

ЕВРАЗИЙСКИЙ
СОЮЗ
УЧЕНЫХ



EURASIAN
UNION
OF SCIENTISTS

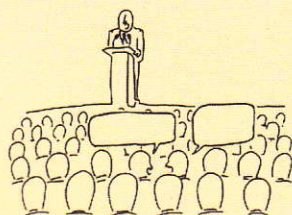
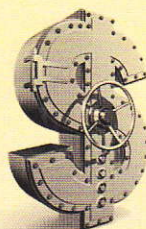
XI МЕЖДУНАРОДНАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«СОВРЕМЕННЫЕ КОНЦЕПЦИИ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ»

ЧАСТЬ 5

Москва

27-28 февраля 2015



Экономические науки

Исторические науки

Биологические науки

Философские науки

Искусствоведение

Политические науки

Географические науки

Фармацевтические науки

Геолого-минералогические науки

Архитектура

#2, 2015

Сегодня на уровне республики действует порядка 70 нормативно-правовых актов различного формата, которые содержат мероприятия по кадровому обеспечению отраслей и муниципальных образований.

В целом сложилась система работы по регулированию кадровых процессов на отраслевом уровне. К настоящему моменту органами исполнительной власти республики сформированы комплексы мер по кадровому обеспечению развития подведомственных отраслей. Они носят разный формат, отличаются по степени проработанности - идет процесс развития механизмов взаимодействия с хозяйствующими субъектами и системой профессионального образования. Помимо здравоохранения, образования, агропромышленного комплекса, заинтересованность и комплексный подход присутствует в работе министерств и ведомств по кадровому обеспечению развития отрасли культуры, социальной защиты, промышленности.

Однако на муниципальном уровне данная работа носит эпизодический характер. Лишь в 8 МО сформированы комплексы мер по кадровому обеспечению территорий и утверждены соответствующими нормативными актами (Сыктывкар, Сосногорск, Вуктыл, Усинск, Княжпогостский, Усть-Куломский, Койгородский, Усть-Цилемский районы).

Муниципалитеты должны четко представлять, какие трудовые ресурсы им необходимы для реализации планов социально-экономического развития, чем они располагают и, исходя из этого, строить работу по подготовке, привлечению и закреплению необходимых кадров.

Необходимо продолжить работу по формированию эффективной системы регулирования кадровых процессов на отраслевом и муниципальном уровне. Ключевым направлением должно стать развитие механизмов взаимо-

действия с предприятиями, организациями и всеми хозяйствующими субъектами по целевой подготовке специалистов, организации производственной практики, трудоустройству выпускников, профориентации на востребованные профессии.

На наш взгляд, на данный момент основные усилия должны быть сконцентрированы на 3-х основных задачах:

- повышение эффективности механизмов использования трудового потенциала местного населения, развитие внутренней трудовой миграции;
- развитие системы регулирования кадровых процессов на отраслевом и муниципальном уровне;
- продолжить работу по сотрудничеству власти и бизнеса в сфере трудовых отношений и профессионального образования

Для реализации вышеобозначенных задач предлагаем следующие управленческие решения:

- 1) разработать комплекс мер по развитию механизмов эффективного использования трудового потенциала различных категорий местного населения, развитию вахтового метода, созданию дистанционных рабочих мест;
- 2) органам исполнительной власти Республики Коми и органам местного самоуправления провести анализ реализуемых мер по кадровому обеспечению отраслей экономики и территорий и принять необходимые меры по повышению эффективности их реализации;
- 3) рекомендовать объединениям работодателей Республики Коми активизировать работу по развитию социального партнерства в сфере профессионального образования.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – ОСНОВА РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В РОССИИ

к.э.н., доцент кафедры "Экономика строительного бизнеса и управления собственностью" МГУПС, Москва

Родченко Владимир Александрович

аспирант кафедры "Экономика строительного бизнеса и управления собственностью" МГУПС, Москва

Саркисов Александр Эдуардович

аспирант кафедры "Экономика строительного бизнеса и управления собственностью" МГУПС, Москва

Зандарашвили Диана Сергеевна

Развитие высокоскоростного движения в мире с каждым годом приобретает все более важное значение, как в экономическом развитии, так и в возрождении научно-технического потенциала страны. Высокоскоростные магистрали представляют одну из наиболее существенных технологических инноваций в секторе пассажирского наземного транспорта второй половины XX века.

