

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ и ФИНАНСОВ

ПОСВЯЩАЕТСЯ 85-летию ИНСТИТУТА
ЭКОНОМИКИ и ФИНАНСОВ МИИТа

Международная
научно-практическая конференция

«СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ
ЭКОНОМИКОЙ ТРАНСПОРТНОГО
КОМПЛЕКСА РОССИИ:
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, ИННОВАЦИИ
И ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СУВЕРЕНИТЕТ»

International research and practical conference:

“Modern challenges of Russian transport system
management: competitiveness, innovation
and economic sovereignty”

Т Р У Д Ы

28-29 мая 2015 г.
Москва, МИИТ

цию деятельности каждого отдельно взятого интермодального оператора.

Но с другой стороны совместное использование данных подходов позволяет максимизировать положительные эффекты от взаимодействия интермодальных операторов, которые в том числе будут выражаться в увеличении качества транспортной обслуживания грузовладельцев.

Список использованных источников

1. Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 N 60-ФЗ (в редакции от 21.07.2014 N 253-ФЗ)
2. Гражданский кодекс РФ (ГК РФ) от 26.01.1996 N 14-ФЗ – Часть 2 (в редакции от 07.04.2015)
3. ГОСТ Р 51006-96 Услуги транспортные. Термины и определения: дата введения 0.10.1997 [Статус – действующий]
4. Вышегородский Д.В. сравнительный институциональный анализ форм организации взаимодействия технологически связанных фирм // Вестник УрФУ. Серия: Экономика и управление. – 2010. – № 4. – С. 4 – 17
5. Ковалева Ю.С. Совершенствование качества логистического сервиса международных грузовых авиаперевозок // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета – 2012. – № 1 (40). – С. 126-129
6. Колбачев Е.Б. Управление качеством транспортного обслуживания экономики и конкурентное сотрудничество // Вестник Южно-Российского государственного технического университета (Новочеркасского политехнического института)
7. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Методы экономической оценки качества транспортного обслуживания грузовладельцев в условиях множественности участников перевозочного процесса: монография. – М.: Золотое сечение, 2015. – 168 с.
8. Соколов Ю.И., Лавров И.М. Комплексная оценка качества обслуживания грузовладельцев транспортной компанией // ЭТАП. Экономическая теория, анализ, практика. – 2012. – № 2. – с. 136-143.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ В РОССИИ

РОДЧЕНКО В.А.
ЗАНДАРАШВИЛИ Д.С.

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в транспортной системе России. По данным на 2014 год общий объем грузооборота на железнодорожном транспорте составил 43,2 %, доля в пассажирообороте составляет 28,6 %, а вклад железнодорожной отрасли в ВВП страны составил 2,2 %.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта России играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе.

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но и возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Развитие инфраструктуры – один из важнейших факторов экономического роста страны. Сложной задачей является поиск источников финансирования ввиду длительных периодов окупаемости инфраструктурных проектов.

Основная проблема на пути развития железнодорожной инфраструктуры – недофинансирование железнодорожного транспорта. Отсутствие финансирования в должном объеме снижает темпы развития и препятствует массовому применению новых технологий в транспортной отрасли.

Огромные размеры России очевидным образом демонстрируют потребность населения и предприятий в развитой, современной и надежной транспортной инфраструктуре.

«Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2030», утвержденная Правительством 22 ноября 2008 года, предусматривает масштабное развитие железнодорожной отрасли. Так, в Стратегии запланировано построить до 2030 года 2073 км новых железнодорожных линий, в том числе 4 253 км высокоскоростных магистралей.

Первым этапом организации высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации станет строительство участка Москва — Казань линии ВСМ-2. В истории железных дорог России она должна открыть новую страницу, задав возможность для беспрецедентного технологического и экономического рывка, возрождения научно-технического потенциала страны.

Крупные инфраструктурные проекты, частично финансируемые государством, необходимо оценивать не только с коммерческой позиции (коммерческой эффективности), но и с позиции общества (общественная эффективность). Крупномасштабное строительство и последующая эксплуатация построенных объектов существенно затрагивает экономику регионов, в которых реализуется проект, влияет на социальную, экономическую обстановку.

Показатели общественной эффективности раскрывают социально-экономические последствия осуществления проекта для общества в целом как непосредственные результаты в смежных секторах экономики, экологии, социальные и внешнеэкономические эффекты.

