

УДК 332.12

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ЛОКАЛИЗОВАННОГО ОБРАЗОВАНИЯ

TRENDS IN IMPROVING THE TRANSPORT SYSTEM OF GEOGRAPHICALLY LOCALIZED OBJECTS

ДАШИН С.В., канд. экон. наук, ст. преподаватель кафедры финансов, Университет управления «ТИСБИ»

E-mail: sdashin@mail.ru

DASHIN S., Candidate of Economic Sciences, senior teacher, Finance Chair, the University of Management «TISBI»

E-mail: sdashin@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются направления совершенствования транспортной системы территориально-локализованного образования в рамках реализации промышленной политики. При этом эффективная промышленная политика рассматривается как система мероприятий, с помощью которых осуществляется стимулирование инновационной деятельности, и позволяет предположить направления ее развития, в том числе на основе логистических центров.

Abstract

The article deals with the ways of improvement of transport system of geographically localized objects in the framework of implementation of industrial policy. The effective industrial policy is considered as a system of measures, which help to encourage innovation and suggests directions of its development, including those that are based on logistic centers.

Ключевые слова: *промышленная политика, логистические центры, инновационная деятельность.*

Key words: *industrial policy, logistics centers, innovative activity.*

В целях более эффективного развития промышленности на макроуровне необходимы разработка четкой программы развития, формирование правовых и организационных основ достижения основных ориентиров. Эффективная промышленная политика - это система мероприятий, с помощью которых осуществляется стимулирование инновационной деятельности.

Можно рассматривать промышленную политику и с точки зрения согласованного комплекса правовых, административных, экономических мероприятий, позволяющих обеспечить высокие темпы развития промышленности в России.

Для этого также крайне необходимы структурные изменения в отечественной промышленности, нужна продуманная стратегия таких преобразований. Соответственно необходимо регламентировать деятельность правительства по разработке стратегии структурных преобразований, определить наиболее значимые объекты государственного регулирования, направление деятельности государства по отношению к кризисным отраслям, направления государственной поддержки отраслей, обеспечивающих научно-технический прогресс, и др.

На наш взгляд, наиболее приемлемым для отечественной экономики в соответствии с ее спецификой было бы наиболее полное использование собственного научного потенциала с привлечением иностранных инвестиций. Конечно, потребуются государственное финансирование важнейших направлений, преобразование высшего профессионального образования, формирование особых экономических зон для предприятий, занимающихся инновационной деятельностью, и др.

Необходимо отметить, что России крайне нужны инновации, соответственно для обеспечения стабильного развития необходимо, прежде всего, эффективно управлять инновационной деятельностью. Только инновации позволят осуществить структурную перестройку экономики.

Инновационная деятельность является важнейшим инструментом, способствующим динамичному развитию экономики через осуществление инвестиций по наиболее перспективным направлениям роста. Это, в свою очередь, будет способствовать росту производства конкурентоспособной продукции для полного покрытия платежеспособного спроса внутри страны именно данной продукцией. В отдаленной перспективе различные виды инновационной активности позволят восстановить положение России в мировом сообществе.

Инновационная деятельность предполагает разработку и внедрение принципиально новых технологий в промышленное производство, которые позволят изготавливать продукцию с новыми потребительскими характеристиками, способную конкурировать с лучшими мировыми образцами.

Для обеспечения инновационной перестройки экономики необходимо государственное регулирование через формирование и реализацию четкой стратегии развития инноваций в российской экономике. Это, в свою очередь,

позволит обеспечить конкурентные преимущества отечественных производителей.

В рамках стратегии должна быть представлена промышленная политика (программа) с определением наиболее важных отраслей, требующих государственной поддержки.

Современное состояние российской промышленности позволяет предположить три направления развития отечественной промышленности, в том числе и логистических центров (табл. 1).

Таблица 1

Основные характеристики направлений развития промышленности, в том числе Свияжского логистического центра

№ п/п		Инерционный	Энергосырьевой	Инновационный
1	2	3	4	5
1	Характеристики направлений развития	<ul style="list-style-type: none"> изменение сырьевой направленности экономики, снижение добычи и экспорта нефтегазового сырья; снижение конкурентоспособности обрабатывающих отраслей промышленности, рост импорта товаров и технологий; ВВП в 2011-2013 гг. снижается на 6-8% в год, затем ожидается рост ВВП до 2% в год в 2014-2019 гг. 	<ul style="list-style-type: none"> приоритетное развитие нефтегазодобывающих отраслей и транспорта; точечная реконструкция наиболее высокотехнологичных отраслей при снижении экспорта продукции и услуг; падение ВВП - на 1,5-2% в год в 2011-2013 гг., затем темп роста ВВП - 3-4% в 2014-2017 гг. и значительное снижение темпов роста в 2017-2019 гг. 	<ul style="list-style-type: none"> формирование оптимальной российской инновационной системы и реализация инноваций в приоритетных отраслях; формирование региональных центров развития; падение ВВП на 1,5-2% в год в 2011-2013 гг., затем стабильный рост экономики на 4-6% в год
2	Логистическая	<ul style="list-style-type: none"> недостатки логистической 	<ul style="list-style-type: none"> оптимальная логистическая 	<ul style="list-style-type: none"> оптимальная логистическая