Высокоскоростные магистрали, начав развиваться в Японии и Европе, пришли в Америку, Азию, и даже в Африку. В современных условиях они стали «визитной карточкой» высокоразвитых стран.

Организация высокоскоростного движения в России предусмотрена в «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030», которая подразумевает перспективу строительства 4253 км высокоскоростных магистралей [4, с. 12].

Объединение крупных городов России сетью высокоскоростного движения позволит повысить мобильность населения и доступность транспортных услуг, что является основными целями Транспортной стратегии РФ.

Первым этапом организации высокоскоростного железнодорожного движения в России станет строительство участка Москва – Казань линии ВСМ-2, который пройдет по территории 7 субъектов Российской Федерации: Москва и Московская область, Владимирская и Нижегородская область, Чувашская Республика, Республика Марий Эл и Республика Татарстан.

Во всех странах, где создавались или создаются высокоскоростные и скоростные железнодорожные магистрали, обязательным является масштабное участие государства в финансировании проекта. Необходимость такого участия определяется несколькими факторами. С

с одной стороны, ВСМ - это капиталоемкий проект, коммерческая эффективность которого предполагает срок окупаемости, как правило, в несколько десятков лет. Одновременно с этим за счет косвенных эффектов именно

государственный бюджет является ключевым бенефициаром от реализации проектов ВСМ. В проекте предполагается несколько меньшая доля государственного финансирования, чем в среднем в мировой практике создания ВСМ.

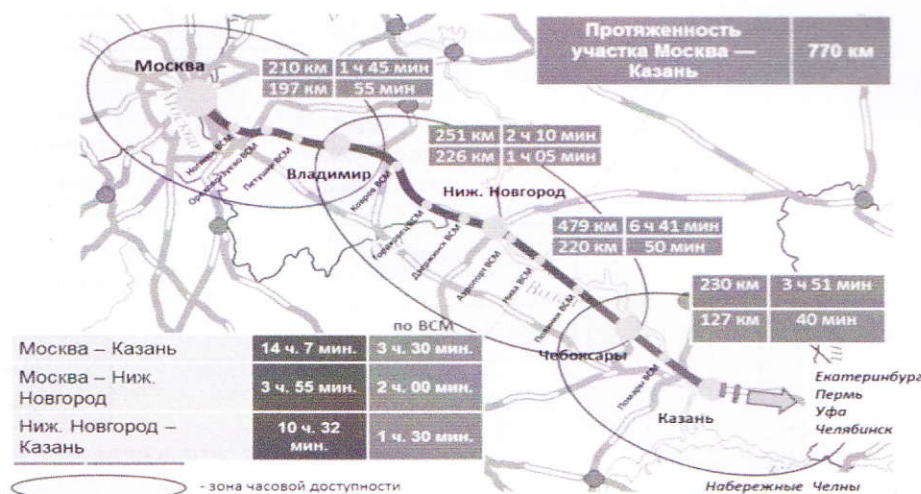


Рис.1 Схема линии ВСМ - 2 «Москва – Казань».

Во всех странах, где создавались или создаются высокоскоростные и скоростные железнодорожные магистрали, обязательным является масштабное участие государства в финансировании проекта. Необходимость такого участия определяется несколькими факторами. С одной стороны, ВСМ - это капиталоемкий проект, коммер-

ческая эффективность которого предполагает срок окупаемости, как правило, в несколько десятков лет. Одновременно с этим за счет косвенных эффектов именно государственный бюджет является ключевым бенефициаром от реализации проектов ВСМ. В проекте предполагается несколько меньшая доля государственного финансирования, чем в среднем в мировой практике создания ВСМ.

