Northern Sea Route, gold of Siberia.

Возрастает значимость хозяйственного освоения и использования богатств северных регионов для поддержания устойчивого роста экономики России, и наличие огромного потенциала их экономического развития совершенно недостаточно еще изучено. Конечно, при всем многообразии природных богатств Севера России главнейшими из них являются нефть и газ. В валовом региональном продукте Ненецкого автономного округа и Ямало-Ненецкого автономного округа доля нефтегазовой составляющей очень велика – 98 и 83% соответственно. Но нередко забывают, что, кроме того, весь Север очень богат углем, который распространен почти повсеместно, хотя иногда залегают довольно глубоко (на глубине 2–3 км). На Воркуту, по оценкам, приходится до 6% общероссийской добычи угля и из них 22% – это коксующиеся угли, необходимые в металлургии.

Велики богатства Севера и по другим природным ресурсам. Например, на «Норникель», крупнейшую компанию в мире по добыче цветных и драгоценных металлов, приходится в мировой добыче 50% палладия, свыше 20% никеля, 20% платины,

более 10% кобальта и 3% меди. А если же взять данные по общероссийской добыче, то это 100% платины, 96% никеля, меди – 55%, кобальта – 95%. Следовательно, это важнейшая и уникальная база природных ресурсов. Добыча идет в экстремальных природно-климатических условиях. Отсюда необходимость производства специальной техники, развития атомного ледокольного флота, сервисного обслуживания технических средств. Поэтому важно развитие научных исследований, международного сотрудничества. Многие реализуемые проекты на грани рентабельности, но их нужно поддерживать, дотировать, чтобы обязательно присутствовать в Арктике, не отставать от других стран в научном, техническом и технологическом отношении при ее освоении.

Последнее время особенно модной в публикациях СМИ и научных работах стала тема освоения богатств морского арктического шельфа. Однако потенциал развития Севера России намного обширнее, и речь должна идти также об использовании и рыбных запасов северных морей, и полезных ископаемых на северных территориях, и их уникальных транспортных возможностей. Совершенно недостаточно еще изучены перспективы развития здесь сельскохозяйственного производства, а, по оценкам, речь может идти о довольно высокой доле самообеспечения продовольствием этого региона. Проблема, как видим, комплексная и должна быть тесно увязана с перспективами развития экономики всей России.

В связи с этим хочу напомнить, что, выступая на конференции, посвященной 240-летию Вольного экономического общества России, Г.Х. Попов значительный блок своего доклада посвятил перспективам развития нашей страны, подчеркнув, что Россия не может не иметь статуса великой державы. Пока ее статус определяется несколькими критериями: это великая территория, богатые природные ресурсы, степень их хозяйственной освоенности; это великое население, его национальный состав, демографические характеристики, творческий потенциал; это великое, сильное, эффективное государство как институт сохранения, консолидации общества и его развития; это культура, богатство языка, вклад страны в мировое культурное наследие.

По разным подсчетам, 1/4 часть России занимают северные территории, Арктика и районы, приравненные к ним. Эти пространства во многом определяют потенциал развития Великой России, в том числе и по названным выше критериям (территория и ее освоение, население, государственные структуры, культура). Но о каком развитии Севера мы можем говорить сейчас, когда оттуда продолжается отток населения? Решать же проблемы, ориентируясь только на вахтовый метод привлечения рабочей силы, представляется неэффективным. Поэтому в числе первоочередных нужно поставить задачу повышения качества жизни в арктических регионах, включая обеспеченность жильем, объектами образования, здравоохранения, культуры и спорта.

Хорошо, что есть уже основополагающие государственные решения об изучении и освоении арктических регионов. 18 сентября 2008 г. утвержден документ «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», во исполнение которого 20 февраля 2013 г. приняли «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». Однако эти принципиальные положения еще не увязаны с конкретными календарными планами развития арктических регионов. Так, в «Российской газете» в декабре 2013 г. можно было прочитать, что в федеральном бюджете на 2014 г. и плановый период 2015 и 2016 гг. не заложено средств на финансирование госпрограммы социально-экономического развития Арктической зоны РФ. Министр финансов в ответ на вопрос корреспондента об этом заявил, что правительство пока не готово направлять какие-либо финансы на реализацию программы.

Но ситуация такова, что решение накопившихся проблем откладывать нельзя. Можно напомнить, что у России есть почти десять веков опыта освоения северных территорий. Русские люди осваивали Северный морской путь, стояли у истоков ледокольного флота, полярной авиации, первыми строили промышленные города за Полярным кругом. Но теперь во многих аспектах мы отстаем. Возьмем, к примеру, добычу нефти на се-

верном морском шельфе. В Аляске она ведется с 50-х годов прошлого века, а у нас на Приразломном месторождении шельфа Печорского моря началась лишь в декабре 2013 г. Очень мало производится у нас техники для такой добычи, устаревает атомный ледокольный флот, требует модернизации логистика всего северного региона.

Представляется, что многие разумные подходы к освоению наших обширных территорий, по хозяйственному использованию территориальных богатств страны, сохранению территориальной целостности мы можем найти в работах российских экономистов прошлого, выпущенных Издательским домом «Экономическая газета» серии «Экономика и духовность», особенно в работах Посошкова, Крижанича, Мордвинова, Кавелина, Кокорева. В Домострое, в «Книге о скудости и богатстве» Посошкова, в работах Крижанича мы найдем много положений о необходимости бережного, хозяйственного использования земель, а адмирал Мордвинов, президент Вольного экономического общества, много внимания уделяет освоению новых земель. Так, он писал, что в России ее «великое пространство не может в одно время быть везде уплождаемо... Должно первоначально устроить во всем благолепии некоторые части, некоторые губернии, кои бы могли быть образцовыми для всех других». В пример он приводит Петра I, который усмотрел Вышний Волочек как место наиболее подходящее для выполнения его великих намерений и нашел средства на соединение там рек, текущих на север и юг России. Ныне этот избирательный подход находит продолжение, на наш взгляд, в разработке программ зон опережающего развития для Сибири и Дальнего Востока. Такие зоны целесообразно было бы предложить и для арктических территорий.

Уникальность русского Севера в том, что природа его очень уязвима. Началась уже работа по очистке территорий от засоренности, накопившейся из-за присутствия на островах и побережьях воинских соединений, научных экспедиций, ремонтных баз, транспортных служб, от мусора на аэродромах и в портах. Но важно позаботиться и о создании для Севера экологически безопасных технических средств и технологий.

Часто цитируются слова М.В. Ломоносова о том, что «российское могущество прирастать будет Сибирью». Однако эта фраза оборвана, а концовка звучит так: «и Северным океаном». Им многое предусматривалось по использованию северного судоходства. Важнейшие из трудов Ломоносова по этому вопросу: «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (1763), «Прибавление. О северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану». В «Кратком описании...» разработан план проведения экспедиции, которая должна была отыскать морской путь через Северный Ледовитый океан из Архангельска в Тихий океан. Он рассматривал вопросы выбора и оснащения судов, создания и характера необходимых запасов, а также отбора людей, способных успешно выполнить предлагаемое им предприятие. Карты и навигационные инструменты Ломоносов обещал подготовить, если будет решено снарядить такую экспедицию. В июне 1764 г. – феврале 1765-го им была составлена «Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поиску пути на восток Северным сибирским океаном», написанная в соответствии с одним из пунктов секретного указа Екатерины II «для порядочного управления и для всяких чаятельных случаев».

Значение Северного морского пути хорошо осознавал и другой великий человек – Д.И. Менделеев. Он отмечал, что «можно с уверенностью достигнуть Северного полюса и проникнуть дней в 10 от мурманских берегов до Берингова пролива», что достижение Северного полюса обеспечивает «великий и мирный успех России» и представляет для нее «коммерческую и военно-морскую выгоду».

Но можно ли считать, что Северный морской путь представляет собой хорошо отлаженную широтную магистраль, которая связывает все арктические и субарктические регионы России, оказывая существенное влияние на развитие всего российского Крайнего Севера? Нет, еще нельзя. Необходима большая работа по благоустройству портовых территорий, примыкающих к ним железнодорожных, автомобильных путей, линий связи,

аэропортов. Создание транспортных и грузовых хабов, отвечающих современным требованиям, становится неотложной задачей для успеха инвестиционных проектов арктического Севера.

Самое же главное, чтобы северные богатства России были поставлены на службу ее интересам, не расхищались, не уходили за границу за бесценок, а расходовались бы с пользой и служили, как говорил первый русский поистине народный экономист купец И. Посошков, чтобы собранное с большим трудом «в туне не погибало». В связи с этими рассуждениями не могу не привести эпизод, рассказанный известным российским предпринимателем Василием Александровичем Кокоревым (1817–1889) в его книге «Экономические провалы», изданной Издательским домом «Экономическая газета». Он говорит о важности правильных тарифов для добываемого в Сибири золота, поскольку низкие тарифы имеют способность «высасывать наше золото за границу», в результате эти богатства пропадают для нас, расхищаются. «...Напрасно семьдесят лет, в пустынях и снеговых сугробах Сибири, работали русские люди, добывая золото; напрасно они зябли, мучились и умирали в тундрах сибирских: труд их пропал бесследно, потому что все добытое ими золото перешло за границу. Причина тому заключается в наших тарифных пошлинах, которые русский торговый баланс приводили ежегодно к минусу в десятки миллионов рублей, и на покрытие этих минусов исчезало наше сибирское золото...»

В 1871 году, продолжает Кокорев, была в Петербурге, в Соляном городке, выставка предметов русской промышленности. В горном отделе этой выставки им были помещены нефть и керосин из Баку, и рядом с ним стояла от Горного департамента сделанная из тесу и оклеенная золотистой бумагой пирамида, показывавшая объем всего добытого в Сибири золота, если бы его можно было обратить в одну сплошную массу. Когда император Александр Николаевич подошел к этой пирамиде, то, посмотрев на нее с минуту времени и покачав головою, сказал: «А если бы рядом поставить другую пирамиду – вывезенного из России золота, она бы была более этой». «Коротко и ясно. Вразумительно и поучительно», – завершает свой рассказ Кокорев.

Характерно, что и другие представители российской школы социально-экономической мысли постоянно говорили о том, что нерационально, небережно, неэкономно, неэффективно мы пользуемся теми богатствами, которые предоставила нам матушка-природа. Этот вывод можно повторить и сегодня. Чтобы Север развивался, чтобы Россия прирастала не только Сибирью, но и арктическими морскими путями, нужны таланты, умы и средства. У нас все это есть, но мы свои территориальные богатства осваиваем неэффективно. Может быть, развитие этой темы послужит тому, чтобы задуматься, что нужно создать какое-нибудь министерство, какую-то особую государственную структуру, которая бы объединяла все проблемы Севера. Минрегион-развития для этого недостаточно и даже особого департамента для этого недостаточно. Нужен и специальный государственный орган. В каком он статусе будет, это надо обсуждать, но дело в том, что необходимо координировать наши усилия по всем направлениям, иначе мы Север потеряем и в политическом, и в экономическом поле.

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ ПРЯМЫХ И ОБЩЕХОЗЯЙСТВЕННЫХ РАСХОДОВ УЧРЕЖДЕНИЙ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

THE SYSTEMATIC APPROACH TO PLANING DIRECT AND GENERAL RUNNING COSTS OF HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS

А.В. РОЖДЕСТВЕНСКИЙ

докт. экон. наук, профессор, ректор, МАТИ

Е.Ю. ДЕМИНА

проректор по экономике и финансам, МАТИ

А.В. ЗИНИН

канд. техн. наук, доцент, зав. кафедрой, МАТИ

A.V. ROZHDESTVENSKY

Doctor of Economics, professor, Rector, MATI

E.Yu. DEMINA

DBA, Finance, Vice Rector for Economics and Finance, MATI

A.V. ZININ

Ph D., associate professor, Head of Department, MATI

Аннотация

На основе системного подхода разработана экономико-математическая модель безубыточности финансово-хозяйственной деятельности вузов, позволяющая выделить параметры, определяющие механизмы оптимизации структуры расходов и источников доходов и пути совершенствования процесса финансового планирования в учреждениях высшего образования. Предлагается расчетная методика определения экономически обоснованного норматива отчислений в общехозяйственные расходы с различных источников финансирования бюджета вуза.

Abstract

An economic and mathematical model of universities financial activities breakeven is developed on the basis of a systematic approach. This model allows to select the parameters defining the mechanisms of cost structure and revenue sources optimization as well as ways to improve the process of financial planning at institutions of higher education. A calculation method is proposed for determining the economically reasonable standard deductions to the general expenses from various sources of university budget financing.

Ключевые слова: системный анализ, модель безубыточности, прямые расходы, общехозяйственные расходы, норматив отчислений, оплата труда ППС, стимулирующая часть оплаты.

Keywords: systematic analysis, breakeven model, direct costs, general expenses, statutory deductions, wages PPP, challenging part payment.

Модернизация высшего образования в России осуществляется под воздействием требований современного рынка труда и развивающегося гражданского общества. Приоритеты государственной политики в сфере высшего профессионального образования на период до 2020 года, сформулированные в стратегических государственных документах (Федеральный закон № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012; Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года; Государственная программа Российской Федерации «Развитие образования» на 2013–2020 годы, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 15 мая 2013 г. № 92-р; План мероприятий («дорожная карта») «Изменения в отраслях социальной сферы, направленные на повышение эффективности образования и науки» № 22-р, утвержденный Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2014 г. и др.) в качестве одной из основных целей реформирования системы ВПО определяют «...обеспечение соответствия качества <высшего профессионального> образования меняющимся запросам населения и пер-

спективным задачам развития российского общества и экономики» [1].

Важнейшим инструментом реализации долгосрочной государственной программы должно стать создание эффективных финансово-экономических механизмов управления, которые смогут обеспечить внедрение нормативного финансирования, учитывающего результативность работы организаций высшего профессионального образования; введение эффективного контракта с педагогическими и научно-педагогическими кадрами; повышение привлекательности педагогической профессии и уровня квалификации профессорско-преподавательских кадров на основе развития системы материального стимулирования и существенного повышения уровня оплаты труда педагогов.

Однако реализация столь необходимых и перспективных мероприятий государственной программы в области модернизации высшего образования в настоящее время в значительной степени затрудняется вследствие непростой экономической ситуации как в стране в целом, так и в отдельных российских вузах.

Немаловажной причиной этого является отсутствие системности в стратегическом и оперативном управлении вузами и решении финансово-хозяйственных проблем высшей школы. Системный подход предполагает учет влияния всех факторов, воздействующих на систему финансово-хозяйственной деятельности, и акцентирует внимание на взаимосвязях между ее элементами [2]. Эта специфика методологии системности позволяет сформировать унитарное представление об образовательной среде вуза, включающей в себя не только непосредственно процесс обучения, но и его организационно-методическую составляющую, сложную сеть ресурсного обеспечения и коммуникаций различного рода, организацию и планирование финансово-хозяйственной деятельности и многое другое, т.е. идентифицировать деятельность вуза как целостную систему, состоящую из подсистем и элементов. В рамках системного подхода совокупности различных видов расходов и доходов представляют подсистемы, определяющие структуру и взаимосвязи вышестоящей в иерархии подсистемы финансово-хозяйственной деятельности вуза.

Современный этап реформирования системы высшего образования характеризуется сложными процессами перехода на новые условия функционирования всех подсистем образовательных учреждений, и в первую очередь подсистемы организации и управления учебным процессом и подсистемы финансово-хозяйственного обеспечения. Изменения условий деятельности вузов связаны как с нарастанием неопределенности внешней среды в виде изменений системы бюджетного финансирования государственных вузов, усиления конкуренции и смены фокуса потребностей работодателей, так и с усилением внутренних системных проблем функционирования вуза в виде практически исчерпанных возможностей экстенсивного развития, необходимости поиска резервов своего дальнейшего развития, расширения и усложнения хозяйственной деятельности и ответственности за эффективность своей деятельности. В такой ситуации особое значение приобретают вопросы стратегического управления, связанные с установлением направлений поиска финансовых резервов путем оптимизации структуры расходов учреждений, разработкой методов совершенствования процесса финансового планирования и усилением контроля за выполнением показателей плана финансово-хозяйственной деятельности со стороны руководства образовательных учреждений и учредителя [3].

В условиях связанной с внешними рисками (сокращение объемов финансирования федеральных целевых программ, задержки платежей заказчиками) неопределенности достижения плановых показателей вуза по доходам, получаемым от выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также при наличии труднопрогнозируемой части расходов, приходящихся на софинансирование работ за счет собственных средств вуза, требования к которой устанавливаются каждым заказчиком, обоснованная и оперативная корректировка планов финансово-хозяйственной деятельности становится основной точкой контроля за безубыточностью деятельности. Практика показывает, что отсутствие механизмов такого контроля «on-line» приводит к неконтролируемому наращиванию убытка, который некоторые вузы покрывают за счет привлечения банков-

ских кредитов, получив это право в соответствии с Федеральным законом от 08.05.2010 № 3-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений», что является тревожным симптомом для системы высшей школы в условиях глобального экономического кризиса. Помимо контрольных функций, корректировка плана должна позволить сохранять баланс между объемом затрат на выплату заработной платы профессорско-преподавательского состава, составляющим основную часть прямых расходов, и суммой затрат на общехозяйственные расходы, т.е. иметь возможность определять на момент возникновения изменений соотношение (доли) основных видов планируемых доходов от выполнения НИОКР, покрывающих прямые расходы, и формирующих источник покрытия общехозяйственных затрат при сохранении условия безубыточности.

Реализация механизма обеспечения подобного баланса базируется на анализе всех видов доходов и расходов и определении точки безубыточности на основе математической модели финансово-хозяйственной деятельности вуза. Точка безубыточности деятельности образовательного учреждения в подобной модели представляется в виде суммы средств субсидии, поступающей на счет образовательного учреждения, и объема его доходов, полученных от приносящей доход деятельности, которая обеспечивает его полные затраты на обеспечение уставной деятельности. Доходы от видов деятельности, стоимость которых формируется на основании смет на их осуществление, принимаются в расчет точки безубыточности в размере величины отчислений от этих доходов в общехозяйственные расходы.

Экономико-математическая модель безубыточности финансово-хозяйственной деятельности образовательного учреждения высшего профессионального образования предоставляет возможность определить минимальный объем средств, необходимый для безубыточного функционирования образовательного учреждения высшего профессионального образования, позволяющий обеспечить установленные параметры величины прямых и общехозяйственных затрат, выделить параметры, подле-

жащие управлению и контролю с целью обеспечения безубыточности, оценить возможности сохранения финансовой устойчивости образовательного учреждения путем нормирования любой управляемой переменной (например, стоимости обучения внебюджетных студентов, их контингента, нормы отчислений от какого-либо вида приносящей дохода деятельности и т.п.) при изменении внешних условий (например, требований увеличения фонда оплаты труда ППС, изменения уровня бюджетного финансирования и пр.).

Математическая модель безубыточной деятельности университета может быть представлена в виде неравенства:

$$R \leq D \tag{1}$$

или в виде функции эффективности системы

$$E = D - R \geq 0 \tag{2}$$

где $R = R\{x_1, \dots, x_i, \dots, x_n\}$ – совокупность расходов вуза по направлениям затрат на обеспечение уставной деятельности (следует учитывать, что в представленной модели доходы от видов деятельности, стоимость которых формируется на основании смет на их осуществление, принимаются в размере величины отчислений от этих доходов в общехозяйственные расходы); – объем i -того вида затрат;

$$D = D\{y_1, \dots, y_j, \dots, y_m\} \text{ – совокупность доходов вуза от выполнения видов уставной деятельности и услуг; } y_j \text{ – объем дохода от реализации –того вида деятельности.}$$

Методология использования предлагаемой модели для принятия оперативных управленческих решений с учетом влияния различных факторов на показатели макроэкономической деятельности вуза показана на рисунке 1.

Затраты общеобразовательного учреждения рассчитываются по следующей формуле:

$$R = R_{\text{прям}} + R_{\text{проч}} + N_{\text{общ}}, \tag{3}$$

где $R_{\text{прям}} = Z_{\text{ППС}} + G_{\text{МЗ}}$ – прямые расходы, включающие:

$Z_{\text{ППС}}$ – затраты на оплату труда и начисления на выплаты по оплате труда работников профессорско-преподавательского состава;

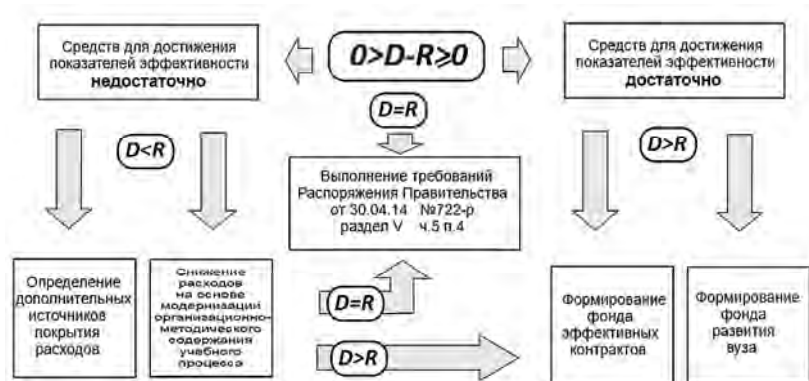


Рис. 1. Схема реализации Распоряжения Правительства № 722-р

$G_{МЗ}$ – затраты на пополнение материальных запасов, потребляемых в процессе деятельности образовательного учреждения, в том числе затраты на приобретение материалов и специального оборудования, включенные в сметы на выполнение научно-исследовательских и иных проектов, выполняемых по договорам с заказчиками;

$R_{проч}$ – прочие прямые затраты, содержащиеся в сметах по проектам (услуги сторонних организаций и физических лиц, привлекаемых по договорам гражданско-правового характера, расходы на командирование исполнителей проектов и пр.);

$N_{общ}$ – общехозяйственные расходы.

Фонд оплаты труда профессорско-преподавательского состава, включая начисления, состоит из двух частей: фиксированной и стимулирующей:

$$Z_{ППС} = Z_{фикс} + Z_{стим} \quad (4)$$

где $Z_{фикс}$ – фиксированная часть фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава (ППС);

$Z_{стим}$ – стимулирующая часть фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава.

Фиксированная составляющая $Z_{фикс}$ – часть фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава, которая зависит от количества ставок $N_{ППС}$ работников профессорско-преподавательского состава, определяемых на основании штатного расписания образовательного учреждения, и может быть рассчитана исходя из средневзвешенного размера оклада работника, относящегося к категории профессорско-преподавательского состава:

$$Z_{фикс} = T_{cp} \cdot N_{ППС} \quad (5)$$

где T_{cp} – средневзвешенный размер оклада работника, относящегося к ППС;

$N_{ППС}$ – количества ставок ППС.

Средневзвешенный размер оклада работника T_{cp} , относящегося к категории профессорско-преподавательского состава:

$$T_{cp} = \sum_{i=1}^H k_{cmi} \cdot T_{cmi} \quad (6)$$

где T_{cmi} – размер оплаты труда i -той штатной должности, относящейся к профессорско-преподавательскому составу (ассистент, ассистент со степенью, доцент с ученым званием, профессор со степенью доктора наук и т.д.; всего H категорий должностей, относящихся к профессорско-преподавательскому составу);

k_{cmi} – доля i -той категории должностей, относящихся к профессорско-преподавательскому составу, в штатном расписании вуза.

В стимулирующую часть $Z_{стим}$ фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава включаются стимулирующие надбавки, выплачиваемые в соответствии со сметами на реализацию проектов по выполнению работ (оказанию услуг), в том числе НИР и НИОКР, по договорам, заключенным с заказчиками.

В процессе планирования величины первой составляющей объема затрат на оплату труда профессорско-преподавательского состава необходимо произвести проверку обоснованности формирования штатного расписания образовательного учреждения с учетом соблюдения требований об условиях и нормах учебного процесса, установленных образовательным учреждением в рамках действующего законодательства.

В предложенной модели величина $Z_{ППС}$ представляет собой фиксированную часть оплаты труда ($Z_{фикс}$), источником покрытия затрат на выплату которой являются средства, предусмотренные нормативами стоимости затрат на оказание образовательных услуг.

Планирование величины стимулирующей части фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава производится исходя из необходимости соблюдения требований Распоряжения Правительства № 722-р от 30.04.2014 г. по установлению отношения среднемесячной заработной платы профессорско-преподавательского состава государственных и муниципальных образовательных организаций высшего образования к среднемесячной зарплате в субъекте Российской Федерации.

Расчет нормативных затрат на пополнение материальных запасов, потребляемых при оказании образовательной услуги по всей совокупности направлений подготовки $M = m_B + m_{нл}$, включающих в себя как выполнение государственного заказа (m_B), так и оказание образовательных услуг с полным возмещением затрат обучающимися ($m_{нл}$), производится с учетом затрат на реализацию k -того направления подготовки по формуле:

$$G_{M3} = \sum_{k=1}^M (Q_{M3k} \cdot i_{M3}), \quad (7)$$

где Q_{M3k} – затраты на приобретение материальных запасов для реализации k -того направления подготовки;

i_{M3} – коэффициент индексации расходов на приобретение материальных запасов (учет уровня инфляции в соответствии с Законом о Федеральном бюджете на планируемый период).

Полученная величина уменьшается на планируемую на начало планируемого года стоимость остатков материальных запасов на складе образовательного учреждения, а также переданных в подразделения, но не списанных в производство.

В затраты на материальные запасы включается стоимость материалов и специального оборудования, приобретаемых при выполнении проектов по договорам, заключенным с заказчиками, в том числе по договорам НИР и НИОКР. Эта величина определяется по планируемым сметам на выполнение работ, предусмотренных планом.

Планирование общехозяйственных расходов осуществляется с учетом данных производственного плана образовательного учреждения, включающего планы нового строительства за счет средств федеральных адресных инвестиционных программ с учетом обязательного привлечения в качестве софинансирования собственных средств учреждения, планы капитального и текущего ремонта, планы закупок учебного и научного оборудования.