	инфраструктура	инфраструктуры сохраняются	система	система
3	Энергетические отрасли	<ul style="list-style-type: none"> • потеря конкурентных преимуществ 	<ul style="list-style-type: none"> • пост энергетических возможностей; • потеря конкурентных преимуществ 	<ul style="list-style-type: none"> • применение ресурсосберегающих, в т.ч. энергосберегающих технологий; • наличие достаточно невысоких цен на энергоносители
4	Направления инновационного развития	<ul style="list-style-type: none"> • направление развития преимущественно на базе импортируемых технологий; • формирование небольших центров наукоемких производств 	<ul style="list-style-type: none"> • отставание в технологическом развитии; • отдельные центры наукоемких производств для обеспечения потребностей топливно-энергетического комплекса 	<ul style="list-style-type: none"> • значительные конкурентные преимущества на некоторых мировых рынках; • постоянный рост инновационных отраслей экономики
5	Человеческий потенциал	<ul style="list-style-type: none"> • уменьшение трудоспособного населения при существенном недостатке высококвалифицированной рабочей силы; • недостаточный уровень образования и здравоохранения 	<ul style="list-style-type: none"> • вынужденное использование миграционной рабочей силы; • частичное преобразование системы образования всех уровней; • развитие федеральных и научно-исследовательских университетов 	<ul style="list-style-type: none"> • переобучение трудовых ресурсов в стране; • рост качества и конкурентоспособности человеческого капитала; • достаточно высокие позиции в мире по уровню образования; • прогрессивное здравоохранение
6	Положение в мире	<ul style="list-style-type: none"> • низкие темпы роста, сохранения особенностей сырьевой державы 	<ul style="list-style-type: none"> • обеспечение приоритетных позиций в энергетическом секторе экономики 	<ul style="list-style-type: none"> • обеспечение конкурентоспособности и специализация на рынках высоких технологий

Первое направление развития предполагает движение в наращивании сырьевого экспорта и превращение страны в сырьевой придаток.

Второе направление предусматривает развитие не только сырьевых отраслей, а, прежде всего, высокотехнологичных обрабатывающих отраслей, выпускающих высококачественную конкурентоспособную продукцию.

Движение в направлении наращивания инноваций и инвестиций в приоритетные сектора экономики, в том числе в логистические центры, позволит обеспечить динамичное развитие экономики и обрести достойное место среди других развитых стран.

Однако несмотря на то, что инновационный путь развития является приоритетным, на наш взгляд, целесообразно было бы развивать и другие направления.

Расчеты показывают, что движение по инновационному пути развития положительным образом влияет не только на темпы роста ВРП, но также снижает грузоемкость экономики.

Формирование региональной интегрированной транспортной логистической системы, по расчетам экспертов, потребует не менее 22-25 млрд. руб. инвестиций, в том числе в формирование сети из РТЛЦ с суммарной мощностью переработки грузов порядка 20-22 млн. тонн – не менее 14 млрд. руб. Совокупный экономический эффект в виде прироста чистой прибыли за ближайшие 10 лет можно оценить в 70-73 млрд. руб. при сроке окупаемости инвестиций примерно 7 лет. Создание таких центров будет способствовать и созданию новых рабочих мест. А дополнительные поступления в региональный и местные бюджеты, по экспертным оценкам, могут составить за ближайшие 10 лет около 18-20 млрд. руб.

Транспортно-логистические центры имеют как общие черты, так и особенности. Характерными чертами для всех транспортно – логистических центров (ТЛЦ) являются:

- совмещение технологии грузопереработки несколькими видами транспорта;
- размещение ТЛЦ на пересечении основных путей сообщения;
- основой ТЛЦ служат широкофункциональные терминальные комплексы, которые осуществляют накопление и переработку грузов, всестороннее обслуживание всех процессов;
- в каждом ТЛЦ комплексное логистическое обслуживание клиентов осуществляют провайдеры логистических услуг и др.

Опыт передовых стран свидетельствует, что наиболее эффективной формой взаимодействия являются холдинги. Непосредственное управление взаимодействием всех организационных структур МТЛЦ осуществляет совет директоров и Исполнительная дирекция МТЛЦ. Такое организационное построение представляется наиболее эффективным.

Создание региональных транспортно-логистических центров (РТЛЦ) проходит в четыре этапа:

- Первоначально осуществляется маркетинговое исследование рынка в РТ;
- Далее определяются предполагаемые направления работы МТЛЦ;
- Определяются клиентские сегменты с целью позиционирования МТЛЦ;
- Проводится определение цены на услуги.