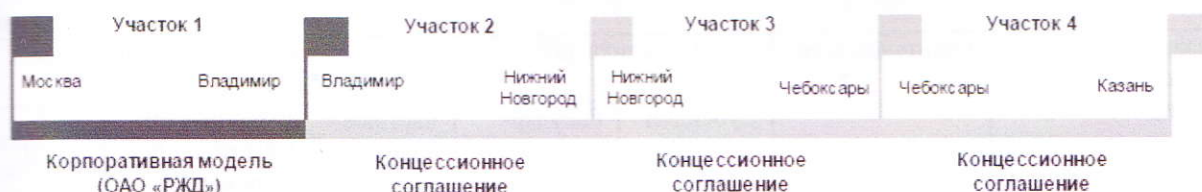


Рис. 2 Схема деления проекта на участки.

При этом создание Участка 1 осуществляется ОАО «РЖД» самостоятельно за счет собственных и привлеченных средств. Участки 2-4 создаются в рамках концессионных соглашений. Основные организационно-договорные связи Проекта приведены на рисунке ниже.

Строительство и эксплуатация Участка 1 будет осуществляться ОАО «РЖД». При этом ОАО «РЖД» привлекает средства ФНБ и ПФР, в том числе в рамках выпуска облигаций для привлечения финансирования в соответствующую часть Проекта.

Участки 2 – 4 создаются по схеме концессии в соответствии с Федеральным законом от 21.05.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». По концессионному соглашению Российская Федерация в лице Концедента (Росжелдор) объявляет отдельные конкурсы на заключение концессионных соглашений и выбор концессионеров [1, с. 42].

В соответствии с условиями концессионного соглашения победитель конкурса (Концессионер) обязуется за свой счет (собственные и/или привлеченные на рынке средства) построить и эксплуатировать соответствующий Участок ВСМ на протяжении 35 лет.

Концессионер заключает договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры с обратившимися Перевозчиками и получает доход в виде платы за пользование инфраструктурой ВСМ.

Концедент (государство) предоставляет Концессионеру земельные участки (на праве аренды/субаренды) для целей создания объекта концессионного соглашения, а также предоставляет средства на инвестиционной стадии реализации Проекта (берет на себя часть расходов концессионера), гарантирует минимальный доход (МГД) на этапе эксплуатации. Агент Концедента выполняет отдельные права и обязанности Концедента.

Тарифы на услуги по предоставлению инфраструктуры будут регулироваться в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Собственные средства ОАО «РЖД» составляет 2,8% (30 800 млн. рублей в ценах соответствующих лет, без НДС), субсидии государства составляют 30% (316 500 млн. рублей в ценах соответствующих лет, без НДС), государственные и квази-государственные средства составляют 28,2% (303 200 млн. рублей в ценах соответствующих лет, без НДС), частные инвестиции, привлекаемые

под гарантии государства 14% (150 100 млн. рублей в ценах соответствующих лет, без НДС), частные инвестиции без прямых государственных гарантий 25% (267 700 млн.

рублей в ценах соответствующих лет, без НДС) [1, с. 21]. В таблице ниже приведена схема источников финансирования проекта.