В рамках модели безубыточности доходная часть бюджета образовательного учреждения включает в себя три основные группы доходов, определяемых различными источниками их формирования:

$$D = D_{СГЗ} + D_{ПДД} + N_{СМЕТ}, \quad (8)$$

где $D_{СГЗ}$ – субсидия из федерального бюджета на выполнение государственного задания;

$D_{ПДД}$ – общий доход от приносящей доход деятельности учреждения за исключением дохода от проектов, объемы финансирования которых регламентируются сметами;

$N_{СМЕТ}$ – нормативные отчисления в общехозяйственные расходы на те виды деятельности, стоимость которых формируется на основании смет на их выполнение.

Размер субсидий федерального бюджета на выполнение государственного задания на оказание образовательных услуг рассчитывается в соответствии с «Порядком определения нормативных затрат на оказание государственных услуг и нормативных затрат на содержание имущества в федеральных

государственных образовательных организациях высшего образования, федеральных государственных образовательных организациях профессионального образования, федеральных государственных образовательных организациях дополнительного профессионального образования и научных организациях, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Министерство образования и науки Российской Федерации», [4] утвержденным Приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 г. № 1405, а также «Методикой определения нормативных затрат на оказание государственных услуг по реализации имеющих государственную аккредитацию образовательных программ высшего образования по специальностям и направлениям подготовки» [5], утвержденной приказом Минобрнауки России от 02.08.2013 г. № 638.

В связи с тем, что полномочия по определению и утверждению размеров субсидий из федерального бюджета на выполнение госзаказа по оказанию образовательных услуг образовательным учреждением принадлежат Минобрнауки России, величина $D_{СГЗ}$ в данной модели не может быть определяемым или варьируемым вузом параметром. При планировании госорганами средств на выполнение госзаказа в расчет норматива затрат включаются как прямые, так и общехозяйственные расходы. Следовательно, соотношение стоимости прямых и общехозяйственных расходов, связанных с оказанием образовательных услуг в рамках государственного задания, определяется нормативами стоимости оказания образовательных услуг, установленных государственными органами.

Величина общехозяйственных расходов, выделяемых из средств на выполнение научно-исследовательских работ в рамках государственного задания, также определяется сметами, утвержденными учредителем ежегодно, или сметами на выполнение НИР в рамках государственного заказа и не может регулироваться образовательным учреждением.

При составлении плана финансово-хозяйственной деятельности планируемый объем субсидии на выполнение государственного задания определяется с учетом фактического контингента

обучаемых и сформированных предложений вуза по приему на первый курс следующим образом:

$$D_{СГЗ} = \sum_{v=1}^3 \sum_{j=1}^{g_{iv}^B} \sum_{i=1}^{m_B} C_{ijv}^B \cdot n_{ijv}^B, \quad (9)$$

где C_{ijv}^B – стоимость оказания образовательной услуги за счет средств федерального бюджета одному обучающемуся i -того направления подготовки j -того курса v -той формы обучения ($v=1,2,3$; 1 – очное обучение, 2 – очно-заочная форма; 3 – заочная форма);

n_{ijv}^B – плановая численность обучающихся на бюджетной основе i -того направления подготовки j -того курса v -той формы обучения;

g_{iv}^B – количество курсов обучения, на которых реализуется i -тое направление подготовки v -той формы обучения на бюджетной основе;

m_B – количество направлений подготовки, финансируемых за счет федерального бюджета в соответствии с государственным заданием.

В целях определения возможных финансовых резервов выделяются два вида доходов от приносящей доход уставной деятельности:

$$D_{ПДД} = D_{ПДД\ обр} + D_{ПДД\ пр}, \quad (10)$$

где $D_{ПДД\ обр}$ – поступления в бюджет вуза доходов от оказания услуг по реализации программ высшего профессионального образования;

$D_{ПДД\ пр}$ – поступления, назначение которых не позволяет утанавливать для них норматив отчислений в общехозяйственные расходы, однако которые по существу могут являться источником покрытия прямых затрат.

При условии равенства стоимости платной образовательной услуги нормативной, структура стоимости платных образова-

тельных услуг соответствует структуре стоимости образовательных услуг в рамках выполнения государственного задания, соотношение прямых и общехозяйственных расходов в стоимости платных образовательных услуг также фиксировано и соответствует соотношению, установленному при исчислении прямых и косвенных расходов, связанных с оказанием образовательных услуг в рамках государственного задания. В случае отклонения размера стоимости платной образовательной услуги от размера, определенного нормативом, абсолютная величина прямых затрат в структуре стоимости остается равной величине, определенной нормативом, а величина стоимости, формирующая источник общехозяйственных расходов, определяется по остаточному принципу.

Сумма поступлений в бюджет вуза от приносящей доход образовательной деятельности $D_{ПДД\ обр}$ рассчитывается по формуле:

$$D_{ПДД\ обр} = \sum_{v=1}^3 \sum_{j=1}^{g_{iv}^{nl}} \sum_{i=1}^{m_{ijv}^{nl}} C_{ijv}^{nl} \cdot n_{ijv}^{nl} \quad (11)$$

где C_{ijv}^{nl} – стоимость оказания образовательной услуги одному студенту, обучающемуся с полным возмещением затрат на i -том направлении подготовки на j -том курсе v -той формы обучения;

n_{ijv}^{nl} – плановая численность студентов, обучающихся с полным возмещением затрат на i -том направлении подготовки на j -том курсе v -той формы обучения;

g_{iv}^{nl} – количество курсов обучения, на которых реализуется i -тое направление подготовки v -той формы обучения с полным возмещением затрат;

m_{ijv}^{nl} – количество направлений подготовки, по которым оказываются платные образовательные услуги.

К прочим доходам от уставной приносящей доход деятельности $D_{ПДД\ нр}$ относятся поступления, назначение которых не позволяет устанавливать для них норматив отчислений в общехозяйственные расходы, однако которые по существу могут

являться источником покрытия прямых затрат – добровольные пожертвования (целевое финансирование) от физических и юридических лиц; целевые средства региональных и муниципальных бюджетов;

– средства, поступающие в виде оплаты за проживание в общежитиях и др.

$N_{СМЕТ}$ – нормативные отчисления от тех видов деятельности, стоимость которых формируется на основании смет на их выполнение, например доходы от платных образовательных услуг в рамках дополнительных образовательных программ и услуг (например, подготовительные курсы, повышение квалификации и переподготовка кадров, международная деятельность), доходы от выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок; доходы от платных издательско-полиграфических услуг, услуг библиотек, музеев, спортивно-оздоровительных студенческих лагерей, доходы от услуг по проведению конференций, совещаний и выставок и прочее.

В данной модели консолидированный доход от указанных видов деятельности, направляемый на обеспечение безубыточности образовательной организации, рассчитывается по следующей формуле:

$$N_{СМЕТ} = N^{\phi}_{СМЕТ} + N^p_{СМЕТ} = \sum_{q=1}^p K_{Hq}^{\phi} S_q^{\phi} + K_{СМЕТ} \sum_{r=1}^u S_r \quad (12)$$

Здесь $N^{\phi}_{СМЕТ} = \sum_{q=1}^p K_{Hq}^{\phi} S_q^{\phi}$ – нормативные отчисления от тех

видов договоров на выполнение работ (услуг), в которых ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы K_{Hq}^{ϕ} , определена заказчиком;

K_{Hq}^{ϕ} – ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы по q -тому договору, смета которого регламентируется заказчиком;

S_q^{ϕ} – объемы договоров в стоимостном выражении на выполнение работ (услуг), в которых ставка процента отчислений

в общехозяйственные расходы K_{Hq}^{ϕ} определена заказчиком внутренними локальными документами;

$N^p_{CMET} = K_{CMET} \sum_{r=1}^u S_r$ – нормативные отчисления от тех договоров на выполнение работ (услуг), по которым норматив отчислений на общехозяйственные расходы K_{CMET} устанавливается образовательным учреждением на основе предлагаемой методики;

S_r – объемы договоров на выполнение работ (услуг), по которым норматив отчислений на общехозяйственные расходы K_{CMET} устанавливается образовательным учреждением на основе предлагаемой методики;

K_{CMET} – норматив отчислений на общехозяйственные расходы по договорам, в которых возможно устанавливать нормативы образовательным учреждением на основе предлагаемой методики;

В итоге условие безубыточности образовательного процесса имеет вид:

$$Z_{фикс} + G_{мз} + R_{проч} + N_{общ} = \sum_{v=1}^3 \sum_{j=1}^{g_v^B} \sum_{i=1}^{m^B} C_{ijv}^B \cdot n_{ijv}^B + \sum_{v=1}^3 \sum_{j=1}^{g_v^{nz}} \sum_{i=1}^{m^{nz}} C_{ijv}^{nz} \cdot n_{ijv}^{nz} + \quad (13)$$

$$D_{ПДД,пр} + \sum_{q=1}^p K_{Hq}^{\phi} S_q^{\phi} + K_{CMET} \sum_{r=1}^u S_r$$

Тогда расчетное значение нормы отчислений для покрытия общехозяйственных затрат от тех видов деятельности, стоимость которых формируется на основании смет на их выполнение, определяется по формуле:

$$K_{CMET} = \frac{Z_{фикс} + G_{мз} + N_{общ} + R_{проч} - \sum_{v=1}^3 \sum_{j=1}^{g_v^B} \sum_{i=1}^{m^B} C_{ijv}^B \cdot n_{ijv}^B - \sum_{v=1}^3 \sum_{j=1}^{g_v^{nz}} \sum_{i=1}^{m^{nz}} C_{ijv}^{nz} \cdot n_{ijv}^{nz} - D_{ПДД,пр} - \sum_{q=1}^p K_{Hq}^{\phi} S_q^{\phi}}{\sum_{r=1}^u S_r} \quad (14)$$

Таким образом, предложенная модель позволяет рассчитать единый норматив отчислений на общехозяйственные нужды при соблюдении условия безубыточности и обеспечении выплат

фиксированной части оплаты труда профессорско-преподавательского состава.

Для выполнения образовательными учреждениями требований Плана мероприятий («дорожная карта») «Изменения в отраслях социальной сферы, направленные на повышение эффективности образования и науки» № 22-р, утвержденного Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2014 г. в части обеспечения заданного уровня оплаты труда ППС, предлагаемая модель безубыточности должна быть дополнена соотношением

$$Z_{ППС} = Z_{фикс} + Z_{стим} \geq Z_{задан}, \quad (15)$$

т.к. достижение установленного Распоряжением № 22-р уровня оплаты труда ППС обеспечивается размером стимулирующей части $Z_{стим}$ фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава.

В формуле (15) $Z_{задан}$ – фонд оплаты труда профессорско-преподавательского состава, рассчитанный исходя из заданного Распоряжением Правительства Российской Федерации № 22-р от 30 апреля 2014 г. соотношения среднемесячной заработной платы профессорско-преподавательского состава государственных и муниципальных образовательных организаций высшего образования к среднемесячной зарплате в субъекте Российской Федерации.

Источниками, формирующими стимулирующую часть $Z_{стим}$ фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава, служат:

1) $D^p_{CMET\ ocm}$ – средства, оставшиеся после отчислений на общехозяйственные нужды из общих объемов проектов, норматив отчислений в общехозяйственные расходы по которым рассчитаны образовательным учреждением, и компенсации прямых расходов по проектам, содержащихся в сметах по проектам – услуги сторонних организаций и физических лиц, привлекаемых по договорам гражданско-правового характера, расходы на командирование исполнителей проектов и пр.:

$$D^p_{\text{СМЕТ осм}} = D^p_{\text{СМЕТ}} - N^p_{\text{СМЕТ}} - R^p_{\text{проч}} = D^p_{\text{СМЕТ}} (1 - K_{\text{СМЕТ}}) - R^p_{\text{проч}} \quad (16)$$

Здесь $D^p_{\text{СМЕТ}} = \sum_{r=1}^u S_r$ – сумма объемов договоров на выполнение работ (услуг), по которым норматив отчислений на общехозяйственные расходы $K_{\text{СМЕТ}}$ устанавливается образовательным учреждением на основе предлагаемой методики;

$N^p_{\text{СМЕТ}} = K_{\text{СМЕТ}} \cdot D^p_{\text{СМЕТ}}$ – сумма отчислений на общехозяйственные нужды из общих объемов проектов, ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы по которым рассчитана образовательным учреждением;

$R^p_{\text{проч}}$ – прочие прямые затраты, содержащиеся в сметах по проектам, ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы по которым рассчитана образовательным учреждением.

2) средства, оставшиеся после отчислений на общехозяйственные нужды из общих объемов проектов, ставки процента отчислений в общехозяйственные расходы по которым определены заказчиком внутренними локальными документами, и компенсации прямых расходов по этим проектам, содержащихся в сметах по проектам (услуги сторонних организаций и физических лиц, привлекаемых по договорам гражданско-правового характера, расходы на командирование исполнителей проектов и пр.):

$$D^{\phi}_{\text{СМЕТ осм}} = D^{\phi}_{\text{СМЕТ}} - N^{\phi}_{\text{СМЕТ}} - R^{\phi}_{\text{проч}} \quad (17)$$

В этой формуле $D^{\phi}_{\text{СМЕТ}} = \sum_{q=1}^p S_q^{\phi}$ – сумма объемов договоров на выполнение работ (услуг), в которых ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы определена заказчиком;

$N^{\phi}_{\text{СМЕТ}}$ – сумма отчислений на общехозяйственные нужды из общих объемов проектов, ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы по которым определены заказчиком НИОКР внутренними локальными документами;

$R^{\phi}_{\text{проч}}$ – прочие прямые затраты, содержащиеся в сметах по проектам, ставка процента отчислений в общехозяйственные расходы по которым определены заказчиком);

3) $D_{\text{внр}}$ – внереализационные доходы учреждения, к которым относят возмещение причиненных убытков, штрафы, пени, неустойки по хозяйственным договорам, курсовую разницу и др.

Тогда необходимое условие реализации требований Распоряжения № 22-р формулируется следующим образом:

$$Z_{\text{стим}} = D^p_{\text{СМЕТ}} (1 - K_{\text{СМЕТ}}) - R^p_{\text{проч}} + D^{\phi}_{\text{СМЕТ}} - N^{\phi}_{\text{СМЕТ}} - R^{\phi}_{\text{проч}} + D_{\text{внр}} \geq Z_{\text{задан}} - Z_{\text{фикс}} \quad (18)$$

Особо отметим, что эффективность реализации методики на практике обеспечивается при соблюдении образовательными учреждениями следующих требований:

1. Централизация планирования; отказ от «внутреннего хозяйственного расчета», при котором хозяйственной единицей, формирующей индивидуальный финансовый план и имеющей права на распределение средств, является кафедра или иное внутреннее структурное подразделение образовательного учреждения;

2. Установление единого экономически обоснованного норматива отчислений в общехозяйственные расходы с различных источников финансирования соответствующих видов деятельности, за исключением ставки процента отчислений в общехозяйственные расходы от доходов, полученных от оказания услуг по реализации программ высшего профессионального образования и ставки процента отчислений, определенных заказчиком НИОКР внутренними локальными документами (например, в случае, если заказчиком является Министерство обороны РФ).

Разработка механизма расчета экономически обоснованного норматива отчислений в общехозяйственные расходы требуется для обоснования сметной стоимости работ, выполняемых в интересах заказчиков (в том числе НИОКР).

3. Установление требований по раскрытию информации об условиях и нормах учебного процесса, влияющих на формирование финансовых показателей:

– информация о закреплении реализуемых образовательным учреждением направлений подготовки и специальностей за выпускающими кафедрами;

– применяемые образовательным учреждением нормы времени на виды аудиторной работы, реализуемые преподавателями в учебном процессе;

– информация о структуре учебных планов и рассчитанной на их основе недельной аудиторной нагрузке;

– обоснование необходимой и достаточной численности учебно-вспомогательного персонала, базирующееся на анализе видов выполняемой работы.

4. Наличие в образовательном учреждении утвержденного регламента формирования и утверждения плана финансово-хозяйственной деятельности, а также регламента внесения и утверждения корректировок к нему; создание постоянно действующей системы мониторинга финансового состояния, в том числе через введение процедуры ежеквартального «план-факт» анализа выполнения показателей плана финансово-хозяйственной деятельности.

Таким образом, использование предлагаемой модели позволит принимать обоснованные управленческие решения о величине единого экономически обоснованного норматива отчислений в общехозяйственные расходы с различных источников финансирования соответствующих видов деятельности (за исключением ставки процента отчислений в общехозяйственные расходы от доходов, полученных от оказания услуг по реализации программ высшего профессионального образования; ставки процента отчислений в общехозяйственные расходы, определенных заказчиком НИОКР внутренними локальными документами), а также о целесообразности включения в план таких работ, при выполнении которых при заданном нормативе отчислений в общехозяйственные расходы возникает риск потери качества.

Библиографический список

1. План мероприятий («дорожная карта») «Изменения в отраслях социальной сферы, направленные на повышение эффективности образования и науки», утвержденный Распоряжением

Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2014 г., № 22-р, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://government.ru/media/files/41d4da95ce817.pdf>

2. Торокин А. Высшее образование: системный подход // Высшее образование в России, 1999, № 4, с. 42–48.

3. Перспективные новые механизмы управления финансовыми ресурсами высших учебных заведений в условиях усиления их экономической самостоятельности образования [Электронный ресурс] // Федеральное агентство по образованию. – М., 2007. – Режим доступа: <http://www.budget-fin.ru/download/perspectiv.doc>.

4. Приказ Минобрнауки России от 26.12.2013 г. № 1405 «Об утверждении Порядка определения нормативных затрат на оказание государственных услуг и нормативных затрат на содержание имущества в федеральных государственных образовательных организациях высшего образования, федеральных государственных организациях профессионального образования, федеральных государственных образовательных организациях дополнительного профессионального образования и научных организациях, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Министерство образования и науки Российской Федерации», [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://минобрнауки.рф/документы/4287>.

5. Приказ Минобрнауки России от 02.08.2013 г. № 38 г. «Об утверждении методики определения нормативных затрат на оказание государственных услуг по реализации имеющих государственную аккредитацию образовательных программ высшего образования по специальностям и направлениям подготовки», [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2013/10/09/obr-akkreditacia-dok.html>.

Bibliographical list

1. Plan meroprijatij («dorozhnaja karta») «Izmenenija v otrasljah social'noj sfery, napravlennye na povyshenie jeffektivnosti obrazovanija i nauki», utverzhdennyj Rasporjazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 30 aprelja 2014 g., №22-r, [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://government.ru/media/files/41d4da95ce817.pdf>

2. Torokin A. Vysshee obrazovanie: sistemnyj podhod // Vysshee obrazovanie v Rossii, 1999, № 4, s. 42–48.

3. Perspektivnye novye mehanizmy upravlenija finansovymi reursami vysshih uchebnyh zavedenij v uslovijah usilenija ih jekonomichej samostojatel'nosti obrazovanija [Jelektronnyj resurs] // Federal'noe agentstvo po obrazovaniju. – M., 2007. – Rezhim dostupa: <http://www.budget-fin.ru/download/perspectiv.doc>.

4. Prikaz Minobrnauki Rossii ot 26.12.2013g. № 1405 «Ob utverzhenii Porjadka opredelenija normativnyh zatrat na okazanie gosudarstvennyh uslug i normativnyh zatrat na sodержanie imushhestva v federal'nyh gosudarstvennyh obrazovatel'nyh organizacijah vysshego obrazovanija, federal'nyh gosudarstvennyh organizacijah professional'nogo obrazovanija, federal'nyh gosudarstvennyh obrazovatel'nyh organizacijah dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovanija i nauchnyh organizacijah, v otnoshenii kotoryh funkcii i polnomochija uchreditelja osushhestvljaet Ministerstvo obrazovanija i nauki Rossijskoj Federacii», [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://minobrnauki.rf/dokumenty/4287>.

5. Prikaz Minobrnauki Rossii ot 02.08.2013 g. №38 g. «Ob utverzhenii metodiki opredelenija normativnyh zatrat na okazanie gosudarstvennyh uslug po realizacii imejushhij gosudarstvennuju akkreditaciju obrazovatel'nyh programm vysshego obrazovanija po special'nostjam i napravlenijam podgotovki», [Jelektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://www.rg.ru/2013/10/09/obr-akkreditacia-dok.html>.

Контактная информация

e-mail: zininav@mati.ru

Contact links

e-mail: zininav@mati.ru

О ГАРМОНИЗАЦИИ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА СТРАН ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА*

ON HARMONIZATION OF TAX LEGISLATION OF CUSTOMS UNION MEMBER STATES

Н.Н. ТЮТЮРИУКОВ

д.э.н., главный научный сотрудник Института налоговой политики и налогового администрирования Финуниверситета, член ВЭО

Е.Н. МАКСИМОВА

к.э.н., зам. директора Института налоговой политики и налогового администрирования Финуниверситета

Г.Б. ТЕРНОПОЛЬСКАЯ

к.э.н., проф. каф. управленческого учета Финуниверситета

N.N. TYUTYURYUKOV

Doctor of Economic Sciences, Senior Researcher of the Institute of tax policy and tax administration of the Financial University, member of VEO

E.N. MAKSIMOVA

Candidate of Economic Sciences, Deputy Director of the Institute of tax policy and tax administration of the Financial University

G.B. TERNOPOLSKAYA

Candidate of Economic Sciences, Professor of the Chair of managerial accounting of the Financial University

* Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по Государственному заданию ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» на 2014 г. Article was prepared on the basis of research financed by the budget funds under State Program «Financial University under the Government of the Russian Federation» for 2014.

Аннотация

Рассмотрены вопросы экономического развития стран Таможенного союза, их взаимной торговли и развитие промышленной кооперации между нашими странами – следующего этапа развития экономического союза. Необходимо гармонизировать налоговое законодательство стран Таможенного союза.

Abstract

The authors analyze the issues of the economic development of the Customs Union Member States and their mutual trade, seeing the development of the industrial cooperation among them as a next stage in the development of the economic union. The article shows the necessity of the harmonization of the tax legislation of the Customs Union Member States.

Ключевые слова: Таможенный союз, Единое экономическое пространство, Евразийский экономический союз, модельный налоговый кодекс.

Key words: Customs Union, Common Economic Space, Eurasian Economic Union, Model Tax Code.

С 2010 г. начал функционировать Таможенный союз (ТС) трех стран постсоветского пространства: Беларуси, Казахстана и России, а с 2012 г. – Единое экономическое пространство (ЕЭП). Но собственно история интеграции стран в региональный экономический союз насчитывает 20 богатых на события лет. Рассмотрим итоги функционирования ТС (см. таблицу).

Прежде всего обращает на себя внимание значительный объем торговли стран ТС с третьими странами. По сравнению с 2011 г. доля объема взаимной торговли между странами ТС незначительно увеличилась. Только Беларусь сильно интегрирована с рынком ТС: почти половина объемов торговли Беларуси осуществляется на рынке ТС, при этом устойчиво повышается удельный вес взаимной торговли. У Казахстана намечается слабая тенденция ориентации на торговлю внутри стран ТС, а у России доля торговли с третьими странами остается примерно постоянной и весьма высокой.

Таблица

Удельный вес торговли с третьими странами в общем объеме внешней торговли по ТС в целом и по государствам – членам ТС в отдельности, %

	2011	2012	2013
Таможенный союз	88,0	87,3	87,9
Беларусь	53,6	51,6	49,3
Казахстан	81,8	82,0	81,6
Россия	92,5	92,0	92,5

Источник: Об итогах взаимной торговли товарами государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства за 2011, 2012 и 2013 года. М., ЕЭК.

Проведенный анализ показывает, что торговля в основном (более 87%) связана с третьими странами. Можно согласиться с исследователями, утверждающими, что «развитие торгово-экономического взаимодействия России, Белоруссии и Казахстана в условиях создания Таможенного союза и Единого экономического пространства демонстрирует достаточно противоречивые тенденции. В первые два года функционирования Таможенного союза отмечалось определенное положительное воздействие интеграционного процесса на внешнюю и взаимную торговлю трех стран, которое, однако, явилось следствием использования преимущественно экстенсивных факторов роста. В 2013 г. динамика взаимной торговли замедлилась» [1]. Как было сказано, рост взаимной торговли замедляется, что свидетельствует об исчерпании возможных очевидных резервов и необходимости поиска новых путей интеграции. Важным направлением является как раз функционирование Евразийского экономического союза – этот проект предполагает свободное перемещение не только товаров, но и услуг, капиталов, рабочей силы.

По мнению исследователей, подготовивших доклад ЮНКТАД «Мировые инвестиции 2014»: более 50% инвесторов считают наличие фискальных стимулов критическими или очень важными при принятии решений о перемещении капиталов в ту или иную страну.

Действительно, налоговая составляющая играет важную роль в выборе территорий, куда инвестировать средства. Так что важным представляется налоговая среда в странах ТС.

ТС начал свое функционирование, когда мир начал оправляться после глобального кризиса 2008–2009 гг. Именно в эти годы в странах Евросоюза началось масштабное реформирование налоговых систем, при этом особое внимание уделялось поддержке малого бизнеса, консолидации общества в быстром преодолении посткризисных явлений. Поэтому представляет интерес анализа этих реформ, приведенных в статье, для целей гармонизации налогового законодательства [2]. Именно в эти годы происходило обсуждение реализации такого важного принципа налогообложения как равенства. Равенство в трактовке стран Евросоюза – это равные права перед налоговым законодательством: в этот временной отрезок были существенно увеличены ставки подоходного налога для наиболее обеспеченных слоев населения развитых стран Евросоюза [3].

Поэтому для целей достижения свободного перемещения всех факторов производства необходимо провести гармонизацию налогового законодательства именно с общей части Модельного налогового кодекса стран ТС и ЕЭП. Это тем более актуально, что между нашими странами существует и развивается производственная кооперация: во взаимной торговле государств-членов ТС и ЕЭП в 2013 г. доля инвестиционных товаров превышала 10%, а промежуточных товаров – 66,5%. В стратегиях экономического развития рассмотренных стран указывается в качестве обязательного компонента – совместное развитие Евразийского экономического союза и построение согласованной экономической политики.

