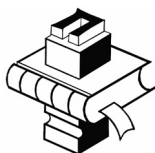


Российская академия государственной службы
при Президенте Российской Федерации

А.М. Чернопатов

**УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ
СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
В СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**



ПАЛЕОТИП

Москва

2007

УДК 338.242(075.8)
ББК 65.290-2
Ч49

*Монография рекомендована к изданию Ученым советом
Московской международной высшей школы бизнеса МИРБИС (Институт)*

Рецензенты:

*В.А. Николаев, профессор РАГС при Президенте РФ,
В.Л. Абрамов, профессор МИРБИС*

Чернопятав А.М.

Ч49 Управление развитием сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации : монография / А.М. Чернопятав. — М. : Издательство «Палеотип», 2007. — 136 с.

ISBN 978-5-94727-181-1

Монография посвящена актуальным проблемам управления развитием транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации. Возрастающая в последние десятилетия роль сферы услуг, многообразие и динамизм происходящих в ней социально-экономических преобразований обусловили особое внимание к ней ученых и исследователей. В ходе выполнения исследования затронуты управленческие, экономические и социальные отношения, возникающие в процессе управления развитием сферы транспортных услуг в северных регионах РФ. Основные методические положения и выводы сформулированы в виде конкретных рекомендаций и могут быть использованы на предприятиях, оказывающих транспортные услуги в целях совершенствования деятельности и повышения экономической устойчивости их функционирования, а также федеральными, региональными и муниципальными органами управления для координации развития рынка транспортных услуг в северных регионах. Материалы могут быть использованы при разработке учебных программ и в процессе преподавания ряда экономических дисциплин и специальных курсов в высшей школе по курсам «Региональная экономика», «Менеджмент в сфере услуг», «Региональное управление» и др.

УДК 338.242(075.8)
ББК 65.290-2

ISBN 978-5-94727-181-2

© Чернопятав А.М., 2007
© Издательство «Палеотип», 2007

Содержание

Введение	5
Глава 1. Теоретико-методологические основы управления развитием сферы транспортных услуг	7
1.1. Экономическое содержание сферы транспортных услуг во взаимосвязи с социально-экономическим развитием северных регионов	7
1.2. Особенности и специфика управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера	23
1.3. Институциональные методы государственного регулирования развития сферы транспортных услуг	41
Глава 2. Основные направления управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера	56
2.1. Формирование институциональных факторов развития сферы транспортных услуг	56
2.2. Разработка стратегии развития сферы транспортных услуг в северных регионах	61
2.3. Реализация программы развития транспортных услуг в регионе	69
Глава 3. Внедрение современных механизмов и технологий управления развитием авиатранспортных услуг в северных регионах	85
3.1. Проектирование и создание интегрированной инфраструктуры транспортных услуг в регионах Севера	85
3.2. Использование современных инвестиционных и организационно-финансовых механизмов развития авиатранспортных услуг	91

Заключение	116
Литература	121
Приложение	131
<i>Приложение 1</i>	131
<i>Приложение 2</i>	132

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью формирования и реализации стратегии развития сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации, обеспечивающей рост благосостояния проживающего в них населения. Северные регионы являются глобальным экологическим и стратегическим резервом не только России, но и всей планеты. Однако объемы и качество транспортных услуг в северных регионах не адекватны возросшим потребностям хозяйствующих субъектов и населения. Переориентация значительной части товарных потоков на экспорт, расширение внутренней и международной торговли вызывают усиление спроса на транспортные услуги как одного из базовых факторов устойчивого и динамичного роста российской экономики, ее интеграции в мировую экономику.

По инфраструктуре и качеству оказания транспортных услуг Россия значительно отстает от большинства европейских стран. Средняя мобильность передвижения российских граждан в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах. Нарастающие потоки товаров и пассажиров сдерживаются низким уровнем оказания транспортных услуг, отсутствием современных логистических технологий организации транспортного процесса, особенно на стыках различных видов транспорта, длительными сроками доставки и многими другими факторами.

Многие проблемы управления сферой транспортных услуг обусловлены неупорядоченностью, а в ряде случаев отсутствием надлежащей институциональной среды, адекватной новым хозяйственным условиям, а также соответствующих механизмов, обеспечивающих исполнение законов, норм и правил ее функционирования. В этой связи актуальными являются исследование механизмов управления транспортными услугами на федеральном, региональном и местном уровнях; разработка методических и практических рекомендаций по развитию системы управления транспортными услугами, по совершенствованию координации действий органов государственного и территориального управления в развитии данной сферы услуг.

Целью является разработка стратегических направлений и практических рекомендаций по совершенствованию управления развитием

сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации.

Для достижения данной цели предполагается решение следующих конкретных задач:

- проанализировать теоретико-методологические основы управления развитием сферы транспортных услуг, уточнить сущность и значение сферы транспортных услуг в развитии региональной экономической системы;
- раскрыть экономическое содержание транспортных услуг и их место в социально-экономическом развитии регионов, особенности и специфику управления развитием данной сферой в регионах Севера;
- выявить институциональные предпосылки и факторы развития сферы транспортных услуг в северных территориях РФ;
- обосновать основные направления развития сферы транспортных услуг, разработать стратегию и программы развития рынка транспортных услуг в северных регионах;
- определить основные институциональные методы государственного регулирования, управленческие механизмы и технологии развития сферы транспортных услуг в регионах Севера;
- разработать предложения и рекомендации по совершенствованию управления развитием авиатранспортных услуг, проектированию и созданию их интегрированной инфраструктуры, использованию современных инвестиционных и организационно-финансовых механизмов развития авиатранспортных услуг в северных регионах.

Я очень благодарен всем, кто способствовал выходу настоящей монографии, кто критическими замечаниями способствовал ее становлению. Это прежде всего руководитель магистерской программы «Международный бизнес», главный ученый секретарь, доктор экономических наук, профессор В.Л. Абрамов, доктор экономических наук, профессор Российской академии государственной службы при Президенте РФ В.А. Николаев, кандидат экономических наук А.Н. Хлопцев.

Глава 1

Теоретико-методологические основы управления развитием сферы транспортных услуг

1.1. Экономическое содержание сферы транспортных услуг во взаимосвязи с социально-экономическим развитием северных регионов

Прежде чем провести анализ состояния и перспектив развития транспортных услуг в регионах Севера, необходимо, по мнению автора, раскрыть место и роль транспортной сферы в народно-хозяйственном комплексе страны, показать содержание и методы управления транспортным комплексом и определить его место в сфере предоставления услуг населению и хозяйствующим субъектам. Систематизация и актуализация закономерностей, принципов, факторов, особенностей и эмпирических данных представляют собой начальный этап совершенствования и обновления методологии оптимизации размещения региональной транспортной инфраструктуры, предоставляющей населению и хозяйствующим субъектам транспортные услуги. За ним должен следовать этап построения конструктивной, операциональной части этой методологии.

В современных условиях, в процессе глобализации экономики и по мере интеграции отечественной экономики в мировое экономическое пространство происходит развитие импорта и экспорта услуг, появление принципиально новых технологических основ функционирования целого ряда услуг, в том числе интеллектуальных, информационных, консалтинговых финансовых и др. Происходит все большее расширение основ воспроизводства рыночных и нерыночных услуг. При этом рыночные услуги отвоевывают все более значительную долю в общем объеме услуг. Ее удельный вес в экономике развитых западных стран составляет 60—70% и более от ВВП¹. Сам уровень развития этой

¹См.: Дойль П. Маркетинг, ориентированный на стоимость / Пер. с англ. СПб.: Питер, 2001.

сферы, как правило, зеркально отражает уровень развития страны, ее экономический потенциал. По международным данным статистики, свыше 40% иностранных инвестиций вкладываются в развитие сферы услуг, что подтверждает актуальность, интерес и видение перспективы развития данного сектора экономики в нашей стране.

Сфера услуг составляет значительную часть российской экономики. За последние пять лет она формирует почти половину произведенного ВВП (см. Приложение 1). В ее состав входят отрасли и предприятия, назначение которых состоит в том, что они создают необходимые условия (как материального, так и нематериального характера), обеспечивающие жизнедеятельность населения и функционирование производственных объектов.

Увеличение масштабов производства в реальном секторе экономики, создание высокотехнологичной и сложной продукции новых поколений вызывает рост сферы услуг, расширение их видов и разнообразия, техническое совершенствование этой сферы. В свою очередь, расширение масштабов, доступность, улучшение качества работы сферы услуг способствует расширению спроса на товары, влияя тем самым на масштабы роста производства и общие макроэкономические показатели развития экономики. Таким образом, можно сделать методологический вывод о том, что, с одной стороны, развитие сферы услуг является фактором роста экономики, а с другой — развитие сферы услуг само по себе является фактором роста экономики. Иначе говоря, имеется как прямая, так и обратная связь между ростом экономики и развитием сферы услуг.

Для стран с высоким экономическим потенциалом, по-видимому, рост экономического развития порождает расширение сферы услуг, т.е. более заметной является прямая связь. Напротив, страны с небольшим экономическим потенциалом не способны на значительное переключение затрат в сферу услуг. Здесь услуги не всегда доступны и качественные, поэтому расширение сферы услуг и улучшение ее качественных характеристик является стимулом роста спроса в продукции, расширения реального сектора, т.е. результатом действия обратной связи.

В этой связи возникает вопрос о роли сферы услуг как *фактора экономического роста*. Проведенный автором анализ показал, что в научной литературе по этому вопросу нет единой точки зрения. Одни экономисты считают развитие сферы услуг необходимым фактором экономического роста, ссылаясь на упомянутую связь между развитием экономики и рассматриваемой сферы¹. Представители дореформенной экономической школы придерживаются тезиса о полезности расшире-

¹ См.: *Котлер Ф.* Маркетинг, менеджмент. СПб.: Питер, 1998.

ния сферы материального производства за счет сужения сферы услуг: чем больше трудовых ресурсов занято в производстве материальных благ, тем больше выгоды получает общество¹. Подобная точка зрения имела в качестве последствий финансирование сферы услуг по остаточному принципу.

Описанные выше тенденции развития сферы услуг создали предпосылки для теоретического переосмысления понятия услуги и в связи с этим — новой оценки роли предприятий сферы услуг в народнохозяйственном комплексе.

Термин «услуга» относится к весьма разнородной продукции. Он применим к общественному и частному транспорту, торговле, школам, страхованию, отелям, развлекательным учреждениям и многим другим видам деятельности. Поэтому очевидно, что этот термин является родовым и в то же время неопределенным, так как допускает разное толкование. Как таковой, он представляет собой комплексное явление. Услуги могут быть полностью материальными или включать вещественный продукт. Они могут быть дополнением к продукции или только иметь отношение к выполнению какой-либо деятельности.

Если раньше услуга и признавалась товаром особого рода (хотя и эта точка зрения разделялась не всеми), но отношение к ней было как к товару «второго сорта», второстепенному по значимости. В настоящее время экономические реалии опровергают такую позицию: становится бесспорным — услуга это экономически значимый товар, который может обеспечить существенные доходы. Это товар, спрос на который характеризуется глобальной тенденцией устойчивого роста, адекватной темпам развития цивилизации и возрастанием общественного благосостояния, и что особенно важно для российских условий, — это относительно «неосвоенный» товар (по крайней мере, в тех объемах и том качестве, которые предъявляются современным спросом), и в этом смысле он является перспективным, так как открывает потенциальные возможности для освоения новых сфер деятельности, внедрения на соответствующие сегменты рынка.

Однако условия эффективного развития общества требуют гармоничного, сбалансированного развития как сферы услуг, так и сферы производства, не допуская гипертрофированного развития одной из них в ущерб другой. По мнению автора, недостаточное развитие этой сферы, наблюдавшееся в течение нескольких последних десятилетий, было фактором, в целом тормозящим экономический рост российской экономики.

¹ См.: Егорова Н.Е., Мудунов А.С. Применение моделей и методов прогнозирования спроса на продукцию сферы услуг. М.: ЦЭМИ РАН, 2000.

Более низкие темпы в развитии сферы услуг в значительной степени были обусловлены как исходными теоретическими посылками (считалось, что сфера услуг имеет подчиненное значение в процессе общественного производства), так и российским менталитетом, относящим непроизводственную деятельность к менее приоритетным видам деятельности, нежели производственную.

Так, общепринятым было мнение, что «сфера услуг есть вторичная область общественного производства, в которой создаются нематериальные блага», поскольку это напрямую связано с марксистским определением решающей роли материального производства¹, а труд в сфере услуг не является производительным, поскольку он не производит материальных благ².

Отношение к сфере услуг как к вторичному сектору народного хозяйства привело к тому, что многие ее отрасли (на фоне сложных задач в области индустриализации промышленности и развития промышленных технологий) в течение нескольких десятилетий оставались на втором плане.

Следует отметить, что с понятием сферы услуг связана терминологическая неопределенность. Во-первых, существует несколько терминов: сфера услуг, сфера обслуживания, непроизводственная сфера, сфера нематериального производства. Часть ученых считает, что это лишь различные названия одного и того же экономического объекта (т.е. синонимы), другие — видят различия между ними. Во-вторых, имеются различные точки зрения, какие области следует относить к этой сфере, а какие — нет³. Например, существует разделение народнохозяйственного комплекса на производственную и непроизводственную сферу; на сферу материального и нематериального производства. Где должна проходить граница между этими сферами и как ее обозначить в экономических реалиях? В ходе научных дебатов в центре внимания оказались такие отрасли, как транспорт и связь, которые попадали то в одну, то в другую классификационную группу или даже «расчленились» (так, легковой транспорт относился к сфере услуг, грузовой — к сфере производства)⁴.

¹ См.: *Медведев В.А.* Общественное воспроизводство и сфера услуг. М.: Экономика, 1968.

² См.: *Лебедев В.В.* Математическое моделирование социально-экономических процессов. М.: Изограф, 1997.

³ См.: *Дреммина Г.А., Лисовая Н.М.* Сфера услуг в новых условиях налогообложения // Омский научный вестник. Вып. 12. Омск, 2001.

⁴ См.: Москва разберется с автосервисом // Бизнес-бюллетень. 2001. № 3.

Обособленно стоит группа экономистов, разграничивающих весь народно-хозяйственный комплекс на три сферы деятельности:

- 1) производственную сферу;
- 2) сферу услуг (т.е. нематериальное производство);
- 3) непроеизводственную сферу (охранная деятельность, наука, управление и т.д.)¹.

Большая часть ученых в настоящее время разделяет точку зрения иностранных коллег (причем это точка зрения сейчас является доминирующей). Они считают правильным другое разделение: народное хозяйство делится на сферу I, где производятся материально-вещественные продукты, и сферу II, в которой создаются все нематериальные формы богатства. При этом «...труд сферы II считается социально равноценным труду, затрачиваемому в сфере I. Единственное, чем различаются эти виды труда, — это неосвязаемость и пространственная неотделимость продуктов труда в сфере II от производственного акта»². Эту точку зрения по данному вопросу разделяет и автор.

Поскольку изложенные выше терминологические вопросы не являются предметом изучения настоящей работы, далее используем общепринятое в российской статистике деление на сферу услуг и сферу производства согласно отраслевому классификатору Госкомстата РФ. В соответствии с ним к сфере услуг относятся: просвещение, здравоохранение, искусство, культура, наука, аппарат органов государственного управления, вооруженные силы, жилищно-коммунальное хозяйство, пассажирский транспорт и связь по обслуживанию населения, торговля в части продажи товаров.

Проведенный анализ показывает, что в научной литературе не сложилось единого взгляда на экономическое содержание категории «транспортные услуги». В Налоговом кодексе РФ услугой для целей налогообложения признается деятельность, результаты которой не имеют материального выражения, реализуются и потребляются в процессе осуществления этой деятельности. Транспортные услуги имеют комплексный характер, включают в себя не только услуги, непосредственно связанные с перевозочным процессом, но и посреднические услуги по реализации билетов, других проездных документов или заключению договоров (выписке счетов) на перевозку.

¹ См.: Дибиргаджиев В.М., Даудова З.М., Мудунов А.С. Большие проблемы малых предприятий // Вопросы структуризации экономики. Дагестанский научный центр РАН. 1999. № 1.

² Агабабян Э.М. Экономический анализ сферы услуг. М.: Экономика, 1968.

Транспортная услуга как непосредственный процесс перемещения людей и грузов обладает рядом специфических свойств и отличий от натурально-вещественной продукции. В частности:

- процесс производства и потребления транспортной услуги всегда одновременен;
- транспортные услуги нельзя накопить, чтобы при необходимости использовать в нужное время и нужном месте;
- транспортная услуга не может быть заменена никакой другой, за исключением оказанной другим видом транспорта;
- транспортная услуга территориально взаимно незаменима, т. е. ее избыток в одном регионе не сможет компенсировать ее потребности в другом.

Важнейшей характеристикой свойств услуг является их качество. С позиции международных стандартов оно определяется как совокупность характеристик объекта, относящихся к его способности удовлетворять установленные и предполагаемые потребности.

Поскольку услуга создается в ответ на чьи-то потребности и желания, то в этом смысле она представляет собой «средство решения проблемы». Для перехода от запроса к ответу совершается процесс преобразования. Этот аспект позволяет понять логику процесса создания услуги. Преобразование может касаться самого потребителя или того, чем он владеет.

Поэтому мы должны определить входные и выходные параметры, а также средства, с помощью которых будет выполняться это преобразование и которые могут представлять любую комбинацию людей, (их компетентности, подготовленности, роли, ответственности) оборудования, инфраструктуры, вспомогательных служб, средств связи и(или) обучения потребителей. С этой целью должна быть создана ориентированная на потребителя институциональная структура, в которой функции организации разделены на следующие три направления:

- маркетинг, в задачу которого входит координация деятельности в рамках всех других функций;
- взаимодействующие функции, которые включают производство, персонал и технологию;
- не взаимодействующие функции, которые включают финансы и бухгалтерию, исследования и разработку, а также вспомогательные функции

Становление рыночных отношений в России сформировало новые условия для развития сферы услуг, ее отраслей и первичных звеньев — предприятий, функционирующих в сфере обслуживания и формирующих в результате своей деятельности предложение на рынке услуг. Эти условия

характеризуются известной противоречивостью: среди них имеются факторы, благоприятствующие и тормозящие развитие предприятий этой сферы. В результате образовался довольно сложный специфический климат, определяющий экономическую деятельность рассматриваемых хозяйственных объектов. Автор выделяет наиболее важные специфические черты функционирования предприятий сферы услуг в период экономических реформ конца 90-х гг. XX в. — начала XXI в.

1. Начальный этап российских экономических реформ создал достаточно сильный импульс для развития данной сферы. Гиперинфляция, сочетающаяся с кризисом основных промышленных производств, составляющих основу российской экономики, обусловила коллапс значительной части наиболее инерционных и капиталоемких секторов народного хозяйства страны (машиностроительный комплекс, сельское хозяйство, тяжелая промышленность). Исключение составили лишь экспортноориентированные отрасли, оказавшиеся в привилегированном положении в силу принятой в России модели экспорта природных ресурсов.

В этих условиях *сложилась объективные предпосылки* для развития отраслей, во-первых, с быстрым оборотом средств, позволяющих обеспечить относительное сохранение капиталов при высоких темпах инфляции; а во-вторых — с небольшими инвестиционными лагами и относительно малыми размерами стартовых инвестиций, обеспечивающих возможности создания новых предприятий в короткие сроки.

К числу таких отраслей народного хозяйства относятся прежде всего отрасли сферы услуг. Подобный ход событий не является неожиданным или чем-то уникальным для экономической истории. Именно в силу вышеописанных причин большинство экономических реформ или других экономических новаций, как правило, охватывают сначала сферы обращения, а затем уже — собственно производственные сферы.

2. Важным фактором развития предприятий сферы услуг явилась *трансформация системы общественных ценностей*. Из «экономики для самой себя» российская экономическая система стала трансформироваться, хотя и медленно, в «экономику для человека». Изменившиеся приоритеты изменили и общественное представление о сфере услуг. Это получило свое отображение и в лексике: термин «сфера обслуживания», имеющий негативно-уничижительный характер, стал заменяться более привлекательным термином «сервис», «служба сервиса» и т.д. Предприятия сферы услуг стали «поворачиваться лицом» к проблемам человека; все большую часть их деятельности стала занимать работа с понятиями «спрос», «анализ потребительских предпочтений», «ориентация на потребителя».

3. Деятельность предприятий сферы услуг (в отличие от предприятий многих других отраслей российской экономики) довольно

быстро стала осуществляться в условиях достаточно ощутимой *конкуренции*. При этом конкурентную среду формировали не только иностранные фирмы — производители услуг (основной стратегией которых была ставка на качество, моду, престиж и марку фирмы), но и отечественные предприятия, которые опирались главным образом на ценовую стратегию и работали главным образом со слоями населения, имевшими невысокие доходы. Немалую роль в формировании конкурентной среды в сфере услуг сыграл малый бизнес.

4. Таким образом, развитию сферы услуг значительно содействовало активное становление *малого предпринимательства*, переживавшего бум в период 1992—1995 гг. Специфика сферы отраслей услуг состоит в том, что первичные их звенья, предприятия обычно незначительны по своим масштабам — это главным образом малые и средние предприятия, что позволяет обеспечить им необходимую гибкость и адаптированность к динамичному спросу.

5. Экономические реформы активизировали предпринимательскую активность населения, значительная часть которого получила потенциальную (но далеко не всегда реализованную) возможность открыть собственное дело. Этому немало способствовал и процесс резкого падения жизненного уровня населения, обесценение сбережений граждан, высокий уровень безработицы, большая задолженность предприятий и государства перед населением по выплате заработной платы (особенно в бюджетной сфере). Относительно большая масса свободной рабочей силы, вышедшая на рынок труда, оказалась невостребованной предприятиями, большинство из которых находилось в кризисном состоянии. Данные тенденции наиболее остро проявились в северных регионах России, где динамика проникновения рыночных отношений была относительно замедленнее по сравнению с другими регионами, а глубина кризиса более резко проявилась как в экономической, так и социальной сферах.

6. Немалую роль в развитии сферы услуг, причем не только в аспекте количественного роста числа предприятий, но и аспекте качественной их трансформации, оказал *импорт зарубежных стандартов оказания различных услуг*. Появилось новое понятие — «западное качество услуг», т.е. услуг, предоставляемых на основе современных, специально разработанных технологий, имеющих массовое применение: услуги в области питания (система фаст-фуд), медицины, стоматологии, автосервиса и т.д. На российском рынке появились новые виды услуг (лизинг, риелторство, кредитование в залог, обмен валюты и др.), которые были копией западных аналогов, хотя и не всегда хорошо адаптированной к местным условиям.

7. За годы реформ произошла значительная ресегментация рынка услуг и соответственная *реструктуризация* предприятий сферы услуг.

Во-первых, произошла сегментация рынка услуг. Большинство предприятий этой сферы стало работать адресно, т. е. нашло собственных клиентов — такие слаты населения, на чьи доходы и потребности они главным образом ориентированы в своей деятельности. Во-вторых, возникли новые предприятия и фирмы, удовлетворяющие новые потребности населения (риэлтерские фирмы, обменные пункты, агентства международного туризма и т.д.). В-третьих, прекратила свое существование часть фирм, спрос на услуги которых упал ниже критического уровня, делающего их существование нерентабельным.

8. Анализ изменений, происходящих в сфере обслуживания, позволяет выявить еще одну отличительную особенность нынешнего этапа ее развития — ее *антикризисную роль*, которая заключается в том, что эта сфера играет роль своеобразного демпфера, смягчающего кризисные явления. Во-первых, улучшение качества обслуживания и приспособление к спросу населения смягчает ограничения, которые являются препятствием развития производства в современных условиях, и способствует повышению деловой активности во всех сферах народного хозяйства. Во-вторых, развитие сервисного обслуживания продукции является эффективным инструментом повышения объема продаж и, следовательно, улучшения экономического состояния в первичном звене народнохозяйственного комплекса — на предприятии.

Поскольку автором определен объектом исследования процесс управления развитием сферы транспортных услуг в северных регионах Российской Федерации, то рассмотрим основные понятия, отражающие содержание и специфику самого транспорта. В научной литературе транспорт рассматривается как специфическая отрасль экономики, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов, но самостоятельно не производящая новой натурально-вещественной продукции. Таким образом, транспорт выступает в качестве одной из базовых отраслей инфраструктуры, предоставляющей транспортные услуги национальному хозяйству страны. От степени развития его материально-технической базы и эффективности ее функционирования зависит бесперебойность и эффективность работы и взаимодействия всех основных отраслей материального производства: промышленности, сельского хозяйства, строительства, а также сферы услуг и каждого предприятия в отдельности, своевременность поставок разнообразной продукции до ее потребителя.

Процесс перемещения товарно-материальных ценностей, осуществляемый транспортом, является частью процесса общественного воспроиз-

водства на всех его стадиях. Транспортная продукция — это непосредственно процесс перемещения подвижного транспортного средства. Ее специфика состоит в том, что она не добавляет количественно натурально-вещественного продукта, а лишь увеличивает его стоимость за счет транспортных издержек на доставку продукции от места производства до места производственного или индивидуального потребления.

Единый транспортный комплекс России — одна из крупнейших и важнейших отраслей экономики. В ней занято 8% общей численности рабочих и служащих. На транспорт приходится более 13% основных производственных фондов страны. Доля услуг транспорта (с учетом трубопроводов и дотаций на пассажирские перевозки) в валовом внутреннем продукте непрерывно снижалась и в последние годы составляла 9—10%¹. Специфика транспортного комплекса как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и доставляя готовую продукцию потребителю.

