

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ МЕХАНИЗМЫ И СТРАТЕГИИ ИНТЕГРАЦИИ ДОРОЖНОГО И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВА МЕГАПОЛИСОВ

Работа представлена кафедрой экономики и управления предприятиями сферы сервиса

Санкт-Петербургского государственного университета сервиса и экономики.

Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор В. Ф. Янченко

В статье рассматриваются особенности организации транспортно-дорожного хозяйства и сопутствующего сервиса в крупных городах России в условиях возросших потребностей этих урбанизированных комплексов в объемах, скорости и комфортабельности перевозок пассажиров и грузов.

The article considers peculiarities of organisation of transport-road economy and concomitant service in Russian cities in conditions of increased needs of these urbanised complexes in volumes, speed and comfort of passenger and cargo transportations.

Проявляющиеся в области транспортно-дорожного хозяйства проблемы, в силу специфики рассматриваемой инфраструктуры, характеризуются взаимосвязанностью и, соответственно, требуют комплексного решения. Например, проблема перемещения предприятий или их нового строительства преимущественно во внегородской зоне, но с доступностью для населения города не может быть решена без изменения в транспортных коммуникациях и маршрутах и возможных финансовых потерь.

В России основой дорожной сети являются федеральные автомобильные дороги, длина которых на начало 2004 г. составила 46 тыс. км, т. е. свыше 5% от протяженности всех автомобильных дорог¹. На долю перевозок грузов и пассажиров по федеральным дорогам приходится почти 45% услуг, оказанных автомобильным транспортом, а доля международных автомобильных перевозок превышает 80%². В придорожном сервисе на первом месте по своей численности находятся автозаправочные станции, затем торговые предприятия и пункты питания³. Станции технического

обслуживания автомобилей занимают лишь четвертое место и их численность составляет 817 ед., что говорит о существенном дефиците на этом сегменте рынка. Даный вывод подтверждается, например, положениями Региональной целевой программы «Совершенствование и развитие автомобильных дорог Ленинградской области до 2010 г. с прогнозом на 20-летний период», констатирующей, что среди объектов дорожного сервиса наибольшая потребность отмечается в станциях технического обслуживания транспортных средств и гостиницах⁴.

Помимо растущего спроса на различные автосервисные услуги развитие отрасли в значительной степени связано с действием ряда факторов, оказывающих стимулирующее или, наоборот, тормозящее воздействие на создание новых предприятий транспортного и дорожного хозяйства, их модернизацию и развитие. Поэтому исполнительные органы территориальной власти должны использовать достаточно широкий круг подходов и стратегий, ориентированных на нейтрализацию негатив-

ных факторов и выработку конструктивных решений в рассматриваемой сфере.

Ниже рассмотрены основные экономические механизмы, способные стимулировать развитие транспортного и дорожного хозяйства в регионах.

1. Относительно высокий уровень *налоговых ставок* является одним из факторов, сдерживающих развитие предприятий транспортного и дорожного хозяйства. Бюджетно-налоговую политику целесообразно строить с учетом приоритета стимулирующих, а не фискальных функций налогов, а также ориентации на рост платежеспособности юридических и физических лиц, накопление и эффективное использование капитала.

Как пример использования стимулирующих налогов можно привести опыт западноевропейских стран, использующих меньшую налоговую ставку для производителей и перевозчиков, изготавляющих и закупающих современные, более надежные и безопасные автотранспортные средства. И наоборот, за производство и эксплуатацию изношенных транспортных средств взимаются более высокие платежи, что не только оказывает стимулирующее воздействие, но и сохраняет общие бюджетные поступления⁵.

2. Одним из существенных условий, способствующих развитию сервиса на региональном уровне, является создание *благоприятного инвестиционного климата территории*. Инвестиционный климат региона является системным качеством, характеризующим, с одной стороны, наличие благоприятных организационных, нормативно-правовых и инфраструктурных предпосылок реализации различного рода инвестиционных проектов, а с другой стороны, наличие промышленного, инновационного и кадрового потенциала, позволяющего обеспечить эффективность вложения финансовых средств. Вместе с тем характеристика состояния инвестиционного климата в конкретном регионе непосредственно связана с уровнем территориальных рис-

ков, из которых наиболее важную роль играют законодательный, политический и экономический риски⁶.