Гармонизация может происходить параллельно в нескольких направлениях. По нашему мнению, необходимо откорректировать определение налога: налог трактуется в налоговые кодексы (НК) стран ТС и ЕЭП неодинаково, а в НК России приведено расширенное определение. За основу можно взять следующее определение: «законно установленная государством обязательная, индивидуально определенная безэквивалентная денежная сумма, подлежащая уплате в ... бюджеты страны» [4]. Предложенное определение – результат систематизации знаний ученых

России и других стран в области налогов и налогообложения за последние 15 лет.

Для ускорения процесса интеграции необходимо построить общую часть Модельного НК стран ТС и ЕЭП. Но прежде всего необходимо создать его концепцию, в которой будут изложены основные идеи, прогрессивные и уже нашедшие отражение в национальных НК.

В 2000 г. была разработана и принята Общая часть Модельного налогового кодекса государств-участников СНГ (МНК СНГ). На тот момент времени МНК СНГ установил общее направление реформирования налоговых систем стран СНГ и желаемые правила их функционирования. Однако за 10 лет накоплен большой практический опыт государствами-участниками СНГ в налоговой сфере. МНК СНГ требует своего обновления: практически все государства ввели у себя свои НК. В НК Казахстана присутствует раздел «Налоговое администрирование», которого нет ни в НК России, ни в НК Беларуси.

Предлагается в концепции:

1. Уточнить понятийный аппарат.

С момента введения МНК СНГ появились новые понятия, например: налоговый контроль трансфертного ценообразования, консолидированный налогоплательщик, налоговый консультант и некоторые другие. Ряд определений в понятийном аппарате по разным причинам не используется в полном объеме в налоговой законодательственной практике отдельных стран.

2. Ввести главу «Основы налогообложения малого предпринимательства».

Несмотря на принимаемые решения государств на разных уровнях на протяжении всех прошедших лет, масштаб функционирования малого предпринимательства не достиг в странах ТС желаемого уровня.

3. Уточнить порядок налогового информирования и консультирования налогоплательщиков.

В наших странах уже много лет функционируют налоговые консультанты, однако их законодательное оформление функционирования находится в стадии законопроекта. Это необходимо исправить в весьма сжатые сроки, т.к. эти субъекты ком-

ментируют публичное налоговое право, но при этом ответственность ограничена.

Библиографический список

1. Евразийский интеграционный проект: эффекты и проблемы реализации (научный доклад) / Под общей ред. С.П. Глинкиной. – М.: Институт экономики РАН, 2013.
2. Тютюрюков Н.Н., Тютюрюков В.Н., Тернопольская Г.Б. Антикризисные налоговые меры: Страны Европейского союза и Россия // Финансы и кредит. № 41. 2009.
3. Тютюрюков Н.Н., Тютюрюков В.Н., Тернопольская Г.Б. Подходное налогообложение: сравнение не в пользу России // Ж. «Налоговая политика и практика». № 10. 2011.
4. Тютюрюков Н.Н., Тютюрюков В.Н., Тернопольская Г.Б. Дефиниция «налог» в России, странах СНГ и ВТО // Ж. «Финансы». № 4. 2012.

Bibliographical list

1. Evrazijskij integracionnyj proekt: jeffekty i problemy realizacii (nauchnyj doklad) / Pod obshhej red. S.P. Glinkinoj. – M.: Institut jekonomiki RAN, 2013.
2. Tjutjurjukov N.N., Tjutjurjukov V.N., Ternopol'skaja G.B. Antikrizisnye nalogovyje mery: Strany Evropejskogo sojuza i Rossija // Finansy i kredit. № 41. 2009.
3. Tjutjurjukov N.N., Tjutjurjukov V.N., Ternopol'skaja G.B. Podohodnoe nalogooblozhenie: sravnenie ne v pol'zu Rossii // Zh. «Nalogovaja politika i praktika». №10. 2011.
4. Tjutjurjukov N.N., Tjutjurjukov V.N., Ternopol'skaja G.B. Definicija «nalog» v Rossii, stranah SNG i VTO // Zh. «Finansy». №4. 2012.

Контактная информация:

Н.Н. Тютюрюков, lasconi@mail.ru
Е.Н. Максимова, e. maksimova@mail.ru
Г.Б. Тернопольская, alcor2000@yandex.ru
Адрес: Финансовый университет, 125993, Москва,
Ленинградский проспект, д. 49

Contact links

N.N. Tyutyuryukov, lasconi@mail.ru
E.N. Maksimova, e. maksimova@mail.ru
G.B. Ternopolskaya, alcor2000@yandex.ru
Adress: Financial University, Leningradsky pr., 49,
Moscow, 125993

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ РФ

KEY DIRECTIONS OF RUSSIAN INDUSTRY SUPPORTS IN THE GROWTH CONDITION

А.О. БЛИНОВ

*академик РАН, доктор экономических наук,
Финансовый университет при Правительстве РФ*

О.А. НИКОЛАЕВСКАЯ

*ст. преподаватель, кандидат экономических наук,
Южно-Уральский государственный университет*

A.O. BLINOV

*academician RANS, Doctor of Economic Sciences Financial
University under the Government of the Russian Federation*

O.A. NIKOLAEVSKAYA

*senior lecturer, PhD (Candidate of Science) South Ural State
University*

Аннотация

Исследование посвящено вопросам регулирования промышленной политики РФ. В современных условиях развитие промышленных предприятий может быть стабильным при условиях, когда темпы их роста выше темпов развития рынка, и предпринимательская структура постоянно адаптируется к изменениям внешней среды. Сегодня как во внешней, так и во внутренней среде отечественной промышленности наблюдаются частые изменения наряду с высокой сырьевой зависимостью от конъюнктуры мирового рынка. В статье делается вывод о том, что управление должно быть инновационным и гибким, менеджмент должен активно влиять на происходящие в конкурентной среде процессы, а государство выступать гарантом экономического роста.

Abstract

In article the questions in development of industry's politics are considered. Development of industrial enterprises can be stable in conditions both provided that their growth rates higher than the rate of market and development their structure is constantly adapting to changes in the external environment. Russian economy today is based on witnessing rapid changes in the external and internal environments of industrial enterprises which connected with grater dependence based on world's market conjuncture. Therefore, the management should be innovative and flexible. Main features of industrial enterprises management should be deals with strategic surprises. The government should be a main guarantor of grater economic growth.

Ключевые слова: промышленность, стратегия развития, экономическая безопасность, устойчивость, государство, население.

Keywords: national industry, development strategy, economics safety, resistance, government, population.

В современных условиях протекающие процессы глобализации способствуют изменениям в мировой экономике. При этом прослеживается четкая взаимосвязь между инновационным развитием стран мира и лидерством в мировой экономике. Российская Федерация в настоящее время, хотя и находится в общем русле мировых тенденций развития, все же существенно отстает от стран-лидеров. В этих условиях особую актуальность приобретает проблематика повышения конкурентоспособности национальных товаров и услуг. При этом на первый план выходят задачи модернизации российской экономики, а также создания и использования новых технологий. Позиции России в экономике мирового хозяйства с долей в 3% мирового ВВП и долей 1% в мировой обрабатывающей промышленности явно не соответствуют ее потенциалу. Нам еще предстоит найти свое место на мировом рынке и прежде всего в сфере высоких технологий, которое будет и дальше служить залогом обеспечения национальной безопасности государства.

Текущее состояние отечественной промышленности свидетельствует о необходимости корректировки выбранной стратегии развития и процесса ее реализации посредством возрождения авторитета государственной власти, а также проведения кардинальных мер, без которых текущая ситуация вряд ли улучшится. Объясняется это рядом обстоятельств:

- *Высокой изношенностью основных средств в отраслях промышленности.* Согласно данным государственной статистики, это практически половина (47,7%). К сожалению, степень обновления производственных фондов в промышленности не превышает и 3% в год;

- *Необходимостью развития технических кадров для промышленности.* Проблема связана, с одной стороны, со старением высококвалифицированного персонала (средний возраст которых составляет 50–59 лет), с другой стороны – нехваткой достаточной квалификации у молодежи (только 24,5% обладают требуемым и достаточным уровнем знаний, опыта, компетенций). По оценкам специалистов, эта тенденция при сложившихся условиях будет продолжаться. Так, в период 2013–2030 гг. наибольшее снижение численности занятых работников будет происходить в отраслях реального сектора экономики, в т.ч. промышленных видах деятельности – на 24%. При этом часть высвобожденных работников из промышленных производственных секторов экономики, скорее всего, найдет работу в сфере непроемственных услуг и торговле. Считается, что численность занятых в этих сферах к 2030 году вырастет приблизительно на 11%;

- *Падением производства высокотехнологических товаров.* Согласно стратегии приоритетного развития промышленности мы должны инвестировать в высокотехнологичное производство минимум 28–38% от ВВП. По факту мы отчисляем на эти нужды только 20% [12];

- *Продолжающейся переориентацией экономики на импортную технологическую базу.* Главным образом на продукцию высокотехнологичных отраслей мировых стран-лидеров (США, Китай, Япония и Германия), доля которых в мировом высокотехнологичном производстве составляет около 46,8%

[10]. В последние годы стремительно нарастает зависимость крупнейших российских корпораций от притока иностранных инвестиций. Больше трети ВВП России создается за счет экспорта сырья. В таких условиях велика вероятность того, что многие отечественные компании и впоследствии будут уязвимы и существенно зависимы от конъюнктуры мирового рынка, и в случае затяжного кризиса не смогут расплатиться по долгам без помощи государства. Следование курсу преимущественного развития сырьевого сектора воссоздает кризисную ситуацию;

- *Ухудшением социально-экономических условий развития,* в которых ухудшается демографическая ситуация, падает качество рабочей силы, а также снижается уровень профессиональной предприимчивости и стремления к развитию как к таковому.

Заметим, что ни одна из успешных стратегий мировой практики не применима в российской действительности. Более того, инновационный характер современного развития не позволяет рассматривать стратегии выживания и подражания как приемлемые для России. Это оставляет нам только одну возможность сохраниться в качестве влиятельного субъекта исторического процесса – под эгидой государства сформировать и реализовать на всех уровнях управления стратегию социально-экономического и интеллектуально-творческого самовыражения общества – носителя богатейшей национальной культуры.

Сегодня одной из самых обсуждаемых проблем во всех странах мирового сообщества является диагностика различных аспектов экономического кризиса, последствия которого находят свое отражение и в общественно-экономическом климате нашей страны. При таком раскладе реальность целей, поставленных в «Программе инновационного развития России до 2020 года», вызывает весьма обоснованные сомнения [8].

Реалии инновационного пути развития диктуют необходимость перестройки традиционной системы управления российской промышленностью и актуализируют необходимость повышения эффективности системы управления предприятиями в перспективе. Обоснованные и ориентированные на достижение стратегических целей управленческие решения должны приниматься в контексте долгосрочного развития, с учетом реализа-

ции национального потенциала всей системы народного хозяйства РФ, в том числе в контексте имеющихся у нас и неиспользованных возможностей внутреннего и внешнего окружения.

Позиции современной России в научно-технологическом пространстве

Нашему государству предстоит решить очень важную и очень сложную долгосрочную задачу – создать инновационную модернизованную экономику. В таком свете постоянное обновление предприятий, технологий и способностей людей становится доминирующей активностью.

В настоящее время во всех развитых странах решается задача диверсификации источников энергии и энергетических ресурсов в самом прямом смысле, а также мобилизация источников роста как такового. Некоторые эксперты прогнозируют, что цены на традиционные энергоносители уже никогда не будут высокими. В этом сценарии развития мировой экономики у Российской Федерации одним из немногих шансов преодолеть посткризисное состояние является инновационно-технологическое возрождение.

В современных условиях модернизация производственной базы народного хозяйства характерна для многих развитых государств. В формирующемся многополярном мире складываются четыре главных центра научного прогресса – США, ЕС, Япония и Китай [9].

В мировом масштабе отчетливо прослеживается тенденция увеличения с каждым годом расходов на НИОКР в объемах мирового ВВП. Так, по данным на конец 2012 года более 30 % общемировых расходов взяли на себя Соединенные Штаты, около 14% – Китай. В лидерах оказались Япония, Германия, Республика Корея, Франция, Великобритания. Далее следовали Индия, Бразилия и Тайвань. Россия только на 10-й позиции, с расходами на НИОКР в общем объеме ВВП, который и сегодня по-прежнему практически не превышает 2–3% по паритету покупательной способности и 1% по обменному курсу. В настоящее время по размеру финансирования НИОКР Россия более чем в 10 раз отстает от Северной Америки и Восточной Европы и в 5 раз от Восточной Азии.

Лидерами в производстве продукции в средне- и высокотехнологичных отраслях являются в настоящее время США, Китай, Япония, Германия и Республика Корея. Анализ имеющихся данных показывает, что и в производстве, и в международной торговле промышленными товарами значение развивающихся стран постоянно возрастает. Их доля во всемирном экспорте промышленных изделий увеличилась с 20% в 1992 г. до 39% в 2009 г. и по сей день имеет тенденцию к росту [3].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что значительная доля ВВП развитых стран мира, которые уже на протяжении нескольких десятилетий удерживают свои позиции в группе мировых лидеров наукоемкого производства, обеспечивается производством высокотехнологичных товаров наряду с реализацией предпосылок для дальнейшего роста научно-технического потенциала. В России данный вопрос и сегодня является весьма актуальным. Его решение связано с разработкой новых и модернизацией существующих механизмов и инструментов внедрения инноваций в национальное производство. Достижение такой цели представляется возможным на основе концентрации усилий на максимально эффективном использовании научного потенциала.

В таких международных рейтингах инновационного развития как «Глобальный инновационный индекс» (GII), «Индекс готовности к сетевой экономике» (NRI), «Индекс экономики знаний (KEY)» и индексе глобальной конкурентоспособности (GCI) традиционно лидируют Соединенные Штаты Америки, Япония и страны Западной и Восточной Европы [11].

Результаты исследований последних лет явно демонстрируют тот факт, что и Россия и другие республики СНГ так и не смогли за 20 лет провести полномасштабную структурную перестройку экономики в направлении развития наукоемких отраслей и информационных технологий [1,2].

Что касается Российской Федерации, то приходится, к сожалению, констатировать тот факт, что инновационный потенциал нашей промышленности за последнее десятилетие продолжал падать. И сейчас мы вынуждены зафиксировать отставание от передовых стран мира. В таком русле все еще остаются весьма

важными нерешенные вопросы повышения инновационной активности предприятий, в решении которых ключевая роль принадлежит государству. Открытым остается вопрос о государственной поддержке высокотехнологичного сектора экономики, источников финансирования для его развития и механизмов продвижения наукоемкой продукции на мировой рынок. Например, в развитых странах – лидерах мировой науки государственная политика по развитию национального потенциала страны имеет два важных аспекта. С одной стороны, государство напрямую финансирует научные и прикладные исследования, а с другой – с помощью льгот и мер налоговой политики стимулирует расходы на НИОКР частного сектора. Было бы неплохо в том числе воспользоваться успешными мировыми практиками и адаптировать их к особенностям нашей экономики и ее конкурентным преимуществам.

Делая вывод, можно сказать, что нам предстоит кардинально повысить конкурентоспособность национальных товаров и услуг на основе модернизации российской экономики. Современная западная экономика, при всех ее очевидных пороках, производит конкурентные товары и услуги. Настало время и Российской Федерации оказаться впереди.

Локомотивы национального роста

Испокон веков ключевыми факторами развития и неотъемлемыми компонентами национального потенциала государства являлись население, объем ВВП, НИОКР и военная мощь. Признавая важную роль государства в «не регулировании» классовых интересов, а умиротворении их путем соглашения, устранения всех поводов к конфликтам, на первый план в русле современных интеграционных процессов, которые имеют место быть в мировой экономике, выходят именно население, ВВП и НИОКР.

При таком рассмотрении к задачам модернизации российской промышленности относится развитие «высоких технологий» за счет коммерциализации результатов исследований, которые создают предпосылки для массового распространения базовых технологий и производства конкурентоспособных про-

дуктов, эффективного использования научно-технических заделов, а также выявления и реализации не востребованного и/или не выявленного коммерческого потенциала. В настоящее время приоритетом национального развития выступает разработка и реализация проектов с высокими показателями экономической эффективности. Одновременно требуется снижение доли имеющегося в России интеллектуального и созидательно-творческого потенциала, который задействован в инновационном развитии других стран – ныне технологических лидеров мирового масштаба, потому и не работает в полной мере на экономику нашей страны и ее продвижение к «обществу знаний».

Все чаще и неоднократно ведущие эксперты страны упоминают о том, что в сложившихся условиях российской действительности необходимо брать курс на реиндустриализацию, которая наряду с прочной нравственной основой социальной политики предполагает еще проведение определенной государственной политики продвижения к новой промышленной базе страны на основе высоких научно-технологических достижений. Пока в российской экономике не будут созданы гибкие механизмы запуска рыночных преобразований на уровне предприятий, нецелесообразно ожидать появления значимых предпосылок для устойчивого роста. Поэтому и преобразованием, и развитием приходится заниматься одновременно. В такой ситуации в системе управления трансформацией экономики ведущую роль играет государство. Рынок сам по себе может быть свободным только в том случае, когда он становится зрелым и безупречным. Это и можно обозначить как целевой ориентир.

Для проведения в жизнь планов модернизации мало одного желания власти, мало даже создания необходимой инфраструктуры и выделения масштабных средств. Важным является определение и механизма стимулирования, который должен быть заложен в основу стратегии реформаторского курса. Стратегия инновационного развития не просто отражает волю политических лидеров, а становится идеей, которая объединяет общество. Только на такой основе страна сможет совершать качественные преобразования.

Всемирные обзоры ценностей, охватывающие данные по 43 сообществам, которые представляют 70% населения Земли, позволяют сделать вывод о том, что в пространстве передового индустриального общества возрастает значение свободы выражения и политического участия [6]. Кроме того, исследование позволило выявить в иерархии ценностей российской бизнес-культуры следующие базовые ценности: власть, любовь к родине, образование, труд и достаток.

В процессе развития как организация в частности, так и экономика народного хозяйства в целом проходят определенные стадии своего роста. Устойчивое экономическое развитие неразрывно связано с понятиями индивидуальной, социальной и цивилизационной зрелости. Как организация, так и целая отрасль экономики может исчезнуть, если она утратит свою основную цель, и люди больше не будут отождествлять себя с ней.

Особую роль для технологической модернизации должны сыграть специальные инновационные институты новой экономики, которые способны создавать на основе коммерческой реализации инноваций высококапитализируемые активы. Поэтому научно-техническому сообществу России необходимо сейчас на постоянной основе «эксплуатировать» свое несомненное умение правильно мыслить и изобретать в целях эффективного извлечения интеллектуальной ренты из производимой знанием стоимости. Капитализация интеллекта – это превращение квалификации кадров в лицензии и сертификаты, знаний – в права интеллектуальной собственности, а репутации – в бренды и финансовые гарантии устойчивого развития страны.

По оценке профессора Б.В. Губина, одним из основополагающих факторов возникновения новых угроз и вызовов безопасности страны является потеря способности экономики и государства энергично действовать в направлении достижения поставленных целей.

Люди, сосредоточенные на целях, имеющих для них значение и смысл, способны превращать совместную работу в масштабную творческую деятельность. Результаты, достигнутые на основе выгодных взаимодействий, отличаются большой прочностью и устойчивостью. На всех уровнях управления важна

преданность людей и их способность к развитию, которая отвечает человеческой природе любознательности и стремления апробировать все новое в своей практике.

Таким системам свойственна целостность, их свойства зависят от целого. Умение решать самые сложные вопросы зависит от навыка видения системы управления в целом, именно в ней лежат результаты «вчерашних» действий [13].

Концепция национальной промышленной политики России является центральным звеном в серии законов, регулирующих формирование и реализацию политики государства в важнейших направлениях социально-экономического развития страны [7].

Любое развитие предполагает прохождение через определенные стадии и кризисы. Это не просто автоматическое воспроизведение одной и той же программы, а развитие способности управлять проблемами возрастающей сложности. Это не только преобразование и обновление, это изменение парадигм, базовых ценностей и основных концепций. Кроме того, это и изменение самосознания, а значит и культуры поведения. Глубокое понимание законов эволюции по стадиям инициации, дифференциации и интеграции помогает управлять переходом от одной стадии к следующей, более совершенной. Наличие проблем может означать, что экономика находится на пороге перехода к следующей стадии своего развития.

Современное промышленное производство представляет собой сложное переплетение конкурентных, кооперационных и разнообразных промежуточных видов отношений. В частности, отношений причастности к формированию и реализации государственной промышленной политики. Это создает почву для создания устойчивых союзов и групп субъектов промышленной деятельности, в том числе объединений и бизнес-ассоциаций.

Вспомним, что в своих работах И.И. Янжул, наряду с признанием альтруизма важным, если не главным фактором развития экономической науки пришел к выводу, что новая перестройка политэкономии должна основываться преимущественно на индуктивном методе и в этом смысле она «является наукой будущего, нежели настоящего» [14].

И если знание – не сама сила, то оно, во всяком случае, указывает путь к силе. Подобный подход создает определенные предпосылки для оценки эффективности роста с точки зрения его динамики, оценки качества развития путем сопоставления со средними показателями, а также оценки эффективности прироста на основе разработки целевых подходов.

Принятая концепция роли государства в экономике базируется на представлении функционирования экономики и социума страны в виде постоянного взаимодействия четырех относительно самостоятельных макросистем: государства, общества, экономики и предпринимательства и/или бизнеса, а также распределения функций управления на каждом из уровней анализа и оценки эффективности управления качеством роста (рис. 1).

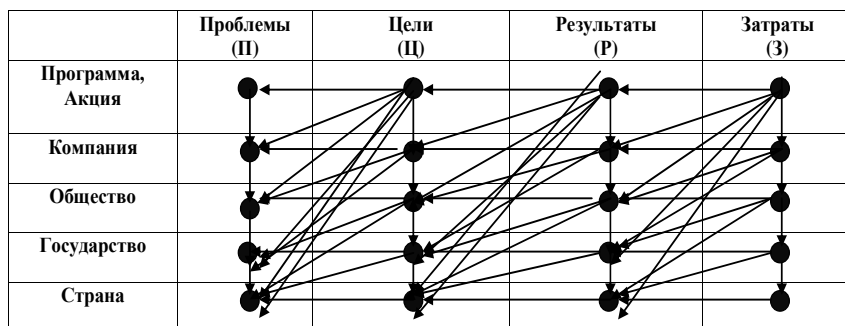


Рис. 1. Соотношение параметров уровней анализа и оценки качества национального роста

С точки зрения основной позиции государства, страна представляет собой целостный объект регулирования; с экономической точки зрения страна рассматривается как пространство, где протекают процессы производства, распределения, обмена и потребления благ; общество представляет собой среду социальных действий физических лиц и групп лиц; предпринимательство выступает как активная сила, которая инициирует и реализует различного рода инновационные проекты.

При этом экономика обеспечивает текущие материальные потребности, в которых заинтересовано общество, а предпринимательство концентрируется на преобразованиях и новшествах, необходимых для роста.

В этих условиях на государство возлагается забота о перспективах развития страны, об устойчивом бескризисном развитии всех перечисленных макросистем. Этим определяется роль государства как субъекта, организующего в сотрудничестве с представителями общественных организаций, экономического и предпринимательского сообщества процессы формирования и реализации государственной промышленной политики.

Приоритеты развития региональной промышленной политики

Проблема определения приоритетов развития промышленного сектора является также дискуссионной. Политика совершенствования структуры хозяйственного комплекса невозможна без всестороннего анализа и научного обоснования выбора направлений реструктуризации промышленности, исходя из того, какие направления развития представляются в качестве приоритетных.

Значительный интерес представляет собой опыт, который накоплен в субъектах Российской Федерации. К тому же в ряде недавних работ содержится также попытка сравнительного анализа регионального практического опыта. Например, примечательна работа [5], в которой автор провел оценку и анализ 26 концепций направления развития промышленной политики в субъектах Федерации. В результате сделан вывод о том, что в большинстве случаев при выборе тех или иных приоритетов государственного развития приводится список значимых, по мнению разработчиков, отраслей, без описания оснований, согласно которым они выбраны; либо используются общие абстрактные формулировки. И лишь в некоторых случаях указывается система критериев, на основании которых и осуществляется выбор инструментов развития. В результате была составлена итоговая таблица, в которой отражаются все используемые критерии [5, с. 61].

Проведенная оценка и анализ позволили сделать следующие выводы:

Во-первых, все используемые в региональной практике критерии выбора приоритетов чаще всего классифицируются на пять основных групп критериев: экономические, социальные, бюджетные, технологические и экологические.

Во-вторых, наиболее часто используемыми критериями при выборе приоритетов развития являются критерии деятельности предприятия, классифицируемые как экономические. Из 29 комплексов укрупненных показателей данная подгруппа выбрана 28 раз, социальная – 24 раза, бюджетная – 22 раза. Меньше всего учитывается влияние промышленного производства на экологию, о влиянии на которую было упомянуто всего 10 раз.

В-третьих, среди представленных комплексов критериев отсутствует какая-либо система: критерии не классифицированы и представлены общим несвязным перечнем. Только в некоторых случаях дано деление на группы и подгруппы (например, в концепции Нижегородской области, Тульской области, Орловской области, Ульяновской).

В-четвертых, в большинстве случаев имеет место быть размытость формулировки критерия выбора и отсутствие конкретики, что свидетельствует о поверхностном внимании к вопросу и невысокому качеству исследования.

В-пятых, в анализируемых документах не указывается уровень, на котором устанавливаются приоритеты, что является существенным недостатком, т.к. оценка, проведенная по одному и тому же набору показателей, на разных уровнях может давать различные результаты.

В-шестых, в рассмотренных методиках практически отсутствует территориальная специфика, за исключением Концепции промышленной политики Ростовской области до 2020 г. Тем не менее территориальное размещение производства представляется особенно важным, в том числе с позиции распределения человеческих и прочих ресурсов в регионе, близости к источникам сырья и рынкам сбыта.

В-седьмых, некоторыми разработчиками, например, в Концепции промышленной политики Курганской области на

2006–2010 годы была предложена классификация объектов управления [4].

Региональные законодатели различным образом подошли к формулировке категорий и упорядочиванию в части положений, которые регламентируют инструментарий региональной промышленной политики: это прямые и косвенные меры государственной поддержки, финансовые и нефинансовые меры государственного регулирования, механизмы промышленной политики, формы и методы ее реализации, а также формы государственной поддержки реализации стратегии развития.