Транспортный комплекс создает условия для функционирования местного, регионального и муниципального рынка. С одной стороны, от транспортного комплекса зависит эффективность работы предприятий, с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами, что без транспорта невозможно, а следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Таким образом, данный процесс является многоэтапным и многооперационным, с большой технологической, эксплуатационной и экономической разнородностью операций. Отдельные этапы процесса перевозки груза часто рассматриваются как самостоятельные. Поэтому в литературе в настоящее время пишут о перевозочном процессе, процессе транспортирования, о погрузочно-разгрузочном процессе и т.д. Однако с позиции организации перевозок целесообразно анализировать весь процесс перевозки от грузоотправителя до грузополучателя (по системе «от двери до двери»). Если же учитывать интересы клиентов, то здесь необходимо принимать в расчет не только перевозку на магистральных видах транспорта, но и обработку, хранение, упаковку и распаковку, а также все связанные с этим процессы информации и финансирования, сопровождающие материальный поток. Такой подход способствует выбору оптимального варианта предоставления транспорт-

¹ См.: Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)». Утверждена постановлением Правительства РФ № 848 от 5 декабря 2001 г.

ных услуг с учетом временных сроков и качества перевозок, которые также отражаются в общих транспортных расходах, а следовательно, и в конечной себестоимости продукции.

Внимание к проблемам транспорта существенно возрастает в периоды смены парадигм общественного развития, кризисов, крупных прорывов в науке, технике, организации и т.д. В это время по-новому оценивается складывающийся практический опыт, теоретические концепции, уточняется характер предстоящих перемен, выдвигаются новые гипотезы, обосновываются модели и сценарии развития.

Результаты анализа эволюции подходов к организации транспортно-инфраструктурного обеспечения регионального хозяйства и межрегионального взаимодействия автором сведены в табл. 1.

Таблица 1

Содержание основных концепций взаимосвязи развития региональных транспортных систем и социально-экономического развития регионов

Подход	Взгляд на содержание взаимодействия РТК с хозяйством региона	Авторы
1. Комплексный подход	Условие эффективности ТК — взаимосвязанное развитие производства и транспорта	Блиох И.С., Головачев А.Л. Хачатуров Т.С.
2. Организационная концепция	Развитие узлов в качестве центров взаимодействия видов транспорта	Антонов М.Ф. Земблинов В.Н. Скалов К.Ю.
3. Системный подход	Единство технологии работы узлов, управление узлами на основе имитационных моделей	Козлов П.А. Таль К.К. Персианов П.А.
4. Синергетический подход	Формирование целостных производственно-транспортных комплексов, создающих дополнительный эффект	Белоусов И.И. Колосовский Н Усков Н.С.
5. Концепция логистики	Управление совокупностью товарных, финансовых, транспортных, информационных потоков как системой	Аникин Б.А. Гордон М.П. Смехов А.А.
6. Концепция «осей развития»	Транспорт как связующее звено между индустриальными центрами.	Л. Потье
7. Концепция конкурентных преимуществ	Транспорт как элемент модели «родственные и поддерживающие отрасли».	М. Портер
8. Процессный подход	Транспорт как связующее звено, интегрирующее процесс социального и экономического развития региона	А.М. Чернопятав
9. Институциональный подход	Обеспечение устойчивого роста сферы транспортных услуг на основе развития совокупности институтов, формальных и неформальных норм и правил	А.М. Чернопятав

В региональной организации производительных сил транспорт играет двоякую роль. С одной стороны, это отрасль с выраженной макросистемной природой, т. е. наиболее полный эффект магистральный транспорт дает при условии его развития как единой транспортной системы (ЕТС), а следовательно, приоритетен надрегиональный аспект в его развитии.

С другой стороны, развитие транспортных услуг обусловлено региональными транспортными потребностями. При этом существенны как прямые, так и обратные связи транспорта с региональными системами: транспорт зависит от региональных потребностей в перевозках грузов и пассажиров, но в то же время становится важным фактором размещения и развития производств. Такая двойственность требует изучения проблемы региональной организации транспортного комплекса, включающего в себя взаимоувязанной иерархической комплекс задач:

- динамическую оценку располагаемых ресурсов для функционирования и развития регионального транспортного комплекса (далее — РТК), включая анализ и прогноз развития транспортной техники и технологии;

- сценарный прогноз транспортных потребностей по объему, структуре и кластерному размещению, в том числе отнесение этих потребностей к региональному, надрегиональному и субрегиональному;

- определение взаимного влияния показателей состояния РТК и социально-экономической системы обслуживаемого региона и построение адекватной модели межотраслевых и межсубъектных экономико-технологических, организационно-технических, социально-экономических отношений между составляющими этих систем.

В соответствии с системным подходом транспортные услуги являются продуктом деятельности транспортных систем страны и регионов. В данном контексте они относятся к классу производственных систем. Поэтому в раскрытии закономерностей организации РТС возможно и необходимо опираться на семантически полное определение производственной системы. Данное понятие раскрывается во многих работах по экономике и управлению¹. Более широкое понятие — экономическая система², частичное по отношению к экономической системе — хозяйственная система³.

¹ См.: *Анчишкин А.И.* Наука — техника — экономика. М.: Экономика, 1988; *Федоренко Н.П.* Вопросы экономической теории. М.: Наука, 1994.

² См.: *Кобринский Н.Е., Майминас Е.Э., Смирнов А.Д.* Экономическая кибернетика. М.: Экономика, 1982

³ См.: *Ясин Е.Г.* Хозяйственные системы и радикальная реформа. М.: Экономика, 1989.

Наиболее полным и удачным можно считать определение производственной системы, данное С.Е. Хачатуровым¹, которое мы принимаем в концептуальном плане.

Производственная система — это целенаправленное упорядоченное взаимодействие структурированных организационными отношениями оптимально развивающихся вещественных, энергетических, трудовых и информационных ресурсов, обеспечивающее устойчивое и надежное производство специфических благ в условиях непрерывно изменяющейся среды. Организация производственной системы — это целенаправленные отношения на структурных элементах системы, реализуемые соответствующими организационными элементами и обеспечивающие существование и движение системы через взаимодействие ее ресурсов.

Для транспортных систем производимые ими блага весьма специфичны. При внешней однородности, связанной с перемещением грузов и людей, они образуют определенный спектр — от перевозки как таковой до комплексного транспортного обслуживания, в том числе интегрированного в технологический поток «первичные ресурсы — промежуточный продукт — конечный продукт», обладающего качествами мультимодальности (табл. 2).

В настоящий период в сфере управления формируется региональная теория, объясняющая результирующий уровень развития региона по тем или иным определяющим факторам².

Необходимость оказания большего внимания вопросам планирования доставки товаров объясняется сокращением длительности циклов торговли, увеличением стоимости хранения и необходимостью ускорения реакции на потребительский спрос. На важность этого аспекта указывает тот факт, что по некоторым товарам транспортные затраты компаний нередко превышают затраты на производство.

Среди методов, которые используются потребителями транспортных услуг, выделим: а) метод стоимостной оценки, который заключается в стремлении фирмы максимально увеличить прибыль за счет снижения удельных транспортных издержек в себестоимости продукции; б) метод, учитывающий технологические параметры, когда выбор перевозчика основан на связях между физическими параметрами груза (масса, объем, способность портиться, отношение его стоимости к

¹ См.: Хачатуров С.Е. Организация производственных систем. Тула: Шар, 1996.

² См.: Региональная экономика и управление / Под ред. А.Л. Гапоненко, Ю.С. Дульщикова. М.: РАГС, 2006; Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. М.: ГУ ВШЭ, 2000; Региональная стратегия устойчивого социально-экономического роста / Под ред. А.И. Татаркина. Екатеринбург: УрО РАН, 1998.

весу) и системы перевозки (скорость, частота перевозок и т.п.), т. е. выбор перевозчика определяется технологическими параметрами, а также ряде других методов.

Таблица 2

Содержание и роль организационных отношений в региональном транспортном комплексе, предоставляющем транспортные услуги

Виды организационных отношений	Содержание отношений	Особенности отношений в РТК
Гоморфность	Малоразличимость свойств единиц, образующих элементы РТК	Достаточность однородных технических средств при их оптимальной избыточности: транспортный ресурс, превышающий текущую потребность как условие максимизации внутранспортного эффекта
Связность	Нераспадение на нераспадающиеся части	Взаимодействие видов транспорта и территориальное распределение транспортных ресурсов
Компактность	Обеспечение мощности коммуникаций	Поддержание функциональной надежности РТК
Неопределенность	Неполнота и стохастичность информации для принятия решений	Неполная детерминированность в развитии РТК
Иерархичность	Отношение подсистем различного уровня	Экономическая обособленность субъектов РТК при регулировании воспроизводства инфраструктуры
Соответствие	Отображение входного множества ресурсов на выходное множество результатов	Основа системы критериев РТК; приемлемость для системы доставляемого блока или воздействия на РТК
Непрерывность	Бесперебойность функционирования	Непрерывность транспортной технологии; переход РТК в новое состояние без разрывов
Конкурентность	Механизм отбора элементов системы	Конкурентоспособность на рынке транспортных услуг, целевое совершенствование РТК.

Суть метода ранжирования по параметрам состоит в том, что вместо одновременного рассмотрения всех параметров перевозчика для его оценки предприятия проводят последовательный анализ парамет-

ров, исходя из тех из них, которые считаются более значимыми по отношению к менее значимым.

Поскольку в современных условиях транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики, становление рыночных отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются другие региональные рынки. При этом актуализируется главная задача транспорта — своевременное, полное и качественное удовлетворение транспортных потребностей материального производства региона, его непромышленной сферы и населения.

Концепция логистики исходит из того, что эффективность транспортных услуг определяется тем, как организовано системное управление совокупностью товарных, финансовых, транспортных, информационных потоков. Исследования, проведенные в США¹, показали, что использование логистического подхода к решению социально-экономических задач позволяет, например, сократить товарно-материальные запасы в среднем на 17%, повысить рентабельность производства на 10%, уменьшить закупки сырья и оборудования на 7%. При этом на 16% увеличиваются объемы предоставляемых потребителю услуг. Анализ работы 80 фирм в Германии, внедривших логистическую систему управления «Канбан», показал, что объем складских запасов сокращен в них до 50%, производительность труда повышена на 20—50%. Разработка и функционирование логистических систем требует определенных затрат, из которых 28—40% идет на совершенствование перевозок магистральным транспортом, 25—46% — на перегрузочные операции и хранение грузов, 15—25% на упаковку, 5—17% на прочие нужды, в том числе на обработку заказов.

Анализ показывает, что в разных странах транспортные системы, предоставляющие транспортные услуги, существенно различаются по видовой структуре (табл. 3).

Концепция «осей развития» базируется на экономико-географических подходах, учитывающих пространственный фактор, в частности, расстояние между регионами. Чем сильнее сконцентрировано производство и меньше дистанция между смежными секторами экономики, тем эффективнее обмен между ними и быстрее растет национальный доход региона в целом. Кластеры определенных отраслей региональной экономики получили название «центров роста» или «полюсов». Теория полюсов роста — одно из объяснений несбалансированного развития регионов, неравенства темпов экономического роста в них.

¹ См.: www.clm.org — сайт Совета по логистическому менеджменту в США.

Распределение транспортных услуг, между видами транспорта, %¹

Страна / Вид транспорта	Россия	США	Велико-британия	Германия	Китай	Япония
Железнодорожный	59,5	31,9	1,9	17,7	31,7	1,2
Автомобильный	1,0	24,4	18,2	61,8	14,1	0
Трубопроводный	32,3	13,9	1,3	3,6	1,6	0,1
Морской	4,3	18,3	78,0	—	—	83,4
Внутренний	2,8	11,1	0,01	15,4	—	—
Воздушный	0,1	0,4	0,5	1,5	0,1	0,4

Комбинация этих моделей дает следующее представление о процессе регионального развития². Первоначально экономический рост инициируется нововведениями в экспортном производстве региона, использующем природные ресурсы своей территории. Тем самым создаются полюса роста и экспортная база региона, что стимулирует развитие всего хозяйственного комплекса района. Расширение полюса роста благодаря мобильности факторов производства, агломерационному эффекту и процессу мультипликатора приводит к повышению темпов роста на менее развитых близлежащих территориях. Этот процесс требует адекватного развития и совершенствования транспортного комплекса. В итоге после первоначального увеличения регионального неравенства в доходах наступает период его уменьшения. Таким образом, транспортно-инфраструктурный фактор способствует выравниванию уровней регионального развития.

Расширение вложений в транспортный комплекс носит циклический характер, что описывается концепцией волн экономической конъюнктуры³. Прогресс в экономическом развитии происходит волнообразно, в соответствии с периодическим возникновением и расширением инноваций.

Синтез теории длинных волн и полюсов роста позволяет комплексно объяснить экономическое развитие регионов. Жизненный цикл инноваций стимулирует инвестиции в инфраструктуру полюсов роста. Через эффект мультипликатора расширяется экономический рост хозяйства региона в целом. С завершением жизненного цикла инноваций

¹ См.: Статистические данные Транспортной клиринговой компании за 2004 г.

² См.: Региональная стратегия устойчивого социально-экономического роста / Под ред. А.И. Татаркина. Екатеринбург: УрО РАН, 1998.

³ См.: Кондратьев Н.Д. Проблемы экономической статики и динамики. Предварительный эскиз. М.: Наука, 1991.

получают развитие периферийные территории, и длинная волна переходит в свою нисходящую ветвь. В начале новой длинной волны формируется полюс роста, возрастают региональное неравенство и несбалансированность развития. Полюс роста необязательно расположен в том месте, где находился рост в предыдущей длинной волне. Его размещение зависит от нового продукта и ресурсов, которые требуются для его изготовления. Изменения в дислокации полюсов роста определяют особенности конфигурации транспортных услуг.

Процесс диффузии инноваций идет от промышленно-транспортных центров на более низкий уровень региональной иерархии и постепенно захватывает периферию, что по времени совпадает с продолжительностью нисходящей длинной волны. Так происходит транспортное освоение периферии. Заметим, что различные регионы могут находиться одновременно на разных фазах большого цикла. Эти представления позволяют прогнозировать региональное развитие как основу транспортных потребностей, опираясь на последовательность и продолжительность фаз цикла.

Таким образом, сфера услуг играет все более важную роль в экономическом развитии как на региональном, национальном, так и на мировом уровне. В наши дни мы все в большей степени зависим от предоставляемых услуг, а на качество жизни большое влияние оказывает качество услуг. Именно поэтому автор считает особенно необходимым применение концепции конкурентных преимуществ в сфере транспортных услуг для ее сбалансированного развития.

По мере развития общества, роста производительных сил происходит опережающее развитие сферы услуг. Наблюдается увеличение занятости в этой сфере, рост технической оснащенности труда, внедрение все более совершенных технологий. В настоящее время роль услуг, как одного из важнейших секторов экономики, все более возрастает. Это связано с усложнением производства, насыщением рынка товарами как повседневного, так и индивидуального спроса, с быстрым ростом научно-технического прогресса, который ведет к нововведениям в жизни общества. Все это невозможно без активизации информационных, финансовых, транспортных, страховых и других видов услуг.

1.2. Особенности и специфика управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера

В науке и практике сформировалась широкая область знаний в сфере организации и организационного управления, носящая междисциплинарный характер, интегрирующая знания разных отраслей науки

для поиска эффективной программы действия в конкретной обстановке. Решая проблемы организации в единой целостности разнообразных знаний, приходится сталкиваться с различными соображениями, догадками и т.д. По свидетельству академика Д.М. Гвишиани, во второй половине XX века произошло резкое возрастание потока организационно-управленческих публикаций, что тем не менее не перевело эту область деятельности в новое качество¹. Каждая научная школа управления по-своему трактует сущность управленческих задач, стратегию их решения, управленческий идеал.

Многообразный круг вопросов, относящихся к организации и управлению, не допускает сведения таких задач к одним лишь экономическим, технологическим, социальным аспектам, требуя согласованности всех элементов, из которых складываются соответствующие функции.

Под организацией будем здесь понимать установление целесообразно упорядоченных отношений между элементами транспортного комплекса (ТК), а также между системой и внешней средой, различая при этом позитивный и нормативный подходы. В рамках позитивного подхода описываются факторы и результаты становления современных территориальных ТК и выявляются их свойства и причинно-следственные связи. Нормативный подход заключается в обосновании организационно-управленческих решений, создающих условия для эффективного функционирования и развития систем транспорта.

Объект организации — сложная комбинация материальных и человеческих ресурсов в организации транспортных услуг. С учетом анализа сложившейся экономической ситуации на макро- и мезоуровнях можно предположить, что современный подход к организации транспортных услуг определяется следующими предпосылками:

- сам транспортный комплекс дезорганизован с утратой системного эффекта для национального хозяйства. Разрушен механизм его воспроизводства. В экономике страны доминируют микросистемы, во многих отраслях они адекватны отраслевому уровню системности. И только для крупных ТК данное предположение не подтверждается;

- ТК обладает системообразующим потенциалом в отношении сопряженных с ним производственных систем. В этом качестве он выступает как интегрирующий фактор социально-экономического развития. Спрос на конечный продукт, транспортную услугу, порождается грузопотреблением предприятий, являющимся ключевым фактором спроса на перевозки. Встраивая транспортные услуги в экономико-

¹ См.: *Гвишиани Д.М.* Организация и управление. М.: МГТУ, 1998.

технологические потоки «первичные ресурсы — переработка — производство продукта — потребление», ТК способен воздействовать на уровень системной сопряженности в таких межотраслевых системах, оптимизируя их результативность и транспортные затраты и управляя платежеспособным спросом на перевозки.

Обоснование современной модели организации в сфере транспорта будем вести, опираясь на теоретическое осмысление процессов организации. Эмпирический этап ограничивается классификациями и обобщением опытных данных. Теоретическая стадия, как известно, заключается в построении внутренне дифференцированной, но целостной системы абстрактных знаний.

Имеется много источников, рассматривающих организационные проблемы в приложении к разным типам объектов. Многие из них эмпиричны, здесь характерным примером служит литература по научной организации труда управления¹. Отдельное место занимает литература о зарубежном опыте². Изложение и обобщение опыта, определение передовых подходов и методов основано на эмпирическом методе сравнения. Другие источники организационного знания носят философско-методологический характер³, что имеет большое значение, поскольку организационные отношения не воспринимаемы чувственно и уровень общности их познания в значительной мере зависит от достигнутого понятийного уровня.

Особенно важно, на наш взгляд, понимание организации как фундаментального атрибута материи вообще⁴. Именно он обеспечивает

¹ См.: *Керженцев П.М.* Принципы организации // Избр. произв. М.: Экономика, 1968; *Котарбинский Т.* Трактат о хорошей работе. М.: Экономика, 1975; *Попов Г.Х.* Проблемы теории управления. М.: Экономика, 1970.

² См.: *Доналдсон Л.* Теория организации / Пер. с англ. М.: Дело, 1999; *Друкер П.* Менеджмент. СПб.: Питер; *Дункан Дж.* Основополагающие идеи в менеджменте. Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики / Пер. с англ. М.: Дело, 1996; *Холл Р.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972; *Форрестол Дж.* Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика) / Пер. с англ. М.: Прогресс, 1971; *Янг С.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972.

³ *Садовский В.Н.* Некоторые принципиальные проблемы построения общей теории систем // Системные исследования: Ежегодник. 1971. М., 1972; *Семашко Л.М.* Диалектико-системный анализ структуры общественного производства // Диалектика познания сложных систем. М.: Мысль, 1988; *Сетров М.И.* Основы функциональной теории организации. Л.: Наука, 1971; *Хачатуров С.Е.* Организация производственных систем. Тула: Шар, 1996.

⁴ *Садовский В.Н.* Некоторые принципиальные проблемы построения общей теории систем; *Семашко Л.М.* Диалектико-системный анализ структуры общественного производства; *Сетров М.И.* Основы функциональной теории организации.

устойчивость эволюции систем, начиная с устойчивой репродукции молекул жизни с накоплением, сохранением и передачей молекулярной информации¹.

Развитие крупного машинного производства потребовало систематического осмысления организационных вопросов. Поэтому и начало организационной науки относится к рубежу XIX—XX вв. Этапное значение имели труды Ф. Тейлора, К. Адамецки, А. Файоля², в которых в качестве основы организации авторы рассматривали рабочее место. В специализации рабочих мест в разумной централизации ряда организационно-технических функций они видели условия повышения эффективности использования машин. С. Янг, Р. Холл, Дж. Форестол³ исследовали взаимодействие организационных структур и ход управляемого процесса. В целом эти авторы ориентировались в разработках теории организации на решение управленческих задач.

В противоположность этому с середины XX века распространились подходы с ориентацией на личность, мотивацию и взаимодействие в группах исполнителей (А. Маслоу, Э. Мэйо и др.). К широким теоретическим обобщениям организационного знания впервые подошли русские ученые — А.А. Богданов, П.М. Керженцев⁴. В целом абстрактно-теоретический уровень организационного знания в XX в. определялся прежде всего «Тектологией» А.А. Богданова, «Общей теорией систем» Л. Берталанфи⁵, польской праксеологией⁶, американским менеджментом⁷, синергетикой⁸.

Современные организационные теории в той или иной мере основаны на системном подходе в отличие от предшественников, иссле-

¹ См.: *Хачатуров С.Е.* Организация производственных систем. С.11.

² См.: *Адамецки К.* О науке организации. М.: Экономика, 1972.; *Файоль А.* Общее и промышленное управление. М.: Контроллинг, 1992; *Тейлор Ф.У.* Менеджмент. М.: Контроллинг, 1992.

³ См.: *Холл Р.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972; *Форрестол Дж.* Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика) / Пер. с англ. М.: Прогресс, 1971; *Янг С.* Системное управление организацией / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1972.

⁴ См.: *Керженцев П.М.* Принципы организации // Избр. произв. М.: Экономика, 1968; *Богданов А.А.* Всеобщая организационная наука. Т.1. М.: Книга, 1990.

⁵ См.: *Берталанфи Л.* Общая теория систем // Исследования по общей истории систем. М.: Прогресс, 1969.

⁶ См.: *Котарбинский Т.* Праксеология // Избр. соч. М., 1963.

⁷ См.: *Доналдсон Л.* Теория организации / Пер. с англ. М.: Дело, 1999; *Друкер П.* Менеджмент. СПб.: Питер, 2001; *Дункан Дж.* Основопологающие идеи в менеджменте. Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики / Пер. с англ. М.: Дело, 1996.

⁸ См.: *Хакен Г.* Синергетика / Пер. с англ. М.: Мир, 1980.

довавших отдельные элементы организации¹. В связи с принципиально новой степенью сложности организации и управления в больших системах во второй половине XX в. получил дальнейшее развитие системный подход и системный анализ². При этом выделяются подходы с ориентацией на принятие и проведение решений, подходы ситуационного (контингентного) анализа в процессе развития которых сформировалось направление стратегического анализа³. Большинство авторов понятие «организация» трактуют одновременно и как систему, и как процесс.

Экономика и организация предприятий и отраслей часто рассматриваются как единый предмет. Л.И. Абалкин считает организацию категорией, стыкующей социально-экономические и технико-технологические науки⁴. Но недостаточно рассматривать организацию лишь в качестве такой связующей дисциплины, поскольку организационные отношения в принципе присущи материи, обеспечивая целостность и взаимодействие материального мира. В этой связи логично рассматривать производительные силы как организационную категорию, поскольку в них содержательной доминантой выступают единство и взаимосвязь ресурсов⁵. Производительные силы общества есть комбинация производственных систем, каждая из которых представляет собой комплекс вещественных, информационных и других ресурсов, а также сообщества людей.

Исходя из данных методологических посылок мы и рассмотрим в дальнейшем структуру транспортного комплекса. Основными видами транспортного комплекса Севера РФ являются: автомобильный, железнодорожный, речной, морской, трубопроводный, авиационный, гужевой. В весенне-зимний период в его состав входят те же виды транспорта, за исключением речного и морского. Железнодорожный транспорт присутствует только в развитых частях Севера, автомобильная дорога делится на участки — зимние (зимники) и летние (круглогодичные). Трубопроводный и авиационный транспорты присутствуют круглого-

¹ Префер Д., Вильям. Теория организации / Пер. с англ. М.: Наука, 1999.

² См.: Растринин Л.А. Современные принципы управления сложными объектами. М.: Советское радио, 1980; Романов В.Н. Системный анализ для инженеров. СПб., 1998; Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем. М.: Наука, 1994.

³ См.: Ансофф И. Стратегическое управление / Пер. с англ. М.: Экономика, 1996; Джонсон Р., Каст, Розенцвейг Д. Системы и руководство: Теория систем и руководство системами / Пер. с англ. М.: Советское радио, 1971.

⁴ Абалкин Л.И. Производительные отношения: диалектика развития // Проблемы теории и практики управления. 1988. № 2.

⁵ Хачатуров С.Е. Организация производственных систем. Тула: Шар, 1996.

лично, при этом авиация применяется практически во всех точках Севера в отличие от трубопроводного. Их достоинства и недостатки в процессе оказания транспортных услуг представлены нами в табл. 4.