Инвестиции, как правило, используются в качестве финансового инструмента обеспечения развития крупных проектов, к которым, в частности, можно отнести интегрированные транспортно-логистические и автосервисные территориальные комплексы.

Активная *кредитная политика* исполнительной власти территории предусматривает, в частности:

- посредничество при получении кредитов субъектами малого и среднего предпринимательства;
- предоставление гарантий для получения кредитов по льготным процентным ставкам;
- организации территориальных конкурсов (тендеров) с предоставлением льготных кредитов для выполнения работ по государственному или муниципальному заказам;
- контроль за целевым использованием средств;
- ведение базы данных по кредитно-финансовым вопросам.

3. Процедура *лизинга* основывается на участии трех субъектов: банка (лизингодателя), предприятия-арендатора (лизингополучателя) и предприятия-поставщика (производителя оборудования). Заключение лизингового соглашения предусматривает наличие банковской гарантии или залога, страхового договора на имущество, составляющее объект лизинговой сделки. Принципиальным вопросом при заключении лизингового соглашения является договор об условиях платы за лизинг, а также об отношениях собственности на арендуемое имущество после окончания сроков деятельности лизингового соглашения.

4. *Использование механизмов государственного заказа*. В последние годы в отечественной практике стали широко применяться апробированные в мировой практике организационные, экономические и нор-

мативно-правовые подходы, упорядочивающие эту деятельность и способствующие ее эффективности. Тем не менее система государственного заказа характеризуется рядом недостатков, к числу которых можно, в частности, отнести: недостаточную эффективность закупок; недостаточную прозрачность используемых, в том числе конкурсных, процедур; слабую поддержку местных производителей товаров и услуг.

Например, при выборе источника закупки автотранспорта для нужд региона для принятия соответствующего решения учитывают возможности региональной ремонтной базы по соответствующему поддержанию автотранспортного парка в надлежащем состоянии⁷. В качестве основных сфер обеспечения населения региона услугами, материальным компонентом которых выступает автотранспорт, можно назвать:

- перевозку пассажиров;
- комплекс услуг спецавтотранспорта (вывоз мусора, перевозка почты и т. п.);
- обслуживание ряда государственных и муниципальных ведомственных учреждений.

Помимо этого, для обслуживания ведомственного автотранспорта с использованием механизма государственного заказа в его рамках могут закупаться такие услуги, как поддержание действующего автопарка (в том числе ведомственного) в надлежащем состоянии, его обновление и модернизация под требования заказчика (тюнинг); хранение автотранспорта (стоянки, гаражи), автострахование и прочие услуги.

5. Меры по поддержке малого и среднего бизнеса. Основная цель принятия мер по поддержке малого и среднего бизнеса, составляющих значительную часть предприятий сервиса, сопутствующего интеграции транспортного и дорожного хозяйства, заключается в активизации свободного и инициативного предпринимательства в интересах комплексного социально-экономического развития территории.

6. Концессионные соглашения и частно-государственное партнерство. К числу новаций, способствующих развитию инфраструктуры транспортного и дорожного хозяйства в регионах, в нормативно-правовой сфере можно отнести введение в действие нового Федерального закона «О концессионных соглашениях» (2005). Для рассматриваемой нами сферы значение этого нового законодательного акта трудно переоценить, ибо он создает предпосылки для привлечения путем концессионных соглашений частного капитала в сферу деятельности объектов, относящихся к государственной собственности, к которым относится значительная часть автомобильных дорог, транспортных терминалов и т. д.