Строительство и ввод в эксплуатацию высокоскоростной магистрали ВСМ-2 «Москва-Казань» окажет влияние на развитие и экономический рост регионов, затронутых реализацией данного проекта. Целесообразность реализации проекта ВСМ-2 «Москва-Казань» обусловлена, в первую очередь, социально-экономической эффективностью, а также инновационным значением для транспортной отрасли.

Эффекты от строительства высокоскоростной магистрали можно представить в следующем виде:

Прям

Рассма
эффектов мож
дов железных,
Перекл
ездку на поезд
Строит
ния целого ря
расли. Отмети
рынков товар
нодорожной от

Расши
свою очередь,
себестоимость
Област
и стоимости (С
серьезная конк
Из фак

• Э
• Х
• }
Соглас
ростные магис
ственное Фин
Полная прогно
на рис.2.

При р
страли» схем
ставляет всег
Данные показ
мер чистого

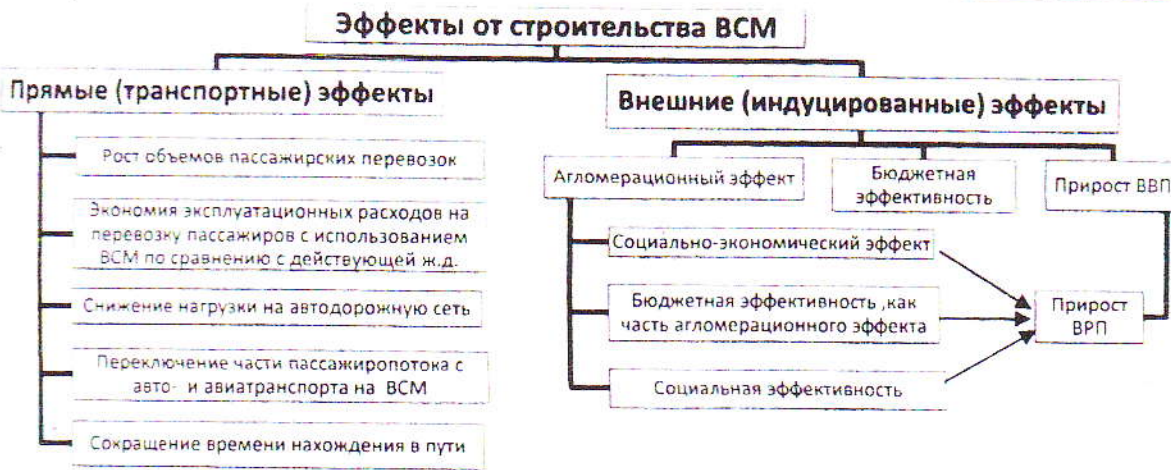


Рис. 1 Классификация эффектов от строительства ВСМ

Рассматриваемые прямые эффекты имеют значение непосредственно для транспортной отрасли. В качестве прямых эффектов можно рассматривать рост объемов пассажирских перевозок, снижение нагрузки на автодорожную сеть, рост доходов железных дорог в результате переключения части пассажиропотока с авиационного и автомобильного транспорта на ВСМ.

Переключение пассажиропотока с воздушного транспорта на ВСМ происходит в случае, если суммарные затраты на поездку на поезде (стоимость поездки и время поездки) ниже уровня расходов на авиаперелёт.

Строительство и последующая эксплуатация высокоскоростных магистралей в РФ приведет к необходимости расширения целого ряда различных производств, а также к увеличению объемов рынка в некоторых сегментах железнодорожной отрасли. Отметим, что развитие системы ВСМ повлечет за собой возникновение нескольких принципиально новых производств, рынков товаров и услуг, что с допущением частных инвесторов, будет способствовать развитию конкурентной среды в железнодорожной отрасли.

Расширение номенклатуры оказываемых транспортных услуг приведет к возможности выбора у их потребителя, что в свою очередь окажет влияние на усиление конкурентной борьбы за потребителя, улучшению качества услуг, контролю над себестоимостью и т.д. как внутри отрасли, так и между железнодорожными и другими видами транспорта.

Области предложения услуг высокоскоростных поездов и традиционных, заданные в зависимости от скорости (V , км/ч) и стоимости (C , руб/км), отчасти накладываются друг на друга. Это - тот сегмент транспортных услуг, где наиболее вероятна серьезная конкуренция за потребителя. Это необходимо учитывать при маркетинговом позиционировании на рынке услуг ВСМ.