Создание и функционирования МТЛЦ целесообразно, на наш взгляд, осуществлять с использованием различных форм государственного – частного партнерства (ГЧП), при взаимодействии государства, коммерческих и некоммерческих организаций с целью привлечения инвестиций.

По нашему мнению, наиболее эффективными формами ГЧП в создании и функционировании МТЛЦ являются сдача в аренду, концессия, системы ВООТ (built, own, operate, transfer/построй, владей, эксплуатируй, передай), ВОТ (built, operate, transfer/построй, эксплуатируй, передай), ВОО (built, own, operate/построй, владей, эксплуатируй).

На территории Республики Татарстан уже сдан первый участок платной автомагистрали «Шали (М-7) - Бавлы (М-5)», которая является частью международного коридора «Европа – Западный Китай».

Инвестором является ОАО «Автострада». В осуществлении инвестиционного проекта используется механизм ГЧП в форме ВООТ. Усредненный годовой доход от эксплуатации дороги «Шали – Бавлы» составляет около 1,3-1,5 млн. в сутки при интенсивности движения 8000 прив. ед./сут.

Реализация проекта по строительству Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра осуществляется через наиболее распространенную форму ГЧП – концессию. Такая форма получила одобрение, как со стороны РФ, так и от субъектов Российской Федерации. Государство в этом случае выступает концедентом, собственником и предоставляет право концессионеру владения и пользования МТЛЦ. Следовательно, при концессионной форме не устанавливается частная собственность на МТЛЦ, однако предоставляется возможность концеденту полностью осуществлять проект и иметь юридические гарантии.

В целях строительства Свияжского ММЛЦ комиссионерам переданы земельные участки на срок действия концессионного договора. Этот договор подписали ЗАО «Достройинвест» (возводит объект портовой зоны, один склад; инвестиции – 2,4 млрд. руб.), ОАО «Татфлот» (строит 2 объекта портовой зоны; инвестиции – 2 млрд. руб.), ООО «КЕН» (объекты в административно-управленческой зоне, зоне технического сервиса и сервисно-торговой зоне, 2,3 млрд. руб.). Все перечисленные инвесторы прошли отборочный конкурс. Работы по созданию инфраструктуры должны быть завершены в конце 2013 г.

Представленные результаты подтверждают экономическую

целесообразность реализации предложенных мер и механизмов управления региональной транспортной системой как фактором реструктуризации экономического пространства региона и обеспечения его устойчивого роста.

Литература:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р.
2. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».
3. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов: теория и практика: Учебн. пос. – М.: Дело, 2001. – 832 с.
4. Шлычков В.В. Теоретико-методологические аспекты управления ресурсным потенциалом региона / Шлычков В.В., Арзамасцев А.Д., Фадеева Е.П. – Йошкар-Ола: Марийск. гос. технич. ун-т, 2007. – 390 с.
5. Шлычков В.В. Результаты деятельности – правильную оценку/ В.В.Шлычков // Региональные аспекты экономики, управления и права в современном обществе: Межвузовский регион. сб. ст. – Вып. 1 – Йошкар-Ола: МарГТУ, 2007. – 0,6 п.л.
6. Kingman P. Development, geography and economic theory. - Ca Massachusetts, London: Macmillan press Ltd, 1999.
7. <http://vestnikmanagement.pu.ru/archive/pdf/239.pdf>.
8. [http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99990193_West_econ_finans_2004_2\(6\)/15.pdf](http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99990193_West_econ_finans_2004_2(6)/15.pdf).
- <http://citforum.amursu.ru/seminars/cis99/vest.shtml>

References:

1. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030, approved by the Government Decree of the Russian Federation dated 22.11.2008 No. 1734-r.
2. Federal target program «Development of Transport System of Russia (2010-2015)».
3. Vilensky P., Livshits V., Smolyak S. Assessment of efficiency of investment projects: Theory and practice: Manual. – M.: Delo, 2001. – 832 p.
4. Shlychko V. Theoretical and methodological aspects of management of the resource capacity of the region / Shlychko V.V., Arzamastsev A., Fadeeva E. – Ioshkar Ola, Mari state technical university, 2007. - 390 p.
5. Shlychko V.V. Results of activity should get correct assessment. / Shlychko V.V. // Regional aspects of economy, management and law in modern society:

Interuniversity regional collection of articles. – V. 1 – Ioshkar Ola: Mari state technical university, 2007. – 0,6 p.sh.

6. Kingman P. Development, geography and economic theory. - Cambridge Massachusetts, London: Macmillan press Ltd, 1999.

7. <http://vestnikmanagement.pu.ru/archive/pdf/239.pdf>.

8. [http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99990193_West_econ_finans_2004_2\(6\)/15.pdf](http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99990193_West_econ_finans_2004_2(6)/15.pdf).

<http://citforum.amursu.ru/seminars/cis99/vest.shtml>