Таблица 4

Достоинства и недостатки использования разных видов транспорта в процессе оказания транспортных услуг¹

Железнодорожный	Возможность перевозок массовых партий грузов, наличие сети ж/д линий, связывающих разные регионы страны, контейнерные перевозки	Медленный (280 км/сутки), недостаточная оперативность работы сортировочных станций. Перевозка только в те районы, где есть ж/д пути, хищения и потери, длительные простои
Автомобильный	Оперативный вид перевозок, возможность экспедирования на большие расстояния	Высокая стоимость, сложность значительных объемов перевозок, зависимость от состояния дорог, непригодность для внешнеторговых перевозок по причине несоответствия западным стандартам
Воздушный	Высокая скорость доставки, незаменим в экстренных условиях	Высокая стоимость, ограниченный размер партии, зависимость от погодных условий
Водный	Перевозка больших партий, относительно дешевый	Низкая скорость, зависимость от работы порта, зависимость от времени года и погоды

Вопросы реформирования и повышения эффективности работы предприятий сферы транспортных услуг — одна из наиболее актуальных проблем, стоящих перед руководителями современных предприятий. Современное состояние рыночной экономики в районах Севера показывает, что преобразование в системе социально-экономических отношений оказались более сложным и длительным. Особенностью управления предприятиями, предоставляющими транспортные услуги в районах Севера, являются: большие расстояния, значительная часть заболоченных площадей, что обостряет проблему создания разветвленной дорожной сети, низкая плотность населения, ограниченность местной сырьевой базы для отдельных производств, сильная зависимость от северного завоза, значительная доля продукции, вывозимой из региона, в ущерб внутрирегиональным связям, повышенные требования к мате-

¹ См.: *Задворный Ю.В.* Формирование интегрированной транспортной инфраструктуры в регионе: Дисс. ... канд. экон. наук. М., 2005.

риалам, топливу, технике и технологиям и другие особенности. Так, соотношение расстояний между городами регионов России (см. табл. 5), подтверждает специфику организации транспортных потоков и соответствующих услуг.

Таблица 5

Соотношение расстояний между городами регионов России¹

Регионы и субъекты Федерации	Среднее расстояние между городами	
	км	Север, в % к другим регионам
Крайний Север и районы приравненные к Крайнему Северу (ХМАО, ЯНАО)	388,5	100,0
Урал (Челябинск, Курган и т.д.)	66,5	584,2
Поволжье (Самара, и т.д.)	61,4	632,7
Центр (Москва, Тула и т.д.)	30,0	12950
Юг (Ростов, Краснодар и т.д.)	50,9	763,3

При столь значительных расстояниях между городами, поселениями в районах Севера может быть практически реализована только схема сугубо очагового размещения промышленности и поселений. А это превращает северные города в корпоративно-замкнутые, социально-демографические структуры, что приводит к увеличению значения в системе транспортных услуг предприятий авиации.

Негативные явления, проявившиеся в ходе реформирования российской экономики, до сих пор носят стихийный характер, и что самое главное — эта стихийность встречается в пределах одного региона, например, ХМАО-Югра. Особенно это относится к транспортному комплексу в разных частях округа, которые имеют существенные диспропорции в развитии. В частности, это касается слаборазвитых северо-восточной и северо-западной части округа. Такая неравномерность развития транспортного комплекса, соответственно и низкий уровень оказания транспортных услуг, ведет к снижению социально-экономического развития районов. В таких районах не развит гостиничный комплекс, сеть различных баз и других видов услуг. Население малочисленно в силу миграции его в другие местности, где социально-экономическое положение на более высоком уровне.

Особую роль в развитии региона сыграла гражданская авиация и водный транспорт, в зимнее время — автомобильный транспорт.

¹ Разработана автором.

Согласно статистическим данным Департамента транспорта округа, в Ханты-Мансийском автономном округе основная перевозка грузов приходится на водный и железнодорожный транспорт, 29% грузов перевозится автомобильным транспортом и только 2% — авиационным.

Для успешной работы транспортной системы представляется необходимым уделить внимание лесовозным дорогам круглогодичного действия, отсутствие которых ведет к сезонности в работе, особенно это относится к восточной части округа, где ведутся основные вывозки леса. Заметим, что затраты на строительство лесовозных дорог с длительным сроком эксплуатации относятся на себестоимость продукции, что нарушает налоговое законодательство и не позволяет использовать амортизационные отчисления. Все это увеличивает стоимость продукции и делает ее менее конкурентоспособной по отношению к продукции других регионов, где затраты на строительство дорог не такие высокие.

Начало авиационных перевозок на территории округа относится к середине 30-х гг. XX в. и связано с деятельностью Главного управления Северного морского пути. Спрос на авиаперевозку пассажиров, грузов, и главным образом пушнины, в то время был исключительно большой. Рост значимости воздушного транспорта связан с открытием в начале 60-х гг. нефтяных и газовых месторождений и их освоением. В настоящее время комплекс гражданской авиации округа представлен 12 аэропортами, осуществляющими прием и отправку пассажиров и грузов как по внутриокружным, так и по магистральным перевозкам. Воздушными трассами округ связан со многими крупными городами России, ближнего и дальнего зарубежья. На территории округа функционируют пять международных аэропортов, тридцать авиакомпаний. За 2004 г. аэропортами округа произведено обслуживание 48294 самолетовылетов. Количество отправленных пассажиров составило 1659,7 тыс. человек, что на 2,3% больше по сравнению с уровнем 2003 г. Объемы работ по обработке грузов увеличились на 4%¹. Из бюджета округа осуществляется субсидирование аэропортового обслуживания для удешевления внутриокружных авиаперевозок.

Железнодорожный транспорт представлен тремя железнодорожными направлениями — Екатеринбург — Приобье, Тюмень — Сургут — Новый Уренгой и Екатеринбург — Междуреченский. Общая протяженность железнодорожных путей 1073 км. Основной объем грузовых и пассажирских перевозок, связь с крупными городами, индустриаль-

¹ См.: Статистические данные деятельности гражданской авиации. Транспортная Клиринговая палата. 2004.

ными центрами России осуществляется Сургутским и Серовским отделениями Свердловской железной дороги.

Протяженность автомобильных дорог в пределах округа — более 14 тыс. км (табл. 6). Основная часть автомобильных дорог расположена в восточной части округа. Основной объем перевозок автомобильным транспортом приходится на зимнее время, когда начинают действовать зимние дороги. Все это налагает особый отпечаток на социально-экономическое положение округа. Многие населенные пункты более чем на полгода теряют стабильный заработок. Участки, где действуют круглогодично автодороги, в населенных пунктах уровень жизни намного выше. Дороги, которые свяжут северные регионы с большой землей, позволят выезжать многим гражданам на своих автомобилях. Для, примера, цены в магазинах северных территорий на различные виды товаров повышены от 80% и более от цен производителей. Особое значение имеют лесовозные дороги, но в последнее время должного внимания им не уделяют. Несмотря на большие финансовые инвестиции, лесопромышленный комплекс находится в стадии стагнации.

Таблица 6

Тенденции развития железнодорожных и автомобильных дорог в Ханты-Мансийском автономном округе¹

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1994	2004
Железнодорожные пути, всего (км)	—	—	—	—	—	1280	1285	1286	1073
Автомобильные дороги (км)	11	65	91	788	796	10351	16155	16969	14000
Дороги с твердым покрытием (км)	—	17	71	397	496	5435	8412	9131	10319
Общего пользования (км)	—	—	—	—	59	390	671	1009	1972

Исходя из данных, представленных в таблице, наблюдается устойчивая тенденция увеличения автодорог с твердым покрытием, позволяющих их круглогодичное использование. Но одновременно снижается на 213 км длина железнодорожного пути. Это произошло из-за низкой рентабельности данного вида транспорта и его невысокой конкурентоспособности по сравнению с автомобильным.

¹ См.: 65 лет Ханты-Мансийскому автономному округу: Информационно-статистический сборник// Тюмень: Северный дом, 1995; Статистические данные Департамента транспорта ХМАО. 2005.

Развитие авиационной отрасли, одной из составляющей транспортного комплекса, рассмотрим на примере только одного аэропорта, потому что все аэропорты развивались по одной аналогичной схеме. Аэропорт Советский находится на границе Тюменской области в ее северо-западной части, образован в 1968 г. в составе Тюменского ОАО с грунтовой взлетно-посадочной полосой. Образование таких аэропортов, строительство материально-технических и ремонтно-механических баз шло в связи с нахождением нефти и газа в Западной Сибири¹. В общем объеме грузооборота и пассажирооборота 95% составило обслуживание вахтовых бригад, прибывающих с Украины, Белоруссии, России и других республик бывшего СССР, а также Венгрии, и лишь 5% приходилось на обслуживание грузооборота и пассажирооборота для местного населения. База была маломощной, хотя полетов выполнялось много. Первые летательные аппараты, которые здесь эксплуатировались, были Ми-1, Ми-4, Ан-2, Ли-2, Ил-12, Ил-14. Позднее появились Ми-2, Ми-4, Ан-24, Ан-26 и Як-40. Численность работающих в момент образования аэропорта составляла 10 человек. В 2004 году численность персонала составила 237 человека. В настоящее время доля пассажирооборота и грузооборота в обслуживании вахтовых бригад составляет не более 40%. Увеличение доли пассажирооборота и грузооборота для населения связано с тем, что большое количество специалистов осталось работать в данной местности на постоянной основе и ростом численности населения. В 2002 г. она составила 44776 человек без учета крупного города Югорск, который не входит в состав Советского района², и ростом благосостояния населения, средняя заработная плата которого составила около 9 тыс. руб., для сравнения в районах с развитой дорожной сетью — более 20 тыс. руб.³ В районе не развита сеть шоссейных дорог, основная роль в перевозке пассажиров и грузов принадлежит министерству путей сообщения и авиации. Многие поселки расположены в лесистой и болотистой труднодоступной местности, поэтому авиация является практически единственным связующим звеном с центром. Аэропорт Советский административно входит в состав Советского района. Район развивающийся, граничит с юга и запада со Свердловской областью. Территорию района пересекают железные и автомобильные доро-

¹ См.: постановление Совета Министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири» (извлечение) от 19 мая 1962 г. № 155.

² См.: Итоги Всероссийской переписи населения 2002 года // Путь Октября. 2003. № 50—51 (5403—5404).

³ См.: Налоговые известия // Путь Октября. 2005. № 70 (5423).

ги, но это все находится в восточной части района. В западной части нет дорог, населенных пунктов, есть небольшие поселения и вахтовые поселки, которые в дальнейшем становятся базой для развития данной местности.

Примерно аналогичные показатели развития имеет восточная часть Ханты-Мансийского автономного округа. Первопроходцами и основными исполнителями заказчиков является авиация, так как район труднопроходим. На этой территории находятся полезные ресурсы почти всей таблицы Менделеева. Правительством Ханты-Мансийского автономного округа принята Программа о геолого-разведочных и проектно-изыскательских работах в этом районе. Этот район расположен в средней части Урала, где ближайший аэродром Советский. Советский — это узловой центр автомобильных дорог, железнодорожных и авиаперевозок. Основной вид деятельности аэропорта — перевозка пассажиров и грузов в основном для нужд района и нефтегазодобывающих предприятий. Через район аэродрома Советский проходит большая сеть воздушных трасс, в том числе и международных, что дает возможность использовать аэродром для полетов транзитных воздушных судов.

Как уже ранее говорилось, на 95% процентов аэропорт обслуживал вахтовые перевозки, которые после спада вновь увеличиваются, являясь следствием новых разработок на территории округа. Этому способствует и принятое распоряжение Правительства РФ от 7 июня 2002 г. № 765-р, в котором указано: «Предполагается развитие активно осваиваемых трансконтинентальных авиамаршрутов. Использование этих маршрутов для развития Сибири возможно при условии создания на ее территории системы грузопассажирских аэропортов международного класса. В целях развития сети аэропортов в Сибири предусматривается реконструкция взлетно-посадочных полос, аэровокзальных комплексов»¹.

В результате реформирования гражданская авиация, автотранспорт и другие виды организаций, оказывающие транспортные услуги, распались на сотни микросистем, не зависящих друг от друга. В транспортной системе это только не коснулось железнодорожного транспорта, однако и здесь с 2004 года произошло разделение ж/д транспорта на ряд структурных подразделений.

В целом на начало 2002 г. перевозками и другими авиационными работами занималось около 300 авиакомпаний². Абсолютное число

¹ Распоряжение Правительства РФ от 7 июня 2002 г. № 765-р «Об утверждении Стратегии экономического развития Сибири».

² См.: Новости авиакомпаний // Авиаглобус. 2003. № 7. С. 38.

аэропортов в стране сократилось с 1302 до 451, из которых только 242 аэропорта имеют взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием. Объединенные авиационные авиаотряды разделились на аэропортовые комплексы, авиапредприятия, метеообеспечение, аэронавигационное обеспечение. Сразу же после распада Советского Союза началось резкое падение объема перевозок. Объемы перевезенных грузов в районах Севера сократились с 119,1 млн. т (1985 г.) до 16 млн. т (2000 г.), т.е. в 7,5 раза, и в дальнейшем падение продолжалось, но уже с меньшими темпами. Объем перевозок в транспортном комплексе — это зеркальное отражение экономики страны. Он указывает на то, как работают предприятия, платежеспособность населения и т.д. Наибольшее падение произошло в 1992—1994 гг. В своей статье Р. Теймуразов, В.Полтавец¹ справедливо отмечают, что «...налет часов в России за период 1991—1999 гг. уменьшился в 4,4 раза. За период 1991—1999 гг. в России отмечено падение пассажирских перевозок в 4,1 раза, грузов перевезено в 2,2 раза меньше. Теперь если сравнить эти показатели за период 1991—2002, то они будут следующие — падение в пассажирских перевозках в 3,3 раза, грузовых — в 1,69 раза».

По данным главы Росавиации Александра Юрчика², в 2005 г. перевезено на 3,7% (25 тыс. т) меньше грузов, чем в 2004 г. Анализ состояния дел на рынке грузовых перевозок показал, что «имеет место его зависимость от импорта товаров и таможенных сборов, а также неразвитость доставки грузов внутри страны». Вместе с тем объем пассажирских перевозок увеличился на 3,9%, причем рост отмечен как на внутренних авиалиниях (1,9%), так и на международных (4,8%). В то же время на местных линиях в 2005 г. объем перевозок остался на уровне 2004 г.

Актуальное значение для северных регионов имеет транзит, так называемый новый национальный экспортный продукт. Транзит — это экспорт транспортных услуг, не требующий особо крупных затрат, но приносящий достаточно высокие доходы. Государства, занимающие по сравнению с нами весьма скромные территории, например, Польша, Австрия, Голландия и др., благодаря транзиту имеют высокие прибавки к бюджету. При этом надо учесть, что Россия сильно отстает в развитии дорог с твердым покрытием, особенно в северной части. К примеру, в 2005 г. на 1000 человек в России приходилось 5,3 км дорог с твердым покрытием, тогда как в США этот показатель равен 13 км, во Фран-

¹ Теймуразов Р., Полтавец В. Была одна судьба, остались общие проблемы // Гражданская авиация. 2000. № 11. С. 24—25.

² См.: Экономика и жизнь. 2006. № 10.

ции — 15 км. Строительство дорог, развитие регионального транспортного комплекса северных регионов, установка современного оборудования на новых воздушных трассах откроет большие возможности для России. Транссиб — единственный реальный конкурент морским перевозкам между Европой и Азией. Но не все страны заинтересованы в Транссибе и ищут альтернативу. В США придумали свой «Великий шелковый путь», минуя Россию, Китай пытается построить Транскитайскую дорогу в обход России, и таких примеров множество. Идет большое сопротивление против введения воздушных трасс через территорию северных регионов России и Северного полюса. Введение этих трасс сократит полетное время до четырех часов и более, но при этом потеряют транзитные деньги сопредельные государства. Введение только одной такой воздушной трассы даст тысячи высокооплачиваемых рабочих мест. А это места специалистов, которых необходимо обучать долгое время в разных учебных заведениях. Так, экспорт транспортных услуг в 2002 г. (в пересчете в млн. долл.) составил в США — 47902, в Германии — 18857, в Голландии — 18859, а в России — только 3447¹.

Основные показатели воздушного транспорта России за 1991—2005 гг., по данным отдела статистики и экономических исследований Транспортной клиринговой палаты, МГА СССР и госорганов гражданской авиации России, характеризуются следующими данными (табл. 7 и 8), основной объем перевозок грузов и пассажиров приходится на северные регионы России. Перевозки в 2005 г. наполовину меньше, чем в 1991 году, но прогресс очевиден.

Таблица 7
Основные показатели на внутренних воздушных линиях²

Годы	Пассажирооборот (млрд. пасс. км)	Общий объем перевозок (млн. ткм)	Грузооборот (млн. тонно-км)	Перевезено	
				пассажи- ров (млн. чел.)	грузов и почты (тыс.т)
1991	150,4	15930	2349	88,2	1091
1995	71,7	8019	1662	31,1	442
1997	61,5	8028	2496	25,1	603
1998	55,5	6974	1981	22,3	468
2002	63,8	8605	2764	26,5	642
2005	66,3	8940	2662	35,1	618

¹ См.: *Щербанин Ю.* Транспортные связи России в 1999—2002 гг. и на перспективу. М.: Транспорт, 2003.

² См.: Статистические данные деятельности гражданской авиации. Транспортная клиринговая палата (2004 г.) // *Экономика и жизнь.* 2006. № 10.

Таблица 8

Основные показатели на международных воздушных линиях

Годы	Пассажирооборот (млрд. пасс. км)	Общий объем перевозок (млн. тонно-км)	Грузооборот (млн. тонн-км)	Перевезено	
				пассажи- ров (млн. чел.)	грузов и почты (тыс.т)
1991	15,90	1911	483	3,60	81
1998	25,91	3773	1441	8,42	288
2001	29,28	4370	1735	10,04	346
2005	30,69	4579	1671	10,52	329

В настоящее время многие авиапредприятия являются самостоятельными субъектами хозяйствования, что потребовало коренного пересмотра действовавшей системы начисления доходов и расходов, перехода на систему прямых взаиморасчетов между субъектами авиационного процесса. Соответствующим приказом Федеральной авиационной службы о переходе на расчеты за коммерческое и техническое обслуживание были установлены перечень аэропортовых сборов, порядок расчетов за обслуживание воздушных судов, методические рекомендации по определению ставок сборов¹. Также появился на свет приказ Федеральной авиационной службы о совершенствовании системы взаиморасчетов предприятий гражданской авиации за услуги по аэронавигационному обслуживанию. В 1993 г. был утвержден порядок установления и регулирования тарифов на перевозки пассажиров. Им предусмотрено ограничение тарифов предельным уровнем рентабельности в 20%².

За прошедшие 10 лет ряд аэропортов Сибири расширил сферу своих услуг, начали принимать крупнотоннажные самолеты. Это стало большой ошибкой, так как не были сделаны расчеты, не разработан бизнес-план. Результат — большие убытки. На практике получилось, так — аэропорт может принимать крупнотоннажные самолеты, но они не летают, так как нет загрузки. Но независимо от того, летают самолеты или нет, необходимо содержать специалистов и технику для приема этих самолетов.

Например, разгрузка-загрузка самолетов Ту-154 у заднего багажника производится только с применением автотранспортера или спец-

¹ См.: Соломатин В.А. Путем экономических реформ // ГА. 2003. № 2.

² См.: Анализ развития гражданской авиации в современных условиях // Эксперт. 2003. № 18.

машины с укороченными по высоте или откидными бортами кузова¹.

По мнению автора, необходима смена курса для многих аэропортов, обеспечивающего снижение издержек, перевод авиапредприятий в разряд аэропортов местных воздушных линий, региональных, федеральных, в зависимости от своего местоположения. Представляется необходимым организовать из наиболее перспективных аэропортов, которые находятся вблизи схождения авиатрасс, транзитные аэродромы (хабы). Над территорией Тюменской области проходит большое количество воздушных трасс, включая международные. Это даст возможность увеличить интенсивность полетов за счет транзитных самолетов.

По многим авиапредприятиям сегодня сложилась ситуация, что нет нормативно-правовой документации, которая помогла бы решить многие аспекты при принятии управленческих решений. Для того чтобы аэропорт не являлся монополистом, его разделили на ряд составляющих структур, применяемых практически для всех предприятий Севера. При этом в других регионах (центр, юг России) практически все такие предприятия находятся в едином комплексе и под жестким государственным управлением. В северных регионах каждая структура имеет свои инструкции и технологии, которые противоречат документам других структур. При этом расширен штат руководителей, а это в свою очередь увеличило не только расходы, но и резко ухудшило управление производством, снизило качество предоставляемых транспортных услуг.

Для того чтобы решить любой вопрос, касающийся улучшения работы аэропорта, необходимо выйти на руководство этих структур, но на это уходит порой от одного дня и более. К тому времени проблема либо теряет свою актуальность, либо приносит соответствующие убытки.

Одним из наиболее удобных и действенных методов сопоставления данных для выбора альтернатив стратегии развития предприятия, который и используется автором настоящего исследования, является метод SWOT-анализа, или матрица возможностей и угроз внешней среды, сильных и слабых сторон производства. Основные возможности среды состоят в том, что существует высокий потенциал развития рынка транспортных услуг. Главной угрозой является отсутствие источников инвестиций для обустройства транспортного комплекса, включая его инфраструктурные элементы. Наиболее сильной стороной предприятия является обеспечение высокого качества услуг при приемлемой

¹ См.: Руководство по организации движения автотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ. Приказ от 27 ноября 1995 г. № ДВ-124.

себестоимости, а наиболее слабой — отсутствие рыночной инфраструктуры и слабости системы управления организацией. Качество выводов, получаемых в результате SWOT-анализа, в значительной мере зависит от качества проведенного внутреннего и внешнего аудита среды¹.

Метод SWOT представляет собой процедуру экспертной диагностики среды, позволяющей описать основные тенденции ее развития, сформулировать базовые гипотезы о перспективах деятельности фирмы и определить поле альтернативных направлений ее дальнейшего развития. Как любой экспертный метод, метод SWOT дает хорошие результаты в случае достаточно высокой полноты и достоверности собранной информации, с одной стороны, и четкого понимания руководителями стратегических ориентиров развития своей организации — с другой.

Возможности и угрозы находятся вне зоны организации. Таким образом, они могут рассматриваться как внешние, относящиеся к элементам рыночной среды. Под сильными и слабыми сторонами могут скрываться самые разнообразные аспекты деятельности компании. Для проведения анализа необходимо формулировать первоначально факторы оценки внутренней и внешней среды предприятия².

Теперь составляем таблицу SWOT-анализа, где конкретно разберем возможности и угрозы, сильные и слабые стороны для предприятий транспортного комплекса (табл. 9).

Таблица 9

Ключевые факторы матрицы

Рынок Фирма	Возможности	Угрозы
Сильные стороны	Открываются возможности: - рост рынка; - оживление промышленного сектора; - изменения тарифов	Повышение стоимости ГСМ, конкуренция, антимонопольное законодательство
Слабые стороны	- антимонопольный комитет; - изношенность основных фондов; - отсутствует рыночная ориентация на предприятии	Если не удастся изменить структуру подразделений, обновить основные фонды, изменить законодательство способствующее развитию сферы услуг транспортным, то возможность получения финансовых средств будет очень низкой

ЦЕЛИ:

¹ См.: Литвак Б.Г. Разработка управленческого решения. М.: Дело, 2004.

² Практическое руководство по сегментированию рынка / С. Дибб, Л. Димкин. СПб.: Питер, 2002.

В связи с тем что у предприятий транспортного комплекса имеются свободные производственные мощности, при соответствующей активизации экономической и маркетинговой службы целесообразно разрабатывать все три выявленных направления. Необходимо определить следующие целевые показатели.

Финансовые цели:

- повысить рентабельность производства;
- добиться получения прибыли от роста рынка;
- добиться получения прибыли за счет оживления промышленного сектора.

Маркетинговые цели:

- расширить перечень сопутствующих услуг;
- повысить договорные цены на дополнительные виды услуг;
- добиться повышения тарифов за счет доказательной базы.

Для реализации этих целей необходимо обратить внимание на наиболее слабую сторону — не ориентированный на рынок персонал. Эта проблема не является маркетинговой, но может сильно повлиять на конечные результаты деятельности при реализации финансовых и маркетинговых целей.

Организационная структура аэропортов по всему Северу практически не отличается друг от друга. Сложилась такая практика, есть электронно-радиотехнические службы как в структуре аэропорта, так и в структуре государственного унитарного предприятия обслуживания воздушного движения. Они практически дублируют друг друга, аэропорты пошли по старому пути и разворачивают свои службы ЭРТОС для снижения издержек и оперативности управления.

В настоящее время на Западе получил широкое распространение такой вид деятельности, как аутсорсинг, т.е. передача внешним партнерам функций одного или нескольких звеньев производственной деятельности, который обладает рядом стратегических преимуществ¹. В частности аутсорсинг:

- позволяет получить комплектующие или услуги выше качеством и/или дешевле;
- улучшает инновационные возможности компании за счет взаимодействия и партнерства с поставщиками мирового уровня, имеющими большой интеллектуальный потенциал и богатый инновационный опыт;

¹ См.: Томпсон А.А., Стрикленд А. Дж. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа. М.: Вильямс, 2003.

- обеспечивает большую гибкость компании в случае внезапного изменения рыночной ситуации или потребительских предпочтений: проще и дешевле найти новых поставщиков с необходимыми возможностями и ресурсами, чем перестраивать внутреннюю деятельность компании, ликвидируя одни мощности и ресурсы и создавая новые;

- ускоряет приобретение ресурсов и навыков;

- позволяет сосредоточиться на тех операциях, которые эффективно выполняются силами компании, и тех, которые стратегически целесообразно сохранить под ее контролем.

Недостатки: главное не вывести за пределы слишком многие виды деятельности и лишиться части собственных ресурсов и возможностей. Это для наших предприятий особенно актуально, так как до сих пор не отлажена эффективная система контроля за арендаторами. Другая сторона — потеря оперативности и большое количество согласований с предприятиями, вступившими в данное соглашение. Иными словами, может произойти то, что произошло при разделении объединенных авиаотрядов на четыре составляющие, — аэропортовые услуги, авиаперевозки, аэронавигационное обеспечение и метеообеспечение.