Из факторов, влияющих на выбор в пользу ВСМ, можно выделить следующие:

- значительное сокращение времени нахождения в пути
- комфорт
- удобные точки соединения с другими видами транспорта (ж.д. вокзал - метро).

Согласно имеющимся планам, реализацией проекта ВСМ-2 займется подконтрольная монополии компания ОАО «Скоростные магистрали». В представленной ОАО «Скоростные магистрали» схеме финансирования было обозначено государственное финансирование в размере 63%, а также привлеченные средства негосударственных инвесторов в размере 37%. Полная прогнозируемая стоимость реализации проекта составляет 1 068 млрд. руб. Структура вложения денежных средств видна на рис. 2.

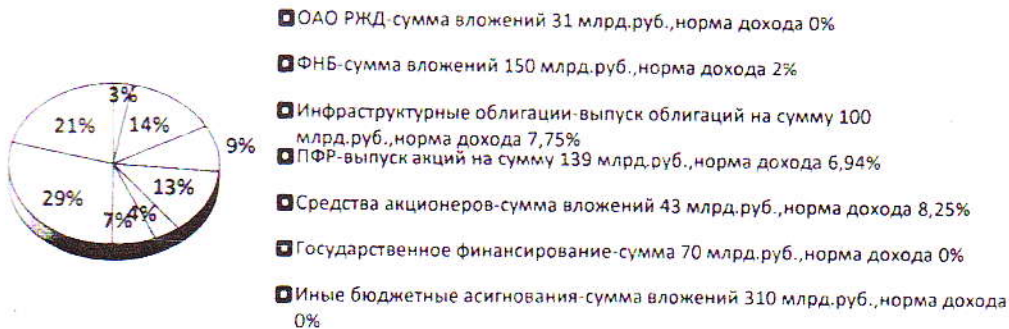


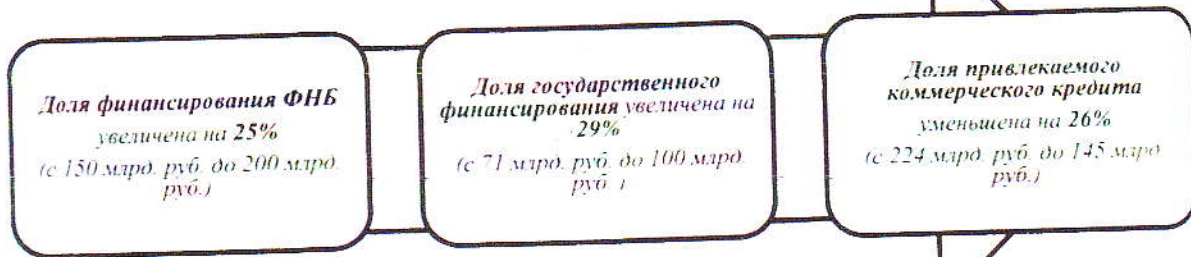
Рис. 2 Распределение денежных средств в проекте ВСМ-2 «Москва-Казань»

При расчете показателей эффективности инвестиционных вложений, согласно представленной ОАО «Скоростные магистрали» схеме финансирования, авторами было выявлено, что при сроке окупаемости в 20 лет внутренняя норма дохода составляет всего лишь 1,34%, при увеличении срока окупаемости до 25 лет этот показатель составил 3,68%, а при 30 годах - 5%. Данные показатели намного ниже рассчитанной модифицированной нормы дохода - 14,41%. За расчетный период в 60 лет размер чистого дисконтированного дохода (ЧДД, или NPV-net present value) характеризуется отрицательным значением и как

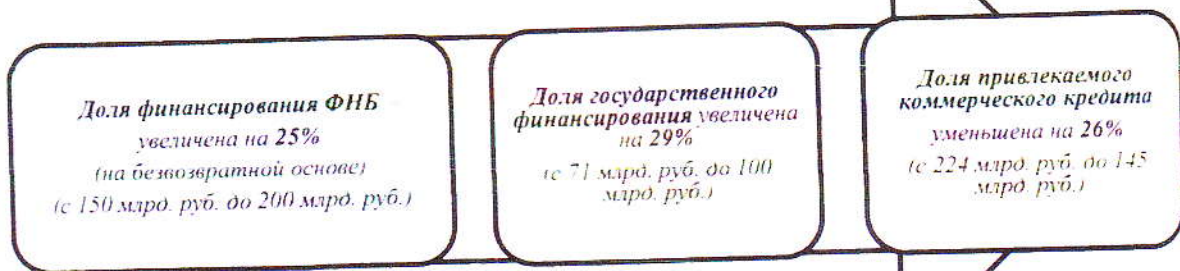
следствие проект коммерчески не эффективен.