Такое разнообразие препятствует свободной ориентации в сфере применения инструментов региональной промышленной политики как со стороны органов власти субъекта Российской Федерации, так и субъектов промышленной деятельности, которые функционируют на территории региона.

Причина недостаточного понимания заключается в несовершенстве отечественной нормативно-правовой базы и законодательства, которое имеет прямое или косвенное отношение к регулированию долгосрочного развития социально-экономических систем. Несмотря на значительное количество существующих программных документов, отсутствует основной нормативный правовой акт, который бы регулировал виды, иерархию, сферу действия этих документов, а также включал бы развернутое описание статусов программных документов, обязательность их для исполнения, механизм исполнения, соотношение между собой, – т.е. включал основное и полное содержание всех управленческих функций.

Именно поэтому и впредь остается задача четкой структуризации иерархии нормативно-правовых документов, которые затрагивают вопросы планирования социально-экономического развития промышленности [4]. Неформализованная структура, отсутствие выдержанной логики и иерархии уровней управления, а также сложные внутренние связи нормативных документов, часто встречающиеся в отечественной практике государственного регулирования, оказывают негативное влияние на состояние регулируемой сферы.

Заключение

В рамках концепции инновационного развития промышленности возрастает роль государства как гаранта достижения намеченных целей и решения задач в реализации государственных программ. С каждым днем возрастает необходимость мобилизации накопленных ресурсов. Важной задачей до сих пор остается повышение скорости процессов рыночного обмена в условиях привлечения, использования и соединения всех видов материальных и нематериальных, а также неосязаемых активов. Целевым ориентиром выступает при этом достижение максимально эффективных результатов функционирования. Преимущественно они определяются: во-первых, долгосрочными тенденциями развития; во-вторых, качеством управления ресурсами, в том числе человеческим капиталом; в-третьих, учетом в своей деятельности мировых рыночных тенденций, а также возможных угроз национальной безопасности страны; и в-четвертых, интенсивностью инновационного процесса и его соответствия государственным целям развития.

Современные меры технологической модернизации требуют сопряжения с изменениями в социально-политической сфере. И государство, и общество должны быть соответствующим образом организованы и готовы к тому, чтобы силы модернизации приобретали в них все больший социально-политический вес. Такая тенденция при прочих равных условиях будет способствовать достижению вдохновляющего образа желаемого будущего, а также выступать социально-политической предпосылкой технологической модернизации и развивать национальную коалицию производственных сил.

Библиографический список

1. Rodionova I. Competitiveness of countries in the world innovation economy: Central-Eastern Europe and Russia // *Quaestiones Geographicae*. – 2013. – July. – Vol. 32. – Issue 2. – P. 256–262.
2. Rodionova I. Gordeeva A. Human development index and informatization of society in CIS // *Bulletin of Geography Socioeconomic Series*. – 2010. – № 13. – P. 23–31.

3. Science and engineering indicators 2012 (Appendix: tables 6–18). – Arlington: National Science Foundation, 2012.
4. Башкирцев А.С., Маковкина С.А. Элементы формальных институтов в организации региональной промышленной политики // *Вопросы управления*. – 2013. – № 1. – С. 83–94.
5. Башкирцев А.С. К вопросу об обосновании приоритетов развития при формировании региональной политики // *Вестник Томского государственного университета. Экономика – Томск*. – 2013. – № 4 (24). – С. 28–41.
6. Дзялошинский И. Пильгун М. Регулирование современных бизнес-процессов: этические основы [Текст] // *Проблемы теории и практики управления*. – 2012. – № 7–8. – С. 95–101.
7. Клейнер Г.Б. Концепция федерального закона «О промышленной политике Российской Федерации» // *Экономическая наука современной России*. – 2013. – № 3. – С. 70–75.
8. Программа инновационного развития России до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70006124/> – (21.03.2014).
9. Рогов С.М. Россия должна стать научной сверхдержавой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.strf.ru/material.aspx?CatalogId=221&d_no=28654#.U3seJdJ_vp8 – (22.04.2014).
10. Родионова И. Динамика производства и экспорта высокотехнологичной продукции в XXI веке: мир и Россия // *Материалы международной конференции: Россия в мировой экономике*. – М.: Новая экономическая Ассоциация, 19 февраля. – 2013. – 362 с.
11. Родионова И. Постиндустриализация и позиции современной России. [Текст] // *Проблемы теории и практики управления*. – 2014. – № 2. – С. 14–18.
12. Россия 2013: Статистический справочник / Росстат. – М., 2013. – 68 с.
13. Сечагов В. Новые угрозы экономической безопасности и защита национальных интересов России [Текст] // *Проблемы теории и практики управления*. – 2013. – № 10. – С. 14–22.
14. Янжул, И.И. Воспоминания о пережитом и виденном в 1864–1909 гг. – вып. 1. – СПб., 1910.

Bibliographical list

1. Rodionova I. Competitiveness of countries in the world innovation economy: Central-Eastern Europe and Russia // *Quaestiones Geographicae*. – 2013. – July. – Vol. 32. – Issue 2. – P. 256–262.
2. Rodionova I. Gordeeva A. Human development index and informatisation of society in CIS // *Bulletin of Geografy Socioeconomic Series*. – 2010. – № 13. – P. 23–31.
3. Science and engineering indicators 2012 (Appendix: tables 6–18). – Arlington: National Science Foundation, 2012.
4. Bashkircev A.S., Makovkina S.A. Jelementy formal'nyh institutov v organizacii regional'noj promyshlennoj politiki // *Voprosy upravlenija*. – 2013. – № 1. – S. 83–94.
5. Bashkircev A.S. K voprosu ob obosnovanii prioritetov razvitija pri formirovanii regional'noj politiki // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Jekonomika – Tomsk*. – 2013. – № 4 (24). – S. 28–41.
6. Dzjaloshinskij I. Pil'gun, M. Regulirovanie sovremennyh biznes-processov: jeticheskie osnovy [Tekst] // *Problemy teorii i praktiki upravlenija*. – 2012. – № 7–8. – S. 95–101.
7. Klejner G.B. Konceptija federal'nogo zakona «O promyshlennoj politike Rossijskoj Federacii» // *Jekonomicheskaja nauka sovremennoj Rossii*. – 2013. – № 3. – S. 70–75.
8. Programma innovacionnogo razvitija Rossii do 2020 goda [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70006124/> – (21.03.2014).
9. Rogov S.M. Rossija dolzhna stat' nauchnoj sverhderzhavoj [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.strf.ru/material.aspx?CatalogId=221&d_no=28654#.U3seJdJ_vp8 – (22.04.2014).
10. Rodionova I. Dinamika proizvodstva i jeksporta vysokotehnologichnoj produkcii v XXI veke: mir i Rossija // *Materialy mezhdunarodnoj konferencii: Rossija v mirovoj jekonomike*. – M.: Novaja jekonomicheskaja Associacija, 19 fevralja. – 2013. – 362 s.
11. Rodionova I. Postindustrializacija i pozicii sovremennoj Rossii. [Tekst] // *Problemy teorii i praktiki upravlenija*. – 2014. – № 2. – S. 14–18.
12. Rossija 2013: Statisticheskij spravocnik / Rosstat. – M., 2013. – 68 s.

13. Sechagov V. Novye ugrozy jekonomicheskoi bezopasnosti i zashhita nacional'nyh interesov Rossii [Tekst] // *Problemy teorii i praktiki upravlenija*. – 2013. – № 10. – S. 14–22.
14. Janzhul I.I. Vospominanija o perezhitom i vidennom v 1864–1909 gg. – vyp. 1. – SPb., 1910.

Контактная информация

8(916) 143-33-23
 aoblinov@mail.ru
 9(908) 081-40-61
 Dizain80@mail.ru

ЭКОНОМИКО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ТОВАРООБОРОТА ПРЕДПРИЯТИЯ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ

ECONOMICAL AND STATISTICAL ANALYSIS OF THE DYNAMICS OF COMMODITY CIRCULATION FOR AN INTERNET STORE

А.И. НОРМОВ

*аспирант Российского экономического университета
им. Г.В. Плеханова*

A.I. NORMOV

*post graduate student of the Plekhanov Russian University
of Economics*

Аннотация

Целью исследования являлось выявление наиболее существенных факторов, влияющих на товарооборот интернет-магазина, и получение функционального уравнения, описывающего эту зависимость. Объектом исследования выступил интернет-магазин Brand-Club (<http://vk.com/brandclubkiik>), г. Москва, предметом – товарооборот интернет-магазина, факторы, на него влияющие, а также возможности и средства автоматизации анализа влияния факторов на товарооборот.

Abstract

The purpose of the presented research is to detect the most essential factors that influence the commodity turnover of an internet store and to describe this relation in terms of a functional equation. The main object of study is the internet store Brand-Club (Moscow, Russia, see <http://vk.com/brandclubkiik>). We investigate the commodity turnover of this store, the main factors that affect it as well as the possibility of automatic computer-aided analysis of their influence.

Ключевые слова: экономика торгового предприятия, линейные регрессионные модели, интернет-торговля, экономико-статистического анализ, показатели товарооборота.

Keywords: small business, linear regression models, internet trading, economical and statistical analysis, commodity turnover.

Для менеджмента и собственников розничной торговли в настоящее время на первый план выходит доходность бизнеса. И так как для предприятия розничной торговли основным источником прибыли является объем продаж, то его анализ и прогнозирование становится особенно необходимым. Для решения данного вопроса требуется использование широкого спектра методов статистического анализа и прогнозирования, которые необходимо адаптировать под нужды определенного объекта.

Особую специфику приобретает анализ товарооборота, равно как и факторов, влияющих на него в особых торговых предприятиях – магазинах интернет-торговли.

С сожалением приходится констатировать, что, несмотря на активное развитие данной формы торговли за последние годы, далеко не все вопросы функционирования указанных предприятий детально проанализированы, подготовлены практические рекомендации по оптимизации различных процессов. Сказанное справедливо и с точки зрения статистического анализа и прогнозирования товарооборота интернет-магазинов; причем последний имеет свою, ярко выраженную специфику, особо характеризующуюся специфическим набором факторов, влияющих на товарооборот.

Целью настоящего исследования явилось проведение экономико-статистического анализа влияния важнейших факторов (экономических, социальных и демографических) на динамику товарооборота с применением информационных телекоммуникационных компьютерных технологий.

1. Общая характеристика предприятия

Объектом исследования в рамках настоящей работы выступил интернет-магазин молодежной одежды Brand-Club (<http://vk.com/brandclubkiik>). Несмотря на незначительные размеры (на текущий момент), а также определенную ограниченность ассортимента, интернет-магазин Brand-Club активно развивается, что предопределяет потребность в информатизации и

автоматизации не только базовой управленческой функции (собственно, интернет-торговли, так как она по своему существу является отражением применения современных информационно-коммуникационных технологий), но и вспомогательных функций.



Рис. 1. Организационная структура интернет-магазина Brand-Club

В интернет-магазине представлены одежда, обувь и аксессуары.

Ключевые товарные группы интернет-магазина таковы:

- обувь (кроссовки; туфли; классика; полуботинки и т.д.);
- одежда (брюки; рубашки; куртки; костюмы; пиджаки и т.д.);
- аксессуары (сумки; ремни; шапки; галстуки; бабочки и т.д.).

Доставка товаров осуществляется: курьером по Москве, Почтой России (в отдельных случаях – также почтово-курьерскими службами) по территории РФ.

На момент подготовки данной работы интернет-магазин работает пятый год, валовой товарооборот за первый год составил 3 844 802 руб.

Развитие интернет-магазина предопределяет потребность в информатизации и автоматизации не только базовой управленческой функции (собственно, интернет-торговли, так как она по своему существу является отражением применения современных информационно-коммуникационных технологий).

На рис. 1 представлена организационная структура интернет-магазина Brand-Club.

Подобная схема формирования штата предприятия в настоящее время призвана с наименьшими финансовыми затратами на персонал организовать наиболее эффективную деятельность интернет-магазина.

2. Постановка задачи анализа влияния важнейших факторов на динамику товарооборота интернет-магазина

Одной из главных задач анализа товарооборота является выявление влияния на него различных факторов. Данную задачу можно декомпозировать на несколько подзадач: а) сбор данных о товарообороте, приходящемся на отдельный фактор/группу факторов; б) разбиение временного периода на интервалы; в) расчет товарооборота по каждому фактору в интервале; г) выявление влияния факторов на товарооборот посредством сопоставления товарооборота по фактору и валового товарооборота.

Для описания процессов сбора, обработки и экономико-статистического анализа факторов, влияющих на товарооборот интернет-магазина, необходимо определить существующие информационные потоки: входящая информация – данные о покупателях, предоставленные ими при регистрации в интернет-магазине и/или при оформлении покупки; входящие документы – к ним относятся платежные документы, опосредующие сумму платежа от заказчика, принятую к бухгалтерскому учету (то есть по выполненному заказу); выходные документы – состоят из аналитического отчета и других документов; функции управле-

ния – задачи анализа и обработки данных о факторах, влияющих на розничный товарооборот интернет-магазина, возложенные на маркетолога-аналитика интернет-магазина.

В результате нами поставлена задача автоматизации процесса экономико-статистического анализа влияния важнейших факторов (экономических, социальных и демографических) на динамику товарооборота интернет-магазина Brand-Club.

Цель решения указанной задачи – повышение качества экономико-статистического анализа влияния важнейших факторов (экономических, социальных и демографических) на динамику товарооборота интернет-магазина Brand-Club посредством автоматизации, алгоритмизации и применения передовых информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в целях облегчения аналитической работы «Блока продаж» интернет-магазина, получения полноценных и достоверных данных о влиянии значимых факторов на товарооборот в целях последующей корректировки ассортиментной и клиентской политики.

3. Характеристика ключевых показателей товарооборота. Описание модели влияния важнейших факторов на динамику товарооборота интернет-магазина

Целью исследования являлось выявление наиболее существенных факторов, влияющих на товарооборот интернет-магазина, и получение функционального уравнения, описывающего эту зависимость.

Основными этапами исследования стали:

1. Анализ исходных статистических данных;
2. Спецификация модели (определение ее структуры);
3. Оценка параметров модели (калибровка модели) и анализ качества (адекватности) модели;
4. Апробация модели;
5. Улучшение модели (при необходимости).

В результате анализа выявлено пять ключевых независимых переменных, влияющих на валовой товарооборот:

X_1 – совокупный товарооборот по группе: «лица в возрасте от 22 до 28 лет»;

X_2 – совокупный товарооборот по группе: «мужчины»;

X_3 – совокупный товарооборот по группе: «лица, проживающие в Москве, Московской области, ЦФО»;

X_4 – совокупный товарооборот по группе: «лица, приобретшие товар по акции»;

X_5 – совокупный товарооборот по группе: «лица со средним уровнем дохода».

Группа факторов	Факторы внутри группы					
	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3	Фактор 4	Фактор 5	Фактор 6
Возраст	От 14 до 21 года	От 22 до 28 лет	От 29 до 35 лет	От 36 до 45 лет	От 46 до 60 лет	Свыше 60 лет
Пол	Мужчины	Женщины	-	-	-	-
Регион	Москва и МО	Санкт-Петербург	ЦФО	Север	Другие регионы	-
Покупка по акции	По акции	Без акции	-	-	-	-
Материальное положение	Ниже среднего	Среднее	Выше среднего	-	-	-

Рис. 2. Матрица экономических, социальных и демографических факторов, потенциально влияющих на товарооборот интернет-магазина Brand-Club

Для каждой переменной построена и описана модель, представляющая собой уравнение парной регрессии, отражающая влияние независимых факторов (переменных) на товарооборот без учета взаимосвязей между факторами (см. таблица 1).

Таблица 1

Модели, характеризующие влияние ключевых факторов на валовой товарооборот интернет-магазина Brand-Club

Название и номер модели	Уравнение зависимости	Переменные
Модель 1. Зависимость товарооборота от возраста покупателей	$\bar{y} = -64493,098 + 1,959 \cdot x$	у – (зависимая переменная) – валовой товарооборот, руб. х – (независимая переменная) – сумма покупок, совершенных лицами в возрасте от 22 до 28 лет, руб.
Построенная модель адекватна по критерию Фишера F, в этом случае она пригодна для осуществления прогноза. Результат – увеличение на руб. суммы покупок, совершенных лицами в возрасте от 22 до 28 лет, увеличивает средний объем товарооборота на 1,959 руб.		
Модель 2. Зависимость товарооборота от пола покупателей	$\bar{y} = -18746,915 + 1,546 \cdot x$	у – (зависимая переменная) – валовой товарооборот, руб. х – (независимая переменная) – сумма покупок, совершенных мужчинами, руб.
Построенная модель адекватна по критерию Фишера F, в этом случае она пригодна для осуществления прогноза. Результат – увеличение числа покупок, совершаемых мужчинами на 1 руб., увеличивает валовой товарооборот интернет-магазина на 1,546 руб. Данный вывод всецело подтверждается и исходными статистическими данными: в те временные периоды, в которые наблюдался наибольший прирост числа покупок, совершенных мужчинами, отмечался наибольший прирост валового товарооборота.		

Название и номер модели	Уравнение зависимости	Переменные
Модель 3. Зависимость товарооборота от места жительства покупателей	$\bar{y} = 206422,906 + 1,024 \cdot x$	у – (зависимая переменная) – валовой товарооборот, руб. х – (независимая переменная) – сумма покупок, совершенных покупателями из Москвы и ЦФО, руб.
Построенная модель не в полной мере описывает влияние территориального фактора на валовой товарооборот, однако позволяет сделать вывод о том, что наиболее приемлемо с точки зрения управления клиентской политикой обращать внимание на жителей указанных двух регионов, потому как увеличение товарооборота по данной группе позволит с наибольшей вероятностью обеспечить дополнительный прирост валового товарооборота.		
Модель 4. Зависимость товарооборота от приобретения товаров по акции	$\bar{y} = 82886,609 + 1,001 \cdot x$	у – (зависимая переменная) – валовой товарооборот, руб. х – (независимая переменная) – товарооборот из числа товаров по акции, руб.
Данная модель показывает, что увеличение товарооборота по товарам по акции в условиях, когда можно предположить отсутствие влияния иных факторов на валовой товарооборот, позволит получить рост валового товарооборота на 1,001 руб.		

Название и номер модели	Уравнение зависимости	Переменные
Модель 5. Зависимость товарооборота от уровня дохода покупателей	$\bar{y} = 67766,172 + 0,959 \cdot x$	у – (зависимая переменная) – валовой товарооборот, руб. х – (независимая переменная) – сумма покупок, совершенных покупателями со средним уровнем дохода, руб.
Из данной модели видно, что каждый рубль дополнительной покупки, совершаемой лицами со средним доходом, потенциально увеличивает валовой товарооборот на 96 коп.		

Приведенные модели, основанные на уравнениях парной регрессии, позволяют менеджерам интернет-магазина определить, какие конкретно группы потребителей в разрезе каждой из их характеристик приносят основной доход и в каких параметрах. Ориентируясь на приведенные данные, возможно формировать и корректировать ассортиментную и клиентскую политику, представляя ответную реакцию рынка (бизнеса). Между тем, как уже отмечалось, все вышеприведенные факторы существуют не сами по себе, в отрыве друг от друга, а в тесной взаимосвязи, причем наиболее адекватное описание подобной взаимосвязи (в условиях данных о товарообороте за 2013 г.) описывается уравнением множественной регрессии (1), надежность и адекватность которого подтверждена автоматическими расчетами, проведенными программой SPSS.

Между тем данные модели не дают представления о совокупном влиянии пяти значимых факторов на товарооборот интернет-магазина. Для формирования обобщающей модели нами посредством пакета SPSS проведен дальнейший анализ.

В результате пошагового регрессионного анализа была получена следующая модель:

$$Y = -9255,075 + 1,51 X_2 + 0,36 X_4. \quad (1)$$

Данная модель и является **обобщающей регрессионной моделью влияния ключевых факторов (экономических, социальных, демографических) на товарооборот интернет-магазина Brand-Club в условиях 2013 года.**

Проверка модели показала ее адекватность и надежность. Включенными в модель показателями объясняется 100% вариации розничного товарооборота интернет-магазина vk.com/brandclubkiik.

В ходе анализа коэффициентов уравнения множественной регрессии сделаны следующие выводы:

- при увеличении количества покупок, совершаемых мужчинами, розничный товарооборот интернет-магазина Brand-Club в среднем увеличится на 1,51 рублей, при условии, что остальные показатели сохранят тот же уровень;

- при увеличении количества покупок, совершаемых по акции, на 1 рубль произойдет увеличение розничного товарооборота в среднем на 36 коп.

В результате сделан вывод, что увеличение объема продаж интернет-магазина Brand-Club возможно преимущественно за счет увеличения покупок, совершаемых мужчинами, и – в меньшей степени – производимых по акциям и специальным предложениям.

Предложены следующие рекомендации по оптимизации маркетинговой политики:

- во-первых, следует обратить внимание на динамичное обновление и расширение ассортимента мужской одежды;

- во-вторых, следует чаще организовывать акции по одежде для мужчин;

- в-третьих, следует обратить внимание на низкую эластичность товарооборота, формируемого за счет покупок, совершаемых женщинами (которые, помимо прочего, могут покупать также и мужскую одежду – например, в подарок). Ряд специальных акций следует направить именно на активизацию покупок данной категорией покупателей.

Заключение

Хотелось бы отметить, что вышеприведенными рамками соответствующее исследование не ограничивается. Во-первых, целесообразно расширение рамок экономико-статистического анализа посредством увеличения набора анализируемых факторов, включая неявные множества. Во-вторых, возможно расширение методологического инструментария (включения интерполяции и экстраполяции данных и др.). В-третьих, за счет расширения инструментария автоматизации анализа (например, включения программ Maple, MathCad).

Библиографический список

1. Лебедева С.Н. Экономика торгового предприятия: учебное пособие / С.Н. Лебедева, Н.А. Казиначикова, А.В. Гавриков; [под ред. С.Н. Лебедевой]. – 4-е изд., испр. – Минск: Новое знание, 2005. – 239 с.
2. Экономика торгового предприятия. Торговое дело: учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по экономическим специальностям / [Л.А. Брагин и др. / под ред. Л.А. Брагина]. – М.: ИНФРА-М, 2009. – 313 с.
3. Лебедева С.Н. Экономика торгового предприятия: учебное пособие / С.Н. Лебедева, Н.А. Казиначикова, А.В. Гавриков; [под ред. С.Н. Лебедевой]. – 4-е изд., испр. – Минск: Новое знание, 2005. – 239 с.
4. Многомерный статистический анализ в экономических задачах: компьютерное моделирование в SPSS [Электронный ресурс]: электронный компонент учебного пособия. – Электрон. цифровые дан. – М.: Вузовский учебник, 2009. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).
5. Построение линейной регрессионной модели: Метод. указания по проведению практических занятий и выполнению домашних работ по курсу «Эконометрика» / Моск. гос. ин-т электроники и математики; Сост.: К.Л. Поляков М., 2006. – 31 с.
6. Рябова Е.В. Выявление резервов эффективного управления: методологический подход: организационно-экономические резервы повышения эффективности управления в современных условиях // Российское предпринимательство. – 2010. – № 12, вып. 1. – С. 44–49.

Bibliographical list

1. Lebedeva S.N. Jekonomika torgovogo predpriyatija: uchebnoe posobie / S. N. Lebedeva, N.A. Kazinachikova, A.V. Gavrikov; [pod red. S.N. Lebedevoj]. – 4-e izd., ispr. – Minsk: Novoe znanie, 2005. – 239 s.
2. Jekonomika torgovogo predpriyatija. Torgovoe delo: uchebnik dlja studentov vysshih uchebnyh zavedenij, obuchajushhihsja po jekonomicheskim special'nostjam / [L.A. Bragin i dr. / pod red. L.A. Bragina]. – M.: INFRA-M, 2009. – 313 s.
3. Lebedeva S. N. Jekonomika torgovogo predpriyatija: uchebnoe posobie / S.N. Lebedeva, N. A. Kazinachikova, A.V. Gavrikov; [pod red. S.N. Lebedevoj]. – 4-e izd., ispr. – Minsk: Novoe znanie, 2005. – 239 s.
4. Mnogomernyj statisticheskij analiz v jekonomicheskikh zadachah: komp'juternoe modelirovanie v SPSS [Jelektronnyj resurs]: jelektronnyj komponent uchebnogo posobija. – Jelektron. cifrovyje dan. – M.: Vuzovskij uchebnik, 2009. – 1 jelektron. opt. disk (CD-ROM).
5. Postroenie linejnoy regressionnoj modeli: Metod. ukazanija po provedeniju prakticheskikh zanjatij i vypolneniju domashnih rabot po kursu «Jekonometrika» / Mosk. gos. in-t jelektroniki i matematiki; Sost.: K.L. Poljakov M., 2006. – 31 s.
6. Rjabova E.V. Vyjavlenie rezervov jeffektivnogo upravlenija: metodologicheskij podhod: organizacionno-jekonomicheskie rezervy povyshenija jeffektivnosti upravlenija v sovremennyh uslovijah // Rossijskoe predprinimatel'stvo. – 2010. – № 12, vyp. 1. – S. 44–49.

Контактная информация

E-mail: normch88@mail.ru

Contact links

E-mail: normch88@mail.ru

ПРОБЛЕМА ТРУДОУСТРОЙСТВА И ЗАНЯТОСТИ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

THE PROBLEM OF EMPLOYMENT OF YOUNG SPECIALISTS IN THE RUSSIAN FEDERATION

А.А. ИВАНОВА

*аспирант Государственного научно-исследовательского
института системного анализа Счетной палаты Российской
Федерации, консультант Фонда социального страхования
Российской Федерации*

A.A. IVANOVA

*postgraduate student of The State Research Institute
of System Analysis of the Account Chamber of the Russian
Federation, consultant in The social insurance Fund
of the Russian Federation*

Аннотация

Статья освещает вопросы, связанные с проблемами трудоустройства молодых специалистов, в том числе молодых специалистов, которые готовы заняться предпринимательской деятельностью. В статье отмечается необходимость социальной поддержки, реализации государственных программ трудоустройства выпускников профессиональных учебных заведений на территории Российской Федерации.