Таким образом, на основе анализа многообразных внешних и внутренних факторов могут быть определены наиболее существенные сценарные варианты, в которые включаются основные игроки рынка транспортных услуг, в том числе и профильные ведомства исполнительных органов власти, и составлены сценарии развития рынка транспортных услуг. К структурообразующим факторам такого развития мы относим:

1. Состояние и перспективы развития рынка транспортных услуг, определяемое режимом торгово-экономических отношений с крупнейшими партнерами РФ, системой расселения (центры потребления и узлы пассажирских потоков), технологическим развитием основных центров формирования грузопотоков и пр.

2. Корпоративные структуры рынка транспортных услуг (доминирующие корпоративные структуры или средние специализированные корпорации).

3. Институциональная среда развития сферы транспортных услуг (регулирование тарифов; государственное участие).

4. Сложившаяся технологическая схема транспортного комплекса федеральных округов, определяющая размещение существующих и строящихся объектов транспортной инфраструктуры.

Сложившаяся система управления качеством услуг.

Совершенно справедливо утверждал в 1992 г. Томас А. Геннон в отчете Американской ассоциации менеджмента, формулируя тезис, ко-

торый был взят на вооружение западными предпринимателями: «Мы живем в эпоху воинствующего потребительства, и зачастую надлежащий сервис высокого качества требуется как неперемное условие покупки».

1.3. Институциональные методы государственного регулирования развития сферы транспортных услуг

Интеграционные процессы в Европе и новые экономические отношения со странами ЕС, а также рост объемов внешней торговли России привели к возникновению дефицита специализированных производственных мощностей по переработке грузов в морских портах и к недостаточности пропускной способности большинства магистральных железнодорожных и автомобильных дорог. Отставание в решении этой комплексной проблемы создает реальные ограничения для геополитического положения России и реализации потенциала внешней торговли.

Именно поэтому современное развитие в сфере транспортных услуг должно быть ориентировано на повышение географической и экономической доступности и качества транспортных услуг, повышение пропускной способности транспортных систем и снижение транспортных издержек пользователей транспортных услуг. Показателями уровня достижения данной цели должны являться: перевозка международных транзитных грузов; увеличение объема перевалки грузов в российских портах и припортовых железнодорожных терминалах; увеличение объема частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры (в том числе в рамках государственно-частного партнерства — ГЧП) и др.

Расширение регулирующих функций государства в современный период реформ в России, направленных на развитие механизмов, законов ориентированных на преимущественное соблюдение интересов потребителей, обусловлено возросшей сложностью управления социально-экономическими процессами в условиях нарастающей их интернационализации и глобализации. В то же время, по мнению автора, многие установки Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации не реализуются в полной мере, в частности, по государственному регулированию деятельности транспортных организаций и созданию необходимой институциональной среды, обеспечивающей сбалансированное развитие единой транспортной системы государства. Несомненно, укрепление сферы транспортных услуг и ее институциональной среды, являющихся важнейшими составляющими экономического роста, должны оставаться прерогативой государства.

В основе образования институтов, как известно, лежит необходимость обработки информации, получение которой связано с затратами — «транзакционными издержками». При этом способность институтов минимизировать транзакционные издержки дает возможность увеличивать совокупный доход сообщества за счет принятия законодательных актов, обеспечивающих прогнозируемые социально-экономические последствия принимаемых решений. Данное утверждение имеет существенное методологическое значение для разработки стратегии развития сферы транспортных услуг.

Следует особо остановиться и на высоких транзакционных издержках в процессе предоставления транспортных услуг, которые вызываются неопределенностью внешней и среды их обеспечивающих. В сформулированной Дж. Гэлбрейтом теории техноструктуры справедливо отмечается, что на современном рынке никто не обладает всей полнотой информации, поскольку знания каждого носят специализированный и частичный характер. Полнота информации достигается только с помощью объединения этих частичных знаний в рамках организации (техноструктуры)¹. Таким образом, в основе образования институтов лежит необходимость обработки информации, получение которой связано с затратами — «транзакционными издержками». При этом способность институтов минимизировать транзакционные издержки дает возможность увеличивать совокупный доход сообщества за счет принятия законодательных актов, обеспечивающих прогнозируемые социально-экономические последствия принимаемых решений. Данное утверждение имеет существенное методологическое значение для разработки стратегии развития сферы транспортных услуг.

Введению в оборот сравнительно новой для нашего общества научной доктрины институционализма способствовали многие зарубежные и отечественные ученые. В их числе: Дж. Бьюкенен, Т. Веблен, Дж. Гэлбрейт, Р. Коуз, Д. Норт, Л. Тевено, О. Уильямсон, М. Фридмен, Ф. Хайек, М.В. Бойко, Р. Капелюшников, А.Н. Нестеренко, Р.М. Нурев, А.Н. Олейник, В.М. Палтерович, Е.А. Шаститко и др.²

¹ См.: *Гэлбрейт Дж.* Новое индустриальное общество. М.: Прогресс, 1969. С. 111.

² См.: *Гэлбрейт Дж.* Новое индустриальное общество. М.: Прогресс, 1969; Экономические теории и цели общества. М.: Прогресс, 1979; *Veblen T.* The Place of Science in Modern Civilization and Other Essays. N. Y.: Huebsch, 1919; *North D.* Institutions // Journal of Economic Perspectives. 1991. Vol. 5. № 1; *Нестеренко А. Н.* Экономика и институциональная теория. М.: УРСС, 2002; *Олейник А. Н.* Институциональная экономика. М.: ИНФРА-М, 2000; *Уильямсон Оливер И.* Экономические институты капитализма. Фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. СПб.: Лениздат, 1996; *Палтерович В. М.* Институциональные ловушки и экономические реформы // Экономика и математические методы. 1999. Т. 35. № 4; *Тевено Л.* Множественность способов координации: равновесие и рациональность в сложном мире // Вопросы экономики. 1997. № 10.

Институциональные предпосылки развития сферы транспортных услуг представляют собой формальные и неформальные нормы и правила, определяют возможности устойчивого экономического роста как отдельных регионов, так и страны в целом на основе согласованного функционирования элементов транспортной системы. В их числе:

- *рыночные* — регулируют формирование и функционирование хозяйствующих субъектов сферы транспортных услуг;

- *финансово-кредитные* — направлены на регулирование деятельности сферы транспортных услуг, взаимоотношений, возникающих между хозяйствующими субъектами, а также хозяйствующими субъектами и органами регионального и местного самоуправления;

- *финансово-бюджетные* — регулируют соответствующую сферу деятельности и взаимоотношения органов власти различного уровня;

- *государственно-политического устройства* — имеют целью создание единого политического пространства, закрепление и реализацию принципа разделения властей, формирования органов регионального управления и местного самоуправления, а также регулирование их деятельности и взаимоотношений, в том числе с населением;

- *социальные* — направлены на регулирование развития и функционирования государственных и других форм защиты прав населения и создания среды жизнедеятельности граждан.

В числе приоритетных направлений развития нормативной базы сферы транспортных услуг выделим:

- разработку институциональных механизмов создания структурных бизнес-единиц, образующих эффективную систему управления сферой транспортных услуг;

- правовое обеспечение привлечения инвестиций для развития сферы транспортных услуг;

- совершенствование законодательства, регулирующего порядок использования имущества транспортных организаций, например, разработка и утверждение Перечней имущества, использование которого связано с определенными ограничениями (объекты инфраструктуры общего пользования, мало интенсивные объекты и т.д.);

- создание условий для эффективного государственного контроллинга безопасности на транспорте. В первую очередь, имеется в виду разработка и утверждение Положения о государственном контроле в области транспорта, утверждающего способы, порядок контроля и воздействия при организации системы безопасности на различных видах транспорта.

Актуальность разработки новых институционально обоснованных и принятых методов управления социально-экономическим разви-

тием северных районов обусловлена тем, что северные регионы занимают две трети территории нашей страны, куда территориально включены 30 субъектов РФ, и где проживает около 8% (12 млн. чел.) населения России, экономика которого обеспечивает 60% совокупного экспорта страны. Общеизвестно Север является глобальным экологическим и стратегическим резервом не только России, но и всей планеты. Выше мы отмечали неудовлетворительное состояние сферы транспортных услуг, обусловленное территориальными и природными особенностями региона, слабой освоенностью значительной ее части, низкой плотностью населения и преобладающим характером развития ресурсодобывающих отраслей народного хозяйства.

В содержательном аспекте предметом моделирования организации транспортных услуг является структура взаимодействия элементов системы, состояние и изменения во внешнем окружении системы и результативность целенаправленных воздействий на систему, т.е. обоснование и оценка решений институтов общества относительно рассматриваемой системы. По характеру задач и инструментам воздействия во времени достаточно четко разграничиваются управление текущими режимами функционирования и управление развитием системы. Подвижки во внутренней структуре системы и взаимодействии ее элементов связаны с самостоятельной динамикой этих элементов.

Анализ экономической литературы позволяет сформулировать основные принципы функционирования транспортной системы России в условиях рыночных отношений:

- перевод деятельности всех транспортных организаций на коммерческую основу;

— развитие здоровой конкуренции и формирование рынка транспортных услуг, на котором каждый пользователь мог бы свободно выбирать наиболее приемлемый для него вид транспортного обслуживания с учетом его цены и качества¹.

Эти принципы закреплены в федеральной законодательно-правовой и нормативной базе, уставах и кодексах по видам транспорта.

Чтобы стать инструментами выработки плановых решений, принципы, так же как и закономерности, должны приобрести более конкретное, операциональное выражение. Кроме того, должны быть установлены правила совместного применения ряда принципов. Для решения задач оптимизации транспортных потоков необходимо обеспе-

¹ См.: *Лукинский В. С.* Логистика автомобильного транспорта. Концепции, методы, модели. М.: Финансы и статистика, 2000; *Бугроменко В.Н.* Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987 и др.

чить контроль всех звеньев, составляющих целостную *систему* перемещения грузов от первичных производителей сырья до конечного потребителя готовой продукции. При этом оптимизация может происходить по следующим критериям:

1. *Снижение удельных транспортных издержек.* Возможными направлениями снижения транспортных издержек в условиях рыночных отношений могут быть:

- создание единой транспортно-складской системы (быстрая доставка до потребителя);
- экономическое объединение производства и сбыта;
- выработка оптимальных схем складирования и пополнения запасов;
- использование универсальных видов транспорта только в пределах сфер их экономически рационального функционирования и др.

2. *Минимизация затрат обращения и товародвижения.* Выбор схемы товародвижения зависит от целей оптимизации, поставленных предприятием: минимальные сроки поставки или максимальный уровень сервиса, максимальная прибыль, минимальные издержки.

Так, в рамках одной из приоритетных моделей — модели экспортной базы — в качестве генератора экономического роста в регионах рассматривается межрегиональная торговля. В данной модели товары поступают в регион при условии, что цены на них в разных регионах отличаются на величину, превышающую расходы на транспортировку этого товара из одного региона в другой. Товары, цены на которые примерно одинаковы в разных регионах, будут продаваться преимущественно на «своей» территории. Таким образом, модель экспортной базы устанавливает зависимость регионального экономического роста от увеличения вывоза товаров и услуг, исходя из допущения об эластичности регионального производства по затратам.

Такая логика применима и для отдельных частей региона, обслуживаемых транспортными узлами РТК. Расходы в таких районах, в том числе те, что образуют транспортный спрос, часто оказываются зависимыми прежде всего от стоимости вывозимых товаров. Спрос на товар данного района в других районах, прежде всего в крупных центрах и за рубежом, приносит на рассматриваемую территорию доходы. Особенно это присуще монотоварным территориям, в частности, в ХМАО-Югра, ЯНАО, Урале и т.д. Например, в ряде районов ХМАО-Югра свертывание лесной и нефтяной промышленности ввиду вырубki леса и выработки скважин высвобождаемые трудовые ресурсы переключаются в сферу самозанятости, но спрос на их деятельность весьма ограничен, если не возникает производства, дающего вывоз за пределы

данной территории. Только на территории Советского района безработными к концу декабря 2005 г. из-за свертывания лесной промышленности оказались более 2000 человек. От большого обвала в социально-экономическом плане удерживает то, что правительство округа более 50% от поступающих доходов инвестирует в социальную сферу. Таким образом, потребности в магистральном транспорте плотно коррелируют с вывозом.

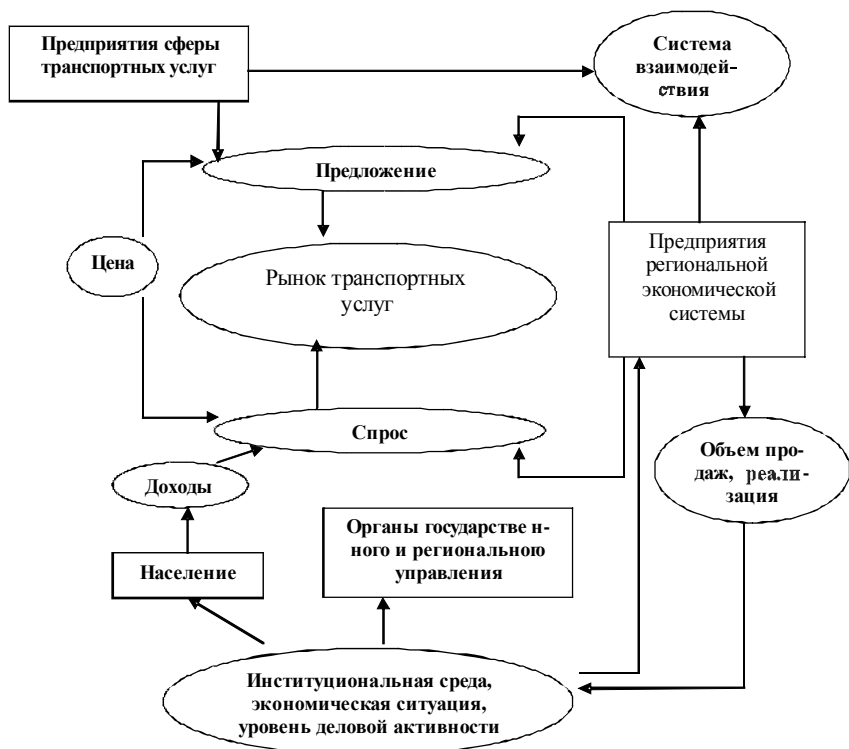


Рис. 1. Факторы формирования спроса на транспортные услуги РТС

Социально-экономическими объектами, формирующими спрос на транспортные услуги, являются предприятия и учреждения различных сфер народнохозяйственного комплекса, а также население. Величина этого спроса определяется общей экономической ситуацией в стране, в частности, доходами населения, экономической стабильностью пред-

приятый и т.д. С другой стороны, эффективное функционирование предприятий сферы услуг позволяет повысить уровень деловой активности народно-хозяйственного комплекса в целом и является ощутимым антикризисным фактором.

Во внешнем окружении системы организации транспортных услуг выделим основные взаимодействующие с ней системы — институциональные, природно-экологические, социально-демографические и экономико-технологические.

Отметим существенность как прямых, так и обратных связей с ними, поскольку они выступают и в качестве источника ресурсов, и как генератор потребностей транспортных услуг. На рис. 1 представлена авторская схема факторов формирования спроса на транспортные услуги РТС.

Основным индикатором результата экономической деятельности в регионе (макрорегионе) является показатель регионального валового продукта и его структура. Именно этот показатель выступает основой определения спроса на перевозки. Поскольку создание конечного продукта региона циклично и связано с потоками сырья и полуфабрикатов между предприятиями региона, спрос на грузовые перевозки увеличивается за счет соответствующей части стоимости промежуточного продукта. С учетом этого прогнозирование транспортных потребностей можно вести на основе неиспользуемого системой национальных счетов показателя регионального валового оборота как суммы объемов производства предприятий региона.

С другой стороны, объем транспортных услуг региона ограничивается производственными возможностями РТК. Их динамика зависит от потока вложений в РТК, формируемого из текущего регионального дохода.

Таким образом, все критерии, которые были выдвинуты, можно разделить на две группы:

- 1) критерии, непосредственно характеризующие перевозку (стоимость, партионность и время перемещения груза и др.);
- 2) критерии, характеризующие деятельность предприятия в целом (эффективность деятельности, опыт работы и др.).

Безусловно, первая группа критериев имеет несколько больший вес, чем вторая, но общая характеристика транспортной компании все же влияет на конечный выбор.

На каждом из основных универсальных видов транспорта применяются свои технико-экономические показатели его работы — это специальные величины, которые отражают различные стороны перевозочного процесса, и какие при этом достигаются результаты. На рис. 2

представлена разработанная автором логическая схема взаимосвязей ресурсного воздействия регионального ВВП на потенциал транспортного комплекса, реализующего транспортные услуги.

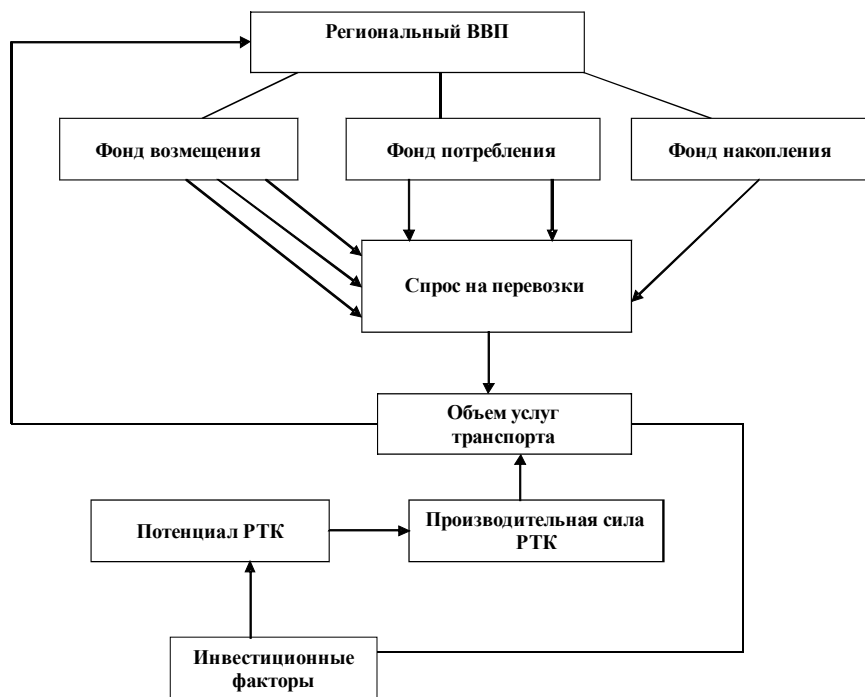


Рис. 2. Логическая схема воздействия регионального ВВП на потенциал транспортного комплекса, реализующего услуги

Рассмотрим подробно *управленческую технологию* процесса перевозки груза, под которой следует понимать способ реализации людьми конкретного перевозочного процесса путем расчленения его на систему последовательных взаимосвязанных этапов и операций, которые выполняются более или менее однозначно и имеют целью достижение высокой эффективности перевозок.

Технологию любого процесса перевозки груза характеризуют три признака: расчленение процесса перевозки, координация и этапность, однозначность действий. Назначение расчленения процесса перевозки грузов на этапы представляет собой определение границ имманентных

требований к субъекту, который будет работать по данной технологии. При этом разрабатываемые технологии должны учитывать требования основных экономических законов, и в первую очередь – закона повышения производительности общественного труда.

Необходимо особо отметить существенное влияние на ход формирования сферы транспортных услуг многочисленных внешних факторов, среди которых в настоящее время особое значение имеют: процесс реформирования электроэнергетики и устойчивый рост цен на нефтепродукты.

Нельзя упускать из поля зрения и такой важный фактор, как качество предоставляемых транспортных услуг. Этот показатель, по мнению автора, необходимо учитывать при решении любых вопросов, связанных с выбором той или иной услуги, а транспортной в особенности. На сегодняшний день в мире большинство фирм выдвигают на первое место именно этот параметр, поскольку именно с качеством предоставляемых услуг связан авторитет фирмы у потребителей. При выборе клиентурой транспортной компании на качество транспортных услуг обращается особое внимание, потому что именно этот фактор в процессе транспортировки обеспечивает сохранность груза, его потребительские свойства, целостность упаковки и т.п.

Таким образом, предлагаемые автором стратегия развития сферы транспортных услуг позволит сократить как внутренние транзакционные издержки, в результате чего повысится эффективность внутрифирменного взаимодействия в транспортной организации, так и сократятся внешние транзакционные затраты, связанные с установлением хозяйственных связей как внутри региона, так и между регионами.

Концепция современного менеджмента определяется в качестве основной задачи, обеспечивающей эффективное функционирование предприятий сферы услуг на рынке. Только в этом случае может быть решена ключевая задача менеджмента — обеспечение присутствия предприятий на рынке в течение длительного периода¹.

Именно с этой целью группа Вайсмана² и разработала систему «Десять шагов к успеху». Эта концепция построена по модульному принципу: образ предприятия, анализ внешней среды, анализ конкурентов, анализ потребителей, анализ собственной ситуации, анализ собственного потенциала, формулирование целей, наглядность, способность к оперативному принятию решений, маркетинговая стратегия, контроллинг.

¹ См.: Микроэкономика / Под ред. Е.Б. Яковлевой. М.: АКАЛИС, 1997.

² См.: Вайсман А. Стратегия маркетинга: 10 шагов к успеху; он же. Стратегия менеджмента : 5 факторов успеха / Пер. с нем. М.: Экономика, 1995.

Для руководителя необходимо рассматривать свою организацию как целостность, состоящую из взаимосвязанных частей, опутанных связями с внешним миром. Условие успешного управления — использование инструментов и методов для планирования, организации, мотивации и контроля внутренней среды в ответ на внешние изменения¹.

Можно согласиться с утверждением А.В. Завгородней, Д.О. Ямпольским о том, что «внутренние переменные — это ситуационные факторы внутри организации. Внутренние переменные в основном являются результатом управленческих решений»².

К примеру, внешняя среда предприятия, предоставляющего услуги авиаперевозок, чрезвычайно сложна. Описать влияние внешней среды на деятельность авиапредприятия в форме математической модели практически невозможно, да и нецелесообразно, так как факторов внешней среды очень много, не все они могут быть выражены количественно, их проявление все время меняется, и они взаимно влияют друг на друга.

Если рассматривать авиапредприятие как открытую систему, то среди основных факторов ее внешней среды следует выделить: законодательство и государственную власть, состояние экономики, потребителей, поставщиков, конкурентов, трудовые, технический и технологический прогресс, отношение населения. Данные факторы формируют спрос на услуги авиапредприятия и соответственно влияют на их объем работы³.

Внутренняя среда авиапредприятия представляет собой пять взаимосвязанных переменных: цели, задачи, организационная структура управления авиапредприятием, техника и технологии, персонал. Переменная «персонал»⁴ — это квалификационный уровень персонала, производительность труда, эффективность управленческих решений, имидж авиапредприятия (рис. 3).

¹ См.: Кабушкин Н.И. Учебник. Мн.: Экономпресс, 1997.

² См.: Маркетинговое планирование / А.В. Завгородняя, Д.О. Ямпольская. СПб: Питер, 2002.

³ См.: постановление Правительства РФ от 3 декабря 2002 г. № 861 (с изм. от 26 июня 2002 г. № 466) «О возмещении российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей»; Аналитическая записка о взаимоотношениях с профсоюзными организациями (г. Тюмень) от 3 октября 2000 г. № 760; Об итогах работы гражданской авиации за 2000 год и мерах по социально- экономическому развитию отрасли в 2001 году. Постановление коллегии от 16 апреля 2001 г. М.: ФАС, 2001; постановление Конференции (Пленума) Центрального Совета ФПАД России (Москва) от 20 декабря 2002 г.

⁴ См.: Семь НОТ менеджмента: Настольная книга руководителя / Под ред. В. Красновой и А. Привалова // Эксперт. 1997.

Как видно из рис. 3, основными факторами, отражающими взаимодействие внешней и внутренней среды авиапредприятия, являются: структура и объем работ, сеть авиалиний, структура технического парка, структура доходов и расходов.

Структура маршрутной сети авиапредприятия зависит от многих факторов, а именно: дальности каждой воздушной линии, общего пассажиропотока и грузопотока на воздушной линии, расписания полетов, частоты выполнения рейсов.

Данные факторы являются по большей части характеристиками внешней среды авиапредприятия, определяют не только структуру маршрутной сети авиапредприятия, но и оказывают непосредственное влияние на доходы, расходы и общий финансовый результат деятельности авиапредприятия, предоставляющего транспортные услуги.



Рис. 3. Схема взаимодействия внутренней и внешней среды авиапредприятия

Дальность воздушных линий непосредственно влияет на расходы через объем горюче-смазочных материалов, аэронавигационные услуги,

заработную плату персонала и др. В то же время доходность рейсов напрямую зависит от их дальности. Изменение пассажиропотока на воздушной линии также влечет за собой изменение доходов и расходов авиапредприятия.

Эффективный выбор маркетинговой политики — необходимое условие конкурентности услуг авиапредприятия. Расстановка парка самолетов по воздушным линиям оказывает существенное влияние на доходы, расходы и эффективность работы предприятия в целом. Выбор конкретных аэропортов в точках полетов определяет, с одной стороны, расходы авиакомпании, что связано со значительной разницей в аэропортовых ставках и сборах даже в аэропортах одного города, с другой стороны, выбор конкретного аэропорта — это выбор уровня комфорта для пассажиров, а следовательно, соответствующий уровень тарифов и общая сумма доходов от рейса. Аналогичное влияние на доходы и расходы авиапредприятия оказывает расписание полетов.