В ходе исследования авторами была выявлена максимально возможная сумма привлеченных средств, с условием доходности 10% и при сроке окупаемости в 20 лет, которая составляет 265 млрд. руб.

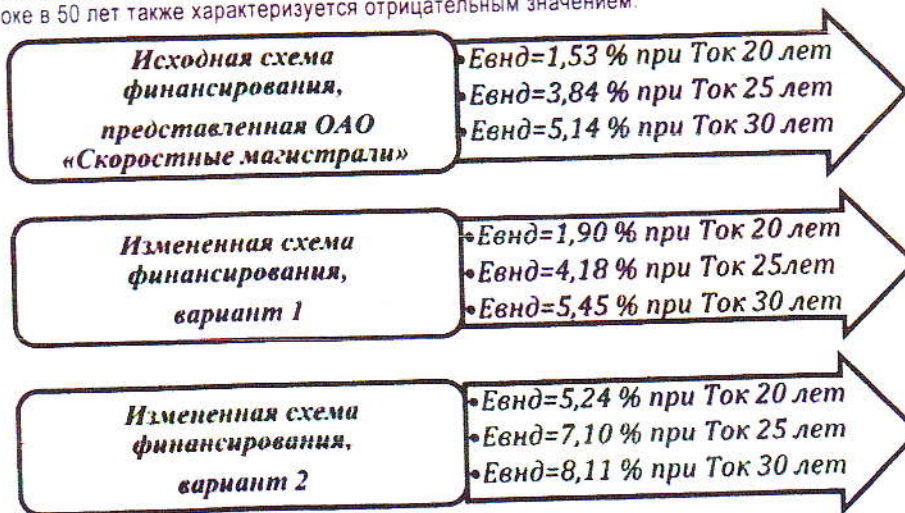
Для анализа возможности достижения положительной коммерческой эффективности проекта авторами были рассмотрены две измененные модели вложения денежных средств. В первой модели были внесены следующие изменения:



Определение значения внутренней нормы доходности - ВНД (или IRR-internal rate of return), которое составляет 5,51% при сроке окупаемости в 30 лет, позволяет прийти к выводу о том, что полученный результат ниже ставки инфляции. Значение ЧДД по первой модели финансирования при расчётном сроке в 60 лет характеризуется отрицательным показателем. Во второй модели структура финансирования была изменена следующим образом:



При условии привлечения средств ФНБ на безвозвратной основе и сроке окупаемости в 30 лет ВНД проекта составляет 7,96%, что выше используемой ставки инфляции, но ниже модифицированной нормы дохода (15,28%). В данной модели ЧДД при расчётном сроке в 50 лет также характеризуется отрицательным значением.



Анализ коммерческой эффективности проекта ВСМ-2 Москва – Казань показал длительные периоды окупаемости и низкие уровни внутренней нормы доходности проекта, откуда можно сделать два вывода: потребность в государственном финансировании подобных проектов и важность корректного учёта внешних эффектов.

Внешние (индуцированные) эффекты распространяются не только на секторы транспортной отрасли, но и на различные

экономики, а именно оказывают влияние на рост бюджетной эффективности, прирост ВВП, а также формирование агломераций и как следствие эффектов, возникающих в ходе этого процесса.

Актуальность проблемы выравнивания уровней доходов и всестороннего развития для удаленных территорий делает задачу системы ВСМ для России особенно важным ввиду возникновения агломерационного эффекта после запуска системы высокоскоростного движения.

Агломерационный эффект представляет собой совокупность нескольких эффектов, таких как: социально-экономический, бюджетная эффективность, социальная эффективность.

Социально-экономический эффект может быть представлен как совокупность следующих составляющих:

- рост доходов населения (включает в себя сокращение безработицы в регионе и рост заработной платы);
- рост производительности труда;
- рост внутреннего регионального продукта;
- бюджетная эффективность.

Социальная эффективность подразумевает развитие социального обеспечения региона, и включает в себя:

- повышение уровня медицинского обслуживания;
- повышение качества образования;
- повышение уровня качества жизни, обусловленное развитием сферы услуг в целом.