Annotation

The article covers issues related with the problems of employment of young specialists, including young specialists, who are ready to engage in entrepreneurial activity. The article notes the need to social support of young specialists, the implementation of government programs of employment of graduates of professional educational institutions in the Russian Federation.

Ключевые слова: трудоустройство, занятость, молодые специалисты, социальная поддержка, предпринимательская деятельность.

Keywords: employment, young professionals, social support, entrepreneurial activity.

В настоящее время сложилась такая ситуация, когда практически каждый вынужден сам искать себе свободную вакансию на рынке труда. Особенно это касается молодых специалистов, которым приходится самостоятельно решать вопрос с трудоустройством и последующей занятостью.

Понятия «занятость» и «трудоустройство» неразрывно связаны между собой как цель и средство ее достижения.

Необходимо определить, что занятость – это деятельность граждан, связанная с удовлетворением личных и общественных потребностей, не противоречащая законодательству Российской Федерации и приносящая, как правило, им заработок, трудовой доход [1, стр. 1]. Сама политика государства в области занятости является гарантией реализации права граждан на труд.

Под трудоустройством понимается совокупность мероприятий (экономических, организационных, финансовых, правовых, медицинских) по обеспечению занятости трудоспособного населения.

Системы распределения по производствам и предприятиям выпускников вузов, как это было в советские времена, в современной России не существует. В результате многие дипломированные специалисты вынуждены работать не по специальности либо соглашаться на работу с низкой оплатой труда.

При трудоустройстве молодые специалисты имеют ряд особенностей.

1. Основной опорой молодых специалистов являются теоретические знания, а не практический опыт работы. По некоторым сведениям, весьма малая доля выпускников на сегодняшний день имеют практический опыт работы по специальности к моменту завершения обучения, большинст-

во либо не имеют вообще никакого опыта работы, либо работали не по специальности.

Работодатели к такой ситуации относятся неоднозначно. Одни предпочитают не брать студентов и выпускников вузов на работу, так как считают это пустой тратой своего времени, другие же, наоборот, рассматривают молодых специалистов как потенциал, ведущий к дальнейшему развитию производства или предприятия.

2. При трудоустройстве молодые специалисты часто проявляют чрезмерную амбициозность. Так, выпускники вузов, не имеющие профессионального опыта, сразу приступают к поискам работы с достаточно высокой заработной платой. С одной стороны, действительно имеет место ситуация несбалансированности уровней заработной платы и удовлетворения личных потребностей. С другой стороны, желание получать гораздо больше денежных средств, не имея при этом опыта работы по специальности, неоправданно, так как даже высококвалифицированному специалисту со стажем работы очень сложно устроиться на высокооплачиваемое место.

3. Молодой специалист, потерпевший неудачу в поисках места работы по специальности или понявший еще в процессе обучения, что работа по специальности не для него, пытается трудоустроиться в другой сфере профессиональной деятельности, что создает дополнительные трудности как для работодателей, так и для самого молодого специалиста. Данная тенденция, сложившаяся в последнее время, не выгодна всем участникам процесса обучения и трудоустройства. Для студента это потраченные зря годы обучения, для государства (если студент учился на бюджетной форме обучения) это напрасно потраченные деньги, для работодателей это дополнительно потраченное время и деньги на переквалификацию молодого специалиста.

На сегодняшний день доля молодых людей составляет приблизительно 41% всего трудоспособного населения [2]. В этой связи в последние годы государством все больше внимания уделяется не только качеству подготовки молодых специалистов, но и их трудоустройству и занятости. Ведь помимо отсутствия

ожидаемого экономического эффекта вынужденное безделье зачастую действует разлагающе на несформировавшееся сознание, что влечет еще большую опасность для экономической и социальной жизни страны.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 61 утверждена Федеральная целевая программа развития образования на 2011–2015 годы, в соответствии с которой Министерству экономического развития Российской Федерации и Министерству финансов Российской Федерации предписано при формировании проекта федерального бюджета на соответствующий год и плановый период включать Программу в перечень федеральных целевых программ, подлежащих финансированию за счет средств федерального бюджета. Программа направлена на то, чтобы показатель трудоустройства выпускников в течение первого года после выпуска с учетом выпускников, призванных в ряды Вооруженных Сил Российской Федерации, составлял не менее 74%.

При этом в настоящее время ни в одной форме отчетности (как органов государственной статистики, так и образовательных учреждений) нет показателя, отражающего трудоустройство выпускников, а тем более по полученной специальности.

В 2012 году в Государственную Думу Российской Федерации внесен проект федерального закона о введении квоты приема на работу молодых специалистов. Данный законопроект предполагает, что компании, которые не захотят нанимать по квоте молодых специалистов, можно будет обложить дополнительным налогом. Эти квоты предполагается распространить не только для выпускников вузов, но и для выпускников средне-технических учебных заведений. За отказ в приеме на работу молодых специалистов, ищущих работу впервые, депутаты предлагают наказывать работодателей штрафом в размере от 2 до 3 тысяч рублей. Данный законопроект до сих пор находится на стадии рассмотрения.

Отношение к законопроекту неоднозначно, с одной стороны, это существенно облегчает поиск места работы молодым специалистам, но с другой стороны, если подобные квоты будут установлены, они станут дополнительной нагрузкой на бизнес.

Помимо этого в качестве проблемного момента следует отметить, что на сегодняшний день понятие «молодой специалист» не имеет единого определения на территории Российской Федерации. Разные сферы экономики, субъекты Российской Федерации определяют молодого специалиста по разным параметрам, но в главном они едины.

Основополагающий подход прослеживается, например, в пункте 6 статьи 1 Закона г. Москвы от 30.09.2009 № 39, согласно которому молодые специалисты – молодые граждане, впервые поступившие на работу непосредственно после окончания образовательного учреждения среднего профессионального или высшего профессионального образования (независимо от формы получения образования) и работающие по полученной специальности до истечения трехлетнего срока с момента окончания образовательного учреждения [3, стр. 1].

Обязательное требование во всех существующих программах поддержки молодых специалистов – поступление на работу сразу после окончания образовательного учреждения по полученной специальности.

Практически повсеместно в Российской Федерации действуют программы социальной поддержки молодых специалистов, но носят они локальный характер. Так, к примеру, на территории Нижегородской области действует областная целевая программа «Меры социальной поддержки молодых специалистов Нижегородской области на 2011–2023 годы». Программа предусматривает следующую социальную поддержку молодым специалистам:

1) социальные выплаты молодым специалистам на погашение кредита и процентов по нему на приобретение транспортных средств;

2) социальные выплаты молодым специалистам на погашение кредита и процентов по нему на строительство или приобретение жилья и др.

Также в данной программе предусмотрена поддержка молодой семьи. Так, для молодых специалистов, являющихся супругами, предельная стоимость строительства жилого дома общей площадью не менее 98 кв. м составляет не более 3 217 500 рублей.

Социальные выплаты на погашение кредита и процентов по нему на приобретение жилья и предварительные расходы на получение кредита (разовые затраты на начальном этапе), предоставленного в 2011–2013 годах, предоставляются молодому специалисту исходя из предельной стоимости жилья в размере не более 2 145 000 рублей [4, стр. 12].

Одним из существенных условий соглашения о предоставлении мер социально-экономической поддержки является обязанность молодого специалиста, желающего принять участие в Программе, отработать в учреждении образования, здравоохранения, спорта и культуры Нижегородской области не менее десяти лет с момента заключения соглашения о предоставлении мер социально-экономической поддержки.

Из приведенных данных видно, что на территории Нижегородской области социальная поддержка молодых специалистов играет существенную роль.

Что касается молодых специалистов, которые готовы заняться предпринимательской деятельностью, то они сталкиваются со следующими проблемами:

1. Неконкурентоспособность. Вследствие экономического кризиса на рынке оказалось очень много квалифицированных специалистов, компании имеют возможность нанять опытного работника за те же деньги, что и молодого специалиста.

2. Нехватка предпринимательских компетенций. Существующая в стране система образования не отвечает вызовам времени, не формирует у молодых специалистов понимания сущности работы в рыночных условиях. В учебных заведениях преподаются необходимые экономические знания, но не формируются стимулы и поведенческие компетенции, необходимые для успешной предпринимательской деятельности, в результате чего молодежь не мотивирована к занятию предпринимательской деятельностью.

3. Риск. Опасение рисковать собственным имуществом, столкнуться с бюрократическими трудностями при создании нового предприятия не побуждает молодых людей проявлять деловую активность. Молодежь сегодня охотнее отдает пред-

почтение перспективам самореализации в сфере крупного бизнеса или государственной службы.

4. Слабая финансовая поддержка. На сегодняшний день меры, предпринимаемые в направлении государственной поддержки малого бизнеса для молодежи как для социальной группы, пока не дают видимого эффекта. Административные, правовые и финансовые барьеры, препятствующие свободному выходу на рынок, по-прежнему труднопреодолимы.

5. Низкий уровень информированности. О реализации программ поддержки молодых людей знает менее 1% молодежи.

6. Правовая безграмотность. Знаний для качественного юридического сопровождения своего бизнеса, особенно на этапе создания, у молодых людей часто не хватает, при этом большинство будущих учредителей малых предприятий не в состоянии оплатить услуги квалифицированных специалистов, так как это сильно удорожит их проект.

Основные проблемы вовлечения молодежи в предпринимательство связаны, прежде всего, с недостатком образования, информации и инвестиций.

Для решения проблем необходимо обратить внимание на недостаток информации. Необходимо сформировать единую информационную базу данных, содержащую практическую информацию по основным вопросам, с которыми молодые люди сталкиваются при открытии собственного предприятия. А также о государственных и региональных программах поддержки молодых специалистов при открытии собственного дела.

Также для предпринимательской деятельности молодого специалиста важно получение основ бизнес-планирования и совершенствование личной деловой эффективности посредством образовательных мероприятий.

При этом необходима повсеместная реализация государственных программ трудоустройства выпускников профессиональных учебных заведений на территории Российской Федерации.

Поскольку на сегодняшний день сложно выявить долю молодых специалистов-выпускников, которые воспользовались своим образованием, в разрезе трудоспособного населения Россий-

ской Федерации, необходимо создать единую статистическую базу выпускников образовательных учреждений в профильном разрезе.

Молодому специалисту важно обратить внимание на потенциал внутренних ресурсов, не используемых должным образом, привлечь внешние ресурсы, которыми обладает общество и которые молодежь использует не в полной мере. Процесс эффективной интеграции молодого человека в общество возможен лишь тогда, когда существует баланс между внутренними ресурсами индивида, с одной стороны, и внешними ресурсами и особенностями ситуации, в которой живет молодой человек, – с другой.

Библиографический список

1. Закон Российской Федерации от 19 апреля 1991 г. № 1032-1 «О занятости населения в Российской Федерации», 27 стр.
2. Численность и состав населения. Распределение населения по возрастным группам (регламентная таблица). Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики, URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 04.08.2014).
3. Закон г. Москвы от 30 сентября 2009 г. № 39 «О молодежи», 15 стр.
4. Постановление Правительства Нижегородской области от 13.09.2010 № 603 «Об утверждении областной целевой программы «Меры социальной поддержки молодых специалистов Нижегородской области на 2011–2023 годы».

Bibliographical list

1. Zakon Rossijskoj Federacii ot 19 aprelja 1991 g. № 1032-1 «O zanjatosti naselenija v Rossijskoj Federacii», 27 str.
2. Chislennost' i sostav naselenija. Raspredelenie naselenija po vozrastnym gruppam (reglamentnaja tablica). Oficial'nyj sajt Federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki, URL: <http://www.gks.ru> (data obrashhenija: 04.08.2014).
3. Zakon g. Moskvy ot 30 sentjabrja 2009 g. № 39 «O molodezhi», 15 str.

4. Postanovlenie Pravitel'stva Nizhegorodskoj oblasti ot 13.09.2010 № 603 «Ob utverzhdenii oblastnoj celevoj programmy «Mery social'noj podderzhki molodyh specialistov Nizhegorodskoj oblasti na 2011–2023 gody»».

Контактная информация:

E-mail: didenko-ant@yandex.ru

Contact links:

E-mail: didenko-ant@yandex.ru

**ВЛИЯНИЕ РАСХОДОВ НА ОХРАНУ
ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ
НА СЕБЕСТОИМОСТЬ ПРОДУКЦИИ**

**THE INFLUENCE OF THE COSTS
FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION
ON THE COST OF PRODUCTION**

М.Д. ИВАНОВА

*к.э.н., доцент кафедры «Бухгалтерский анализ и аудит»
Восточно-Сибирского государственного университета
технологий и управления, г. Улан-Удэ*

Г.В. САХАРОВ

*д.э.н., профессор кафедры «Бухгалтерский анализ и аудит»
Московского государственного университета экономики,
статистики и информатики (МЭСИ), академик РАН*

M.D. IVANOVA

*Ph.D. in Economics, associate professor of department
of «Accounting and Audit» of the East-Siberian State University
of Technology and Management, Ulan-Ude*

G.V. SAKHAROV

*Doctor of Economics, professor of department «Accounting, Analysis
and Audit» of the Moscow State University of Economics, Statistics and
Informatics, member of the Russian Academy of Natural Sciences*

Аннотация

В статье раскрыты вопросы бухгалтерского учета расходов на природоохранные мероприятия, отдельные аспекты их классификации, формирования достоверной, точной и своевременной информации о затратах на природоохранные мероприятия, включению их в себестоимость, их влиянии на определение прибыли организации. Определены задачи формирования дос-

товерной и полной информации о расходах на охрану окружающей природной среды и формирования себестоимости продукции.

Abstract

The article reveals the issues of accounting costs for environmental measures, some aspects of their classification, formation of reliable, exact and timely information on the costs of environmental protection measures, their inclusion in the cost of their impact on the determination of profit organization. The tasks of forming reliable and complete information on the costs of protection of the environment and the formation of the cost of production.

Ключевые слова: природопользование, расходы на охрану окружающей природной среды, калькуляционная статья, себестоимость продукции, бухгалтерский учет, прибыль организации, предельные размеры, экологические платежи.

Keywords: natural resources, the cost of protection of the environment, calculation items, the cost of production, accounting, profit organization, size limits, environmental payments.

В области отечественного бухгалтерского учета отсутствуют комплексные исследования учета полного цикла использования природных ресурсов.

Областями природопользования, вызывающими наибольший интерес в исследованиях экономического характера, являются: экономический ущерб от загрязнения окружающей среды; природоохранные затраты; экологический учет, определение платы и ее предельных размеров за загрязнение окружающей природной среды, размещение отходов, другие виды вредного воздействия. Для формирования достоверной, точной и своевременной информации о затратах на природоохранные мероприятия предприятиям необходимо принять решение по следующим вопросам:

- организация аналитического учета расходов на охрану природы;
- создание системы резервирования расходов на природоохранные мероприятия;

– разработка форм внутренней отчетности о расходах на природоохранные мероприятия.

Затраты на производство продукции, ее продажу, выполнение работ, оказание услуг представляют собой стоимостную оценку используемых в процессе производства продуктов труда, сырья и материалов, топлива, энергии, природных ресурсов, основных средств и другого имущества, трудовых ресурсов, а также других затрат на управление непосредственно производством и организацией в целом, продажу продукции.

Хозяйствующим субъектам предоставлено право с учетом особенностей технологического процесса и организации производства в соответствующей отрасли и удельного веса тех или иных расходов в себестоимости продукции (работ, услуг) и пр. расширять перечень статей. В связи с этим считаем необходимым дополнить номенклатуры статей калькуляции статьей «Расходы по охране окружающей среды».

Учет расходов вообще, и природоохранных расходов в частности, принципы полноты и достоверности информации еще далеки от фактического положения дел. Данные об экологии долгое время составляли «табу», а потому по существу отсутствовали капитальные исследовательские работы в области бухгалтерского учета природоохранной деятельности. Большинство российских предприятий термин «совокупные природоохранные затраты» и сейчас воспринимается как нечто составное в той или иной укрупненной калькуляционной статье затрат или как фискальный платеж. В качестве самостоятельных и в числе существенных стоимостных объектов бухгалтерского учета затраты на природоохранную деятельность ни в теории, ни на практике не рассматриваются.

Согласно нормам бухгалтерского законодательства природоохранные затраты включаются в себестоимость выпускаемой продукции (работ, услуг). Следовательно, для получения более полной учетной информации о себестоимости продукции необходимо конкретизировать классификацию природоохранных затрат, что в свою очередь должно отразиться на калькулировании себестоимости продукции и управлении затратами в рамках всего предприятия.

К сожалению, основными положениями по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции не предусмотрено выделение природоохранных затрат в самостоятельную статью калькуляции, и предприятия вынуждены относить их на другие статьи.

Выделение самостоятельной калькуляционной статьи требует более точного учета всех экологических затрат, в настоящее время на большинстве предприятий такого учета не ведется. Обычно ссылаются на незначительный удельный вес природоохранных издержек в себестоимости продукции, забывая при этом, что этот показатель зачастую искусственно занижен из-за отсутствия возможности отразить их почти по всем статьям затрат с одной стороны, и низкого уровня природоохранной деятельности – с другой. Сопоставление экологических затрат с себестоимостью продукции на предприятиях показывает, что доля затрат на некоторых предприятиях варьирует по годам и остается достаточно высокой.

Для более качественного администрирования процессов реализации экологической политики предприятия целесообразно в Планах счетов бухгалтерского учета предусмотреть специальные аналитические счета второго и третьего порядка.

Природоохранные затраты представляют собой совокупную величину всех видов ресурсов, затраченных на природоохранные мероприятия. Между тем российские правовые нормы предусматривают лишь незначительную часть природоохранных затрат в себестоимости выпускаемых продуктов труда. Следовательно, для получения достоверной учетной информации о затратах природоохранного характера необходимо существенно расширить перечень калькулируемых природоохранных затрат. Для создания качественной учетной информации о суммах природоохранных затрат необходимо своевременно отражать в учете все факты хозяйственной деятельности организации.

В бухгалтерском учете природопользования незатронутыми областями являются:

- квалификация природных ресурсов как объекта учета;

– способы оценки природных ресурсов при принятии к учету и их последующая оценка;

– учет обязательств по охране и восстановлению окружающей среды и их отражение в отчетности;

– выделение стадий использования природных ресурсов в добывающих отраслях и разработка способов учета для каждой из них.

Для равномерного включения предстоящих расходов в издержки производства отчетного периода организация может создавать резервы на предстоящие затраты на рекультивацию земель и осуществление иных природоохранных мероприятий. Соответственно организация должна определить в рабочем плане счетов счет «Резерв на природоохранные мероприятия».

Согласно типовой группировке затрат по статьям калькуляции, применяемым на промышленных предприятиях, затраты по подготовительным работам в добывающих отраслях промышленности, к которым относятся очистка территорий в зоне открытых горных работ, подготовка площадок для хранения плодородного слоя почвы, используемого для последующей рекультивации земель, учитываются по статье «Расходы на подготовку и освоение производства».

Методические вопросы калькулирования себестоимости продукции с учетом ее экологического соответствия могут быть решены в отраслевом разрезе в зависимости от особенностей технологии и организации производства предприятий отрасли. Это требует комплексного подхода к формированию учетной информации: определения порядка отнесения на себестоимость дополнительных затрат на повышение коэффициента экологического соответствия продукции, организации учета выпуска продукции с применением эффективных единиц обозначения таких коэффициентов, уточнения объектов учета природоохранных затрат, выбора объектов калькулирования и калькуляционных единиц с учетом потребительских свойств продукции. К сожалению, основными положениями по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции не предусмотрено выделение природоохранных затрат в самостоятельную

статью калькуляции, и предприятия вынуждены относить их на другие статьи. В одних случаях они включаются в цеховые расходы, в других – в прочие производственные расходы. Так, в статью «Прочие затраты» включаются все экологические платежи и налог на землю обезличенными суммами. Остальные экологические затраты учитываются в статьях «Топливо», «Зарплата», «Амортизация» и т.д.

Целесообразно природоохранные затраты относить либо на затраты будущих периодов, либо включать прямым способом в себестоимость продукции, так как это повлияет на формирование информации о непосредственных затратах на конкретную продукцию.

Одни предприятия учитывают затраты на природоохранные мероприятия непосредственно на счете «Общехозяйственные расходы», а другие – на счете «Основное производство». Подобная несогласованность вряд ли оправдана.

В соответствии с Налоговым кодексом РФ все произведенные расходы включают в себестоимость продукции, соответственно расходы по организации платы за загрязнение окружающей природной среды, размещению отходов и другие виды вредного воздействия на окружающую среду также включаются в себестоимость и оказывают влияние на прибыль организации. При определении налоговой базы по налогу на прибыль в состав расходов могут включаться только платежи за выбросы, сбросы загрязняющих веществ, размещение отходов, другие виды вредного воздействия в пределах допустимых. Организациям важно иметь четкое представление о том, каким образом следует квалифицировать те или иные расходы при налогообложении прибыли.

Таким образом, в составе расходов можно учесть платежи только в пределах установленных лимитов. Платежи за сверхлимитное загрязнение окружающей среды в состав расходов не включаются.

При определении налоговой базы не учитываются суммы платежей за сверхнормативные выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду.

Таким образом, к расходам в целях налогообложения относятся платежи за предельно допустимые выбросы (сбросы) загрязняющих веществ в природную среду, за исключением платежей за сверхнормативные выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду.

Учитывая вышеизложенное, при определении налоговой базы по налогу на прибыль в состав расходов могут включаться только платежи за выбросы, сбросы загрязняющих веществ, размещение отходов, другие виды вредного воздействия в пределах допустимых нормативов. Таким образом, в составе расходов можно учесть платежи только в пределах установленных лимитов, которые утверждены постановлением Правительства РФ от 12 июня 2003 г. № 344.

К расходам относятся расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией основных средств и иного имущества природоохранного назначения, в том числе расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией очистных сооружений, золоуловителей, фильтров и других природоохранных объектов, расходы на захоронение экологически опасных отходов, расходы на приобретение услуг сторонних организаций по приему, хранению и уничтожению экологически опасных отходов, очистке сточных вод, а также платежи за предельно допустимые выбросы (сбросы) загрязняющих веществ в природную среду и другие аналогичные расходы. Организация имеет все основания уменьшать налогооблагаемую прибыль на расходы, направляемые на осуществление мероприятий по охране окружающей среды.

Платежи за предельно допустимые выбросы, сбросы загрязняющих веществ, размещение отходов, уровни вредного воздействия осуществляются за счет себестоимости продукции (работ, услуг), а платежи за их превышение – за счет прибыли, остающейся в распоряжении организации.

Предельные размеры платы за загрязнение окружающей природной среды сверх предельно допустимых нормативов устанавливаются в процентах от прибыли, остающейся в распоряжении организации, дифференцированно по отдельным отраслям с учетом их экономических особенностей.

Если вышеуказанные платежи, определенные расчетным путем, равны или превышают размер прибыли, остающейся в распоряжении организации, то рассматривается вопрос о приостановке или прекращении деятельности соответствующего предприятия, учреждения, организации.

Таким образом, к расходам в целях налогообложения относятся платежи за предельно допустимые выбросы (сбросы) загрязняющих веществ в природную среду, за исключением платежей за сверхнормативные выбросы загрязняющих веществ в окружающую среду.

Нормативы допустимых выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов устанавливаются для стационарных, передвижных и иных источников воздействия на окружающую среду субъектами хозяйственной и иной деятельности исходя из нормативов допустимой антропогенной нагрузки на окружающую среду, нормативов качества окружающей среды, а также технологических нормативов.

При невозможности соблюдения нормативов допустимых выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов могут устанавливаться лимиты на выбросы и сбросы на основе разрешений, действующих только в период проведения мероприятий по охране окружающей среды, внедрения наилучших существующих технологий и (или) реализации других природоохранных проектов с учетом поэтапного достижения установленных нормативов допустимых выбросов и сбросов веществ и микроорганизмов.

Таким образом, предельно допустимыми выбросами (сбросами) загрязняющих веществ в природную среду являются выбросы, произведенные в пределах установленных нормативов. При соблюдении лимитов на размещение отходов нормативы качества окружающей среды не обеспечиваются.

Библиографический список

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федеральный закон от 05.08.2000 № 117-ФЗ.
2. Федеральный закон от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете».

3. Федеральный закон № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»: от 10.01.2002 г. Система ГАРАНТ – 2010.

4. Постановление Правительства РФ от 12 июня 2003 г. № 344 «О нормативах платы за выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ стационарными и передвижными источниками, сбросы загрязняющих веществ в поверхностные и подземные водные объекты, размещение отходов производства и потребления».

5. ПБУ 10/99 «Расходы организации» Приказ Минфина России от 6 мая 1999 г. № 33н.

6. Гирусов Э.В., Лопатин В.Н. Экология и экономика природопользования. 2-е изд. – М., 2003. 520 с.

7. Лукьянчиков Н.Н., Потравный И.М. Экономика и организация природопользования. – М.: ЮНИТИ, 2007.

8. Морозова Е.В. Затраты на природоохранные мероприятия в системе финансового учета / Е.В. Морозова // Бухгалтерский учет. – 2007. – № 1. – с. 74–76.

Bibliographic list

1. Nalogovyy kodeks Rossijskoj Federacii (chast' vtoraja): Federal'nyj zakon ot 05.08.2000 № 117-FZ.
2. Federal'nyj zakon ot 6 dekabrja 2011 g. № 402-FZ «O buhgalterskom uchete».
3. Federal'nyj zakon № 7-FZ «Ob ohrane okruzhajushhej sredy»: ot 10.01.2002 g.. Sistema GARANT – 2010.
4. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 12 ijunja 2003 g. № 344 «O normativah platy za vybrosy v atmosfernyj vozduh zagrjaznjajushhij veshhestv stacionarnymi i peredvizhnymi istochnikami, sbrosy zagrjaznjajushhij veshhestv v poverhnostnye i podzemnye vodnye ob#ekty, razmeshhenie othodov proizvodstva i potreblenija».
5. PBU 10/99 «Rashody organizacii» Prikaz Minfina Rossii ot 6 maja 1999 g. № 33n.
6. Girusov Je.V., Lopatin V. N. Jekologija i jekonomika prirodopol'zovanija. 2-e izd. – M., 2003. 520 s.
7. Luk'janchikov N.N., Potravnyj I. M. Jekonomika i organizacija prirodopol'zovanija. – M.: JuNITI, 2007.