Структура технологического парка также непосредственно влияет на расходы авиапредприятия. Независимо от частоты полетов каких-либо типов самолетов, эту технику, приспособленную только для таких самолетов, надо содержать. Самолеты различны не только по своим экономическим характеристикам, но и по конкурентоспособности, вместимости пассажиров, уровню комфорта, безопасности и даже престижности.

Объем перевозок и тарифы предприятия определяются уровнем конкуренции в данном регионе. Расходы авиапредприятий складываются из затрат, связанных с обеспечением полетов, затрат, связанных с обслуживаемым типом воздушных судов, затрат на наземную технику, а также затрат, связанных с обслуживанием пассажиров.

Для определения объема выполненной авиапредприятием работы в настоящее время используется достаточно много показателей. Примерами наиболее часто используемых в оценках натуральных и эксплуатационных показателей деятельности авиапредприятий являются следующие показатели: количество взлетов/посадок, выполненных рейсов, самолетовылетов, перевезенных пассажиров (отправок), тонн перевезенных грузов, выполненный и предполагаемый пассажирокилометраж, общий приведенный тоннокилометраж, налет километров, налет часов парком воздушных судов.

Учитывая то, что транспортная работа авиапредприятия обеспечивается воздушными судами различных типов, а полеты из авиапредприятий осуществляются по различным направлениям, анализ объемных показателей транспортной работы проводится по воздушным линиям и типам воздушных судов.

Как уже было сказано выше, структура и объем работы, сеть авиалиний и структура парка воздушных судов определяют структуру и объем расходов и доходов услуг транспортных предприятий. На предприятиях гражданской авиации, как правило, существуют отделы, занимающиеся экономическим анализом и анализом рынка. Экономический анализ обеспечивает изучение хозяйственных факторов, явлений, процессов внутри предприятия. Такой анализ включает в себя анализ обобщающих показателей хозяйственно-финансовой деятельности предприятия, анализ объемов, структуры и качества авиатранспортных услуг, анализ использования производственных ресурсов и текущих затрат, анализ организационно-технического уровня производства и управления.

Авторы многих работ предлагают производить расчет эффективности через оценку обобщающих показателей деятельности авиапредприятий (рост производства продукции, относительная экономия ресурсов, производство продукции на 1 рубль затрат, рентабельность), а также оценку использования труда, использования основных фондов, оборотных средств и капиталовложений, материальных ресурсов, эффективности техники.

Среди показателей оценки эффективности деятельности авиапредприятия авторы выделяют: степень удовлетворения спроса по видам работ (количество пассажиров, груза, пассажирооборот); темп роста производительности труда; темп роста фондоотдачи; темп снижения удельного расхода ГСМ; темп снижения затрат на 1 руб. доходов; темп снижения товарно-материальных ценностей на 1 руб. доходов; уровень рентабельности.

Кроме того, предлагается использовать интегральный показатель оценки эффективности авиапредприятия, который равен среднегеометрическому произведению индексов производительности труда, фондоотдачи, удельного расхода горюче-смазочных материалов, затрат на 1 руб. дохода, прибыльности. Индексы рассчитываются как соотношение показателей в отчетном и базовом периоде. Индексы рассчитываются как соотношение показателей в отчетном и базовом периоде. При этом можно выделить четыре функциональные подсистемы¹:

- управление экономической деятельности;
- управление технологической подготовкой производства;
- оперативное управление производством;
- управление техническим обслуживанием.

¹ См.: Агангбян А.Г. Экономический кризис в России // ЭКО. 1999. № 1. С. 18—35.

Для того чтобы увеличить интенсивность перевозок грузов и пассажиров, руководству предприятий необходимо принять следующие меры:

1. Внедрение лизинговых услуг — это позволит не вкладывать больших финансовых средств одновременно, так как это обременительно для предприятий, да и таких средств у предприятий нет.

2. Снижение налогообложения за аренду земли (только один аэропорт Советский в 2003 г. выплатил более 4 млн. руб., после введения в 2004 г. новой ставки арендной платы, эта сумма составила 62 коп. за один квадратный метр, в то время как ставка налога на землю составляет 34 копейки за квадратный метр)¹.

3. Снижение переменных и постоянных издержек.

4. Беспрепятственный вход на рынок других авиакомпаний с других регионов, фокусирование расходов на определенных аэропортах (аэропорты местных воздушных линий, федерального назначения, международного назначения).

5. Реорганизация служб управления воздушным движением, электроно-технического обеспечения связи.

Большое количество хозяйствующих субъектов, оперирующих на рынке транспортных услуг, наличие на основных направлениях перевозок достаточно развитой сети магистральных дорог уже в настоящее время создают конкурентную рыночную среду при перевозках пассажиров и грузов по территории страны.

На макроуровне институциональное обеспечение развития рынка транспортных услуг реализуется в Программе «Модернизация транспортной системы России», разработанной Минтранс РФ по следующим направлениям:

- поддержка здоровой конкуренции и рациональное развитие видов транспорта;
- повышение инвестиционной активности в транспортном комплексе;
- поддержка малого предпринимательства;
- развитие информатизации транспортного комплекса;
- создание терминальных комплексов и логистических центров;
- прекращение практики перекрестного финансирования расходов;
- постепенное ослабление регулирующего воздействия государства на транспортные тарифы;
- улучшение финансового положения предприятий транспорта.

¹ См.: Решение о ставках земельного налога на 2004 год № 214 от 23 декабря 2003 г. // Путь Октября. 2003. № 104 (5457).

В рассматриваемых нами северных регионах сегодня сохраняется кризис управленческой вертикали, т.е. взаимодействия местной власти с региональной, федеральной властью. Повышение доли государственного участия в освоении северных территорий должно стать обязанностью федеральных властей, обусловленной спецификой этого особого в стратегическом, социальном и экономическом отношении региона. Причем государственное участие в силу ограниченности финансовых ресурсов не должно носить характер безвозвратного спонсорства. В связи с этим необходимо принять законы, обуславливающие долгосрочные условия отношений на рынке транспортных услуг. Представляется важным акцентировать внимание на использовании институциональных методов государственного регулирования сферы транспортных услуг в регионах на основе программно-целевого управления, комплексного контроля за соблюдением качества услуг и правил технической эксплуатации транспортных средств, экологического надзора, сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту.

Глава 2

Основные направления управления развитием сферы транспортных услуг в регионах Севера

2.1. Формирование институциональных факторов развития сферы транспортных услуг

В предыдущей главе автор акцентировал внимание на необходимости расширения регулирующих функций государства в современный период реформ в России, направленных на развитие механизмов, законов, ориентированных на преимущественное соблюдение интересов потребителей, т.е. рынка, обусловлено возросшей сложностью управления социально-экономическими процессами в условиях нарастающей их интернационализации и глобализации. В то же время многие установки Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации не реализуются в полной мере, в частности, по государственному регулированию деятельности транспортных организаций по организации ими необходимых транспортных услуг предприятиям и населению и созданию необходимой институциональной среды, обеспечивающей сбалансированное развитие сферы транспортных услуг.

Такие подходы соответствуют следующим задачам:

- осуществления мониторинга отечественного и иностранного рынка инвестиционных ресурсов, инструментов и услуг на предмет выявления информации о наиболее крупных институциональных инвесторах, которые потенциально могут стать стратегическими инвесторами транспортной отрасли России;
- повышения ответственности органов исполнительной власти разного уровня за выполнение обязательств по социально-экономическому развитию регионов, включая транспортную составляющую, повышению благосостояния населения и укреплению безопасности на транспорте;

- развития современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение и качество движения потоков пассажиров, товародвижения;

- снижения удельных транспортных издержек в экономике, что возможно на основе создания в стране опорной транспортной инфраструктуры без разрывов и «узких мест»;

- перестройки транспортной инфраструктуры с учетом интеграции России в мировую экономику и диверсификации внешней торговли, что требует адекватной реализации потенциала России, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг.

Кроме того, возрастает значение конкурентного соревнования между государственными, региональными и муниципальными экономическими системами, которые влияют на конкурентоспособность транспортных услуг:

- тенденции развития мировой экономики в сторону свободной торговли, увеличение «рыночно зависимых» национальных экономических систем;

- расширение «общих рынков» в ходе развития Европейского Союза или NAFTA (Североамериканского торгового союза);

- международные соглашения в соответствии с ГАТТ (Общее соглашение о тарифах и торговле) или ВТО (Всемирной торговой организацией);

- информационные и коммуникационные технологии, растущее распространение информации, формирующие единое экономическое, информационное и правовое пространство;

- растущая конкуренция не только в различных рыночных секторах, но и между политическими и экономическими системами, которая также ускоряется процессом глобализации;

- технический прогресс, позволивший отойти от методов производства и управления, основанных на вертикальной интеграции, и использовать преимущества разделения труда, сетизации в мировом масштабе;

- высокая мобильность и доступность капитала. Ежедневно его мировой оборот составляет не менее 1,5 трлн. долл. Зарубежные перемещения капитала в США, Японии и Германии сегодня в 50 раз больше по сравнению с 1970 г.¹

Автор обращает внимание на необходимость соответствующей институциональной среды развития транспортной инфраструктуры, обес-

¹ См.: *Spath L., Henzler H.A. Jenseits von Brussel. Munchen, 2001. S. 27.*

печивающей бесперебойное и качественное предоставление транспортных услуг. В числе приоритетных направлений ее развития выделим:

- разработку институциональных механизмов создания структурных бизнес-единиц, образующих корпоративную систему управления;
- правовое обеспечение привлечения инвестиций для развития транспортной инфраструктуры;
- совершенствование законодательства, регулирующего порядок использования имущества транспортных организаций, например, разработка и утверждение Перечней имущества, использование которого связано с определенными ограничениями (объекты инфраструктуры общего пользования, мало интенсивные объекты и т.д.);
- создание условий для эффективного государственного контроллинга безопасности на транспорте. В первую очередь, имеется в виду разработка и утверждение Положения о государственном контроле в области транспорта, утверждающего способы, порядок контроля и воздействия при организации системы безопасности на различных видах транспорта.

Меры по повышению технического уровня транспорта, представляющего широкий спектр услуг, должны быть дополнены и подкреплены мероприятиями организационного, экономического и административного характера, позволяющими улучшить управление перевозочным процессом и другой деятельностью транспортных предприятий, для чего необходима разработка соответствующей нормативной правовой базы. Институциональное обеспечение развития транспортной инфраструктуры и парков технических средств позволит приблизить отечественные требования к состоянию и развитию технических средств транспорта и системе транспортного предпринимательства в России к современному уровню аналогичных требований в развитых иностранных государствах и международных организациях.

Общеизвестно, в комплекс предоставляемых транспортом услуг входят все решения и действия, связанные с организацией и осуществлением транспортного процесса. Это означает, что организация перевозок с учетом расстояния транспортировки, количества и сроков доставки грузов и пассажиров должно также включать в себя и оказание дополнительных услуг клиентам. Данный тезис подтверждает и зарубежная практика организации транспортных услуг. Так, более 70% предприятий различных отраслей экономики США передали транспортным фирмам функции по выполнению и оформлению расчетов за перевозку, примерно 20—22% предприятий отказались в пользу транспортников от работы, связанной с определением цены за перевозку, со складскими

операциями и выбором оптимального маршрута доставки товаров. Фирмы-перевозчики стали заниматься также организацией электронного обмена данными между всеми участниками логистического процесса и хранением информации. В результате около 12—15% фирм-производителей освободились от выполнения указанных функций, а от 7 до 11% фирм передали перевозчикам функции по осуществлению контроля за товарно-материальными потоками, выполнению заказов и эксплуатации парка транспортных средств.

Современная транспортная система России сформировалась на основе развития всех универсальных видов транспорта, осуществления институциональных преобразований и активного государственного регулирования различных аспектов решения транспортной проблемы, включая учет специфических особенностей транспорта как отрасли естественной монополии. Большое количество хозяйствующих субъектов, оперирующих на рынке транспортных услуг, наличие на основных направлениях перевозок достаточно развитой сети магистральных дорог уже в настоящее время создают конкурентную рыночную среду при перевозках пассажиров и грузов по территории страны.

Таким образом, при формировании институциональных факторов развития сферы транспортных услуг должны учитываться специфические особенности, заключающиеся:

- в тесном взаимодействии всех структурных звеньев, обеспечивающих транспортные услуги, в силу чего влияние осуществляемых в каком-либо звене мероприятий обычно распространяется на достаточно крупный полигон транспортной сети, а эффективность (результаты) от этих мер во многом зависит от состояния других ее элементов;
- в целесообразности укрупнения грузо- и пассажиропотоков и концентрации их на высокооснащенных магистралях, что позволяет значительно снизить ресурсоемкость и себестоимость перевозок и улучшить их качественные показатели, а также стимулирует создание и применение новых более эффективных транспортных средств;
- в необходимости создания оправданных резервов мощности и пропускной способности транспортных коммуникаций и постоянных сооружений на них, обеспечивающих их работу в оптимальном режиме;
- в определенной инерционности и долговременности развития и совершенствования крупных объектов транспортной инфраструктуры, что отрицательно сказывается на возможностях их финансирования за счет привлечения внешних инвесторов.

В соответствии с разработанной Минтрансом РФ транспортной стратегией общий размер необходимых расходов на реализацию мероприятий по модернизации транспортной системы Российской Федера-

ции в период 2002—2010 гг.¹ составляет 4646,3 млрд. руб. Наибольшие расходы предусмотрены на реализацию подпрограмм «Автомобильные дороги» (2077,9 млрд. руб.), «Железнодорожный транспорт» (1540,3 млрд. руб.), «Морской транспорт» (369 млрд. руб.) и «Гражданская авиация» (409,7 млрд. руб.).

При этом финансирование расходов из федерального бюджета составит 882,5 млрд. руб. (19%), из бюджетов субъектов Российской Федерации — 1385,8 млрд. руб. (29,8%), из внебюджетных источников — 2378 млрд. руб. (51,2%).

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации предусматривается использовать в основном на развитие (536,4 млрд. руб.), а также содержание и ремонт сети территориальных автодорог (653,1 млрд. руб.) и модернизацию парков городских и пригородных пассажирских транспортных средств (84,6 млрд. руб.).

Для реализации многофакторных региональных транспортных задач требуется полная мобилизация всех местных производственных ресурсов на основе разработки и выполнения научно-обоснованных региональных программ развития материально-технической базы инфраструктуры. Реализация таких программ, особенно в таких сферах, как развитие транспортных услуг, обуславливается необходимостью принятия государственных актов, благоприятных условий для инвесторов и притока трудовых ресурсов.

Достижение этих целей потребует решения следующих первоочередных задач:

- создания долговременных систем правового регулирования и социально-экономической мотивации, нацеленных на решение экологических проблем федеральной и локальной значимости во взаимосвязи с социальными, экономическими и другими факторами развития;
- создания механизма снижения и(или) предотвращения отрицательного антропогенного воздействия на окружающую природную среду и на здоровье населения;
- создания и развития механизмов сопряжения участия России в международном сотрудничестве в сферах изучения и сохранения окружающей среды, использования ресурсов северных территорий для их устойчивого развития и России и целом;
- обеспечения научных исследований, мониторинга состояния и динамики экономической и природной среды на локальном, региональном и глобальном уровнях, создания единой национальной системы

¹ См.: Транспорт России. Анализ. Проблемы. Перспективы. М.: Центр стратегических программ, 2003. С. 55.

информации, сопряженной с подобными системами других северных государств и интегрированной с аналогичными международными системами.

Для выполнения сформулированных целей и задач развития транспортных услуг представляется необходимым осуществить следующие мероприятия:

1. Разработку и принятие нормативно правовых актов, обеспечивающих полную компенсацию из бюджетов разных уровней потери доходов при использовании льготных грузовых тарифов на железнодорожном транспорте и убытков от городских и пригородных перевозок льготных категорий пассажиров.

2. Изменение принципа дотирования предприятий, выполняющих пассажирские перевозки на городских и пригородных сообщениях с целью повышения заинтересованности работников в результатах своего труда и повышения качества обслуживания.

3. Своевременное и полное финансирование программ северного завоза.

4. Изучение возможностей использования системы лизинга для обновления парка подвижного состава транспорта общего пользования.

5. Выделение бюджетных средств для выполнения программы дорожного строительства и ряд других мероприятий.

Одновременно должна быть усилена роль систем лицензирования и сертификации, осуществляющих допуск на рынок квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств, а также обеспечивающих безопасность транспортного процесса, охрану окружающей среды, необходимый профессиональный уровень работников транспорта, защиту законных интересов потребителей транспортных услуг и предпринимателей.

2.2. Разработка стратегии развития сферы транспортных услуг в северных регионах

Существенным фактором, тормозящим процесс разработки эффективных долгосрочных концепций и стратегии социально-экономического развития как отдельных территорий, так и хозяйствующих субъектов является слабость методологического и методического обеспечения формирования стратегических подходов. В связи с этим необходимо выяснить основные теоретические вопросы, связанные с уточнением категорий «концепция», «стратегия», «стратегический выбор», «стратегия развития».

Как научная категория термин «концепция» употребляется в двух значениях:

а) понимается как система взглядов, то или иное понимание явлений, процессов, объектов и т.д.;

б) единый замысел, ведущая мысль какого-либо произведения, научного труда. Рассматривая развитие сложных социально-экономических систем — регионов в определенной перспективе, в исследовании употребляем термин «концепция» в первом значении, что практически совпадает с трактовкой его федеральным законодательством.

Рассмотрим теперь понятие «стратегия». В научной литературе можно встретить различные его толкования. Иногда стратегия отождествляется с выработкой долгосрочных целей¹, «детальным всесторонним комплексным планом, предназначенным для того, чтобы обеспечить осуществление миссии организации и достижения ее целей»².

Известный специалист в области стратегического планирования И. Ансофф понимает под стратегией набор правил для принятия решения, которыми организация руководствуется в своей деятельности³. При этом он видит в стратегии средство для достижения перспективных целей развития. Близки к приведенным и другие определения, предложенные в научной литературе по данной проблеме⁴. На наш взгляд, между категориями «стратегия» и «концепция» прослеживается взаимосвязь части и целого, другими словами, концепция комплексного социально-экономического развития территорий должна включать в качестве составляющей основные положения его стратегии.

При стратегическом планировании развития транспортной системы, выборе транспортных схем следует руководствоваться только научными методами выбора оптимальных вариантов решения конкретных транспортных задач (например, задачи северного завоза). В таких случаях опираться на несовершенную в условиях России конкуренцию между видами транспорта, на наш взгляд, экономически неоправданно, поскольку это может обусловить миллиардное удорожание инвестиций,

¹ Рыночная экономика: Учебник: В 3 т. Т. 2. Ч. 1: Основы бизнеса. М.: Соминтек, 1992.

² Мескон М.Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента. М.: Дело, 1992.

³ Ансофф И. Стратегическое управление. М.: Экономика, 1989.

⁴ Акофф Р. Планирование будущего корпораций. М.: Прогресс, 1985; Кинг У., Клиланд Д. Стратегическое планирование и хозяйственная политика. М., 1982; Кунц Г., О'Доннел С. Управление: системный и ситуационный анализ управленческих функций. Т. 1. М.: Прогресс, 1981.

вложенных в развитие сферы транспортных услуг, что в условиях ограниченных финансовых возможностей недопустимо.

Исследования, проведенные в США¹, показали, что использование логистического подхода к решению задач по развитию транспортных услуг позволяет, например, сократить товарно-материальные запасы в среднем на 17%, повысить рентабельность производства на 10%, уменьшить закупки сырья и оборудования на 7%. При этом на 16% увеличиваются объемы предоставляемых потребителю услуг. Анализ работы 80 фирм в Германии, внедривших логистическую систему управления «Канбан», показал, что объем складских запасов сокращен в них до 50%, производительность труда повышена на 20—50%. Разработка и функционирование логистических систем требует определенных затрат, из которых 28—40% идет на совершенствование перевозок магистральным транспортом, 25—46% — на перегрузочные операции и хранение грузов, 15—25% — на упаковку, 5—17% — на прочие нужды, в том числе на обработку заказов.

Целью стратегического планирования является определение основных целей организации и основных вариантов ее политики, а оперативное планирование заключается в составлении планов эффективного достижения этих целей. Оперативное планирование представляет собой непрерывный процесс, а стратегическое планирование имеет тенденцию дискретности и надолго связывает организацию.

Методы анализа развития и функционирования транспорта также являются одним из важных инструментариев управления сферой транспортных услуг. Различают четыре группы методов анализа: простые сравнительные, графические методы, графоаналитические методы и экономико-математические. При любых методах анализа различают два способа сравнения и два способа сопоставления. Способы сравнения — прямые и обратные. Прямое сравнение используется для анализа динамики основных показателей (чем больше, тем лучше). В этом случае отчетные показатели сравниваются с плановыми. Обратное сравнение используется, когда плановые показатели сравниваются с отчетными. Используют сопоставления разностные и индексные. Разностное отражает, насколько изменился данный показатель. Индексное — во сколько раз изменился показатель, когда отчетные показатели делятся на плановые, а если в процентном отношении, то еще и умножаются на 100%.

Таким образом, все критерии, которые были выдвинуты, можно разделить на две группы:

¹ См.: www.clm.org — сайт Совета по логистическому менеджменту в США.

1) критерии, непосредственно характеризующие перевозку (стоимость, партионность и время перемещения груза и др.);

2) критерии, характеризующие деятельность предприятия в целом (эффективность деятельности, опыт работы и др.).

Безусловно, первая группа критериев имеет несколько больший вес, чем вторая, но общая характеристика транспортной компании все же влияет на конечный выбор.

На каждом из основных универсальных видов транспорта применяются свои технико-экономические показатели его работы — это специальные величины, которые отражают различные стороны перевозочного процесса, и какие при этом достигаются результаты. Они предназначены для решения эксплуатационных задач, касающихся вопросов организации работы транспортных средств.

Необходимость оказания большего внимания вопросам стратегического планирования услуг по доставке товаров объясняется сокращением длительности циклов торговли, увеличением стоимости хранения и необходимостью ускорения реакции на потребительский спрос. На важность этого аспекта указывает тот факт, что по некоторым товарам транспортные затраты компаний иногда превышают затраты на производство.

Мы отмечали ранее, что в стратегии развития транспортных услуг особое место должно занять малое предпринимательство. Проведенный автором анализ позволяет отметить, что достигнутый к настоящему времени уровень развития малого предпринимательства недостаточен для быстрого создания новых рабочих мест, оживления спроса-предложения на местных товарных рынках, появления самостоятельных источников дохода за счет частнопредпринимательской инициативы у значительного большинства экономически активной части населения, а вследствие этого снижения социальных нагрузок на расходы бюджетов всех уровней.

Количество малых предприятий на транспорте составляет 2—3% от общего числа малых предприятий в РФ. Причем тенденция развития малого предпринимательства на транспорте до 2000 г. соответствовала общим тенденциям развития малого предпринимательства в РФ. Достигнутая в 2000 г. численность малых предприятий на транспорте стала снижаться, что свидетельствует о неблагоприятных условиях для их существования и развития. В число этих предприятий вошли малые предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов, экспедиторскую деятельность, а также предприятия технического автосервиса. Выявлена группа факторов, ограничивающая развитие малых предприятий (табл. 10).

*Факторы, ограничивающие развитие малых предприятий,
согласно проведенного опроса¹*

Фактор	Процент опрошенных	
	2002 г.	2005 г.
Высокие налоги	79	64
Неплатежеспособность	54	40
Недостаточный спрос на внутреннем рынке	30	37
Конкуренция со стороны отечественных компаний	28	32
Изношенность оборудования	33	31
Высокие ставки по кредитам	16	18
Несовершенство законодательной базы	23	16
Конкуренция со стороны иностранных компаний	5	9

Непроизводственная сфера деятельности (прежде всего, торговля, общественное питание) остается более привлекательной, чем производственная. После кризиса в августе 1998 г. от 25 до 35% малых предприятий фактически прекратили свою деятельность. Остальные перешли к сохранению масштабов своего бизнеса на докризисном уровне за счет снижения численности персонала и оплаты его труда.

Деятельность субъектов малого предпринимательства во многом зависит от действий органов исполнительной власти. На данном этапе развития этой сферы бизнеса без специальных мер государственной поддержки развитие предпринимательства невозможно. Но к сожалению, в настоящее время эта поддержка сдерживается макроэкономическими условиями.

Выделим основные факторы, тормозящие создание благоприятных условий функционирования предприятий малого бизнеса:

- нестабильность бюджетного финансирования программ поддержки малого предпринимательства;
- невозможность изыскания внутренних ресурсов для инвестирования в малый бизнес;
- несовершенство системы налогообложения;
- организационные проблемы взаимодействия малого бизнеса с рынком и с государственными структурами;
- отсутствие механизмов финансово-кредитного обеспечения работы малых предприятий;

¹ См.: Сайт Госкомстата РФ // <http://www.gks.ru>

- социальная незащищенность и отсутствие личной безопасности предпринимателей; административные барьеры на пути развития малого предпринимательства.

В контексте настоящего исследования основными шагами для преодоления проблем малого бизнеса могут быть прежде всего устранение административных барьеров, отработка и внедрение прогрессивных финансовых технологий поддержки малого предпринимательства, поиск приоритетных направлений развития малого предпринимательства и поддержка самых перспективных сфер малого бизнеса, создание благоприятных условий предпринимателям для увеличения числа новых рабочих мест.

Необходимо также создать условия для экономического роста малого бизнеса, обеспечив его гибкими формами кредитования, государственными заказами, адресной методической, информационной, консультационной, учебно-образовательной и юридической поддержкой. Требуется концентрация ресурсов и оптимизация их использования при развитии инфраструктуры поддержки малого предпринимательства; практическое содействие со стороны государства созданию новых и эффективному развитию действующих субъектов малого предпринимательства; укрепление социального статуса и повышение престижа предпринимателей. Действия в данных направлениях должны осуществляться в комплексе. Решение только отдельных из перечисленных задач не может привести к улучшению положения малых предприятий в сфере транспортных услуг.