Авторы предлагают следующую методику определения ряда эффектов, возникающих при реализации проектов развития высокоскоростного движения:

1. Экономический эффект от роста доходов населения, включающий в себя сокращение безработицы и рост средней заработной платы в регионе, можно представить в следующем виде:

$$\Delta \text{Эр} = \sum_{i=1}^n \Delta \text{UN}_i \cdot \text{AW} + \sum_{i=1}^n \text{C}_i \cdot \frac{\Delta \text{увел. W}_i}{100} \quad (1)$$

где n - шаг расчета - год

ΔUN_i - увеличение числа трудоустроенного населения в регионе в i -ый период времени, чел.

AW - средняя заработная плата в регионе за год, тыс. руб.

C_i - общая сумма выплаченной заработной платы в регионе за год, тыс. руб.

$\Delta \text{увел. W}_i$ - доля увеличения заработной платы в регионе за год, %

Очевидно, что ΔUN_i зависит от интенсивности процесса формирования агломераций и их параметров, т.к. на разных этапах сокращение безработицы будет изменяться в разной степени. На более поздних этапах данного процесса прирост числа трудоустроенного населения будет больше.

2. Одним из основных факторов экономического роста страны является рост внутреннего валового продукта (ВВП), который в свою очередь напрямую зависит от производительности труда продукта и определяется как произведение производительности труда и трудозатрат.

Формирование агломераций оказывает влияние на рост производительности труда, что приводит к экономическому росту страны и в конечном итоге сводится к приросту ВВП. Отсюда агломерационный эффект должен учитывать экономический эффект от роста производительности труда, который можно представить в виде зависимости:

$$\Delta \text{Эл} = \text{В}_i (1 + \Delta \Pi_i) \quad (2)$$

где $\Delta \Pi_i$ - доля изменения производительности труда в i -ый период времени

В_i - выработка тыс. руб./чел.-год, (характеризуется общим объемом произведенной продукции в регионе в i -ый период времени)

В свою очередь долю изменения производительности труда в регионе можно определить по зависимости:

$$\Delta \Pi_i = \frac{\Pi_2 - \Pi_1}{\Pi_1} \quad (3)$$

где Π_1 - производительность труда в регионе до реализации проекта,

Π_2 - производительность труда в регионе после реализации проекта.

Мировой опыт показывает, что увеличение плотности занятости приводит к увеличению производительности труда.

Факторы, влияющие на рост производительности труда, могут быть следующими:

• концентрация производства в регионе (может осуществляться путем увеличения существующих предприятий за счет их расширения, что влечет за собой рост выпускаемой продукции; также увеличение платежеспособного спроса населения ведет к увеличению спроса на продукцию в регионе, что приводит к увеличению объема выпускаемой продукции и услуг для достижения рыночного равновесия).

• научно-технический прогресс (разработка и внедрение новых, инновационных технологий, улучшение процесса производства, повышение квалификации работников, применение комплекса организационно-технических мероприятий, направленных на снижение затрат труда и т.д.).

Исходя из данных факторов можно отметить, что увеличение объема выпускаемой продукции в единицу времени влечет за собой рост производительности труда, т.к. зависимость между параметрами следующая:

$$\Pi = \frac{O}{T} \quad (4)$$

где O - объем (количество) произведенной продукции, руб.

T - трудозатраты (время, затраченное на производство данного объема продукции), чел.-ч.

3. При строительстве ВСМ следует учитывать положительную бюджетную эффективность в виде дополнительных налогов поступлений в бюджеты всех уровней.

К доходам бюджетов относятся налоговые доходы, неналоговые доходы и безвозмездные поступления. К налоговым

доходам бюджетов относятся доходы от предусмотренных законодательством Российской Федерации федеральных налогов и сборов, в том числе от налогов, предусмотренных специальными налоговыми режимами, региональных и местных налогов и также пеней и штрафов по ним.

Эффект от роста совокупных налоговых поступлений можно определить по зависимости:

$$\Delta \delta = \sum_{i=1}^n W_i \cdot 0.13 \cdot 12 + \sum_{i=1}^n C_i \cdot 0.18 + \sum_{i=1}^n C_{i\gamma} \cdot 0.02 + \sum_{i=1}^n P_i \cdot 0.2 \quad (5)$$

где: W_i – сумма выплаченной заработной платы в i -ый период времени в регионе, тыс. руб.,

0.13 – налог на доход физических лиц,

C_i – объем произведенной продукции и услуг в i -ый период времени в регионе, тыс. руб.,

0.18 – налог на добавленную стоимость,

$C_{i\gamma}$ – остаточная стоимость объекта налогообложения (движимое и недвижимое имущество, учитываемое на балансе в качестве объекта основных средств), тыс. руб.,

0.02 – налог на имущество юридических лиц,

P_i – прибыль, полученная выпуском продукции и услуг i -ый период времени в регионе, тыс. руб.,

0.2 – налог на прибыль.