8. Morozova E.V. Zatraty na prirodoohrannye meroprijatija v sisteme finansovogo ucheta / E.V. Morozova // Buhgalterskij uchet. – 2007. – №1. – s. 74–76.

Контактная информация

119501, Москва, ул. Нежинская, д.7
Тел.: (8495) 422-62-77
E-mail: g_sakharov@mail.ru

Contact links

119501, Moscow city, Nezhinskaya str., h.7
Tel.: (8495) 422-62-77
E-mail: g_sakharov@mail.ru

**РОЛЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИНФОРМАЦИОННОЙ
ЛОГИСТИКИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ПРОМЫШЛЕННЫХ КОМПАНИЙ**

**ROLE AND PROSPECTS OF INFORMATION
LOGISTICS IN ACTIVITY
OF THE INDUSTRIAL COMPANIES**

А.А. КУЗНЕЦОВА

заместитель директора по научной работе Калужского филиала ФГОБУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве РФ», к.э.н., доцент

A.A. KUZNETSOVA

deputy director for scientific work at Kaluga branch of Financial university under the Government Russian Federation, candidate of economic science, assistant professor

Аннотация

В статье автором предложена концепция функционирования виртуального предприятия в контексте реализации логистической деятельности промышленной компании, охарактеризованы возможности элементов виртуального предприятия в современных российских условиях. Выделены преимущества ведения бизнеса с использованием принципов электронной коммерции.

Abstract

In article the author offered the concept of functioning of the virtual enterprise in a context of realization of logistic activity of the industrial company, possibilities of elements of the virtual enterprise in modern Russian conditions are characterized. Advantages of business with use of the principles of electronic commerce are marked out.

Ключевые слова: информационная логистика; виртуальное предприятие; электронный бизнес; информационное обеспечение закупочной и сбытовой логистики.

Keywords: information logistics; virtual enterprise; electronic business; information support of purchasing and marketing logistics.

Информационная логистика как один из видов управленческой деятельности занимается рассмотрением вопросов функционирования информационных технологий в новой экономической среде, ориентированной на ресурсную концепцию.

Динамика развития экономических процессов, жесткие ресурсные ограничения приводят к существенному возрастанию скорости материальных, транспортных, финансовых и информационных потоков. [9] Их участники на основе единой информационной системы достигают преимуществ, связанных со снижением общих затрат, разделением рисков и повышением качества функционирования всей системы. Потенциал отдельных предприятий существенно увеличивается за счет привлечения ресурсов и конкурентных возможностей других участников.

Основными предпосылками развития информационной логистики являются: [5]

- конкуренция, которая требует качественного обслуживания потребителей с минимальными затратами;
- интеграция бизнес-процессов между предприятиями различных отраслей, создание новых организационных форм взаимодействия – логистических цепочек, сетей и провайдерских центров;
- огромные возможности информационных технологий, обладающих большим потенциалом для поддержки эффективного управления всеми сферами производственно-коммерческой и транспортной деятельности.

Управление информационными ресурсами в логистике означает:

- оценку информационных потребностей на каждом логистическом уровне и в рамках каждой функции логистического менеджмента;
- изучение и рационализацию документации, организацию эффективного обмена электронными документами;
- преодоление проблем несовместимости типовых данных;
- создание системы управления данными.

Причины выделения информационной логистики в самостоятельное и интегрированное в общую логистическую систему направление деятельности предприятия:

- осознание того, что информация о состоянии заказов, доступности товаров, графиков поставок – неотъемлемая часть логистического сервиса, повышающая конкурентоспособность;
- обладание точной и своевременной информацией о запасах сокращает их объем, а следовательно, и издержки, и, как следствие, ускоряет оборачиваемость;
- владение информацией позволяет принимать объективные решения о сферах повышения доходности бизнеса.

Появление информационного общества (в т.ч. в предпринимательской среде), увеличивающиеся масштабы информационных потоков, необходимость перехода на качественно новые бизнес-отношения на базе логистической концепции предполагает смену мышления и появление руководителей новой формации, строящих взаимодействие с контрагентами на базе электронного бизнеса.

К электронной коммерции в сфере логистики относят:

- электронный обмен информацией
- электронное движение капитала
- электронную торговлю
- электронные деньги
- электронный маркетинг

Преимущества электронной коммерции

Для организаций:

- *Глобальный масштаб*
- *Сокращение издержек*
- *Бизнес всегда открыт (24/7/365)*
- *Быстрый вывод товара на рынок*

Для потребителей:

- *Повсеместность*
- *Большой выбор товаров и услуг [6]*

Internet позволяет компаниям удовлетворять потребности буквально каждого отдельного потребителя. С каждым потребителем можно обращаться так, как ему больше нравится.

Системы, реализующие принцип электронной коммерции, можно разделить на следующие типы:

– Корпоративный сайт компании. Предназначен для общения через Интернет данной компании с партнерами, клиентами, поставщиками. Сайт, как правило, содержит информацию о компании, ее персонале, руководстве, а также каталоги предлагаемых ею видов продукции.

– Онлайн-магазин. Позволяет покупателям непосредственно через Сеть размещать заказы на выставленную продукцию, а также заключать контракты, проводить платежи и осуществлять контроль за поставками.

– Служба закупок. Как и онлайн-магазин, она может быть встроена в общекорпоративный сайт или вынесена в отдельный сайт. Эта служба позволяет предприятию осуществлять материально-техническое снабжение непосредственно со своего Интернет-сайта. Такая система предоставляет возможности публикации своей потребности в материально-технических ресурсах, поиска поставщиков и получения от них коммерческих предложений, организации тендеров, конкурсов и т.д.

Опыт, полученный руководителями фирм при реализации технологий электронной коммерции, используется ими при формировании виртуального предприятия. Виртуальное предприятие – форма ведения бизнеса, функционирующая на базе телекоммуникационных технологий.

Построение Интернет-систем снабжения и поставок, сбыта и продаж, торговых Интернет-площадок, корпоративных порталов и веб-представительств является необходимым условием создания виртуальных предприятий для организации внешнеэкономической деятельности. В роли главного связующего звена в данной схеме выступает веб-представительство в глобальной сети Интернет. Предприятие-продавец выставляет информацию о продуктах и услугах на веб-сайт, а покупатели просматривают предложения и формируют заказ. Дальнейшие операции, в частности оформление и оплата счета, также могут производиться электронным путем в виртуальном пространстве.

Структурно виртуальное предприятие при реализации логистических принципов на микроуровне можно представить следующим образом (Рисунок 1).



Рис. 1. Элементы виртуального предприятия

Оценим возможности и наполнение каждого элемента функционирования виртуального предприятия в контексте реализации логистической концепции.

Сайт фирмы – это именованный набор информационных и программных блоков, организованных и размещенных в интернете, предназначенных для активного восприятия целевой аудитории. Целью создания сайта являются маркетинговые усилия предприятия, демонстрация его заслуг, стремление донести до всеобщего сведения важную для общества информацию.

Основной принцип информационной логистики – предоставление своевременной информации для взаимодействия с поставщиками и потребителями. Такой информацией могут быть следующие сведения (Таблица 1).

Таблица 1

Информационные блоки веб-сайта фирмы для поставщиков и клиентов

Поставщики	Потребители
Хозяйственные связи	Запас готовой продукции
Условия поставок	Сроки реализации
Цена, качество	Номенклатура продукции
Соблюдение сроков поставок	Прайс-лист
Онлайн-заказы	Каналы реализации

Интернет-сайт предприятия является инструментом брендинга и продаж, позволяющим главным образом доносить до реальных и потенциальных потребителей информацию о продукто-вом миксе, проводимых промоакциях. [8]

Непременным условиям успеха любой системы управления является наличие достоверных и своевременных сведений для принятия оперативных и стратегических решений. Автором предлагается следующий состав *информационного обеспечения управления виртуальным предприятием и финансовыми отношениями с контрагентами* (Таблица 2–4): [7]

Таблица 2

Смысловое наполнение информационного обеспечения управления задолженностью

Показатели эффективности работы с покупателями	Показатели эффективности работы с поставщиками
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Возраст дебиторской задолженности</i> (дни). • <i>Сумма долга</i> (д. е.). • <i>Давность отношений</i> (мес.) – И. • <i>Общая сумма отгрузок за все время работы с покупателем</i> (д. е.) – Σ. • <i>Количество срывов оплаты за все время работы – Срыв</i>. • <i>Количество заказов (отгрузок) – Отг.</i> • <i>Среднемесячная сумма отгрузок</i> (д. е.) = $\Sigma / И$. • <i>Частота отгрузок</i> (среднемесячное количество заказов товаров) = $Отг / И$. • <i>Платежная дисциплина</i> (вероятность срывов сроков оплаты в дальнейшем) (%) = $Срыв / Отг * 100\%$. 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Возраст кредиторской задолженности</i> (дни). • <i>Сумма долга</i> (д. е.). • <i>Давность отношений</i> (мес.) – И. • <i>Общая сумма отгрузок за все время работы с поставщиком</i> (д. е.) – Σ. • <i>Количество срывов сроков поставок за все время работы – Срыв</i>. • <i>Количество заказов (отгрузок) – Отг.</i> • <i>Среднемесячная сумма отгрузок</i> (заказов) (д. е.) = $\Sigma / И$. • <i>Частота отгрузок</i> (среднемесячное количество заказов товаров) = $Отг / И$. • <i>Дисциплина поставщика</i> (вероятность срывов сроков поставок в дальнейшем) (%) = $Срыв / Отг * 100\%$.

Таблица 3

Информационное обеспечение управления товарным ассортиментом

Критерии, формирующие информационное обеспечение финансового управления товарным ассортиментом	Вспомогательные показатели
Выручка, руб. (В)	<i>Объем продаж, шт. (V)</i>
Рентабельность продаж, % (РП = $\Pi / В * 100$)	<i>Себестоимость 1 шт., руб. (Сс1)</i>
Среднемесячный заказ, руб. (СВ = $Вг / 12$)	<i>Себестоимость, руб. (Сс = $Сс1 * V$)</i>
Коэффициент оборачиваемости (КО = $В / З$)	<i>Прибыль, руб. ($\Pi = В - Сс$)</i>
Рост продаж, % (Тр = $Вм / В * 100$)	<i>Выручка годовая, руб. (Вг)</i>
Неликвиды, % (УНЛ = $НЛ / 3 * 100$)	<i>Складские запасы, руб. (З)</i>
Уровень заказываемости (Спр = $В / СВ$)	<i>Выручка за предыдущий месяц, руб. (Вм)</i>
	<i>Неликвиды, руб. (НЛ)</i>

Существующие в Рунете *электронные торговые площадки*, как правило, действуют в рамках обязательных закупочных процедур в соответствии с законодательством [1, 2, 3, 4], а именно:

– в соответствии с требованиями Федерального закона № 44-ФЗ от 5.04.2013 «О контрактной системе закупок товаров, работ услуг в целях обеспечения государственных и муниципальных нужд»;

– в соответствии с требованиями Федерального закона № 223-ФЗ от 18.07.2011 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;

– реализация имущества предприятий-должников в рамках процедур банкротства.

Таблица 4
Состав информационной базы управления
номенклатурой МТР

Критерии, формирующие информационное обеспечение финансового управления товарным ассортиментом	Вспомогательные показатели
Затраты на закупки, руб. (Зз) $= V * Ц1$	Объем закупок, шт. (V)
Логистические затраты, руб. (ЛЗ) = Зз + Зг + Зх	Цена 1 шт., руб. (Ц1)
Среднемесячный объем закупок, руб. (СЗ = ЗЗг / 12)	Транспортные затраты, руб. (Зг)
Коэффициент оборачиваемости (КО = ЛЗ / З)	Затраты на хранение, руб. (Зх)
Рост затрат, % (Тр = ЛЗм / ЛЗ * 100)	Сумма закупок за год, руб. (ЗЗг)
Неликвиды, % (УНЛ = НЛ / З * 100)	Складские запасы, руб. (З)
	Логистические затраты за предыдущий месяц, руб. (ЛЗм)
	Неликвиды, руб. (НЛ)

Электронный магазин фирмы в Интернете представляет собой торговую площадку того или иного предприятия, которая позволяет его потребителям осуществлять закупки не выходя из собственного офиса. Однако, как свидетельствуют исследования Рунета, продукция промышленного назначения не пользуется спросом у потребителей Интернета. Реалии развития экономики России свидетельствуют о том, что требуются высокотехнологичные предприятия по обслуживанию отстающего сектора электронной торговли промышленными товарами (средствами производства). Ведь российские потребители уже ощутили на себе прелесть работы интернет-магазинов. Так, по данным

исследования покупателей интернет-магазинов в России e-Commerce User Index 2014 [10], годовой общий объем интернет-продаж на российском рынке составляет свыше 1,5 трлн руб. Однако наблюдается преобладание розничных продаж одежды и обуви, электроники и бытовой техники, туристических услуг, книг, косметики, продуктов питания. И проблемной зоной интернет-продаж в России по-прежнему остается рынок промышленной продукции средств производства.

Выделим преимущества виртуального предприятия:

- в любом месте
- онлайн-заказ
- онлайн-оплата
- выход на глобальные рынки
- снижение издержек обращения
- постоянные маркетинговые коммуникации
- актуальная информация о контрагентах

Рассмотренные в статье тенденции и перспективы развития информационной логистики позволят промышленным компаниям выйти на новый уровень бизнес-взаимодействий.

Библиографический список

1. Федеральный закон № 223-ФЗ от 18.07.2011 «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».
2. Федеральный закон № 149-ФЗ от 27.07.2006 «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».
3. Федеральный закон № 229-ФЗ от 2.10.2007 «Об исполнительном производстве».
4. Федеральный закон № 44-ФЗ от 5.04.2013 «О контрактной системе закупок товаров, работ услуг в целях обеспечения государственных и муниципальных нужд».
5. Моисеенко Е.В., Лаврушина Е.Г. Информационные технологии в экономике // www.abc.vvsu.ru.
6. Осовцев В.А. Системно-аналитическая организация потоков движения при проектировании логистических систем в реальном секторе экономики: теория и методология: дис. на соискание ученой степени д.э.н.: 08.00.05; РИНХ. – Ростов, 2009.

7. Проблемы, тенденции и перспективы развития современной логистической науки: монография / Н.А. Адамов, Т.А. Коженкова, А.А. Кузнецова и др. – М.: ИТКОР, 2013. – 392 с.

8. Строева Е.В., Лаврова Е.В. Разработка управленческих решений: учебник – М.: Инфра-М, 2013.

9. Якутин Ю.В. О системном характере ограничений инновационного развития // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2010. – Т. 29 – с. 30–35.

10. <http://markswebb.ru/e-commerce/e-commerce-user-index> – Исследование покупателей интернет-магазинов в России (дата обращения: 2.09.2014).

Bibliographical list

1. Federal'nyj zakon № 223-FZ ot 18.07.2011 «O zakupkah tovarov, rabot, uslug ot del'nymi vidami juridicheskikh lic»

2. Federal'nyj zakon № 149-FZ ot 27.07.2006 «Ob informacii, informacionnyh tehnologijah i o zashhite informacii».

3. Federal'nyj zakon № 229-FZ ot 2.10.2007 «Ob ispolnitel'nom proizvodstve».

4. Federal'nyj zakon № 44-FZ ot 5.04.2013 «O kontraktnoj sisteme zakupok tovarov, rabot uslug v celjah obespechenija gosudarstvennyh i municipal'nyh nuzhd».

5. Moiseenko E.V., Lavrushina E. G. Informacionnye tehnologii v jekonomike // www.abc.vvsu.ru.

6. Osovcev V.A. Sistemno-analiticheskaja organizacija potokodvizhenija pri proektirovanii logisticheskikh sistem v real'nom sektore jekonomiki: teorija i metodologija: dis. na soiskanie uchenoj stepeni d. je. n.: 08.00.05; RINH. – Rostov, 2009.

7. Problemy, tendencii i perspektivy razvitija sovremennoj logisticheskoy nauki: monografija / N.A. Adamov, T.A. Kozenkova, A.A. Kuznecova i dr. – М.: ИТКОР, 2013. – 392 с.

8. Stroeve E.V., Lavrova E.V. Razrabotka upravlencheskich reshenij: uchebnyk – М.: Infra-M, 2013.

9. Jakutin Ju.V. O sistemnom haraktere ogranichenij innovacionnogo razvitija // Nauchnye trudy Vol'nogo jekonomicheskogo obshhestva Rossii. – 2010. – Т. 29 – с. 30–35.

10. <http://markswebb.ru/e-commerce/e-commerce-user-index> – Исследование покупателей интернет-магазинов в России (дата обращения: 2.09.2014).

Контактная информация

kuznetsovaaa@mail.ru

Contact links

kuznetsovaaa@mail.ru

СПЕЦИФИКА СОВРЕМЕННОЙ МОДЕЛИ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ В РОССИИ

SPECIFICITY OF THE MODERN MODEL OF CORPORATE GOVERNANCE IN RUSSIA

А.М. ХАМАТХАНОВА

*аспирант Московского государственного университета
имени Ломоносова*

A.M. KHAMATKHANOVA

post-graduate student of the Lomonosov Moscow State University

Аннотация

В данной статье рассмотрены ключевые этапы становления российского корпоративного сектора и анализируются особенности сложившейся модели корпоративного управления. Систематизированы причины, породившие ее особенности, в числе которых чрезмерно высокая по рыночным критериям роль государства, обусловленная историческими особенностями развития страны, а также специфика постсоциалистической страны, в которой протекает ее формирование. Под их воздействием российская модель корпоративного управления оказалась весьма специфической, отличной от существующих базовых моделей.

Abstract

This article describes the key stages of formation of the Russian corporate sector and examines the features of the model of corporate governance. Causes that gave rise to its features, including excessive, by market criteria, the role of the State, due to historical peculiarities of development of the country, as well as the specificity of post-socialist countries in which its formation is going are systemized. Under their influence, the Russian model of corporate governance turned out to be very specific, different from the existing base models.

Ключевые слова: корпоративное управление, приватизация, акционерная собственность, аутсайдерская модель, инсайдерская модель.

Keywords: corporate governance, privatization, stock ownership, outside model, inside model.

Корпоративная форма ведения бизнеса получила повсеместное распространение в развитых странах. От качества корпоративного управления зависит инвестиционная привлекательность компании, ее рыночная капитализация, а следовательно, эффективность ее функционирования на рынке. Под корпоративным управлением понимается совокупность организационных процедур, методов, механизмов, обеспечивающих их интегрированное взаимодействие, реализацию эффекта синергии от совместной деятельности и соблюдение баланса интересов различных групп хозяйствующих субъектов, связанных с компанией, в числе которых акционеры, менеджмент и другие заинтересованные лица.

В настоящее время проявляется значительный интерес к вопросам корпоративного управления в России, который обуславливается тем, что эффективность управления многих отечественных компаний остается на низком уровне. В свою очередь это объясняется незавершенностью процесса формирования российской модели корпоративного управления.

Становление и утверждение системы корпоративного управления в России происходило на фоне трансформационного спада и его последствий. Почти полностью отсутствовала инфраструктура рынка, крупные предприятия были технологически отсталыми, не было управленческого персонала, способного эффективно функционировать в рыночных условиях. Имело значение и то, что процесс возникновения корпоративного сектора в России отличался от западных стран своей спецификой, порожденной процессом разгосударствления, протекавшим в условиях высокого уровня монополизации советской экономики, осложненным еще и острым дефицитом денежного капитала в стране.

Преобразование отношений собственности осуществлялось посредством приватизации объектов государственной собственности, важнейшим способом которой явилось акционирование бывших ПО и НПО. Этот процесс завершился консолидацией крупных пакетов акций в руках менеджмента приватизируемого предприятия. Акционирование проводилось в интересах номенклатуры, в данном случае – так называемых «красных директоров», которые имели реальную возможность воспрепятствовать приходу новых собственников на предприятия. Акционированием предусматривалось три варианта льгот для трудового коллектива, из которых 70% предприятий предпочли именно второй вариант, предусматривающий приобретение контрольного пакета акций, но без предоставления льгот трудовому коллективу.

Модель корпоративного управления в России в ходе акционирования приобрела черты инсайдерской модели, так как акции приватизируемых предприятий были сосредоточены внутри единого трудового коллектива. Впоследствии под воздействием значительного падения доходов членов трудового коллектива в условиях гиперинфляции, принятия административных мер, запрещавших членам трудового коллектива продавать акции аутсайдерам под угрозой увольнения, лишения пенсионных и других социальных выплат, а также слабой ликвидности акций приватизируемых предприятий в условиях неразвитости фондового рынка привели к консолидации крупного пакета акций в руках заводского менеджмента.

Вместе с тем денежный этап приватизации 1994–1997 гг. характеризовался появлением новых собственников – аутсайдеров. Их участие обуславливалось бюджетным дефицитом и вследствие этого отсутствием притока инвестиций в предприятия. В 1995 г. было проведено 12 залоговых аукционов, по итогам которых модель корпоративного управления сохранила черты инсайдерской модели, но появились принципиально новые по своему происхождению собственники, сумевшие накопить денежный капитал посредством торговой и банковской деятельности. Их доля увеличилась за счет сокращения доли менеджеров-инсайдеров. Консолидированный пакет акций в руках этих собственников в большинстве случаев сохранился и поныне.

Знаменательным для формирования корпоративного сектора в России явился 2002 год, когда был принят Кодекс корпоративного поведения. Он предстал сводом рекомендаций, определяющих и регулирующих основные составляющие процесса корпоративного управления. Главной идеей Кодекса корпоративного поведения является рекомендация правил, соблюдение которых обеспечивает добросовестное поведение всех участников корпоративного процесса. Рекомендации, закрепленные в Кодексе, не носят обязательного характера. Тем не менее появление Кодекса корпоративного управления, а в 2003 году еще и Хартии корпоративной и деловой этики, представляющей механизм урегулирования корпоративных споров, ознаменовали новый период в развитии корпоративных отношений в российской экономике, суть которого – совершенствование норм корпоративного управления в соответствии с международными стандартами. В 2014 году рассмотрен проект нового Кодекса корпоративного поведения, который заменит предыдущий Кодекс. Он ориентирован и на применение государственными компаниями.

Следующий немаловажный этап в развитии корпоративного сектора наметился в 2007 году в связи с появлением крупных государственных корпораций. В их числе шесть новых: «Внешэкономбанк», «Роснано», «Фонд содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства», «Олимпстрой», «Ростехнологии» и «Росатом». Наряду с ними были созданы «Объединенная авиастроительная корпорация» и «Объединенная судостроительная корпорация» и многие другие. С 2007 года и по настоящее время роль государства в экономике усиливается путем монополизации им ведущих отраслей экономики.

Выше отмечалось, что сложившаяся к настоящему времени российская модель корпоративного управления тяготеет в сторону инсайдерской модели, но со своей спецификой, препятствующей полному заимствованию той или иной базовой модели.

Среди существующих базовых моделей принято выделять аутсайдерскую (англо-американскую) и инсайдерскую (японскую и германскую) модели. Так, англо-американской модели корпоративного управления свойственны такие черты, как распыленная форма собственности, мобильное перемещение капи-

тала, признается авторитет акционеров в законодательстве о компаниях, применяются жесткие требования к раскрытию информации, осуществляется жесткий контроль со стороны аутсайдеров.

Японская модель как национальная разновидность инсайдерской модели корпоративного управления характеризуется доминированием инсайдеров над финансовыми потоками корпораций, а это крупный банк, который является основным держателем акций корпораций. Но в японских корпорациях велика и роль государства в случае возникновения кризисных ситуаций. Традиционно для этой модели отсутствуют жесткие требования к раскрытию информации о компании, в законодательных актах признается приоритет инсайдеров, а не миноритарных акционеров. Данной модели присуща высокая концентрация собственности, нацеленность деятельности корпорации во имя тех, кто работает в компании, и тех, кого обслуживают эти компании, а также система формальных и неформальных консультаций представителей бизнеса и государства.

Те же черты присущи и немецкой модели корпоративного управления, а это контроль инсайдеров, т. е. банков над основными финансовыми потоками, высокая концентрация собственности, отсутствие требований к раскрытию информации о корпорации, но ее характерная черта – тесное социальное партнерство между правительством, наемным трудом и капиталом. Такое взаимодействие – эффективный механизм разрешения противоречий между участниками корпоративного сектора.

Российская модель корпоративного управления предстает особой разновидностью инсайдерской модели, при этом сочетая некоторые черты аутсайдерской модели. От последней заимствовано корпоративное законодательство в области защиты прав акционеров, от инсайдерской модели взято развитие принципа социального взаимодействия и ответственности, а также активное участие банков в финансировании корпораций [7]. В обобщенном виде сформировавшаяся к настоящему времени российская модель корпоративного управления характеризуется следующими особенностями: высокой концентрацией собственности, низкими стандартами раскрытия информации о деятель-

ности корпорации, перманентным переделом собственности, значительным разрывом между закрепленными в нормативных актах и применяющимися в практике нормами и методами корпоративного управления, неустойчивостью макроэкономической среды, наличием барьеров для потенциальных акционеров [1,125].

Среди факторов, оказавших наибольшее влияние на формирование российской модели корпоративного управления, стоит выделить наиболее значимые. А это высокая по рыночным критериям роль государства, порожденная историческими особенностями развития страны, а также особая постсоциалистическая постсоветская среда ее формирования.