Если предприятие решило совершенствовать свою деятельность и коллектив предприятия поддерживает идею улучшения, то можно предложить для исследуемого объекта следующие основные направления улучшения работы:

1. Заинтересованность высшего руководства.
2. Создание коллегиального руководства улучшением деятельности.
3. Вовлечение всего руководящего состава в управление качеством.
4. Обеспечение коллективного участия.
5. Обеспечение индивидуального участия.
6. Создание групп по совершенствованию систем и процессов управления качеством.
7. Вовлечение поставщиков.
8. Обеспечение качества функционирования систем управления.
9. Формирование стратегии и тактики улучшения деятельности.
10. Создание системы поощрения и признания услуг.
11. Разработка стратегии управления качеством товаров и услуг.

По мнению автора, необходима единая государственная политика, направленная на повышение качества автотранспортных услуг, совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей лицензирование и сертификацию технического сервиса; внедрение элементов систем качества для предприятий разных типов и улучшение оценочной деятельности. Актуальна разработка комплекса мероприятий по обеспечению экономической, санитарной и пожарной безопасности предприятий технического сервиса и координации деятельности городских структур в данных направлениях; модернизации и расширению производственно-технической базы, развитию и внедрению новых технологий технического обслуживания и ремонта, средств технического диагностирования. Все это позволит в значительной степени повысить уровень и качество предоставляемых транспортных услуг.

Анализ процесса формирования решения в сфере услуг важен сам по себе. Он показывает, как можно упростить решение, что важно при определении уровня, которому поручается их принятие. Более того, анализ показывает, что качество решений зависит от качества имеющейся информации, а также от взглядов управленческого персонала. Можно сказать, что информация выполняет в управлении такую же функцию, что и фары для водителя в ночное время. Фары освещают дорогу впереди, но не снимают необходимости в правильных решениях. Информационная система влияет на планирование организации, оказывает воздействие на выбор уровня принятия решения. Так как информацию следует передать по назначению, ею определяется сеть коммуникаций, которая, в свою очередь, усиливает или ослабляет структуру организации. Информация нужна для планирования и для контроля¹.

Методика мониторинга сферы транспортных услуг должна включать: изучение и анализ потребностей в направлениях, сроках и объемах транспортировки; маркетинговые мероприятия по улучшению информированности населения и хозяйствующих субъектов о новых транспортных услугах; получение информации о техническом состоянии транспортных средств и условий их эксплуатации; удовлетворение потребностей в получении услуг по страхованию транспортных перевозок; продвижение новых технологий транспортного обслуживания: системы накопительных скидок, предварительная запись по телефону, круглосуточный сервис, срочное обслуживание без предварительной записи, наличие договоров с ведущими страховыми компаниями; оценку качества оказываемых транспортных услуг.

¹ См.: Бабкин Е.В. Управление качеством транспортной продукции: Учеб. пособие. СПб.: СПГУВК, 2003.

Таким образом, достижение качества товаров или услуг требует наличие четкого плана, возможно, значительного увеличения капиталовложений. Поэтому стратегия в области управления качеством должна стать неотъемлемой частью всей стратегии предприятия предоставляющего транспортные услуги.

Для достижения успехов в своей деятельности в условиях жесткой конкуренции предприятия должны прежде всего создать привлекательный имидж, т.е. сложившийся в массовом сознании эмоционально окрашенный образ или определенная совокупность свойств, которые, по мнению людей, имеются у предприятия, предпринимателя как индивидуальной личности. Резко создание имиджа происходит стихийно, в основном каждое предприятие, каждый предприниматель, предоставляющие транспортные услуги должны формировать свой эффективный имидж, так как он включает и репутацию предприятия (предпринимателя), и его успехи, и высокое качество его продукции и услуг. Имидж во многом предопределяет восприятие клиентами продукции и услуг, отношение клиентов к предпринимателю. В создании привлекательного имиджа большое значение имеет фирменный стиль транспортного предприятия. Создание фирменного стиля позволяет:

- выделить услуги конкретного транспортного предприятия из массы аналогичных услуг, предлагаемых конкурентами;
- осуществлять услуги с наименьшими затратами;
- усилить воздействие рекламы на потребителей.

Элементами фирменного стиля являются: товарный знак, логотип, слоган (фирменный лозунг), шрифт, цвет и т.д.

В последнее время наряду с термином «фирменный стиль» стал широко использоваться как синоним термин «бренд». Бренд важен как для работы с индивидуальными потребителями, так и с корпоративными заказчиками при производстве и продаже информационных технологий, наукоемких услуг. Под брендом понимается совокупность вещественных и неосязаемых характеристик товара (услуг), которые формируют в комплексе сознание потребителя и предопределяют место предприятия на рынке услуг. Бренд может конкретизировать услугу (товар) на уровне модели, модификации, программной версии, где существенными признаками являются уровень технического и эстетического совершенства, дизайн упаковки, транспорта в соединении с сервисом, гарантийным обслуживанием. При этом используется сочетание словесного, графического и другого сопровождения, являющихся средствами индивидуализации юридического лица. Каждое сервисное предприятие должно формировать и реализовывать свою бренд-стратегию. Форми-

рование может осуществляться как самостоятельно, так и с помощью услуг специализированных институтов.

Для пробуждения интересов потенциальных клиентов имеется целый набор методов, активно применяющихся транспортными предприятиями в развитых странах, основными из которых являются:

- метод, использующий специфические параметры конкретных товаров и услуг;
- метод, основанный на новой идее продукции или услуг (новые, модернизированные варианты услуг, новые сферы применения, функции и т.д.);
- метод, основанный на усилении внимания к услугам (продукту) за счет естественного любопытства;
- метод решения частных проблем конкретного клиента с помощью специальных услуг;
- метод наибольшей выгоды сделки для клиента и т.д.

При разработке бренд-стратегии необходимо учитывать перспективу деятельности транспортного предприятия. Фактически бренд можно назвать инструментом управления, использование которого должно повышать эффективность управленческого процесса.

Идентификация основных факторов успеха предприятия возникает в связи с разработками информационных систем. Сбор, хранение, переработка, распространение и использование информации в различных сферах деятельности приобретают решающее значение для успеха в борьбе с конкурентами. Систематический сбор релевантной информации с одновременным отсевом несущественной широко используется при стратегическом планировании долгосрочного успеха на уровне предприятия (или сделки). О стратегическом успехе можно говорить в тех случаях, когда он обеспечен в течение длительного срока. Главным стратегическим фактором успеха является стратегический потенциал успеха, характеризующий совокупность средств, которыми располагает отдельный конкурент. Необходимость интегрированной ориентации в вопросах организации и стратегического управления подтверждается методом анализа сильных и слабых сторон предприятия в сопоставлении с шансами и рисками во внешней среде.

2.3. Реализация программы развития транспортных услуг в регионе

Прежде чем раскрыть механизмы реализации программы развития транспортных услуг в регионе, автор считает необходимым рас-

смотреть данные механизмы через призму институционализированных механизмов на уровне Российской Федерации. Распоряжением Правительства РФ от 16 февраля 2001 г. № 232-р Министерству транспорта РФ и Министерству путей сообщения РФ было поручено разработать программу «Модернизация транспортной системы России», которая должна, обеспечив преемственность, заменить действующие программы и учесть новые перспективные разработки в этой области. Программа должна обеспечить комплексный подход к развитию наземных, водных и воздушных транспортных систем, позволяющий более эффективно использовать финансовые, материальные и трудовые ресурсы для предоставления транспортных услуг.

По мнению автора, система программных мероприятий должна быть направлена на освоение перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, преодоление сложившихся региональных и отраслевых диспропорций в развитии транспортной системы страны, улучшение состояния ее инфраструктурной базы, использование современных технологий перевозок, переработки и хранения грузов, повышение качества перевозок пассажиров, расширение набора услуг, предоставляемых всем участникам транспортного процесса.

Учитывая значительную инерционность транспортной системы, Программа была разработана на период с 2002 по 2010 гг. На наш взгляд, в целом она соответствует основным приоритетам социально-экономического развития страны на среднесрочную перспективу. Анализ данной Программы показывает, что ее стратегические положения направлены:

- на развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей прогнозируемый спрос на перевозки во внутреннем и международном сообщениях, снижения транспортной составляющей в цене продукции, а также обеспечения условий для интеграции России в мировую систему коммуникаций и стандартов;
- обеспечение безопасности жизнедеятельности и сохранение окружающей среды, включая предотвращение чрезвычайных ситуаций техногенного и социального характера, создание условий для улучшения качества жизни населения;
- содействие инновационному развитию экономики, выходу на внутренний и мировые рынки товаров и услуг, увеличение доли производства высокотехнологичных товаров и услуг в структуре экономики посредством снижения транспортной составляющей в цене продукции, увеличения экспорта транспортных услуг благодаря формированию и развитию международных транспортных коридоров, проведения комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;

- создание условий для преодоления социально-экономического отставания отдельных регионов России;
- формирование институционального пространства, адекватного современным потребностям экономики и модернизации транспортной системы России;

Рассмотрим механизмы реализации Программы, которые определяют комплекс мер воздействия государственных заказчиков на эффективность реализации отдельных мероприятий и достижения программируемых результатов в целом. Для реализации Программы предусмотрено использование рычагов государственной экономической, финансовой и бюджетной политики в области транспорта при рациональном сочетании федеральных, региональных, отраслевых интересов и интересов транспортных организаций.

Механизмы привлечения инвестиций владельцев транспортных предприятий и грузовладельцев и создание условий для расширения инвестиционных возможностей организаций транспортного комплекса обеспечиваются путем:

- доступных кредитных ресурсов на реализацию программных мероприятий за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств федерального бюджета;
- расширения на крупных транспортных объектах общегосударственного и регионального значения практики заключения договоров о концессиях, в том числе дорожных, по схемам строительство — эксплуатация — передача, строительство — владение — эксплуатация — передача и строительство — владение — эксплуатация, а также совместного (долевого) государственно-коммерческого финансирования реализации указанных проектов на основе тендеров;
- содействия инвесторам в привлечении кредитных ресурсов российских и иностранных банков, международных и иностранных финансовых организаций;
- организации консорциумов и других объединений для финансирования дорогих проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов;
- распространения информации среди различных групп потенциальных инвесторов о наиболее эффективных и актуальных с точки зрения государства, инвестиционных проектах.

Таким образом, механизмы государственной поддержки предназначены для обеспечения государственных приоритетов в модернизации транспортной системы, стимулирования конкуренции и отбора наиболее эффективных и актуальных инвестиционных проектов, способствующих развитию транспортных услуг.

Раскрывая суть региональных программ развития транспортных услуг, следует акцентировать внимание на специфике местоположения и особых условиях ее функционирования в северных регионах России.

Особенно ощутимы кризисные явления по предоставлению транспортных услуг в Северных регионах на примере Арктической транспортной системы (АТС). Так, Северный морской путь (СМП), составляющий костяк АТС, до 1991 г. был самоокупаем, объемы перевозок достигали 4 млн. т груза в год. В настоящее время АТС использует менее чем на 50% пропускной способности, количество линейных ледоколов сократилось с 16 в 1995 г. до 12 в 2000 г., транспортных судов ледового класса — почти, что в два раза. В результате кризисных явлений объем перевозок по СМП сократился в 1995 г. по сравнению с 1991 г. более чем в два раза¹.

В этой связи одной из важнейших задач является развитие транспортной, энергетической и коммуникационной инфраструктуры Русского Севера.

В плане стратегии освоения Русского Севера, да и всей страны в целом представляет значительный интерес, разработанный под руководством академика Н. Моисеева проект «Русский полярный путь²». Он должен рассматриваться в контексте многовариантных решений основных проблем транспорта и связи между Атлантическими и Тихоокеанским промышленными регионами через территорию России. Одновременно необходимо принять во внимание сценарии возможной производственной активности, которая неизбежна в связи с возникающей доступностью северных территорий для эксплуатации природных ресурсов. Особое значение Северного пути состоит в том, что это — самый короткий и дешевый прямой путь морского транзита, связывающий два из трех центров экономической власти XXI века.

В рамках проекта подлежат анализу следующие виды услуг и информации с учетом роли, которую окажет реализация проектов на развитие промышленного потенциала России в целом и ее отдельных регионов.

1. Использование Русского полярного пути.
2. Использование железнодорожного транспортного пути с терминалами на Дальнем Востоке, в Санкт-Петербурге и северных портах России.

¹ См. подробнее: Гранберг Г.Г. Использование Северного морского пути: тенденции и перспективы // Российский экономический журнал. 1997. № 5—7.

² См.: Моисеев Н. Проект «Русский полярный путь» // Нефть России. 1999. № 1. С. 53—55.

3. Транссибирские авиационные маршруты.
4. Перспективы шоссейного транспорта.
5. Анализ перевалочных возможностей для всех трех видов транспорта.

6. Кабельная волоконная связь Санкт-Петербург — Токио (Пекин) пропускной способностью 500 млн. Кбайт/сек и выше.

Отдельного внимания заслуживает проблема транспортировки нефтепродуктов. Русский Полярный путь может явиться наиболее эффективной альтернативой трубопроводному транспорту нефти. Для этого достаточно (во всяком случае, для начала) построить нефтяной терминал в Усть-Инди́ге, самой восточной из незамерзающих бухт Баренцева моря. Она расположена восточнее Тиманского кряжа в непосредственной близости от существующих нефтепроводов. Это избавит от необходимости использовать тысячекилометровые трубопроводы, проходящие по чужим странам, и нефтяные терминалы Прибалтики. Не менее важно и то, что терминалы в Баренцевом море позволяют транспортировать нефтепродукты как на Запад, так и на Восток. При этом эксплуатация Русского Полярного пути исключает необходимость строительства транспортной инфраструктуры широтного направления. Данный маршрут может использоваться для вывоза калийных солей, леса, угля и других грузов с Урала и из Сибири с последующей транспортировкой в Западную Европу по СМП.

Кроме этого, Русский Север предоставляет уникальные возможности в плане использования кросс-полярных авиатрасс. В настоящее время перелеты из Азии осуществляются либо через Западную Европу (Лондон, Франкфурт), либо над нейтральными водами Тихого океана (по системе НОПАК). В случае задействования кросс-полярных трасс возможен беспосадочный перелет, например, из Гонконга в Нью-Йорк за 16,5 часов вместо 21,5. В 1998 г. был уже проведен первый пробный беспосадочный рейс по «северному воздушному мосту», к 2010 г. 10—15% рейсов планируется перевести на кросс-полярные трассы. Выгоды для России очевидны, поскольку по международным правилам авиакомпании за 100 км пути должны платить навигационной службе от 30 до 100 долл. в зависимости от типа самолета. Использование кросс-полярных трасс позволит также провести реконструкцию аэропортов Хатанга и Диксона, что бесспорно положительно скажется и на качестве внутрироссийских авиаперевозок.

Приведенные выше аргументы делают очевидной не только необходимость, но и неизбежность промышленного развития Полярного региона. Вместе с тем реализация такого проекта сопряжена со всеми вытекающими последствиями экономического и экологического харак-

тера. Становится необходимой разработка стратегии экономического развития северных регионов страны на длительную перспективу, пересмотр экологических норм, соответствующих условиям данного региона планеты. Для этого надо провести серию экологических исследований, ориентированных на разработанные сценарии.

Планирование и рентабельность коммуникационных, энергетических и транспортных элементов инфраструктуры должно отвечать перспективным требованиям технического прогресса и международным нормам, освоение природных ресурсов необходимо проводить на основе передовых технологий, исключая их некачественное использование и разрушение природной среды. Особого внимания требует стратегия развития социальной сферы севера, обеспечивающей не только комфортные условия жизни людей, но и минимальное давление на экологию региона.

Социальные обязательства государства перед населением арктических регионов следуют из конституционных положений о равенстве прав граждан на всей территории страны. Предоставление равных социальных стандартов транспортного обслуживания граждан независимо от места их проживания может быть обеспечено только силами самих субъектов Федерации, поэтому Федерация должна принимать на себя дополнительные обязательства по оказанию поддержки северным и арктическим субъектам Федерации в выполнении их социальных обязательств перед населением.

Важными особенностями Программы являются ее тесная взаимосвязь с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России», а также принцип формирования общей сети автодорог от местного значения до магистралей федерального значения с выходом на международные транспортные коридоры. Отмеченная Программа составлена на основе региональных программ совершенствования дорожной сети, разработанных в 2000 г., основные положения которых согласованы с субъектами Российской Федерации. Она предусматривает комплексный подход к решению проблемы перехода от практики выполнения работ на отдельных участках дорог и инфраструктурных сооружениях к маршрутному развитию автодорожных направлений. Это предполагает развитие крупных звеньев сети с учетом очередности, усиление внимания к завершению формирования основной скелетной сети автодорог, обеспечивающих международные и межрегиональные связи, учету факторов обороноспособности и экономической безопасности, увязке сроков строительства дорожных объектов со сроками строительства других объектов транспортной инфраструктуры, и прежде всего — морских портов, аэропортов и железно-

дорожных станций. Анализ данной программы, а также национальных проектов, реализуемых в Российской Федерации, дает основания предполагать, что в последующие годы будет продолжаться наращивание общей протяженности дорожной сети с твердым покрытием, минимальная потребность которой составляет, по оценкам специалистов, 1,5 млн. км.

Важное значение имеют транспортные услуги в организации завоза продукции в арктические районы. Социальный характер поддержки завоза институционально закреплён целями и порядком государственного участия в поставках продукции: сфера поддержки ограничена бюджетными предприятиями, предприятиями жилищно-коммунального хозяйства, иногда местными авиалиниями. Задача поддержки завоза имеет аспект технический — обеспечить наличие топлива, энергии и продовольствия в населенных пунктах Севера и Арктики, и собственно социальный — предотвратить рост цен на социальные услуги выше платежной способности граждан. Поскольку поддержка оказывается исходя из условий ограниченной транспортной доступности районов, было бы целесообразно ввести внутреннее районирование регионов завоза продукции по степени транспортной доступности и вытекающих из нее обязательств Федерации перед субъектами Федерации и населением отдельных районов.

Это обуславливает целесообразность изменения механизма оказания федеральной поддержки труднодоступным арктическим районам. Необходимо признать право этих районов на получение определенных дотаций из федерального бюджета в виде специальных «транспортных» трансфертов. Переход к этой схеме резко повысит финансовую устойчивость бюджетов арктических районов, увеличит ценность предоставляемых сумм, так как они получают свойство быть залогом для привлечения кредитов и инвестиций.

Существующий сегодня механизм поддержки северного завоза, по мнению автора, приводит к неэффективному использованию денежных средств, не гарантирует достаточности поставок топлива и продовольствия. Необходимо более жесткое государственное регулирование северного завоза. На арктический завоз часто выделяются все запланированные деньги, но без учета инфляционных процессов. И поэтому отчитываться надо не за предоставленные деньги, а за объем поставленных грузов. Финансирование должно осуществляться под определенные объемы завоза.

Очевидна необходимость перехода на прямые поставки с крупнейшими нефтяными и продовольственными компаниями, причем непосредственно в места назначения. В этих целях возможно создание груп-

пы предприятий, которые напрямую будут завязаны на поставщиков и потребителей.

В связи с этим целесообразно использовать возможности акционерного общества для диверсификации деятельности. Логичным направлением диверсификации должно стать формирование транспортно-складской системы в арктической зоне, действующей по принципу логистики: доставка грузов «от двери до двери». Акционерное общество должно распространить свою деятельность по заводу продукции на Север, до доставки этой продукции в населенные пункты в глубине территории, а позднее взять на себя более комплексные услуги жизнеобеспечения населенных пунктов. В достижении этой цели могут найти общие интересы администрации регионов и компании по добыче углеводородного топлива. Взяв на себя финансирование освоения малых месторождений вблизи населенных пунктов, компания сберегает ресурсы для экспорта. К тому же это может оказаться с учетом транспортных расходов выгоднее, чем завоз извне.

Обеспечение арктического завоза должно быть признано проблемой повышенной общественной значимости и включено в перечень национальных проектов. Ее решение сложно и дорого, однако не терпит промедления. Требуется принятие пакета мер, среди которых и снижение налогов на доставку «арктических» грузов (сегодня при каждой их «перевалке» заново возникает НДС).

Конечная цель необходимой трансформации механизма завоза — перевод его арктических потребителей на максимально возможное самообеспечение, создание собственной энергетической базы и по возможности — продовольственной. Необходимо создание в «Средней» России (тыловых) баз обеспечения Арктики продовольствием с предоставлением им льготных сезонных тарифов на транспорте, развитии «северной» кооперации в производстве, сбыте, переработке и снабжении продовольствием, государственной поддержки местных производителей с/х продукции всех форм собственности, гарантированное (Центром и региональными властями) покрытие кассовых разрывов и постепенный переход к обеспечению наиболее кризисных районов на стабильные поставки воздушными перевозками продовольствия.

Необходимо выделение районов с приоритетным вниманием к их обеспечению (критерии — по численности населения, величине его «аборигенной» составляющей, транспортной доступности, стоимости доставки грузов, доходной базе и др.). Важно, чтобы финансирование завоза, а особенно льготные суммы, выделяемые из федерального бюджета на покрытие кассовых разрывов, не размазывалось по многочисленным различным программам (пример — ФЦП «Топливо и энер-

гия»), а сосредоточивалось в рамках одной государственной программы. В этом случае связь финансирования завоза и процесса его исполнения будет более тесной.

Вопросы поиска эффективного механизма государственного регулирования экономики на разных этапах становления рыночных отношений всегда являлись актуальными. Несмотря на споры, вокруг проблемы оптимального сочетания государственного и рыночного регулирования, о границах, формах и методах государственного вмешательства, представители всех экономических школ сходятся в одном, что «невидимая рука» рынка должна дополняться «видимой рукой» государства. Основная цель государственного регулирования должна сводиться не к ущемлению или сужению рыночных свобод, а к созданию рамочных условий для оптимальных и эффективного функционирования хозяйствующих субъектов на рынке.

Анализ работ современных отечественных и зарубежных ученых, занимающихся проблемами государственного регулирования, позволил выделить следующие основные положения:

- не может быть эффективной, базирующейся на современных научно-технических достижениях, социально ориентированной рыночной экономики без активной регулирующей роли государства, а именно объединяющей разные по укладу регионы в единое целое, что обеспечивает целостность и неприкосновенность своей территории¹;

- с развитием общества в структуре общественного производства, сдвигами в его технической базе, актуализации тех или иных сфер общественной жизни происходит обогащение, распределение функций государства;

- государство акцентирует внимание на тех секторах, эффективная деятельность которых обеспечивает функционирование всей экономики страны. Такой отраслью является транспорт, развитие которого является неотъемлемым условием вхождения страны в глобальную экономику, что определяет его высокую стратегическую значимость для развития экономики страны и ее национальной безопасности.

Основными методами государственного воздействия для транспортного комплекса должны быть прямые и косвенные методы, т. е. методы административно-распорядительного воздействия, которые имеют характер неэкономического принуждения, административной «обязательности» и методы непрямого воздействия. В ходе реформирования отрасли появились четыре сектора рынка авиационных услуг с разной степенью государственного влияния на воздушном транспорте:

¹ См.: Конституция Российской Федерации (в ред. от 25 июля 2003 г.).

рынок аэропортовых услуг, авиаперевозок, аэронавигационного и метеообеспечения (см. рис. 4).

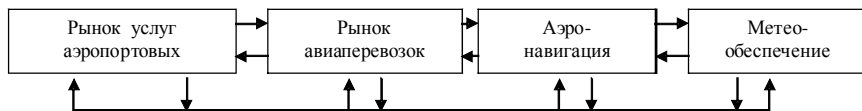


Рис. 4. Секторы рынков авиационных услуг¹

Эта система очень дорогостоящая, обюрокраченная, большое количество согласований, отсутствие оперативности и др. За годы своего существования эти отрицательные качества все больше и больше проявляются. В настоящий момент необходимо пересмотреть всю политику в области гражданской авиации. Только за счет сокращения лишних и ненужных структур, в основном бюрократических, во много раз снижаются издержки. Соответственно, снижается стоимость перевозок, что особенно актуально для северных регионов, где авиатранспорт является единственным связующим звеном.

Автор предлагает выделить с точки зрения государственного регулирования два сектора на рынке авиационных услуг, при этом аэронавигационное и метеообеспечение органично включаются в сектор рынка аэропортовых услуг (рис. 5).

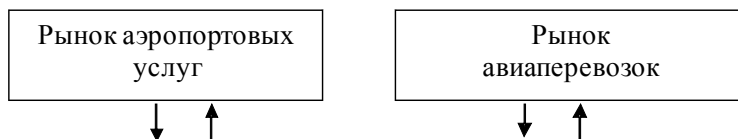


Рис. 5. Двухсекторная система регулирования авиационных услуг²

Система государственного регулирования представляет собой сложный механизм, который должен учитывать все особенности рынка аэропортовых услуг. Изучение зарубежного опыта позволило сделать вывод, что государственное регулирование деятельности аэропортов во всех странах имеет важное стратегическое значение. Такое регулирование делает предприятия более устойчивыми в условиях влияния внешней среды.

¹ Авторская разработка.

² Авторская разработка.