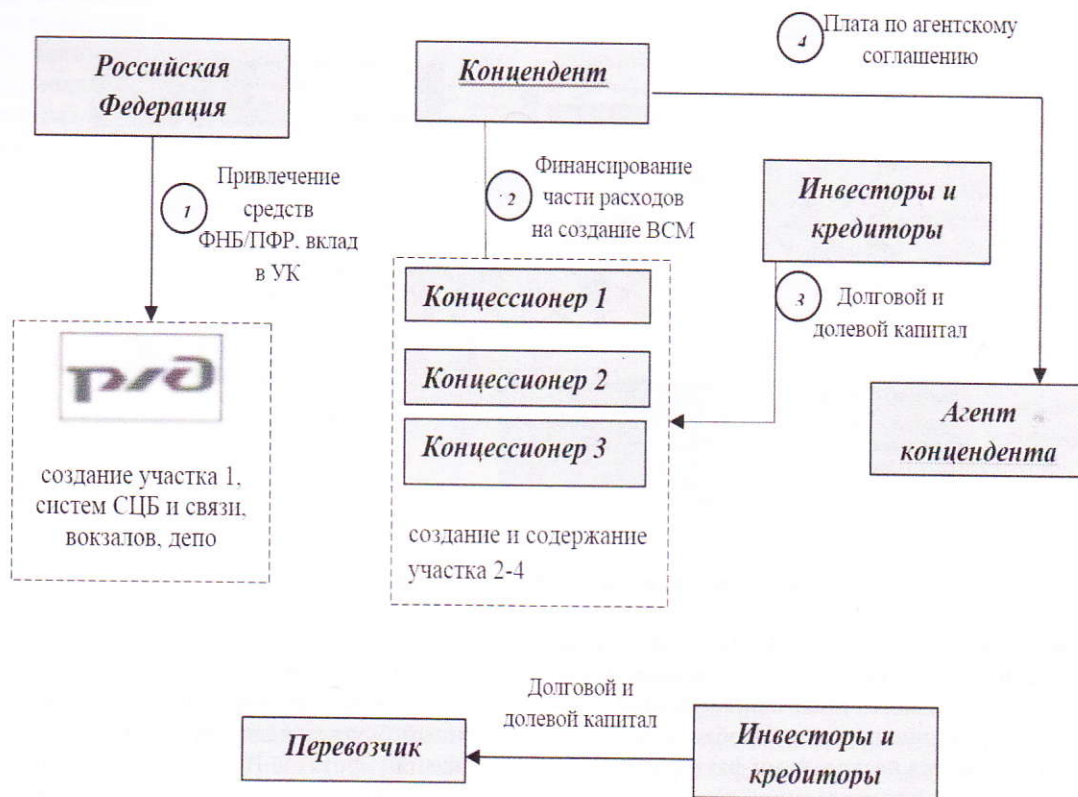


Рис. 3 Схема организационно-договорных связей.

Таблица 1

Этапы реализации комплексного инвестиционного проекта	Капиталовложения	Источники финансирования комплексного инвестиционного проекта (млрд. руб.)				
		Субсидии государства	Государственные и квази-государственные средства, предоставляемые на возвратной основе	Частные инвестиции, привлекаемые под гарантии государства	Частные инвестиции без прямых государственных гарантий	ОАО "РЖД"
Комплексный инвестиционный проект всего, в том числе:	1068,3	316,5	303,2	150,1	267,7	30,8
2014	73,6	-	69,7	-	-	3,9
2015	154,6	32	93,7	20	-	8,9
2016	285,3	111,4	72,3	50	44,9	6,7
2017	358,6	145,1	50,5	80,1	71,6	11,3
2018	196,2	28	17	-	151,2	-

Затраты на строительство магистрали на участке "Москва – Владимир" лежат на ОАО "РЖД". ОАО "РЖД" финансирует вокзальные комплексы, а также, обеспечивает диспетчеризацию и управление движением в рамках всего Проекта.

Стоимость строительства 1 км дороги составляет около 1,39 млрд. руб. (длина участка "Москва – Казань" составляет 770 км) или около 40 млн. долл. США. На рисунке ниже приведены результаты сравнительного анализа стоимости строительства 1 км. ВСМ-2 и зарубежных аналогов.

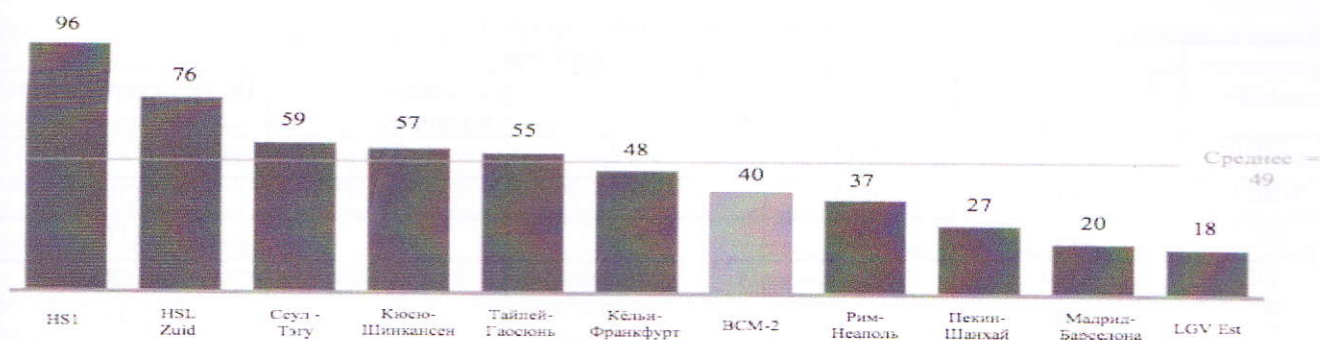


Рис.4 Стоимость строительства 1 км, млн. долл. США.