Высокая роль государства, порожденная историческими особенностями развития страны. В России роль государства всегда была высокой. Прежде всего это обусловлено имперской природой российского государства. Его роль оказалась в советский период многократно усилена тотальным огосударствлением экономики (а это ключевой признак социализма), при котором весь пучок полномочий оказывается сосредоточенным в руках государства. Им же порождена жесткая централизация хозяйственного управления. Имперское и советское прошлое, характеризующееся доминирующей ролью государства, сохранением авторитарного политического режима, явилось серьезным препятствием на пути становления рыночной экономики, рыночных институтов в стране. Государственная экспансия на российском рынке сохраняется и в настоящее время, что проявляется в чрезмерном вмешательстве государства в частнопредпринимательскую деятельность. Во многих ведущих российских компаниях государство занимает значительные позиции. Чаще всего пакет, принадлежащий государству, является блокирующим, в ряде направлений сохраняется и полный контроль. Роль государства весьма незначительна в формировании рыночных институтов (фондовой биржи, банковской системы и пр.), в оздоровлении крайне неблагоприятного инвестиционного климата. Не озадачивается оно и решением проблемы надежной защиты прав собственности, устранением административных барьеров на пути входа и выхода из рынка, но

допускает ручное управление крупными частными корпорациями. Почти все процессы, происходящие в экономике, замкнуты на государстве, что значительно ослабляет развитие рыночных процессов. Это обстоятельство неоднократно отмечалось российскими учеными. Так, например, Радыгин А.Д. по этому поводу пишет: «Доминирующими тенденциями при нынешнем политическом режиме стало усиление роли государства, попытка установления контроля за основными финансовыми потоками российской экономики и более широкое обеспечение зависимости бизнеса от государственных институтов, несмотря на решения по дерегулированию, административную реформу и планы дальнейшей приватизации [8, 63]». Происходит усиление государственной экспансии на корпоративном рынке контроля и даже прямое вытеснение государственными корпорациями частных компаний из отраслей, традиционно являющихся его экономическими нишами. Высокий удельный вес государственной собственности в свою очередь благоприятствует хищению государственной собственности, порождает в огромных масштабах коррупцию. Коррупция в свою очередь способствует рейдерским захватам, создает предпосылки для массового нарушения законодательства в области защиты прав собственности. В свою очередь незавершенность процесса передела собственности, принимающего формы насильственных слияний и поглощений, равно как и правовая незащищенность собственника, способствовали высокой концентрации собственности в руках инсайдеров, закрытости корпораций, созданию барьеров для прихода новых собственников – аутсайдеров. Дефицит высококвалифицированных управленческих кадров, способных работать в рыночных условиях, способствовал совмещению собственника и менеджера в одном лице.

Высокая роль государства обусловлена не только столь естественными проблемами безопасности, необходимостью формирования единого экономического пространства, многоукладностью национальной экономики [5,128], но и сохранением социалистического менталитета, которому присущи такие черты, как социальная пассивность, патернализм, социальное и политическое иждивенчество, консерватизм, культ государствен-

ной собственности, ориентация на определенного лидера, терпимость к авторитарному политическому режиму.

При сохранении в стране особой роли государства вполне естественна государственная экспансия на рынке корпоративного контроля, закрытость компаний, высокая концентрация собственности в руках физических лиц, приоритет лояльности, а не высокой квалификации при подборе наемного менеджмента.

Весьма значимое влияние на становление современной модели корпоративного управления в России оказали *факторы, порожденные социалистическим прошлым страны*. В их числе прежде всего унаследованная от советского прошлого высокомонополизированная экономика, усиленная управлением из единого центра, дефицит денежного капитала, который заведомо не мог быть накоплен в советский период при огромной потребности в нем при проведении приватизации. Этим объяснялось преобразование отношений собственности посредством ваучерной и денежной приватизации, одним из значимых способов которой явилось акционирование крупных предприятий. Бывшая номенклатура в ходе акционирования на этапе ваучерной приватизации получила под свой контроль основные промышленные предприятия и консолидировала собственность в своих руках. Активное участие на денежном этапе приватизации, и особенно в залоговых аукционах 1995 г., приняли аутсайдеры, к накоплению денежного капитала приступившие еще на исходе перестройки. Приобретение контрольного пакета акций не представляло для них особого труда, тем более что объекты продавались отнюдь не по рыночным ценам. Тенденция к консолидации крупных пакетов акций в руках физических лиц носит устойчивый характер, что столь естественно в условиях крайне слабой защиты прав собственности, неразвитости фондовой биржи, сохранения неблагоприятного инвестиционного климата, перманентного передела собственности и т.д.

Развитию рыночных отношений в немалой мере не способствовали такие черты социалистического менталитета, как преобладание в советской традиции коллективистской и уравнилительной психологии, утрата за ненадобностью предпринимательского духа широкими слоями населения, пассивность, слабая вовлечен-

ность в общественную деятельность, отторжение института частной собственности, отсутствие навыка самостоятельного ведения хозяйства. Все эти черты порождены уникальным постсоветским происхождением российской модели капитализма, которые обстоятельно освещены в третьей главе монографии Е.В. Красниковой [3].

В настоящее время развитие корпоративного управления в национальной экономике протекает в следующих основных направлениях. Усиливается роль государства в связи с функционированием мощных государственных корпораций, в частных компаниях совершенствуется практика корпоративного управления в облике инсайдерской модели. В ее границах снижается острота конфликтов между различными группами собственников-акционеров, между акционерами и менеджментом, усиливается приоритет интересов крупных собственников и ослабевают позиции других заинтересованных лиц, повышается роль наемного менеджмента, возрастает активность фондового рынка и активизируется дивидендная политика, углубляется корпоративная интеграция и т.д. [1,129].

Вместе с тем сохраняется ряд нерешенных проблем, свойственных российской модели корпоративного управления. Среди них наиболее серьезными остаются такие, как отсутствие прозрачности в раскрытии информации о структуре собственности и реальных владельцах компании, неэффективный инфорсмент, двойственная роль государства в качестве собственника, многочисленные нарушения прав миноритариев, перманентный передел собственности, в том числе и силовыми приемами, конфликты, возникающие между менеджментом и акционерами, невысокий уровень профессионализма членов Совета директоров и т.д.

Примеров, демонстрирующих несовершенство корпоративного управления в России, множество. Так, например, общее число сообщений о незаконном захвате бизнеса в России с 2010 года по 2012 год выросло в 5 раз и составило 500 недружественных поглощений (в 2010 году их было 100) [6]. Из-за низкого качества корпоративного управления в России инвестиционные аналитики оценивают стоимость отечественных компаний как

самую невысокую среди стран БРИКС. Так, стоимость компаний в Бразилии превышает в 2 раза стоимость российских компаний [2]. Согласно исследованию «Коллективный портрет независимого директора в России 2013», было выявлено, что общее число независимых директоров (российских и иностранных), имеющих опыт работы в корпорациях с высоким уровнем корпоративного управления, находящихся в списках Fortune Global 500, FTSE 250, составляет всего 10% [2]. А общее число независимых директоров в Совете директоров, согласно финальной редакции Кодекса корпоративного управления в России, не должно превышать 33% (согласно зарубежному опыту, от 50% и выше) [2]. Кроме того, основным критерием при отборе независимых директоров в России все еще остается личное доверие. Таким образом, наблюдается дефицит как самих независимых директоров, так и недостаток их профессионализма. Ярким примером российской компании, где нарушаются права мелких акционеров, является государственная компания «Роснефть», которая после приобретения ТНК-ВР Холдинга и заявления об отказе выкупа оставшихся у миноритариев акций ТНК-ВР, а также невыплаты им дивидендов, способствовала значительному падению стоимости акций ТНК-ВР с 85 рублей до 35 рублей за акцию [4]. Тем самым вынуждая миноритариев продать акции по заниженным ценам.

В связи с сохранением этих проблем, тем более нетерпимых в условиях особой значимости корпоративного сектора, к тому же активно включенного в стремительно протекающий ныне процесс глобализации, формирование эффективного корпоративного управления в России становится одним из важнейших факторов, определяющих перспективы ее социально-экономического развития. Для формирования эффективной модели корпоративного управления в России необходима адаптация зарубежных постулатов корпоративного управления с учетом исторических, экономических и социальных особенностей нашей страны.

Итак, российская модель корпоративного управления характеризуется рядом особенностей. Она предстает особой разновидностью инсайдерской модели, отражающей незавершенность

рыночных преобразований в стране, о чем свидетельствует неразвитость банковской системы и фондовой биржи, несовершенство законодательного регулирования, особенности всей системы сложных и многообразных экономических отношений, складывающихся в корпоративном секторе.

Дальнейшее совершенствование российской модели корпоративного управления невозможно без ужесточения мер ответственности для участников корпоративных отношений, без дифференцированного подхода к компаниям разного типа и размера, без более широкого использования института независимых директоров с жестким отбором последних, без четкого законодательного определения круга обязанностей и ответственности участников корпоративных отношений, без жесткого государственного контроля за недобросовестной деятельностью со стороны корпораций и широкого диапазона санкций за выявленные нарушения. Тем более необходимо ужесточение государством требований относительно представления исчерпывающей и правдивой информации о деятельности компании. Вместе с тем активное участие российских корпораций в интеграционных процессах невозможно без ориентации на внедрение зарубежных стандартов корпоративного управления.

Библиографический список

1. Бочарова И.Ю. Корпоративное управление: Учебник. М.: ИНФРА-М., 2012. – с.129–131.
2. Иконников А. У акционера прорезался голос. Независимых директоров выберут миноритарии // Российская газета. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/15/minoritary.html> (дата обращения: 06.05.2014).
3. Красникова Е.В. Капитализм в российском интерьере. Saarbrücken: LAP Lambert Academic Publishing, 2013. 316 с.
4. Крутиков А.С. Нарушение прав российских граждан, миноритарных акционеров компании TNK-BP Холдинг, Роснефтью // Демократор: Информационная система общего пользования. URL: http://democrator.ru/complain/11127/narushenie_prav_rossiyskikh_grazhdan_minoritarnykh_aktzionerov_ (дата обращения: 06.05.2014).

5. Кульков В.М. Национальная экономика как объект анализа переходных процессов. Теоретические проблемы переходной экономики: Учеб. – метод. пособие / под ред. В.В. Радаева. М.: Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2003.128 с.

6. Ливанов И. Селин Роман Давыдович: Как рейды захватывают бизнес, и как им противостоять // Руспрес. URL: <http://www.rospress.com/specserv/11743/> (дата обращения: 06.05.2014).

7. Почкайло Т.Н. Формирование организационно-экономического механизма корпоративного управления /Диссертация на соиск. уч. степ. канд. экон. наук. Тюмень, 2006. 169 с.

8. Радыгин А.Д. Россия в 2000–2004 годах: на пути к государственному капитализму? // Вопросы экономики. 2004. № 4. С. 42–65.

9. Якутин Ю.В. О противоречиях и путях совершенствования модели управления крупнокорпоративным сектором в контексте глобальных цивилизационных и финансовых угроз // Менеджмент и бизнес-администрирование. М.: изд. «Экономическая газета», 2012.

Bibliographical list

1. Bocharova I.Ju. Korporativnoe upravlenie: Uchebnik. M.:INFRA-M., 2012. – s.129-131.
2. Ikonnikov A. U akcionera prorezalsja golos. Nezavisimyh direktorov vyberut minoritarii// Rossijskaja gazeta. URL: <http://www.rg.ru/2014/04/15/minoritary.html> (data obrashhenija: 06.05.2014).
3. Krasnikova E. V. Kapitalizm v rossijskom inter'ere. Saarbrücken: LAP Lambert Academic Publishing, 2013. 316s.
4. Krutikov A.S. Narushenie prav rossijskikh grazhdan, minoritarnykh akcionerov kompanii TNK-BP Holding, Rosneft'ju // Demokrator: Informacionnaja sistema obshhego pol'zovanija.URL: http://democrator.ru/complain/11127/narushenie_prav_rossiyskikh_grazhdan_minoritarnykh_aktzionerov_ (data obrashhenija: 06.05.2014).
5. Kul'kov V.M. Nacional'naja jekonomika kak ob#ekt analiza perehodnyh processov. Teoreticheskie problemy perehodnoj jekonomiki: Ucheb.-metod. posobie / pod red. V.V. Radaeva. M.: Jekonomicheskij fakul'tet MGU, TEIS, 2003.128 s.

6. Livanov I. Selin Roman Davydovich: Kak rejdy zahvatyvajut biznes, i kak im protivostojat' // Ruspres. URL: <http://www.rospress.com/specserv/11743/> (data obrashhenija: 06.05.2014).

7. Počekajlo T.N. Formirovanie organizacionno-jekonomicheskogo mehanizma korporativnogo upravlenija /Dissertacija na soisk. uch. step. kand. jekon. nauk. Tjumen', 2006. 169 s.

8. Radygin A.D. Rossija v 2000-2004 godah: na puti k gosudarstvennomu kapitalizmu? // Voprosy jekonomiki. 2004. № 4. S. 42-65.

9. Jakutin Ju.V. O protivorechijah i putjah sovershenstvovanija modeli upravlenija krupnokorporativnym sektorom v kontekste global'nyh civilizacionnyh i finansovyh ugroz // Menedzhment i biznes-administrirovanie. M.: izd. «Jekonomicheskaja gazeta», 2012.

Контактная информация

Московский государственный университет имени Ломоносова
ул. Воробьевы горы, д.1, Главное здание МГУ, Корпус «Е»,
комн.934, 119234
E-mail: iamak@yandex.ru

Contact links

Lomonosov Moscow State University
ul. Vorob'evy gory, d.1, Glavnoe zdanie MGU, Korpus «E»,
komn.934, 119234
E-mail: iamak@yandex.ru

**ПОРТРЕТЫ
УЧЕНЫХ**

К 90-ЛЕТИЮ МАКСИМА МАТВЕЕВИЧА ЗАГОРУЛЬКО



23 августа 2014 года исполнилось 90 лет выдающемуся ученому, общественному деятелю, члену Правления ВЭО России, советнику при ректорате по стратегическому развитию Волгоградского государственного университета заслуженному деятелю науки РФ, почетному жителю города-героя Волгограда, участнику Великой Отечественной и советско-японской войн, участнику Сталинградской битвы, доктору экономических наук, профессору Максиму Матвеевичу ЗАГОРУЛЬКО.

Максим Матвеевич родился в станице Старо-Нижестеблиевская Красноармейского района Краснодарского края 23 августа 1924 года в многодетной казачьей семье.

В 1942 году был призван в ряды Советской Армии. Прошел Великую Отечественную войну от Краснодара до Праги, получил звание командира САУ, имеет боевые награды: орден Красной Звезды, медали «За отвагу», «За взятие Будапешта», «За взятие Праги» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В послевоенное время был награжден орденом Отечественной войны I степени и медалями. В 1945 году был направлен на войну с Японией, которую Максим Матвеевич окончил в 1947 году в Порт-Артуре в звании старшего сержанта и был награжден медалью «За победу над Японией».

С 1947 года Загорулько учился в Ставрополе в Педагогическом институте на историческом факультете, после его завершения продолжил обучение в аспирантуре и в 1953 году защитил диссертацию на соискание кандидата исторических наук.

С 1955 года Максим Матвеевич работал в Смоленске в педагогическом институте. Здесь он был старшим преподавателем, доцентом, деканом историко-филологического факультета. В 1959 году перешел на работу в Смоленский обком КПСС заведующим лекторской группы и продолжал преподавать в вузе.

С 1962 года Загорулько был заведующим кафедрой политэкономии в Волгоградском политехническом институте. В 1970 году Максим Матвеевич был награжден медалью «За доблестный труд». В 1971 году он стал ректором Волгоградского государственного педагогического института.

С 1980 по 1995 год Максим Матвеевич – ректор Волгоградского государственного университета, его труд отмечен почетным знаком «Отличник просвещения». В 1984 году Загорулько был награжден орденом Дружбы народов. В 1994 году ему было присвоено почетное звание «Заслуженный деятель науки Российской Федерации», в 1995 году – «Почетный работник высшего образования». М.М. Загорулько не раз был награжден почетными грамотами Министерства образования СССР и РСФСР, Госкомвуза РФ, ВАК РФ.

С 1983 по 1995 год М.М. Загорулько возглавлял совет ректоров Волгограда. С 1984 по 1989 год являлся членом обкома КПСС, работал членом экспертного совета ВАК РФ. В 1993 году был избран действительным членом Международной академии высшей школы, через год – Экологической академии и Академии гуманитарных наук. В 1994 году избран почетным профессором Волгоградского государственного университета. В 1995 году вошел в состав Научно-технического совета Госкомвуза Российской Федерации.

С 1995 по 2008 год – директор НИИ проблем экономической истории XX века Волгоградского госуниверситета. Под руководством М.М. Загорулько разработана межвузовская научно-исследовательская программа «Актуальные проблемы экономической истории России XX века». По итогам исследований под редакцией М.М. Загорулько стал выходить российский научный ежегодник «Экономическая история России: проблемы, поиски, решения».

С 2011 года работает советником ректората Волгоградского госуниверситета.

Уникальным исследовательским проектом Максима Матвеевича стала подготовка «Библиографического справочника Трудов Вольного экономического общества», где систематизированы все труды ВЭО России с 1765 года. Изданы 6 томов Библиографического справочника, который широко известен и востребован.

Вольное экономическое общество России и Международный союз экономистов горды и благодарны за возможность работать на протяжении долгих лет с Максимом Матвеевичем. В 2009 году Загорулько был торжественно награжден Серебряной медалью Вольного экономического общества России за многолетнюю и плодотворную работу в ВЭО России, реализацию фундаментальных идей российской экономической мысли, активное участие в проектах и программах по социально-экономическому развитию Российской Федерации, за большой вклад в деятельность ВЭО России.

Максим Матвеевич Загорулько внес выдающийся вклад в развитие патриотизма в нашей стране, возглавив, в качестве главного редактора, работу авторского коллектива, выпустившего не имеющее аналогов издание – Энциклопедию «Сталинградская битва», приуроченное к 70-летию Сталинградской битвы. Это первое столь масштабное издание, которое посвящено одному сражению, одному легендарному событию.

Президиумы Вольного экономического общества России и Международного союза экономистов поздравляют Максима Матвеевича с юбилеем, выражают искреннюю признательность за долголетний и безупречный труд в наших организациях и желают крепкого здоровья, благополучия, мира, счастья, добра и дальнейших успехов в благородной деятельности на благо процветания России!

К 85-ЛЕТИЮ НИКОЛАЯ НИКОЛАЕВИЧА ГРИЦЕНКО



11 июня 2014 года исполнилось 85 лет государственному, общественному и научному, деятелю, Члену Президиума Вольного экономического общества России, Президенту Академии труда и социальных отношений, академику РАЕН, доктору экономических наук, профессору Николаю Николаевичу ГРИЦЕНКО.

Николай Николаевич родился 11 июня 1929 года в поселке Воронеж Шосткинского района Сумской области в семье учителя. Окончил Челябинский политехнический институт в 1958 году по специальности «Станки и инструменты».

В 1949–1958 гг. работал мастером на заводах Донбасса и Южного Урала, служил в армии, был секретарем комитета комсомола завода дорожных машин, секретарем Челябинского горкома комсомола, начальником штаба строительства комсомольской домны на Челябинском металлургическом заводе.

С 1958 по 1961 год работал в ЦК ВЛКСМ заместителем заведующего отделом рабочей молодежи – курировал ударные комсомольские стройки.

В 1958 году на I Всесоюзном съезде научно-технических обществ был избран членом Всесоюзного совета НТО (ВСНТО), а в 1975 году – первым заместителем председателя ВСНТО.

В 1969 году в Московском институте народного хозяйства им. Г.В. Плеханова защитил кандидатскую диссертацию по экономике на тему: «Общественные формы в управлении предприятием».

На экономическом факультете МГУ им. М.В. Ломоносова в 1982 году защитил докторскую диссертацию на тему: «Научно-

технические общества в системе управления научно-техническим прогрессом».

С 1986 года – ректор Высшей школы профсоюзного движения ВЦСПС им. Н.М. Шверника, а после ее преобразования в 1990 году по постановлению Совета министров СССР в Академию труда и социальных отношений – ректор Академии до 2005 года. С июня 2005 года по настоящее время – президент Академии труда и социальных отношений.

В 1989–1991 гг. был народным депутатом, председателем Комиссии по труду и социальным вопросам, членом Президиума Верховного Совета СССР. В настоящее время – председатель экспертных советов комитетов Совета Федерации РФ (МПА) ЕвразЭС; член экспертных советов профильных комитетов Государственной думы РФ, член Президиума Совета ректоров Москвы и Московской области, где является сопредседателем Комиссии по законодательной деятельности, советник Президента и координатор комиссии по законодательству Российского Союза ректоров.

Гриценко Николай Николаевич – известный ученый в области концептуальных основ социального государства, социально-трудовых отношений. Автор более 300 научных работ, в том числе учебников, является лауреатом Премии Правительства РФ в области образования.

Заслуги Н.Н. Гриценко отмечены следующими государственными наградами: орден Трудового Красного Знамени, орден «Знак Почета», орден Дружбы народов, орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медали.

Николай Николаевич Гриценко более 60 лет производственной, научно-педагогической, государственной и общественной деятельности посвятил изучению, подготовке и реализации предложений, направленных на совершенствование социально-трудовых отношений в сфере организации труда, производства и управления на предприятиях и на повышение эффективности социальной политики в стране.

Николай Николаевич стоял у истоков создания **Вольного экономического общества России** и внес огромный вклад в развитие общества. Его выступления на мероприятиях ВЭО

России, идеи по практической реализации проектов Вольного экономического общества России являются блестящим примером всестороннего взвешенного, конструктивного и талантливо-новаторства.

В 2009 году Николай Николаевич был торжественно награжден Серебряной медалью Вольного экономического общества России за активную многолетнюю и плодотворную работу в ВЭО России, большой личный вклад и активное участие в реализации проектов и программ в области социально-экономического развития Российской Федерации.

Президиумы Вольного экономического общества России, Международного союза экономистов и Международной Академии менеджмента поздравляют Николая Николаевича со знаменательной датой, выражают уверенность, что его благородная, многогранная и ответственная деятельность будет всегда успешной и плодотворной, а знания и опыт будут способствовать укреплению и росту экономики нашей страны, и желают здоровья, удачи, процветания, благополучия, дальнейших успехов во всех начинаниях и свершениях!

К 85-ЛЕТИЮ НИКОЛАЯ ИВАНОВИЧА РЫЖКОВА



28 сентября 2014 года исполнилось 85 лет государственному и общественному деятелю, члену Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, члену Комиссии по естественным монополиям, председателю попечительного Совета «Прохоровское поле», члену общественного совета редакции газеты «Правда», действительному члену Академии социальных наук, Акаде-

мии технологических наук, Международной инженерной академии, академику Международной Академии Управления, известному ученому и выдающемуся просветителю Николаю Ивановичу РЫЖКОВУ.

Николай Иванович родился 28 сентября 1929 г. в Дзержинском районе Донецкой области Украины в семье рабочего-шахтера. Окончил Краматорский машиностроительный техникум и Уральский политехнический институт им. С.М. Кирова.

Трудовую деятельность Н.И. Рыжков начал в Свердловске на одном из крупнейших машиностроительных предприятий страны – Уральском заводе тяжелого машиностроения им. С. Орджоникидзе «Уралмаш», где с 1950 года на инженерно-техническом направлении проработал 25 лет, пройдя путь от мастера цеха до директора завода и генерального директора ПО «Уралмаш».

В период работы на предприятии дважды был удостоен Государственной премии СССР – за руководство и непосредственное участие в создании крупнейшего в Европе передового блока цехов сварных машиностроительных конструкций.

1975–1979 годы – первый заместитель министра тяжелого и транспортного машиностроения СССР в Минтяжмаше СССР. Н.И. Рыжков руководил производством специальной техники, в том числе ракетно-космической, а также развитием конструкторско-технологического потенциала отрасли.

1979–1982 годы – первый заместитель председателя Госплана СССР – помимо текущих задач народного хозяйства руководил разработкой перспектив экономического развития на длительный период, новых форм организации и управления экономикой.

1985–1990 годы – Председатель Совета Министров СССР. Депутат Верховного Совета СССР 9–11-го созывов (1974–1989), Верховного Совета РСФСР (1986–1990), народный депутат СССР (1989–1991).

Несмотря на огромную ответственность и занятость вопросами государственной власти, политики и управления, Рыжков уделял значительное внимание становлению и развитию общественных организаций и гражданских инициатив. В 1988 году 6 ноября Николай Иванович подписал постановление Совета Министров СССР «Вопросы Всесоюзного экономического общества» о развитии ведущего общественного института страны.

1995–1999 годы – депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации II созыва. Руководитель депутатской группы «Народовластие»; член Совета Государственной Думы.

1999–2003 годы – депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации 3-го созыва.

С сентября 2003 года – член Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, представитель от исполнительного органа государственной власти Белгородской области. Председатель Комиссии по естественным монополиям. С декабря 2011 года по настоящее время – член Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера.

Дважды лауреат Государственной премии СССР (1969, 1979). Награжден государственными орденами – Ленина (дважды), Октябрьской революции, Трудового Красного Знамени (дважды), «За заслуги перед Отечеством» I и IV степеней, Почета; ор-

денами Русской Православной Церкви, многими отечественными и иностранными орденами и медалями. Удостоен звания Национального Героя Армении с вручением ордена Отечества.

Н.И. Рыжков – действительный член нескольких международных и российских академий; автор шести изобретений, двух научных монографий, более 200 статей и трудов в области машиностроения, экономики и управления. Автор многих книг общественно-политического содержания, мемуаров и других публикаций на актуальные социальные темы. Член Союза писателей России.

В 2009 году Николай Иванович был торжественно награжден Серебряной медалью Вольного экономического общества России за реализацию фундаментальных идей российской экономической мысли, активное участие в проектах и программах по социально-экономическому развитию Российской Федерации, за большой вклад в деятельность ВЭО России.

В настоящее время активно участвует в работе Совета Федерации РФ, долгие годы является председателем Попечительского совета «Прохоровское поле», занимается активной деятельностью по анализу и выработке предложений по развитию страны.

Президиумы Вольного экономического общества России и Международного союза экономистов поздравляют Николая Ивановича со знаменательной датой и желают здоровья, удачи, процветания, благополучия, дальнейших успехов во всех начинаниях и свершениях!