Устойчивость, по мнению Ю. Алексеева¹, — это относительная неизменность основных параметров территориальной социально-экономической системы, ее способность сохранять их в заданных пределах при отклоняющих (как негативных, так и позитивных) влияниях извне и изнутри. Ученые и специалисты РАГС при Президенте РФ вместе с учеными ее подведомственных образовательных учреждений и филиалов ведут разработку проблемы «эффективное социально-экономическое развитие региона», важным разделом которой является теория и практика устойчивого развития.

Активное участие в регулировании деятельности аэропортов должно быть отведено регионам и муниципальным образованиям, которые должны принимать активное участие в регулировании деятельности аэропортов. Государственные органы за рубежом применяют к аэропортам все методы регулирования: как административные, так и экономические, рациональное их сочетание определяет эффективность государственного воздействия. Большая доля управленческих функций координируется на региональном уровне. Управление аэропортами на региональном уровне является более эффективным, поскольку позволяет учитывать географические, социально-экономические особенности развития прилегающих территорий.

ХМАО-Югра входит в Уральский федеральный округ (УрФО). Территория УрФО составляет 10,5% территории РФ, здесь проживает 8,6% населения страны и производится 15% ее промышленной продукции, формируется 15% доходов государственного бюджета России. Социально-экономическое положение округа определило роль транспорта в экономике как звена, обеспечивающего функционирование материального производства и воспроизводства на территории, так и процесс интеграции хозяйства региона в единую транспортную систему.

Анализ состояния авиатранспорта округа позволил выделить следующие особенности:

- авиакомпании округа («Ютэйр», «Хантыавиа», «Газпромавиа», «Когалымавиа» и т.д.) выполняют основной объем грузовых и пассажирских перевозок в общем объеме перевозок российскими авиакомпаниями (табл. 11). В общем окружном объеме доля местных авиакомпаний, принимающих участие в перевозках, превышает 72% начиная с 2003 г.;

- крупные авиакомпании округа выполняют международные перевозки, развитие которых является приоритетным направлением. Это положительно отражается на развитии социально-экономических и культурных связей региона;

¹ См.: Алексеев Ю.П. Регион, Управление, Качество. М.: Луч, 2000.

Данные по самолетовылетам по а/п Советский¹

Авиакомпании	2000	2001	2002	2003	2004	2005
округа,	1116	1455	1643	1791	2163	2313
остальные	1783	2192	1721	1300	1091	839

- сложное финансовое положение авиакомпаний и большой износ производственных фондов требует крупных капиталовложений в обновление воздушных судов;

На рынке авиатранспортных услуг округа отчетливо проявляются следующие тенденции:

- большой износ основных производственных фондов ведет к увеличению простоев воздушных судов;

- ограничение транспортной подвижности, особенно внутри региона в западной части округа, в связи с низкой платежеспособностью населения.

Аэропортовый комплекс Ханты-Мансийского автономного округа представлен 12 аэропортами, из которых пять международного значения, приведены данные по аэропортам с наибольшей интенсивностью воздушного движения (табл. 12).

Таблица 12

Доля аэропортов Ханты-Мансийского автономного округа на региональном рынке аэропортовых услуг в 2003 году²

Аэропорты	Пассажиры			Грузы		
	пасс. (чел.)	доля в общем объеме, %	рейтинг	тонн	доля в общем объеме, %	рейтинг
Белоярский	51865	3,2	5	503	3,9	5
Когалым	303346	18,8	3	1020	7,8	4
Нефтеюганск	34104	2,1	7	370	2,8	6
Нижневартовск	478855	29,7	2	4490	34,5	1
Нягань	40459	2,5	6	107	0,82	7
Советский	67700	4,2	4	2400	18,5	3
Сургут	633086	39,3	1	4119	31,7	2

¹ См.: Анализ основных технико-экономических показателей Советского отделения ГУДП «Аэронавигация Севера Сибири» 1993—2005; Основные экономические показатели ООО «Аэропорт «Советский»» за 2004 г.; Основные технико-экономические показатели ООО «Аэропорт Советский» 1999—2005.

² Авторская разработка на основе: Анализ состояния безопасности полетов в организациях ГА, подконтрольных Приобскому МТУ ВТ Минтранса России за 2004 год; анализа состояния безопасности полетов при УВД за последние 10 лет и разработка рекомендаций по совершенствованию ОВД. М.: ГосНИИ «Аэронавигация», 2004.

Проведенный анализ показывает, что по большинству показателей лидирующее положение занимает в восточной части аэропорт Сургут и в западной части — аэропорт Советский, расстояние между которыми 560 километров, из которых можно сделать ведущие транзитные аэропорты.

Данная тенденция сохранилась и в 2004—2005 гг., кроме аэропорта Нефтеюганск — ликвидирован как неконкурентоспособный, кроме этого, в 2006 г. был закрыт аэропорт Урай, некогда считавшимся лидером по перевозкам на местных воздушных линиях, в настоящее время открыт только для разовых приемов воздушных судов. В табл. 12 аэропорт Урай не указан, и в 2006 г., таким образом, в ХМАО-Югре функционируют 10 аэропортов, но а/п Нефтеюганск и Урай не исключены из общего классификатора аэропортов.

Таблица 13

Расстояния между аэропортами международного значения в Ханты-Мансийском автономном округе от международного аэропорта Сургут¹

№ п/п	Аэропорты	Расстояние от Сургута (км)
1	Ханты-Мансийск	230
2	Когалым	120
3	Радужный	230
4	Нижневартовск	170

Важным аспектом в ходе деятельности аэропорта является гибкая и эффективная система управления на предприятиях и государственное управление комплексом на основе законодательных механизмов, инвестиций и т.д. В противном случае местное руководство, пользуясь что есть большие деньги, использует их не всегда по нужному назначению. Вместо того чтобы вложить средства в необходимые направления развития социально-экономического региона и снизив тем самым издержки, которые приведут к снижению тарифов открывает международные аэропорты, объективно таковыми не являющимися. Ради выполнения нескольких рейсов в месяц содержится большое количество служб, необходимых для обеспечения международных рейсов. Такие службы, как пограничный контроль, санитарно-эпидемиологический, таможенный, складские карантинные помещения и т.д. Конечно, для руководства городов это престижно, хотя выгоднее произвести дополнительную посадку в крупном международном аэропорту и полет будет выполняться с более полной загрузкой.

¹ Авторская разработка.

Здесь со стороны государства необходимо ввести жесткие требования с целью экономии бюджетных средств, а именно:

- руководству представлять объективное обоснование для открытия международного аэропорта;
- определить потребность в открытии такого комплекса;
- в случае невыполнения минимальных требований, а именно международный сектор не будет себя окупать, лишая лицензий на международные перевозки.

Необходимо государственное регулирование окружного рынка аэропортовых услуг в целях эффективной реализации через формирование на территории округа двух—трех крупных авиатранспортных узлов (хабов) (рис. 6).

№ п/п	Наименование этапа	Основное содержание этапа
1	Миссия	Наиболее полное удовлетворение населения и промышленности региона в транспортных услугах
2	Цели	Повышение роли авиатранспортного комплекса региона в единой транспортной системе региона и страны. Формирование конкурентной среды на региональном рынке. Повышение качества транспортных услуг для населения и предприятий
3	Задачи:	Повышение эффективности использования основных фондов. Формирование транспортных потоков через аэропорты (узлы). Повышение уровня конкуренции между авиаперевозчиками. Введение дополнительных видов транспортных и других услуг
4	Принципы:	Ориентация на потребителей. Эффективность использования имеющихся ресурсов. Прибыльность и окупаемость
5	Методы:	Маркетинговый, ситуационный, системный, комплексный
6	Основные направления реализации	Разработка комплекса экономических, социальных, геополитических факторов, определяющих роль и место аэропорта в транспортной системе региона. Разработка единой информационной системы управления. Формирование рациональной структуры пассажиропотоков и грузопотоков в транспортной системе региона
7	Планируемые результаты	Повышение уровня обслуживания населения и предприятий региона. Рентабельность предприятия. Высокая конкурентоспособность транспортной системы региона по сравнению с другими регионами и зарубежными странами

Рис. 6. Алгоритм формирования крупных авиатранспортных узлов (хабов) в северных регионах¹

¹ Авторская разработка.

Выполнение поставленных задач в рамках механизма формирования авиатранспортного узла должно осуществляться путем максимального использования существующих основных фондов, эффективного распределения работы между участниками процесса авиаперевозок и различными видами транспорта, рационального их взаимодействия. При этом построение работы авиаузла должно осуществляться на основе новейших технологий обслуживания клиентов, с обеспечением максимального удобства при пользовании авиатранспортными услугами.

Основываясь на комплексном подходе к государственному регулированию рынка аэропортовых услуг, предлагается следующая классификация аэропортов на рынке авиауслуг Ханты-Мансийского автономного округа:

- аэропорты, предназначенные для выполнения дальне-, средне- и ближнемагистральных, в том числе и международных полетов круглосуточно, готовых к приему всех типов воздушных судов с разнообразным комплексом услуг (узловые);

- аэропорты, предназначенные для выполнения полетов на местных воздушных линиях и региональных, представляя населению прилегающих к ним районов возможность вылететь по максимальному количеству направлений с удобной стыковкой в крупном аэроузле (региональные);

- аэропорты (взлетно-посадочные площадки), предназначенные для выполнения полетов на местных воздушных линиях в пределах округа в узловые и региональные аэропорты).

Введя такое разделение, можно решить вопрос о снижении высоких издержек, регулировать перевозочный процесс, перераспределяя ресурсы из одного аэропорта в другой при изменении спроса у населения.

Таким образом, формирование аэропортов по такой классификации предполагает более эффективное функционирование направленное на повышение транспортного обеспечения населения региона. Выполнение такой работы предполагает участие государственных органов управления на федеральном и региональном уровнях (табл. 14).

Для эффективной деятельности авиатранспортного комплекса необходимо:

- прогнозировать объем перевозок и грузов, применяя статистические данные своего региона, используя выгодное местонахождение комплекса, в соответствии с стратегией социально-экономического развития региона;

- оценить экономическую эффективность капиталовложений;

- сформировать инвестиционную программу модернизации и реконструкции комплекса.

*Основные аспекты воздействия
на федеральном и региональном уровне¹*

На региональном уровне	На федеральном уровне
<ul style="list-style-type: none"> - разработка программы поддержки развития аэропортового комплекса региона, предполагающей формирование транспортного узла; - проведение мониторинга рынка услуг; -на перспективу с учетом социально-экономического развития региона внедрение инвестиционных проектов в целях реконструкции и модернизации аэропортов; -разработка механизма для взаимодействия всех структур, участвующих в авиаперевозках; регулирование взаимодействия элементов системы транспортного узла: государственных органов управления, авиапредприятий, коммерческих структур, общественных организаций 	<ul style="list-style-type: none"> -решение вопроса о формах управления государственным имуществом (взлетно-посадочные полосы принадлежат государству, а состоят на балансе и ремонтируются аэропортовым комплексом); -снижение требований в области «бумаготворчества»; - разработка системы мер государственного регулирования по совершенствованию аэропортовых сборов и тарифов (реализация единого методологического подхода к установлению тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов; - в целях снижения деятельности монопольных секторов ввести два комплекса — рынок авиатранспортных и аэропортовых услуг

¹ Авторская разработка.

Глава 3

Внедрение современных механизмов и технологий управления развитием авиатранспортных услуг в северных регионах

3.1. Проектирование и создание интегрированной инфраструктуры транспортных услуг в регионах Севера

Инфраструктура создает необходимые предпосылки для эффективного функционирования предприятий сферы услуг. На Западе инфраструктура сферы услуг является объектом поддержки государства, особенно это касается услуг, имеющих большую общественную значимость — транспортные, информационные услуги, связь и т.д. Так, в Японии услуги интернет-связи и мобильной телефонной связи дотируются государством; строительство автомобильных дорог и железнодорожных магистралей осуществляется за счет средств бюджета и т.д.

На сегодня в регионах Российской Федерации остается не решенной проблема оптимизации отраслевой и региональной структуры материально-технической базы транспортного комплекса, что ведет к нерациональному расходованию ресурсов и снижению эффективности работы данной сферы услуг. Слабо реализуются выгоды географического положения Российской Федерации и возможности ее транспортных коммуникаций для пропуска транзитных грузов третьих стран, в первую очередь грузов азиатско-европейского направления. Недостаточная информатизация транспортных процессов и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики мешает интеграции в мировую коммуникационную систему.

Помимо указанных общих проблем, имеются также специфические проблемы развития отдельных видов транспорта. Так, по всем удельным показателям развития сети автомобильных дорог общего

пользования Россия значительно уступает зарубежным странам. Не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, поэтому все более резко проявляется дефицит пропускной способности федеральной дорожной сети, в первую очередь вблизи крупных городов и в транспортных узлах. 33,9% сельских населенных пунктов не имеют связи по дорогам с твердым покрытием с сетью путей сообщения общего пользования, с центральными районами страны и крупными региональными центрами¹.

Транспортно-эксплуатационное состояние федеральной дорожной системы в целом неудовлетворительное, что в основном обусловлено недостаточным финансированием содержания и ремонта дорог в течение длительного времени. В настоящее время примерно 39% федеральных автомобильных дорог находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют ремонта или реконструкции. По оценкам РосдорНИИ, около 32% мостов на федеральной автодорожной сети находится в неудовлетворительном состоянии, 59% — имеет удовлетворительное, а только 9% — хорошее состояние.

С учетом проведенного в настоящей работе анализа автор обобщает критерии взаимодействия транспортной инфраструктуры с другими сферами народного хозяйства в регионе. В их числе: гибкое и оперативное реагирование транспортной инфраструктуры на запросы других отраслей экономики региона; обеспечение надежности транспортных коммуникаций; увязка процессов развития транспортной инфраструктуры с развитием средств коммуникации, энергетики и других инфраструктурных элементов народного хозяйства; согласованное и гармоничное сочетание всех видов транспорта, обеспечивающих снижение транзакционных и транспортных издержек; создание рациональных региональных и межрегиональных схем транспортной сети.

В числе основных направлений развития транспортных коммуникаций северных территорий следует считать: расширение объема морских перевозок по СМП; новые железные дороги широтного направления для использования железнодорожного транспортного пути с терминалами на Дальнем Востоке, в Санкт-Петербурге и северных портах России; речные перевозки, поддерживаемые железными дорогами и грузовой авиацией; использование кросс-полярных авиатрасс и транссибирских авиационных маршрутов; поэтапное строительство трансарктического автобана вдоль побережья северных морей России; орга-

¹ См.: Транспорт России. Анализ. Проблемы. Перспективы. М: Центр стратегических программ, 2003. С. 407.

низация проводки кабельной волоконной связи Санкт-Петербург — Токио (Пекин) пропускной способностью 500 млн. Кбайт/сек и выше; анализ перевалочных возможностей для всех видов транспорта и формирование транспортно-складской системы в арктической зоне, действующей по принципу логистики: доставка грузов «от двери до двери».

В процессе разработки и реализации стратегических схем и транспортных потоков в регионах выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта¹. В табл. 15 представлена оценка различных видов транспорта общего пользования по каждому из этих факторов. Единице соответствует наилучшее значение.

Таблица 15

Факторы, влияющие на выбор вида транспорта

Оценка различных видов транспорта в разрезе основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта						
Вид транспорта	Факторы, определяющие выбор вида транспорта					
	время доставки	частота отправок	надежность соблюдения графика доставки груза	способность перевозить разные грузы	способность доставить груз в любую точку территории	стоимость перевозки
Железнодорожный	3	4	3	2	2	3
Водный	4	5	4	1	4	1
Автомобильный	2	2	2	3	1	4
Трубопроводный	5	1	1	5	5	2
Воздушный	1	3	5	4	3	5

Экспертная оценка значимости различных факторов показывает, что при выборе транспорта в первую очередь принимают во внимание следующие: надежность соблюдения графика доставки; время доставки; стоимость перевозки. Система правовых и экономических отношений в области пассажирского транспорта общего пользования также не упорядочена и не стимулирует техническое обновление и привлечение частного капитала.

¹ См.: Бизнес и логистика-2001: Сборник материалов Московского международного логистического форума. М., 2001.

Решение обозначенных выше проблем требует принятия неотложных мер по преодолению сложившихся в развитии транспортной отрасли негативных тенденций. Техническое перевооружение пассажирского транспорта является ключевой задачей. Без него нельзя добиться существенного качественного улучшения обслуживания пассажиров, которое в настоящее время оставляет желать лучшего.

Другой аспект, требующий дополнительного анализа транспортной инфраструктуры в регионе, — это состояние сервисного обслуживания на дорогах, от уровня которого зависит и качество грузовых и пассажирских перевозок. Инфраструктурное обеспечение на автомобильных дорогах позволило в последние годы значительно улучшить придорожный сервис. За короткое время практически создана развитая сеть автозаправочных станций, придорожных пунктов торговли и питания, технического обслуживания автомобилей. Однако организация их работы, расположение, мероприятия по обеспечению безопасности движения на дорогах, экологичность еще далеки от международных стандартов, хотя удовлетворения первичной потребности в обслуживании участников движения уже можно считать обеспеченной во многих регионах магистральной дорожной сети Российской Федерации.

Становится очевидным, что по мере приобретения пользователями транспортных услуг свободы их выбора между основными универсальными видами транспорта будет развиваться конкурентная борьба за клиента, например, железнодорожные перевозки на короткие расстояния столкнутся с жесткой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта. По мере развития свободной рыночной конкуренции будет происходить оптимизация долей различных видов транспорта в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок. В результате, согласно прогнозам Минтранса РФ, к 2015 г. доля грузов, перевозимых автотранспортом, возрастет с 13% (1995 г.) до 32—41% от общего объема грузовых перевозок всеми видами транспорта.

В целом же дальнейшее увеличение объемов грузовых, а также пассажирских перевозок будет определяться темпами экономического роста и структурных преобразований в экономике России, техническим уровнем транспортной системы, качеством предоставляемых транспортных услуг степенью интеграции России в мировое хозяйство и уровнем благосостояния населения России.

Ожидается, что к 2010 г. объем внешней торговли России в стоимостном выражении возрастет по сравнению с уровнем 2000 г. на 45%, а объемы перевозок экспортно-импортных грузов — на 18—27%. Из общего объема экспортно-импортных перевозок в 2010 г. экспортные грузы составят 605 — 646 млн. т и импортные — 100—120 млн. т. Раз-

мер транзитных перевозок грузов возрастет в 2,9—3,0 раза и достигнет 58—60 млн. т. При этом перевозки транзитных грузов в контейнерах на основных широтных направлениях возрастут до 250—300 тыс. единиц и на направлении «Север — Юг» — 80—100 тыс. единиц. Объем перевозок грузов морским флотом, контролируемым Россией, возрастет к 2010 г. до 147 млн. т против 125,1 млн. т в 2000 г., или в 1,17 раза. При этом в морских портах будет введено в эксплуатацию новых и реконструировано старых перегрузочных комплексов производственной мощностью 262 млн. т в год.

В связи с этим необходимо обратить особое внимание и на специфику разработки стратегии развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации (АЗР). В настоящее время на арктические районы страны приходится около 11% национального дохода России и 22% общероссийского экспорта. В Арктике сконцентрирована добыча многих стратегически важных цветных и благородных металлов.

Специфика оказания транспортных услуг в арктическом регионе заключается:

- в удаленности от высокоразвитых экономических районов и промышленных центров страны (базы освоения и районы потребления продукции), которая в большинстве случаев усложняется отсутствием надежного транспортного обслуживания;
- экстремальных природно-климатических условиях;
- ограниченности и сезонности сроков проведения работ;
- низкой плотности населения и повышенных затрат общественного труда на производственную и иную деятельность;
- ограниченности местной сырьевой базы для отдельных производств, сильная зависимость от материкового (северного) завода;
- гипертрофированной структуре производства, ориентированной на добывающие отрасли промышленности;
- чрезмерной доле продукции, вывозимой из региона, в ущерб внутрирегиональным связям;
- повышенных требованиях (а значит, и цене) к материалам, топливу, технике и технологиям.

Транспортный комплекс Арктики включает Северный морской путь (СМП) и сопряженные с ним речные, железнодорожные, автомобильные коммуникации, авиасообщения и трубопроводы. Дальнейшее освоение Арктики трудно представить без расширения навигации по Северному морскому пути.

В последние годы повысился интерес российских властей к проблемам СМП. Так, в августе 1998 г. была принята Федеральная целевая про-

грамма «Мировой океан», подпрограмма «Освоение и использование Арктики», предусматривающая строительство ряда судов для нужд СМП. Очевидно, что это связано в первую очередь с необходимостью разработки природных богатств Крайнего Севера, прежде всего нефти и газа. Так, российские компании ОАО «Лукойл» и РАО «Газпром» приступают к освоению нефтегазовых месторождений в Тимано-Печорской провинции, на Ямале и в устьях рек Обь и Енисей. Используя иностранные кредиты под гарантии государства «Лукойл» строит 10 танкеров ледового класса, аналогичные планы имеются и у «Газпрома». Пополнение судами Арктического морского пароходства предусматривается и правительственной программой (порядка 76 судов). Таким образом, появляется надежда вывода Арктической транспортной системы из длительного кризиса.

Важное значение имеет транспортная инфраструктура для дальнейшего освоения и социально-экономического развития таких обширных российских регионов, как Северо-Западного, Уральского, Западно-сибирского и Восточносибирского, общей площадью около 9 млн. кв. км. Она способствует освоению естественной природной транспортной системы — «широтной» арктической морской магистрали (СМП) и ее «меридианальных» автомобильных и речных ответвлений. По этому пути в 90-х гг. перевозилось до 7 млн. т грузов ежегодно: На юг — сырье, на север — продукты и топливо. Значение СМП как транспортной магистрали определяется, прежде всего, потребностями промышленного освоения прилегающих к трассе районов.

Таким образом, развитие и модернизация транспортной инфраструктуры являются факторами, повышающими качество предоставляемых транспортных услуг, тем самым стимулирующими социально-экономическое развитие страны, укрепляющими ее федерализм и территориальную целостность.

Исходя из данного вывода отметим, что в целях создания интегрированной транспортной инфраструктуры в регионах должны учитываться ее специфические особенности, заключающиеся:

- в тесном взаимодействии всех ее структурных звеньев, в силу чего влияние осуществляемых в каком-либо звене мероприятий обычно распространяется на достаточно крупный полигон транспортной сети, а эффективность (результаты) от этих мер во многом зависит от состояния других звеньев инфраструктуры;
- в целесообразности укрупнения грузо- и пассажиропотоков и концентрации их на высокооснащенных магистралях, что позволяет значительно снизить ресурсоемкость и себестоимость перевозок и улучшить их качественные показатели, а также стимулирует создание и применение новых более эффективных транспортных услуг;

- в необходимости создания оправданных резервов мощности и пропускной способности транспортных коммуникаций и постоянных сооружений на них, обеспечивающих предоставление транспортных услуг в оптимальном режиме.

Методика мониторинга сферы транспортных услуг должна включать: изучение и анализ потребностей в направлениях, сроках и объемах транспортировки; маркетинговые мероприятия по улучшению информированности населения и хозяйствующих субъектов о новых транспортных услугах; получение информации о техническом состоянии транспортных средств и условий их эксплуатации; удовлетворение потребностей в получении услуг по страхованию транспортных перевозок; продвижение новых технологий транспортного обслуживания: системы накопительных скидок, предварительная запись по телефону, круглосуточный сервис, срочное обслуживание без предварительной записи, наличие договоров с ведущими страховыми компаниями; оценку качества оказываемых транспортных услуг.

3.2. Использование современных инвестиционных и организационно-финансовых механизмов развития авиатранспортных услуг

Наибольшую активность на рынке лизинговых услуг проявляют московские лизингодатели. В целом удельный вес договоров, заключенных московскими лизинговыми компаниями, составляет более 78%, при этом в числе 58 крупнейших лизинговых компаний только 6 компаний находятся в северной части страны¹. В России эта форма инвестирования пока не получила должного распространения. В кредитной составляющей банков, например, доля выделяемых на лизинговые операции финансов составляет всего около 2%.

Экономическим лидером российского лизингового бизнеса является Москва. В Москве осуществляют деятельность более 70% из 500 лизинговых компаний, на долю которых, по оценкам экспертов, приходится до 80% российского лизингового рынка². Такой перевес не в пользу северных территорий, необходимо государственное регулирование в этой области в лице тех же губернаторов, чтобы они расширяли сеть лизинговых компаний, ведь из шести северных лизинговых компа-

¹ См.: Газман В.Д. Финансовый лизинг. М.: ГУ ВШЭ, 2003.

² См.: Абрамов С.И. Управление инвестициями в основной капитал. М.: Экзамен, 2002.

ний три приходится на Тюменскую область. Из всего выше сказанного видим, что лизинг дает экономические преимущества. Лизинговые платежи¹ относятся к себестоимости, а значит, при лизинге источником приобретения основных средств является себестоимость. Теоретически различают верхнюю и нижнюю границы лизинговых платежей. *Верхняя граница* определяется максимально возможным уровнем платы, при котором достижимо простое и расширенное воспроизводство при средней отраслевой норме прибыли у хозяйствующего субъекта — арендатора². В этом случае кроме возмещения всех затрат лизингодателя в лизинговые платежи включается максимальный уровень прибыли собственника имущества.

Нижняя граница — это минимально возможный уровень лизинговых платежей, при котором достигается простое воспроизводство имущества, сданного в лизинг.

Одновременно определение путей оценки эффективности нового проекта, в рассматриваемом случае — лизингового, на воздушном транспорте подразумевает выбор метода финансового анализа, обоснование ряда конкретных финансово-экономических факторов, показателей и вовлечение в рассмотрение информации нефинансового плана, характеризующей социальный, законодательно-правовой, организационный аспекты деятельности³.