Также из числа налоговых доходов разных уровней бюджетной системы Российской Федерации, к росту наполняемости бюджетов в результате реализации проекта ВСМ приведут такие поступления, как государственная пошлина и транспортный налог. Однако, виду сложности их подсчета в приведенной выше зависимости (5) такие поступления не учтены.

В результате проведенного анализа проекта ВСМ-2 Москва – Казань можно сделать следующие выводы:

- *ВСМ будут способствовать повышению конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта перед авиа- и автотранспортом: также ввиду того, что ВСМ это высокотехнологичный объект будет наблюдаться выраженный технологический рывок в железнодорожной отрасли;*
- *развитие высокоскоростного движения в России возможно на условиях государственно-частного партнерства, а именно при значительном участии государства в финансировании проекта;*
- *при оценке возможности и экономической целесообразности реализации проекта необходим корректный учет внешних эффектов, возникающих при строительстве ВСМ.*

В завершение отметим, что строительство высокоскоростных магистралей в России окажет положительное влияние на развитие специализированной железнодорожной инфраструктуры, что позволит улучшить ситуацию с организацией перевозок пассажиров на основных направлениях сети железных дорог, обеспечит увеличение пассажирооборота, поднимет престиж отечественных железных дорог, а также государства в международном аспекте, послужит способом развития удаленных территорий, повысит связанность государства и общества в целом.

Список использованных источников

1. *Научное обеспечение инновационного развития и повышения эффективности деятельности железнодорожного транспорта: коллективная монография членов и научных партнеров Объединенного ученого совета ОАО «РЖД»/ под ред. Б.М. Лалидова. – М.: Mittel Press, 2014.*
2. *Волков Б.А., Шульга В.Я., Кокин М.В. и др. Экономика железнодорожного строительства и путевого хозяйства: Учебник для вузов/ Под общей редакцией Б.А. Волкова, В.Я. Шульги. – М.: Маршрут, 2003*
3. *Ример М.И. Экономическая оценка инвестиций. – СПб.: Питер, 2011*
4. *Gines De Rus. The economic effects of High Speed Rail Investment, University of Las Palmas, Spain, 2012*

ОЦЕНКА ИЗМЕНЕНИЙ БАЗОВЫХ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ БИЗНЕС-СУБЪЕКТОВ В СИСТЕМЕ КЛАСТЕРА

РОМАНОВА А.Т.
ВЫГНАНОВА М.А., АЛЕКСЕЕНКО А.М.

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Успешное функционирование фирмы на международных рынках возможно при наличии у нее следующих конкурентных преимуществ: деятельности, целостности, товара, факторов производства, стратегии, тактики, долгосрочного планирования.

Как правило, если фирма эффективно функционирует на международных рынках, успешно добивается расширения сбыта своей продукции в долгосрочном периоде, она обладает несколькими конкурентными преимуществами одновременно. Это позволяет ей воздействовать на экономический процесс по нескольким направлениям (от закупки сырья, материалов и других ресурсов до осуществления производства и сбыта товара). Отсутствие у фирмы тех или иных конкурентных преимуществ, как правило, приводит к тому, что, фирма не сможет выйти за национальные границы страны, даже будучи монополией структурой внутреннего рынка.

При формировании интегрированных структур субъектов бизнеса разного масштаба используются критерии, приведенные в таблице 1. Их следствием является изменение факторов, что повышает эффективность структур. Это создает предпосылки для роста конкурентоспособности компаний и их продукции.

На все виды конкурентных преимуществ влияют процентные ставки, валютные колебания, инфляция, состояние деловой активности в стране, транспортные издержки, институциональные и кредитные риски, масштаб производства, репутация фирмы. Все это определяет рыночную власть фирмы, динамику рыночной силы при использовании различных механизмов закрепления на рынке. Уровень интеграции определяет характер отраслевого рынка и последствия от государственного регулирования национального отраслевого открытого рынка.

Создание интегрированных структур определенных размеров позволяет реализовать синергетический эффект, опреде-