Трасса ВСМ «Москва – Казань» пройдет по одному из наиболее населенных регионов России. В зоне тяготения трассы проживает около 30 млн. чел., также расположены крупные промышленно-индустриальные и туристические центры: Нижний Новгород, Казань, Владимир, Чебоксары.

Существующий пассажиропоток на направлении «Москва – Казань» составляет около 8 млн. пассажиров в

год [1, с. 8], более половины, которого составляют пассажирские железнодорожные перевозки.

За последние годы пассажиропоток на данном направлении демонстрировал высокие темпы роста и ожидается, что рост продолжится. Нами, для расчетов коммерческой эффективности, был взят оптимистичный пассажиропоток, представленный в таблице ниже.

Таблица 2

	2020	2030	2050
ОПТИМИСТИЧНЫЙ ПРОГНОЗ			
Москва – Нижний Новгород	3 818 601	6 074 589	8 951 617
Москва – Казань	2 280 232	4 064 226	5 785 551
Москва – Чебоксары	887 842	2 060 667	2 681 406
Москва – Владимир	2 292 904	3 773 869	4 689 913
Прочие направления	1 206 767	2 229 965	2 700 857
ИТОГО	10 486 347	18 203 316	24 809 345

При прогнозировании спроса расчет строился на анализе текущих транспортных связей, прогнозах социально-экономического развития, а также оценке перераспределения спроса между видами транспорта и прогнозе индуцированного спроса. На рисунке ниже приведена результирующая структура пассажиропотоков, прогнозируемая по основным маршрутам.

Большая часть выручки Проекта будет формироваться за счет доходов от реализации билетов на высокоскоростные пассажирские поезда. Основные составляющие выручки Проекта и их краткое описание приведено в таблице ниже.

Таблица 3

Поступление	Описание	Подход к прогнозированию
Доходы от сбора	Доходы от сбора платы с пассажиров, которые на постоянной основе пользуются магистралью в рабочих целях.	Рассчитываются на основе базовых тарифов на ВСМ и прогноза пассажиропотока.
Доходы от ночных поездов	Доходы от обычных поездов, проходящих по ВСМ ночью	Рассчитываются на основе текущего прогноза выручки от данной категории.
Арендные доходы	Доход от сдачи в аренду коммерческих помещений.	Рассчитываются на основе оценочных торговых площадей и средней стоимости аренды коммерческих помещений за 1 кв.м.
Доходы от грузовых перевозок	Доходы от сбора платы за перевозку грузов.	Анализ доходов проводилась по «остаточному принципу»: разница между возможностью магистрали осуществлять перевозки и оценкой пассажирских перевозок по магистрали.

С целью максимизации выручки от пассажирских перевозок был проведен анализ чувствительности пассажиропотока и выручки в зависимости от стоимости проезда, а также подготовлена модель, позволяющая проводить анализ ценовой политики и оптимизировать прогноз

оптимистической выручки [3, с. 25]. Предполагается, что высокоскоростные поезда будут иметь несколько классов обслуживания. Планируемые тарифы на перевозки приведены ниже.

Таблица 4

Планируемые тарифы прогнозу

Год	Направления				
	Москва - Нижний Новгород	Москва - Казань	Москва - Чебоксары	Москва - Владимир	Прочие направления
2020	1952	3671	3050	823	1259
2021	2045	3845	3195	862	1319
2022	2142	4028	3347	903	1319
2023	2244	4220	3506	946	1381
2024	2350	4420	3672	991	1447
2025	2462	4630	3847	1038	1516
2026	2579	4850	4030	1087	1588
2027	2702	5081	4221	1139	1663
2028	2830	5322	4422	1193	1742
2029	2964	5575	4632	1250	1825
2030	3105	5840	4852	1309	1912

В целом, планируемая цена билета эконом-класса сопоставима с ценой авиа и купе. В таблице ниже приведена прогнозируемая выручка по Проекту. За период с

2020 по 2030 гг. средний темп роста тарифов составит 3,47% в год.