К 85-ЛЕТИЮ

АНАТОЛИЯ ДАНИЛОВИЧА ШЕРЕМЕТА



2 сентября 2014 года исполнилось 85 лет выдающемуся ученому, члену Правления ВЭО России, научному руководителю кафедры учета, анализа и аудита экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, президенту Международной общественной организации «Ассоциация бухгалтеров и аудиторов «Содружество», заслуженному профессору Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова, доктору экономических наук Анатолию Даниловичу ШЕРЕМЕТУ.

Анатолий Данилович родился 2 сентября 1929 года в деревне Головлинка Тульской области.

В 1952 году закончил обучение на экономическом факультете в Московском государственном университете (МГУ) с красным дипломом. Успешно и досрочно защитил кандидатскую диссертацию в 1955 году, получил квалификацию экономист-статистик, преподаватель вуза и продолжил карьеру в МГУ: старший преподаватель (1955 г.); доцент (1960 г.); доктор экономических наук (1971); профессор, заведующий кафедрой учета, анализа и аудита с 1972 г. и по настоящее время.

Шеремет Анатолий Данилович известен как профессионал высшей квалификации, посвятивший свой трудовой путь сохранению и процветанию российской науки. За многолетнюю педагогическую деятельность и работу в МГУ можно выделить следующие достижения: создание первого в стране курса по анализу экономики предприятий для факультета журналистики; дальнейшее развитие курса «Анализ хозяйственной деятельно-

сти», созданного его учителем профессором С.К. Татуром для экономического факультета МГУ, который положил начало трем, ставшим в дальнейшем самостоятельными, направлениям развития экономического анализа; организация при МГУ одного из первых в России Учебно-методического центра обучения и переподготовки профессиональных бухгалтеров и аудиторов. С 1991 года обучение в УМЦ прошли более 25 тысяч слушателей.

Педагогическая деятельность А.Д. Шеремета отмечена в 1994 году званием лауреата Ломоносовской премии «За педагогическую деятельность», ему присвоено звание «Заслуженный профессор Московского университета».

За годы своей научной работы Анатолий Данилович подготовил и опубликовал более 300 научных работ. Он является автором или соавтором 23 научных монографий, 20 учебников и учебных пособий с грифом Минобрнауки России, 13 методик и практических пособий, часть из которых рекомендована Минфином в качестве типовых.

На основе выполненных исследований А.Д. Шеремет сформулировал и обосновал научные положения, совокупность которых можно квалифицировать как новое перспективное направление в развитии бухгалтерского учета, анализа и аудита. Им была создана научная школа проблем комплексного экономического анализа и его информационного обеспечения. Под его руководством успешно защищены 78 кандидатских диссертаций, он был консультантом успешно защищенных 27 докторских диссертаций.

Педагогическая и научная деятельность А.Д. Шеремета отмечена государством – наряду со званиями «Заслуженный деятель науки РФ», «Заслуженный экономист РФ», Анатолий Данилович Шеремет награжден государственными наградами: медаль «За доблестный труд», нагрудный знак Минвуза СССР «За отличные успехи в работе», медаль «Ветеран труда», знак «Ударник 11-й пятилетки», медаль «В память 850-летия Москвы», орден «За заслуги перед Отечеством» II степени. За большой вклад в реализацию правительственной программы по реформированию бухгалтерского учета в РФ А.Д. Шеремет поощрен благодарностью Президента Российской Федерации.

В настоящее время Анатолий Данилович – член Европейской Ассоциации Бухгалтеров, академик Международной Академии менеджмента, Международной Экономической Академии Евразии, Российской Академии диалектико-системных исследований и разработок, Академии проблем сохранения жизни, заслуженный деятель науки РФ, заслуженный деятель науки РСФСР, заслуженный экономист РФ, член Совета по аудиторской деятельности при Минфине России, член Президентского совета Института профессиональных бухгалтеров России, заслуженный экономист РФ.

Шеремет Анатолий Данилович внес значительный личный вклад в становление Вольного экономического общества России. В 2009 году был торжественно награжден Серебряной медалью ВЭО России за реализацию фундаментальных идей российской экономической мысли, активное участие в проектах и программах по социально-экономическому развитию Российской Федерации, за большой вклад в деятельность экономического общества страны.

Вольное экономическое общество России, Международный союз экономистов и Международная академия менеджмента искренне гордятся долговременным и плодотворным сотрудничеством с А.Д. Шереметом и выражают уверенность, что талант просветителя и организатора, большая трудоспособность и профессионализм позволят Анатолию Даниловичу и в будущем вносить значительный вклад в решение задач социально-экономического развития России.

Президиумы Вольного экономического общества России, Международного союза экономистов и Международной Академии менеджмента поздравляют Шеремета Анатолия Даниловича со знаменательной датой и желают крепкого здоровья, удачи, процветания, профессиональных и творческих успехов.

**К 85 ЛЕТИЮ
ЕВГЕНИЯ МАКСИМОВИЧА ПРИМАКОВА**



29 октября 2014 года исполнилось 85 лет выдающемуся государственному и общественному деятелю, действительному члену Сената ВЭО России, Президенту, председателю Правления «Меркурий-клуба», председателю Совета директоров ОАО «РТИ», почетному академику Международной Академии менеджмента, академику РАН, доктору экономических наук, профессору Евгению Максимовичу ПРИМАКОВУ.

Евгений Максимович Примаков родился 29 октября 1929 года в Киеве. После седьмого класса школы в 1944 году поступил курсантом в военно-морское подготовительное училище в Баку, практику проходил на учебном корабле «Правда». В 1948 году окончил мужскую среднюю школу в Тбилиси.

В 1953 году окончил Московский институт востоковедения по специальности «страновед по арабским странам», в 1956 году успешно окончил аспирантуру экономического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова.

В 1956 году Примаков стал старшим научным сотрудником Института мировой экономики и международных отношений АН СССР (ИМЭМО).

С 1956 по 1962 год он работал в Гостелерадио СССР корреспондентом, ответственным редактором, заместителем главного редактора, главным редактором вещания на арабские страны.

В 1959 году защитил кандидатскую диссертацию «Экспорт капитала в некоторые арабские страны – средство обеспечения монопольно высоких прибылей», получил звание кандидат экономических наук.

В 1962–1965 годах был обозревателем газеты «Правда» по отделу Азии и Африки, а в 1965–1970 годах – собственным корреспондентом «Правды» на Ближнем Востоке.

В 1969 году защитил диссертацию по теме «Социальное и экономическое развитие Египта», стал доктором экономических наук.

В 1970–1977 годах работал заместителем директора Института востоковедения АН СССР, с 1974 года – член-корреспондент, с 1979 года – академик АН СССР.

В 1977–1985 годах Примаков был директором Института востоковедения АН СССР.

В 1985–1989 годах – директор Института мировой экономики и международных отношений АН СССР, академик-секретарь Отделения экономики, с 1988 года – Отделения проблем мировой экономики и международных отношений, член Президиума АН СССР.

В феврале 1988 года был избран депутатом Верховного Совета СССР. В 1989–1991 годах Евгений Примаков был членом ЦК, кандидатом в члены Политбюро ЦК КПСС, народным депутатом СССР. В 1989–1990 годы – председатель Совета Союза Верховного Совета СССР.

С 1991 года по 1999 год Евгений Максимович был членом Совета безопасности Российской Федерации.

30 сентября 1991 года Евгений Примаков возглавил Центральную службу разведки. С декабря 1991 года по январь 1996 года – директор Службы внешней разведки России.

С января 1996 года по сентябрь 1998 года был министром иностранных дел РФ. Евгения Максимовича всегда отличала активная государственная и общественная позиция, глубокое знание механизмов развития мировой экономики и политики, совершенное владение искусством дипломатии, что помогло ему внести значительный вклад в укрепление международных отношений России.

С сентября 1998 года по май 1999 года Евгений Примаков занимал пост председателя правительства РФ. На этом ответственном посту Примаков Е.М. сумел вывести нашу страну из глубокого социально-экономического кризиса.

С декабря 2001 по 21 февраля 2011 года занимал пост президента Торгово-промышленной палаты России. Под руководством Евгения Максимовича работа ТПП РФ претерпела значительные изменения: была осуществлена перестройка в работе руководящих органов, избран новый состав правления, отражающий современную конфигурацию отечественного бизнеса и его общественных организаций; созданы благоприятные условия для развития не только крупного, но и малого бизнеса; а самое главное – приняты меры по содействию интеграции российского предпринимательства в мировое экономическое пространство.

Е.М. Примаков – один из ведущих отечественных востоковедов, крупный ученый в области мировой экономики и международных отношений, в частности, в сфере комплексной разработки вопросов внешней политики России, изучения теории и практики международных конфликтов и кризисов, исследования мирового цивилизационного процесса, глобальных проблем, социально-экономических и политических проблем развивающихся стран.

Евгений Максимович является основоположником российской школы системного анализа международных отношений, а так же автором, научным руководителем и ответственным редактором множества научных публикаций, в том числе 11 монографий, переизданных на 14 языках, среди которых «Международные конфликты» (1972), «Энергетический кризис в капиталистическом мире» (1975), «Очерки истории российской внешней разведки» (1996), «Годы в большой политике» (1999) и другие.

Примаков Е.М. является лауреатом Государственной премии СССР (1990), премий им. Г. Насера (1974), Авиценны (1983), Джорджа Кеннана (1990). Лауреат премии «Человек года» и награды «Серебряный крест» Русского биографического института (1999). В 2001 году был награжден медалью Александра Горчакова (награда МИД РФ), в 2002 году был удостоен международного общественного ордена «Золотой Сокол» за вклад в достижение согласия и дружбы между народами, улучшение социальной и экономической жизни.

В 2009 году Е.М. Примаков награжден Серебряной медалью Вольного экономического общества России.

Награды, полученные Евгением Максимовичем Примаковым, являются выражением признательности его заслуг перед Отечеством. За большой вклад в укрепление российской государственности и многолетнюю добросовестную работу он награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы Народов, «Знак почета», «За заслуги перед Отечеством» I, II и III степеней, Орденом Александра Невского, а также иностранными государственными наградами.

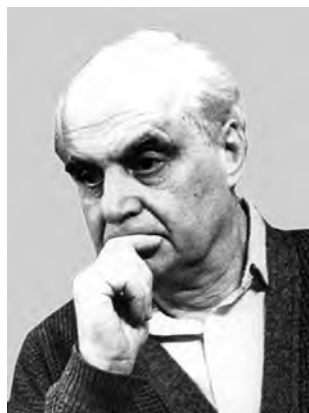
Примаков Евгений Максимович является лауреатом Государственной премии Российской Федерации за выдающиеся достижения в области гуманитарной деятельности.

Высочайший авторитет Примакова в России и за рубежом как мудрого политика и ученого-экономиста беспрецедентен. С его именем неразрывно связана целая эпоха в истории России, ознаменованная успехами в социальной, экономической и внешнеполитической сферах.

Президиумы Вольного экономического общества России и Международного союза экономистов поздравляют Евгения Максимовича со знаменательной датой, выражают уверенность, что его благородная и ответственная деятельность на благо укрепления экономического могущества и процветания нашей Родины будет всегда успешной и плодотворной, и желают крепкого здоровья, счастья, благополучия, больших творческих успехов!

ПАМЯТИ СТАНИСЛАВА МИХАЙЛОВИЧА МЕНЬШИКОВА

*Какой светильник разума угас!
Какое сердце биться перестало!*



13 ноября 2014 года ушел из жизни выдающийся российский и советский ученый, получивший широкое международное признание, доктор экономических наук, профессор **Станислав Михайлович МЕНЬШИКОВ**. Он был необыкновенно яркой, незаурядной личностью, горячим патриотом своей Родины, внесшим огромный вклад в развитие отечественной экономической мысли.

Станислав Михайлович родился 12 мая 1927 года. В 16 лет поступил на факультет международных отношений МГУ (в 1944 году преобразован в МГИМО) и в 1948 году стал выпускником его первого набора. В 24 года он защитил кандидатскую диссертацию, а в 1963 году ему присуждена степень доктора экономических наук за фундаментальное исследование американской финансовой олигархии. Позже книга «Миллионеры и менеджеры» издается не только на русском, но и английском и испанском языках. Редчайший случай: труд советского автора по проблематике США был включен в список рекомендуемой литературы для студентов-экономистов и политологов ряда американских университетов. Эта и другие работы дали столь оригинальный анализ мировой экономики и международных отношений, что выдвинули его в число наиболее маститых ученых нашей страны и всего мира по этому направлению общественной науки.

Вскоре после защиты докторской диссертации С.М. Меньшиков назначается на должность заместителя директора ИМЭМО Академии наук СССР. С той поры его научная деятельность плодотворно сочеталась с организацией крупных исследований и проектов. В 1968 году он инициировал разработку новой для того времени проблемы – соединения межотраслевого баланса с эконометрической моделью. Имелось ввиду, с одной стороны, развернуть прогноз компонентов ВВП по спросу на продукцию различных отраслей экономики, а с другой – рассчитать реальные величины капитальных инвестиций и личного потребления на основе данных о зарплате и прибылях в тех или иных секторах. Когда по ряду причин дальнейшая разработка этих вопросов в ИМЭМО стала невозможной, он переезжает в новосибирский Академгородок, где продолжает эту работу в Институте экономики и организации промышленного производства.

С середины 1960-х годов он также преподает экономическую теорию на кафедре политической экономии экономического факультета МГУ, а затем возглавляет кафедру политической экономии Новосибирского университета. В 1974 году издательство «Мысль» выпускает прочитанный им курс лекций «Современный капитализм. Краткая политэкономия».

С.М. Меньшиков провел огромную исследовательскую и организационную работу по созданию многоотраслевой модели советской экономики. В течение четырех лет пребывания в новосибирском центре (1970–1974) под его руководством или участия были разработаны межотраслевые экономические модели со сравнимой структурой для США, Японии и СССР. Выполненные им многочисленные аналитические и прогнозны расчеты были частично опубликованы в монографиях «Динамические модели экономики» (1972 г.), «Модели экономики США» (1975 г.), «Экономические модели и прогнозы» (1975 г.), вызвавших большой интерес и за рубежом. Подходы и решения, данные С.М. Меньшиковым в этих публикациях, были изложены в работе, вошедшей во второй том фундаментальной монографии по Брукингской модели, изданной в США в 1976 году под редакцией американского экономиста, позже (в 1980-м) ставшего лауреатом Нобелевской премии, Лоуренса Клейна.

В 1974 г. С.М. Меньшикова пригласили на работу в Секретариат ООН (Нью-Йорк) в ранге чрезвычайного и полномочного посланника на должность заместителя директора Центра планирования и развития. На столь высоком посту Станислав Михайлович показал себя самым достойным образом, высоко держал марку своей страны и советской экономической науки. Ему было поручено курировать Всемирную модель Нобелевского лауреата Василия Леонтьева, результатом чего явился опубликованный на многих языках доклад ООН «Будущее мировой экономики», в котором анализировались составленные под руководством С.М. Меньшикова сценарии развития мира до 2000 года.

В разнообразной научно-педагогической и общественно-политической деятельности С.М. Меньшикова особо высокой оценки заслуживает его исключительная творческая плодовитость. Его перу принадлежит 25 опубликованных им (или в соавторстве) оригинальных монографий по самым ключевым проблемам экономической науки. И это не считая сотен статей в научных журналах и другой периодике в стране и за рубежом. Среди них: «Инфляция и кризис регулирования экономики» (1979), «Капитализм, социализм, сосуществование» (с Дж.К. Гэлбрейтом – 1988), «Длинные волны в экономике» (с Л.А. Клименко – 1989), «Катастрофа или катарсис» (1990), «Экономика России: практические и теоретические проблемы перехода к рынку» (1996), «Новая экономика: основы экономических знаний» (1999), «Анатомия российского капитализма» (2004, 2008).

Последняя из упомянутых работ, пожалуй, лучшее из написанного о новом российском капитализме. Фундаментальный труд был издан в США на английском языке в 2007 году. В книге показано, что новая российская экономика впитала в себя многие пороки мирового капитализма, но мало что обрела из его достоинств. Ее главной чертой стал олигархизм, т.е. господство в стране небольшого числа лиц, возглавляющих банковско-промышленные монополистические группировки и ограничивающих конкуренцию. Вывод: «Экономика находится в ловушке, выход из которой возможен только посредством коренной ломки ее олигархической структуры при активной роли государства».

Работы С.М. Меньшикова писались в разное время и, разумеется, отмечены печатью эпох и обстоятельств, что не могло быть иначе. Но не одну из них нельзя назвать конъюнктурной, подчиненной сиюминутным требованиям преходящей ситуации. Так, в книге, написанной в конце советского периода совместно с великим американским экономистом Дж. К. Гэлбрейтом, рассматриваются актуальные для того времени проблемы мирного сосуществования капитализма и социализма. Ряд высказанных авторами идей оказались пророческими.

Поистине исполинской выступает фигура С.М. Меньшикова, за спиной которого, как было отмечено выше, множество первоклассных научных работ мирового класса по экономике и политике капитализма. И не только. Помимо упомянутых Дж. Гэлбрейта, В. Леонтьева, Л. Клейна, Станислав Михайлович находился в повседневном творческом контакте с множеством других зарубежных и отечественных представителей экономической науки и мировой политики как в годы своего пребывания за рубежом, так и во время работы в Москве и Новосибирске. Рынок и капитализм ему были известны не по пропагандистским зарисовкам их фасада, но по своей внутренней глубоко противоречивой механике. Он обладал фундаментальными знаниями того, что простой отказ от советской системы и поспешное введение частной собственности путем приватизации государственных предприятий скорее внесут хаос и дезорганизуют экономику, нежели поднимут ее на более высокий уровень.

Достойный гражданин и патриот своей страны С.М. Меньшиков и в ходе перестройки не поддавался эмоциям, сохранил научную объективность, обращая внимание на возможность неблагоприятных последствий принимавшихся тогда решений. Именно это побудило его взяться за написание работы с многозначительным названием «Катастрофа или катарсис?». В этой работе, изданной в 1990 году, он с достаточной определенностью ставил вопрос о превращении однородной советской экономики в смешанную с разными формами собственности.

Будучи противником тотальной приватизации, как знаток рыночной капиталистической экономики, Меньшиков ставил вопрос так, как он вытекал из структуры современного произ-

водства: давать простор таким формам собственности, которые лучше всего подходят к сложившемуся техническому способу производства. Автомобили и самолеты, указывал он, должны выпускать крупные концерны, а выращивать зерновые и скот – средние и крупные фермы в кооперации с небольшими обрабатывающими предприятиями. Для крупных концернов он предлагал акционирование, а для небольших предприятий, ферм и розничной торговли – индивидуальное частное предпринимательство. К сожалению, эти, как и другие подобные разумные предложения, были полностью проигнорированы.

Нельзя не упомянуть и о такой блестящей работе С.М. Меньшикова, как учебник по экономической теории под названием «Новая экономика» (1999). Он составлен из лекций, которые автор читал в течение ряда лет в Роттердамском университете. Это была первая попытка соединить политическую экономию и экономикс. Работа была рекомендована Министерством общего и профессионального образования Российской Федерации в качестве учебного пособия для студентов высших учебных заведений, обучающихся по экономическим специальностям.

В 2004 г. С.М. Меньшиков в соавторстве с двумя другими выдающимися российскими умами – С.С. Дзарасовым и Г.Х. Поповым выпускают подготовленную издательством «Альпина Бизнес Букс» капитальную монографию «Судьба политической экономии и ее советского классика», приуроченную к 100-летию Н.А. Цаголова. В 2007 году «Эксмо» издает книгу С.М. Меньшикова и Г.Н. Цаголова «Бизнес-долголетие: новый тип российских миллионеров», а издательство «Международные отношения» – мемуары Станислава Михайловича «О времени и о себе».

Мастерскому перу С.М. Меньшикова, которое постоянно затчивалось, особенно в годы его сотрудничества в журналах «Новое время» (1950-е – 1960-е гг.) и «Проблемы мира и социализма» (вторая половина 1990-х), принадлежит и несколько художественных произведений, в частности, детективы «Тайна папок Йонсона» и «Кремлевские алмазы». За последние 15 лет в одной только газете «Слово» он опубликовал свыше 300 мате-

риалов по наиболее сложным и злободневным вопросам экономики и геополитики.

В свое время Маркс говорил: «В науке нет широкой столбовой дороги, и только тот может достичь ее сверкающих вершин, кто, не страшась усталости, карабкается по ее каменистым уступам». Станислав Михайлович Меньшиков был одним из них. О нем, как в свое время о Бальзаке, можно сказать: «Его жизнь больше наполнена трудами, чем днями».

Станислав Михайлович принадлежал к высшему слою научной элиты страны – не по званиям, которые нередко есть дело конъюнктурное, а по влиянию на поколения ученых-экономистов у нас и за рубежом, по его высочайшему авторитету среди истинных профессионалов экономической науки. Такие люди составляют цвет нации и служат примером для остальных – удивительной силой воли, ясностью замечательного ума, выдающимся талантом пытливого исследователя.

Светлый образ Станислава Михайловича навсегда сохранится в наших сердцах, в памяти его коллег, друзей и учеников – всех, кто знал и высоко ценил этого одаренного ученого и публициста, мудрого наставника, истинного русского интеллигента, нестибаемого патриота и гражданина.

Президиумы Вольного экономического общества России, Международного Союза экономистов искренне выражают глубокие соболезнования родным, близким, коллегам и друзьям Станислава Михайловича.

ТРЕБОВАНИЯ К НАУЧНЫМ СТАТЬЯМ ДЛЯ ПУБЛИКАЦИЙ

1. Статья предоставляется в электронном виде в формате Word с расширением .doc или .docx.

1.1. Объем научной статьи должен быть не менее 5 и не более 15 страниц, включая таблицы, библиографический список и графический материал.

1.2. Требования к тексту: тип шрифта Times New Roman, размер шрифта № 12, межстрочный интервал 1,5, отступ первой строки абзаца – 1,25.

1.3. Параметры страницы: верхнее и нижнее поля – 30 мм, боковые поля – 20 мм.

1.4. Сноски оформляются шрифтом Times New Roman, размер шрифта № 11, межстрочный интервал 1, без отступа.

1.5. Автоматическая расстановка переносов не ставится.

2. Структура статьи:

– название статьи на русском языке прописными буквами полужирным шрифтом;

– название статьи в переводе на английский язык;

– автор (ы) (Ф.И.О. полностью) выравнивание по левому краю, шрифт полужирный; информация об авторе (ах): ученая степень, должность, место работы автора (и каждого соавтора) на русском языке;

– информация об авторе (ах) на английском языке: Ф.И.О. (транслитерация), ученая степень, должность, место работы автора (и каждого соавтора).

2.1. Аннотация:

– краткая аннотация на русском языке (в один абзац, до 600 знаков) должна быть содержательной (отражать основные цели и способы проведения исследования, суммировать наиболее важные результаты и научное значение статьи) и структурированной (следовать логике построения статьи);

– развернутая аннотация на английском языке должна быть подробной (средний объем 250–300 слов) и отражать основное содержание статьи, должна быть написанной грамотным ан-

глийским языком с использованием специальной англоязычной терминологии.

2.2. Ключевые слова:

– на русском языке (до 10);

– на английском языке (до 10).

2.3. Текст статьи:

– таблицы в тексте или приложении к нему должны иметь заголовки, на каждую таблицу в тексте должна быть соответствующая ссылка. В электронном виде таблицы должны быть собраны в отдельных файлах;

– иллюстрации должны быть сгруппированы, иметь порядковый номер и названия. При написании математических формул, подготовке графиков, диаграмм, блок-схем не допускается применение размера шрифта менее № 10.

3. Библиографический список:

3.1. Наличие пристатейных библиографических списков в едином формате, установленном системой Российского индекса научного цитирования, является обязательным. Список использованных литературных источников оформляется на русском языке и на латинице: русскоязычные источники необходимо транслитерировать, источники на английском, французском, немецком и других языках указываются в оригинале.

Для автоматической транслитерации в латиницу рекомендуется обращаться на сайт <http://translit.ru> (стандарт транслитерации – BSI; настройка перед транслитерацией).

3.2. Ссылки на источники в списке использованной литературы нумеруются последовательно, в порядке их первого упоминания в тексте (в соответствии с ГОСТом). Ссылки в тексте, таблицах и подписях к рисункам обозначаются арабскими цифрами [в квадратных скобках] и, если необходимо, указывается конкретная страница/страницы. Постраничными остаются только смысловые сноски (комментарии, добавления и т.д.).

4. Контактная информация для каждого автора на русском и английском языке приводится в конце статьи: подробные адресные данные автора (ов) – полный почтовый адрес организации (й), которую он (они) представляет(ют) и e-mail автора (ов).

5. При направлении статьи в электронном виде необходимо приложить к статье письмо от организации или научного руководителя, рекомендующих статью к публикации (в отсканированном варианте).

Наименование файла, содержащего научную статью должно совпадать с фамилией первого автора.

6. В первоочередном порядке к публикации принимаются статьи авторов, являющихся членами ВЭО России и МСЭ.

7. Статьи принимаются вместе с оригиналом квитанции о подписке автора на Научные Труды ВЭО России на ближайшее полугодие (для иногородних квитанция отправляется заказным письмом в Правление ВЭО России, по адресу: Москва, ул. Тверская, д. 22а).

По вопросам публикации статей следует обращаться
в ВЭО России по телефону: (495) 609-07-33,
e-mail: nauka3@iuecon.org

Научное издание

НАУЧНЫЕ ТРУДЫ ВОЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
ОБЩЕСТВА РОССИИ
№ 4/2014

Том сто восемьдесят третий

Информационно-аналитическое издание для членов
Вольного экономического общества России

Москва, 2014

Издание осуществляется Вольным экономическим обществом
России – 125009, Москва, ул. Тверская, 22А

Над выпуском работала
М.В. Абросимова

Подписано в печать 28.11.2014 г. Заказ № 20437. Тираж 1000 экз.
Отпечатано в типографии ООО «КМС Диджитал»
117292, г. Москва, ул. Кржижановского, 1/119
Свидетельство о регистрации СМИ – ПИ № 77-3786 от 20.06.2000 г.
Лицензия на издательскую деятельность – ИД № 01775 от 11.05.2000 г.
Подписной индекс – 10920 в Каталоге российской прессы «Почта России»

© Вольное экономическое общество России, 2014
ISBN 978-5-94160-156-1
ISSN 2072-2060