Использование механизма концессии в мировой практике в среднем дает ежегодный прирост средств в размере около 80 млрд долл. При этом реализация данного закона позволит ежегодно в экономику России привлекать не менее 2,5–3 млрд долл.⁸

В частности, Правительством РФ 7 июля 2005 г. были утверждены две целевые программы «Модернизация транспортной системы России» (в новой редакции) и «Развитие экспортных услуг в РФ»⁹. В соответствии с этими программами, в проекты общегосударственного значения (автомагистрали, скоростные железные дороги, мосты и т. д.) в 2006–2010 гг. предполагается вложить 736 млрд руб., в том числе 304 млрд – из федерального инвестиционного фонда, 32 млрд – из региональных бюджетов, а 400 млрд предполагается привлечь из бизнеса – на основе частно-государственного партнерства, организации совместных акционерных обществ либо путем передачи государственной собственности в концессионное управление.

Частно-государственный проект может включать в себя строительство, потом эксплуатацию этого объекта в течение достаточно длительного срока и передачу этого объекта государству в определенном состоянии. Исходя из этого, частный партнер рассчитывает, сколько ему нужно получить

от государства денег, чтобы окупить строительство и эксплуатацию объекта.

Развитие партнерских отношений в рассматриваемой нами сфере, несмотря на всю несомненную перспективность использования указанного механизма, сдерживается по причине несовершенства соответствующей нормативно-правовой базы (в частности, отсутствие упорядоченной системы использования трансферных цен).

7. Достаточно важной для рассматриваемых здесь аспектов организации сервиса в дорожном хозяйстве и ожидаемой на протяжении ряда последних лет новацией в сфере нормативно-правового поля стало принятие Государственной Думой закона «Об особых экономических зонах в Российской Федерации», введенного в действие с 1 января 2006 г. Принятый закон определяет правовой режим *особых экономических зон* (ОЭЗ) на территории России, порядок их создания и прекращения, особенности ведения предпринимательской деятельности на их территории.

Закон предусматривает создание двух типов особых экономических зон: промышленно-производственных и технико-внедренческих.

На территории особых экономических зон, согласно закону, не допускается добыча полезных ископаемых и металлургическое производство, в том числе переработка полезных ископаемых и лома черных и цветных металлов, а также производство и переработка подакцизных товаров за исключением легковых автомобилей и мотоциклов.

Таким образом, можно сделать выводы.

1. Следует учитывать, что особенности применения рассмотренных нами экономических механизмов непосредственно зависят от состояния рынка, поэтому при разработке мер по их реализации необходимо уточнить тенденции, характеризующие развитие рынка услуг, предоставляемых соответствующими предприятиями транспортного и дорожного хозяйства.

2. Применение отдельных экономических механизмов сдерживается вследствии наличия проблем в законодательном поле и прежде всего из-за отставания законодательной практики от потребностей экономической ситуации. При этом отдельные экономические механизмы могут быть реализованы с учетом инициативных действий региональной исполнительной власти и органов местного самоуправления.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Российский статистический ежегодник. М.: Росстат, 2004. С. 479.

² Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации». М.: Росстат, 2003.

³ Статистический бюллетень. М.: Росстат, 2003. № 3. С. 42.

⁴ Закон Ленинградской области от 24 апреля 2003 г. № 30-оз «О региональной целевой программе “Совершенствование и развитие автомобильных дорог Ленинградской области до 2010 года с прогнозом на 20-летний период”».

⁵ Безверхов А. Престарелые и опасные // Эксперт. 2004. № 42. 8–14 ноября. С. 112.

⁶ Лубашев Е. А. Экономические и организационно-административные аспекты обеспечения социального развития субъектов Российской Федерации: Монография. СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2003. С. 48.

⁷ Болл С. В. Стратегические вопросы организации государственной закупки товаров и услуг медицинского назначения: Монография. СПб.: Изд-во СПбГАСЭ, 2005. С. 136–137.

⁸ Грязневич В. Лекарство для инфраструктуры // Эксперт «Северо-Запад». 2005. № 27. 18–24 июля. С. 32.

⁹ Эксперт. 2005. № 26. 11–17 июля. С. 4.