Таблица 5

Планируемая выручка по оптимистичному прогнозу

Год	Выручка от перевозки пассажиров		Общая выручка по проекту С учетом грузовых перевозок и ночных поездов
	Доходы от сбора платы	Доходы от ночных поездов	
2020	24,6	5,4	30
2021	28,7	6,3	35
2022	32,8	7,2	40
2023	36,8	8,1	44,9
2024	40,9	9	49,9
2025	45	9,9	54,9
2026	49,1	10,8	59,9
2027	53,2	11,7	64,8
2028	57,2	12,6	69,8
2029	61,3	13,5	74,8
2030	65,4	14,4	79,8

При расчете экономической эффективности учтен налоговый платеж по ставке: налог на прибыль - 20% [2, с. 35]. В рамках данной модели не рассчитывается налог на имущество с учетом того, что основные средства,

учтенные в модели, будут освобождены от налога на имущество в связи с применением специальной льготы. Норма дисконта была принята с учетом инфляции и ставки рефинансирования ЦБ, ($E=10\%$).

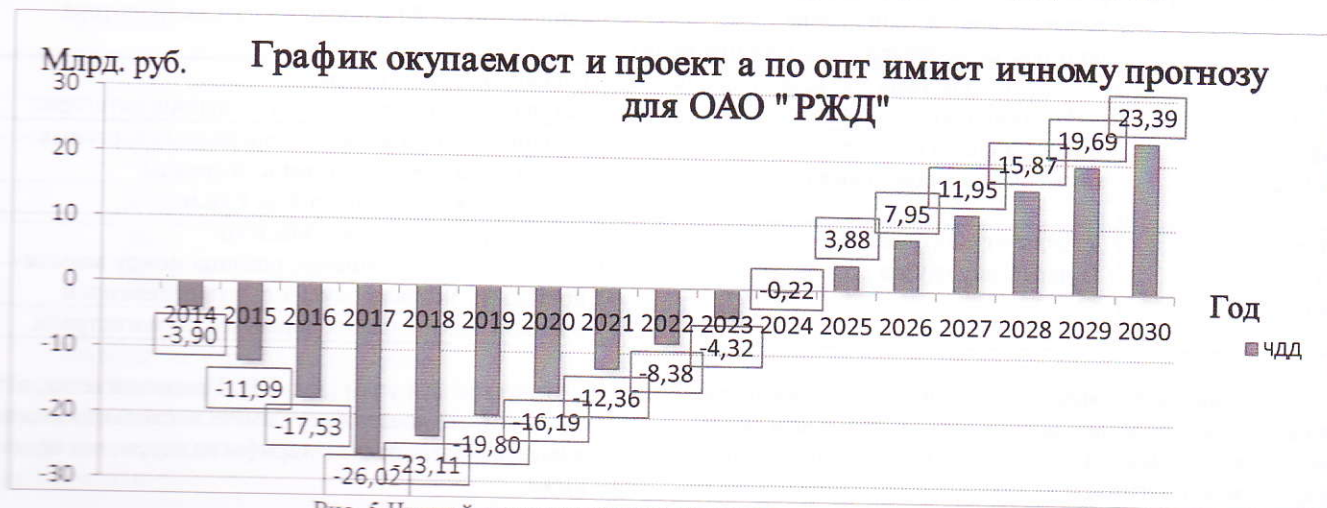


Рис. 5 Чистый дисконтированный доход нарастающим итогом

Проанализировав расчеты коммерческой эффективности проекта [5, с. 195] по оптимистическим прогнозам пассажиропотока, можно сделать вывод, что строительство железнодорожной линии "Москва-Казань" является экономически эффективным проектом для инвестора ОАО "РЖД". Срок окупаемости - 11 лет. Данный срок окупаемости коммерческих вложений является приемлемым для инвестиционных проектов развития транспортной железнодорожной инфраструктуры.

Транспорт представляет собой один из классических секторов, в котором развиваются различные модели государственно-частного партнерства. Использование государственно-частного партнерства в инфраструктурных проектах для государства не сама цель, а средства реализации экономической деятельности жизни общества [6, с. 125]. Поэтому необходимость проводимых в РФ концессионных конкурсов обусловлена высокой потребностью экономики страны в частных инвестициях, обеспечением эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, повышением качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям.

Список литературы

1. Инвестиционный меморандум Проекта создания высокоскоростной железнодорожной магистрали "Москва – Казань" 2014. Источник: ОАО "Скоростные магистрали".
2. Методические рекомендации по составу разделов обоснования инвестиций и требований к их содержанию (включая расчет экономической эффективности) для инвестиционных проектов ОАО "РЖД" (Москва 2012).
3. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция) М: 2005 г.
4. Программа инновационного развития ОАО "Российские Железные Дороги" на период до 2015 года. Утверждена советом директоров ОАО "РЖД" (протокол №13 от 24.06.2011/Москва - 2011).
5. Волков Б.А., Кокин М.В. и др. Сметное дело в железнодорожном строительстве. Учебник для вузов. Под редакцией Б.А. Волкова- М.: 2012
6. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов.- М.: Альбина Паблишерз, 2010.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В АПК РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Женсхан Дарима

К.э.н. доцент кафедры «Туризм»

Есенбаева Айнура Ергешовна

Магистр, ст. преподаватель кафедры «Туризм», Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, г. Астана

По классификации Всемирного банка Республика Казахстан входит в группу стран со средним уровнем дохода. За последние 10 лет денежные доходы населения увеличились в среднем в 5 раз, зарплата в 6 раз, минимальная заработная плата в 25 раз. За годы независимости в РК были созданы необходимые условия для динамичного роста национальной экономики. На протяжении 2003-2013 гг. ВВП увеличился почти в 7 раз, с \$30,8 до \$202 млрд., а ВВП на душу населения составляет \$11,5 тыс. Ежегодно экспертами ООН ведется мониторинг уровня развития более 170 стран мира. В последние годы Казахстан занимает стабильно 75-80 места [1, с. 14]. По рекомендациям ООН отношение доходов 10 % самой богатой части населения к доходам 10 % самой бедной части не должна превышать цифры десять, так как этот показатель определяет также социально-политическую ситуацию в стране. Стабилизирующим элементом в обществе может быть увеличение количества среднего класса и для этого следует развивать предприятия малого и среднего бизнеса (далее МСБ). В данный сегмент экономики можно подтянуть мощный интеллектуальный потенциал, инновационные технологии, которые обеспечат занятость населения, подготовку квалифицированных кадров. Малый и средний бизнес в Казахстане должен стать не только локомотивом экономики и вхождения в число 30 конкурентоспособных стран мира, но и основой, обеспечивающей снижение социально-политической напряженности в дальнейшем.

Динамичное развитие сектора малого и среднего бизнеса нуждается в адекватном финансовом обеспечении, в частности, усилении потока кредитных ресурсов, направляемых в этот сектор экономики, повышении эффективности их использования. По данным Национального банка в Казахстане в 2012 году инвестиции в основной капитал осуществляются, прежде всего, за счет средств хозяйствующих субъектов – 56,8%, иностранных инвестиций – 25,2% и бюджетных вливаний – 12,6%. Заемные средства, включающие кредиты банков второго уровня и прочие источники финансирования составляют всего-навсего 5,4%. Наблюдается практически полное отсутствие финансовой поддержки начинающего предпринимателя из-за значительного риска не возврата финансовой помощи. С другой стороны, основной целью коммерческих банков является не кредитование МСБ, а извлечение максимальной прибыли.

В западных странах доходность от всех основных видов экономической деятельности примерно одинакова, поэтому банки равно кредитуют: промышленность, торговлю, сельское хозяйство, сферу услуг. В результате кредитные ресурсы, выделяемые на развитие МСБ распределяются довольно равномерно. В Казахстане же различные сектора экономики имеют разные уровни доходности. Например, торговлю или сферу услуг кредитовать выгоднее, а промышленность невыгодно. Поэтому, деньги коммерческие банки распределяют наиболее вредным и разрушительным образом, т.е. почти исключительно в ком-