Расчет ожидаемой нормы прибыли при использовании имущества, взятого в лизинг, в сравнении с возможными поступлениями от его эксплуатации на условиях закупки осуществляется в случае рассмотрения вопроса: арендовать или покупать имущество. Данная задача представляет собой специальный случай задачи измерения эффективности⁴.

При проведении расчета в целях упрощения сопоставимости результатов вводятся следующие поправки⁵:

- производится оценочный расчет размера вложения капитала для варианта закупки имущества;

¹ См.: ст. 665—670 ГК РФ; Об утверждении методических указаний об отражении в бухгалтерском учете операций по договору лизинга. Приказ № 16 от 21 января 2000 г.; *Газман В.Д.* Лизинг становится лучшим способом продажи оборудования // Финансовые известия. 1997. № 18; *Ламзутов В.* Лизинг для аэропортов // Гражданская авиация. 2002. № 8. С. 22—23.

² См.: Рынок лизинговых услуг. М.: Фонд «Правовая культура», 1999.

³ См.: *Прилуцкий Л.* Финансовый лизинг. Правовые основы, экономика, практика. М.: Ось-89, 1997.

⁴ См.: *Тренив Н.Н.* Управление финансами. М.: Финансы и статистика, 2000.

⁵ См.: *Бромвич М.* Анализ экономической эффективности капиталовложений. М.: ИНФРА-М, 1996.

- величина платежей по лизингу уменьшается на величину оценочной стоимости выплаты процентов по привлеченному для закупки имущества займу;

- совокупные доходы от использования имущества при закупке и при лизинге приравниваются.

При этом лизингополучатель в силу аналогичности процентных выплат по лизинговому соглашению платежам по займу, используемому для закупки имущества, определяет свою прибыль путем уменьшения валового дохода на сумму лизинговых платежей, не включающих в себя выплату процентов, а лизингодатель уменьшает свою прибыль на сумму амортизации.

Исходя из перечисленных экономических преимуществ лизинга на транспорте следует выделить следующие критерии оценки финансово-экономической эффективности лизинга:

- увеличение себестоимости продукции транспорта и, следовательно, снижение налогообложения на прибыль;

- приемлемый размер лизинговых платежей. Для лизингополучателя важна возможность выбора наиболее выгодной стратегии уплаты лизинговых взносов;

- увеличение доходов за счет использования техники, приобретенной в лизинг;

- уменьшение риска возникновения убытков при освоении новой техники.

Для предприятий транспорта вопрос увеличения себестоимости означает повышение тарифов. А в настоящее время пассажиропотоки на воздушном транспорте и так снижены, что является следствием снижения общего уровня жизни населения, а также значительного роста цен на пассажирские билеты.

Себестоимость продукции эксплуатационных предприятий воздушного транспорта определяется следующим образом:

$$C/C = ЭР/Откм,$$

где C/C — себестоимость 10 приведенных тонно-км, руб./10 км;

$ЭР$ — сумма эксплуатационных расходов;

Q ткм — объем приведенных тонно-км.

В соответствии с правовыми нормами в Российской Федерации лизинговые платежи включаются в себестоимость продукции (работ, услуг), произведенной лизингополучателем. Поэтому при планировании и оценке лизинговых операций следует иметь в виду, что отнесение лизинговых платежей на себестоимость, с одной стороны, сокращает

налогооблагаемую базу, с другой стороны — увеличивает себестоимость и может привести к росту цены продукции. А это имеет большое значение и для сферы транспортных услуг, поскольку ведет к увеличению цен на билеты, а как следствие — и к уменьшению количества потребителей, т.е. снижению пассажиропотока.

Поэтому в практической деятельности, связанной с обоснованием лизинга, оценкой его эффективности на транспорте, важно установить пределы увеличения себестоимости и возможной цены на пассажирские и грузовые перевозки.

На начальном этапе необходимо сопоставить уровень цен реализации услуг (Цлп), сформированный с учетом лизинговых платежей, с ценой рынка (Цр). Цена продукции лизингополучателя устанавливается в соответствии с действующим законодательством, она должна образовываться с учетом платежеспособности покупателей, а ее уровень должен соответствовать или быть ниже уровня цен, складывающихся на рынке. В случае если рыночная цена превышает цену товара, образованную с учетом лизинговых затрат, то осуществление лизинговой сделки экономически оправданно. В противном случае необходимо или отказаться от лизинговой сделки, или решить вопрос о возможных путях сокращения объема лизинговых платежей¹.

Следующим этапом анализа является сравнение объема затрат на товары (услуги) в результате лизинговой сделки с затратами, которые бы могли сформироваться при использовании банковского кредита на закупку объекта лизинга, а также с затратами при условии приобретения объекта на условиях купли-продажи. Если на основе анализа можно будет сделать вывод о наиболее низком уровне затрат при условии лизинговой сделки, то следует признать экономическую целесообразность использования лизингового механизма. В противном случае необходимо ориентироваться на вариант, обеспечивающий наименьший объем затрат, или на снижение затрат при использовании лизинга.

При определении объема слагаемых платежей необходимо учитывать, чтобы их общая сумма не выходила за рамки ограничений, т.е. была равна (или меньше) предельной ранее определенной величине, обеспечивающей формирование уровня цены услуг соответствующего (или меньше) действующей цене рынка. Подводя итоги, отмечаем, что при оценке эффективности лизинговых операций методы количественного анализа позволяют:

¹ См.: Финансовая аренда (лизинг) в России. Материалы круглого стола «Рынок финансовой аренды в России в период кризиса: взгляд со стороны». М.: Международная финансовая корпорация, 1998.

- Спрогнозировать прибыльность лизинговой сделки на стадии проектировки с учетом предстоящих лизинговых платежей и планируемой прибыли;

- Определить эффективность лизинговой сделки по результатам полученных доходов;

- Определить социальные результаты проекта.

Таким образом, на основе изложенного выше можно сделать вывод, что последствия (в том числе и социальные) реализации лизингового проекта, поддаются стоимостной оценке. Но для оценки лизинга на транспорте необходимо учитывать и специфические транспортные показатели (и чисто финансово-экономические, социальные), характеризующие результативность транспортной работы (объем перевозок, качество, скорость доставки, степень риска).

Поэтому можно рекомендовать для оценки эффективности лизинга на воздушном транспорте схему, включающую систему трех групп показателей¹:

- общие финансово-экономические показатели;
- показатели эффективности транспортной работы;
- социально-экономические показатели.

Факторы, влияющие на изменение степени риска проекта, можно разделить на две группы: внешние (независящие от деятельности фирмы) и внутренние (по вине фирмы). На рис. 3 представлены наиболее общие виды и факторы возникновения риска.

В литературе, рассматривающей этот вопрос², приводятся и следующие показатели риска: бюджетный, социально-политический, экологический, криминальный, природный, качественный, рыночный, обеспечение производства.

Важным мероприятием является страхование. Мировой опыт хозяйственно-правовых отношений свидетельствует, что при заключении лизинговых соглашений лизингополучатель принимает на себя обязанность застраховать транспортировку получаемого в лизинг оборудования, его монтаж и пусконаладочные работы, имущественные риски³. Страхование повышает кредитные возможности компаний в том случае, если они обеспе-

¹ См.: Усков Н.С. Организация управления территориальными производственно-транспортными комплексами. М.: ГУУ, 1999.

² Чернов В. А. Анализ коммерческого риска / Под ред. М.И. Баканова. М.: Финансы и статистика, 1998.

³ См.: Конвенция по международному лизингу (международной финансовой аренде оборудования). Оттава, 1988; Горемыкин В.А. Лизинг. М.: ИНФРА-М, 1997; Самохвалова Ю.Н. Лизинг в России: правовые основы, бухгалтерский учет, налогообложение. М.: Современная экономика и право, 1999.

чены поддержкой крупной и широко известной страховой компании. Область минимального риска — в пределах до 25%. В этой области фирма рискует тем, что не получит чисто прибыли и не сможет выплатить дивиденды по выпущенным ценным бумагам, если таковые имеются. Незначительные потери возможны, но основная часть чистой прибыли будет получена. Область повышенного риска — 25—50%. В результате деятельности в худшем случае произведется покрытие всех затрат (рентные и коммунальные платежи, накладные расходы, реклама и др.), а в лучшем случае — не получит прибыль меньше расчетного уровня. Область критического риска — 50—75%. Здесь есть опасность потерять всю выручку от данной операции, однако можно осуществлять различные виды лизинга¹. Проведенные специалистами исследования показали, что оптимальный коэффициент риска находится в пределах 30%².

Таким образом, учет факторов риска является важным этапом оценки эффективности лизинга, поскольку влияние этих факторов сказывается на изменении методики оценки, которая предполагает в данном случае введение дополнительных сценариев расчета³. С экономической точки зрения лизинговые платежи не могут быть меньше возвратной стоимости объекта лизинга, иначе не будет обеспечено его простое воспроизводство. Министерством экономики России разработаны методические рекомендации по расчету лизинговых платежей⁴. В зависимости от вида начисления стороны могут выбрать следующие методы начисления лизинговых платежей и периодичности выплат⁵: «с фиксированной суммой», «с авансом», метод «минимальных платежей».

Методические рекомендации по расчету лизинговых платежей предлагают следующий алгоритм расчета:

1. Рассчитываются размеры лизинговых платежей по годам, охватываемым договором лизинга.
2. Рассчитывается общий размер лизинговых платежей за весь срок договора лизинга как сумма платежей по годам.
3. Рассчитываются размеры лизинговых взносов в соответствии с выбранной сторонами периодичностью взносов, согласованными ими методами начисления и способом уплаты.

¹ См.: Договор лизинга воздушных судов: международно-правовые требования // Воздушный транспорт. 2003. № 8.

² См.: Горемыкин В.А. Лизинг. М.: ИНФРА-М, 1997.

³ См.: Лизинг и механизм его эффективности использования.//Воздушный транспорт.- 2003. № 5.

⁴ См.: Федеральный закон от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)».

⁵ См.: Андреев П.А., Баутин В.М. и др. Лизинг. М., 1999; Васильев С.Н., Катырин С.Н., Лене Л.Н. Лизинг как механизм развития инвестиций и предпринимательства. М.: ДеКА, 1999.

Характеризуя экономическую целесообразность лизинга для лизингополучателя, необходимо отметить: лизингополучатель, заключая договор, несет риски собственника, хотя юридически им не является¹.

Любое приобретение имущества, в том числе и по договору лизинга, можно рассматривать, по своей сути, как инвестицию. Бизнес-план, представленный претендентом, должен включать финансовый план, по которому определяется эффективность проекта². Составляющими финансового плана являются следующие разделы:

- план доходов;
- баланс доходов и расходов по отдельным товарам;
- план денежных поступлений и выплат на период реализации проекта.

На основе этих расчетов определяется внутренняя норма рентабельности. Принципиальным условием эффективности проекта является положение о том, что внутренняя норма рентабельности должна быть не меньше принятой процентной ставки по кредитам³.

Виды финансового анализа, применяемого при оценке предполагаемых капиталовложений, распадаются на две группы: методы, дисконтирующие денежные потоки (сложные метод) и не дисконтирующие их (упрощенные методы).

Рассмотрим кратко наиболее известные методы оценки экономической привлекательности инвестиций⁴:

- определение чистой текущей стоимости;
- расчет рентабельности инвестиций;
- расчет внутренней нормы прибыли;
- определение бухгалтерской рентабельности инвестиций;
- расчет окупаемости инвестиций.

Наиболее часто применяются первые три метода, основывающиеся на применении концепции дисконтирования. Но для оценки эффективности лизинга, безусловно, важным является определение сроков окупаемости. При расчете периода окупаемости суммируются ежегодные (или ежемесячные) денежные поступления для определения

¹ Брызгалин А.В., Берник В.Р., Головкин А.Н., Ярошенко А.В. Профессиональный комментарий к Положению о составе затрат. М.: Аналитика-Пресс, 2000.

² Письмо Министерства экономики РФ «О методических рекомендациях о порядке организации и проведения конкурсов по размещению централизованных инвестиционных ресурсов» от 29 декабря 1994 г. № ЯУ-779/081.

³ См.: Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. М.: Фонд «Правовая культура», 1997.

⁴ См.: Афанасьев В.Г. Международные отношения в области гражданской авиации. М.: Международные отношения, 1983.

того года (или месяца), в котором они превысят первоначальные расходы денежных средств, при расчете дисконтированного периода окупаемости суммируются дисконтированные денежные поступления. Показатель периода окупаемости¹ характеризует риск проекта, но не отражает эффективность проекта после периода окупаемости и использование лишь этого показателя для определения эффективности проекта недостаточно.

Одним из важных элементов лизинговой сделки является ее закрытие. Если наступает событие, результатом которого является прекращение действия лизингового договора, то лизингополучатель обязан выплатить сумму закрытия сделки, которая включает следующие величины: остаток лизинговых платежей, причитающихся лизингодателю, остаточная стоимость объекта лизинга (если предусмотрен выкуп объекта лизинга), неустойка. По американской методике к числу принимаемых в расчет основных показателей относятся²:

- сопоставление стоимости имущества при продаже в кредит по сравнению, с его стоимостью на условиях лизингового соглашения;
- расчет вариантов ставок финансирования сделки;
- сопоставление поступлений выручки от эксплуатации объекта лизинга, у собственника данного имущества с поступлениями от использования его на условиях лизинга.

Таким образом, финансово-экономическая оценка проектов использования лизингового имущества играет большую роль в ходе обоснования вариантов вложения средств, для всех субъектов лизинговой сделки. Решения, принимаемые на основании этого вида анализа, затрагивают стратегию предприятия, определяют, как правило, в долгосрочной перспективе рентабельность, ликвидность, финансовую устойчивость фирм. Но не менее важным этапом оценки эффективности лизинга является анализ качественных показателей, т.е. оценка, предполагающая рассмотрение социальных аспектов, законодательно-правовой анализ, выработку и анализ конкретной схемы лизинговых операций, выбор вида лизинга и т.д.³

В процессе изучения литературы по рассматриваемой в диссертации теме, исследуя процессы расчета и анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия, автор дополнительно соприкоснулся

¹ См.: *Бочаров В.* Финансово-кредитные методы регулирования риска инвестиций. М.: Финансы и статистика, 1993.

² См.: *Газман В.Д.* Лизинг: теория, практика, комментарии. М.: Фонд «Правовая культура», 1997.

³ См.: *Косиченко Е.Ф.* Совершенствование управления транспортом в условиях экономической реформы (на примере гражданской авиации). М.: Транспорт, 1996; *Самохвалова Ю.Н.* Лизинг в России: правовые основы, бухгалтерский учет, налогообложение. М.: Современная экономика и право, 1999.

с такой проблемой, что все расчеты ведутся уже по фактическим затратам. Как таковой программы мониторинга незапланированных расходов и их уменьшения нет, работа идет по факту. Такая политика ведет к уменьшению доходной части, следовательно, к увеличению расходов и уменьшению количества потенциальных клиентов.

Модель низкозатратных перевозок показала свою жизнеспособность в США на примере таких перевозчиков, как Southwest Airlines и jetBlue. Доля авиакомпаний с низкими затратами на внутреннем рынке США утроилась за последние 10 лет и достигла 20% от общего пассажирооборота. В этой связи автор уже отмечал необходимость использования современных организационно-финансовых механизмов обеспечения процесса предоставления транспортных услуг, и в частности, такого инструмента, как лизинг. Достижение преимуществ лизинга в транспортном комплексе и наивысшего экономического и социального эффекта показано на рис. 7¹.

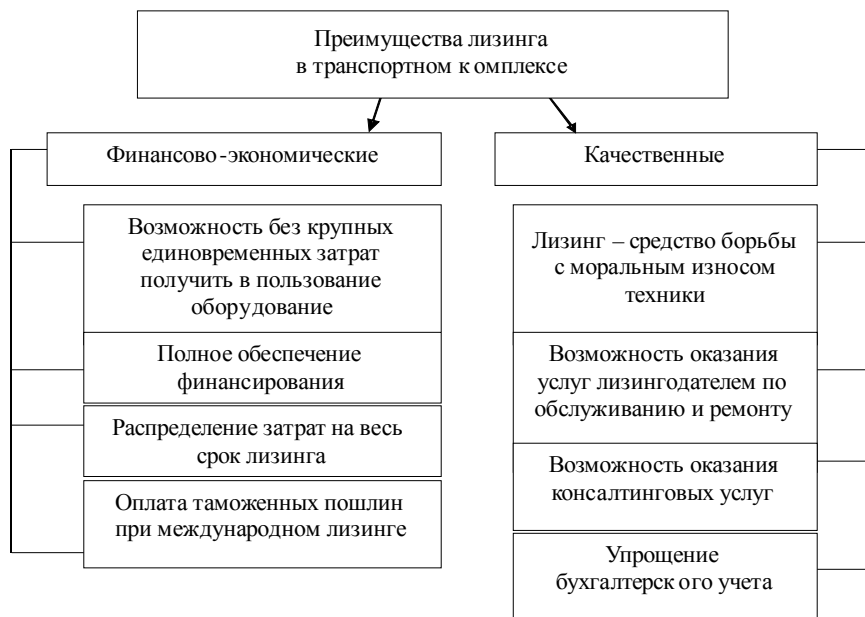


Рис. 7. Финансово-экономические и качественные преимущества лизинга на авиационном транспорте

¹ См.: Громов Н.Н. Воздушный транспорт России (история и современность): Учеб. пособие. М., 1998.

Анализируя показатели оценки эффективности лизинга для лизингополучателя на воздушном транспорте, можно предложить следующую классификацию (см. рис. 8)¹ :

- финансово-экономические показатели, характеризующие итоговую эффективность лизингового проекта;
- показатели эффективности перевозок, характеризующие в целом работу авиатранспортного предприятия (как результат использования лизингового механизма);
- показатели, с помощью которых можно судить об эффективности.



Рис. 8. Классификация показателей оценки эффективности лизинга для лизингополучателей на воздушном транспорте

¹ См.: Ковалев Г.Д. Основы инновационного менеджмента: Учебник для вузов / Под ред. В.А. Швандара. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999.

Оценивая предложенный для реализации лизинговый проект, необходимо получить ответы на следующие вопросы (на основе анализа выбранных показателей эффективности):

- соответствует ли проект целям и задачам компании;
- достаточен ли планируемый уровень прибыли;
- насколько велик риск потери вложенных средств.

Эффективность проекта характеризуется системой показателей, отражающих соотношение затрат и результатов применительно к интересам его участников. Различаются следующие показатели эффективности инвестиционного проекта¹:

- показатели коммерческой (финансовой) эффективности, учитывающие финансовые последствия реализации проекта для его непосредственных участников;
- показатели бюджетной эффективности, отражающие финансовые последствия осуществления проекта для федерального, регионального или местного бюджета;
- показатели экономической эффективности, учитывающие затраты и результаты связанные с реализацией проекта, выходящие за пределы прямых финансовых интересов участников инвестиционного проекта и допускающие стоимостное измерение.

Для авиапредприятия формула экономической эффективности принимает вид:

$$\text{ЭЛ} = \text{ПЛ/ЛП} + \text{ЭР}$$

причем

$$\text{ЛП} = \text{АО} + \text{ПК} + \text{КВ} + \text{ДУ} + \text{НДС},$$

где ЭЛ — экономическая эффективность лизинга;

ПЛ — прибыль от эксплуатации лизинговой техники;

ЭР — эксплуатационные расходы по содержанию лизингуемой техники;

ЛП — общая сумма лизинговых платежей;

АО — величина амортизационных отчислений, причитающихся лизингодателю в текущем году;

ПК — плата за используемые кредитные ресурсы лизингодателем на приобретение имущества — объекта договора лизинга;

¹ См.: Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (вторая редакция) / М-во экон. РФ, М-во фин. РФ, ГК по стр-ву, архит. и жил. политике; рук. авт. кол.: Коссов В.В., Лившиц В.Н., Шахназаров А.Г. М.: Экономика, 2002.

КВ — комиссионное вознаграждение лизингодателю за предоставление имущества по договору лизинга;

ДУ — плата за дополнительные услуги лизингодателя, предусмотренные договором лизинга;

НДС — налог на добавленную стоимость, уплачиваемый лизингополучателем по услугам лизингодателя.

Важным фактором определения эффективности лизинга, является определение размеров лизинговых платежей (рис. 9)¹.

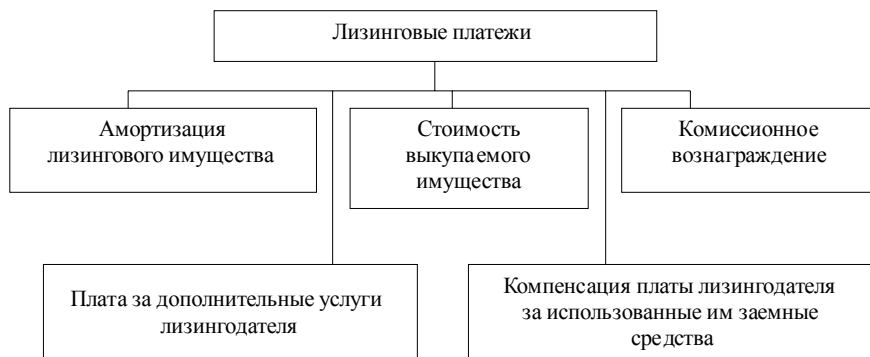


Рис. 9. Определение размеров лизинговых платежей

Они включают в себя амортизацию лизингового имущества, плату за используемые кредитные ресурсы лизингодателем, на приобретение объекта договора лизинга, комиссионное вознаграждение лизингодателю за предоставление имущества по договору, плату за дополнительные услуги лизингодателя, предусмотренные договором лизинга. Налог на добавленную стоимость, уплачиваемый лизингополучателем по услугам лизингодателя.

Как правило, окупаемость не должна превышать 3 лет. Таким образом, не масса прибыли, а быстрота окупаемости, скорость отдачи от вложенных средств — во многих случаях это решающий критерий использования лизинга.

Для транспортных предприятий лизинг экономически эффективен при сроках выплат не менее 7—8 лет и годовых процентных ставках не выше 8—12%¹.

¹ См.: Поршнев А.Г. Управление инновациями в условиях перехода к рынку. М.: Мегapolis-Контакт, 1993.

На основе методики, изложенной выше, и авторских предложений по ее совершенствованию проведем расчет лизинговых платежей. В качестве исходных данных используем пример лизинга радиомаячной системы СП-90М. Производитель — Челябинский завод по производству технических средств для аэропортов. В качестве исходных данных примем *расчет лизинговых платежей по договору финансового лизинга с выкупом имущества лизингополучателем по остаточной стоимости по истечении срока договора.*

Условия договора:

- предмет договора — радиомаячная система (РМС) СП-90М;
- стоимость имущества — предмета договора — 9,8 млн. руб.;
- норма амортизационных отчислений (АО) на полное восстановление — 10% годовых;
- процент комиссионного вознаграждения (КВ) — 8% (от среднегодовой остаточной стоимости имущества);
- дополнительные услуги лизингодателя (ДУ) — 0,5 млн. руб.;
- ставка налога на добавленную стоимость (НДС) — 20%;
- предусматривается выкуп имущества лизингополучателем по остаточной стоимости по истечении срока договора;
- лизинговые взносы осуществляются ежегодно равными долями начиная с 1-го года.

В рассматриваемом периоде не рассматривается плата лизингодателя за кредитные ресурсы для приобретения техники (принимается, что лизингодатель является и поставщиком).

1-й вариант. Срок лизингового договора — 7 лет.

Расчетные данные стоимости РМС за 7 лет его эксплуатации по договору лизинга (табл. 16).

Таблица 16

Расчет среднегодовой стоимости имущества

Год	Стоимость имущества на начало года (млн. руб.)	Сумма амортизационных отчислений (млн. руб.)	Стоимость имущества на конец года (млн. руб.)	Среднегодовая стоимость имущества (млн. руб.)
1-й	9,8	0,98	8,82	9,31
2-й	8,82	0,98	7,84	8,82
3-й	7,84	0,98	6,86	8,33
4-й	6,86	0,98	5,88	7,84
5-й	5,88	0,98	4,90	7,35
6-й	4,90	0,98	3,92	6,86
7-й	3,92	0,98	2,94	6,37
Всего	—	6,86	—	—

¹ См.: Харламов В., Ямбаева Р. Лизинг манит... и пугает // Авиатранспортное обозрение. 1999. Январь/февраль.

Стоимость имущества на конец года определяется как разница между стоимостью имущества на начало года и величиной ежегодных амортизационных отчислений.

Остаточная стоимость РМС на момент истечения договора (ОС7) определяется по формуле:

$$ОС7 = БС — АО = 9,8 — 6,86 = 2,94.$$

Далее проведем расчет общей суммы лизинговых платежей по годам.

1-й год

$$АО1 = 9,8 \times 10 : 100 = 0,98 \text{ млн. руб.}$$

$$КВ1 = 9,31 \times 8 : 100 = 0,745 \text{ млн. руб.}$$

$$ДУ1 = 0,50 : 7 = 0,071 \text{ млн. руб.}$$

$$В1 = 0,98 + 0,745 + 0,071 = 1,796 \text{ млн. руб.}$$

$$НДС1 = 1,796 \times 20 : 100 = 0,359 \text{ млн. руб.}$$

$$ЛП1 = 0,98 + 0,745 + 0,071 + 0,359 = 2,155 \text{ млн. руб.}$$

Аналогично проводятся расчеты размеров лизинговых платежей за период со 2-го по 7-й годы. Результаты этих расчетов см. в табл. 17.

Таблица 17

Расчет лизинговых платежей по годам (срок договора — 7 лет)

Год	АО	КВ	ДУ	В	НДС	Лп
1-й	0,98	0,745	0,071	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,071	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,071	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,071	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,071	1,639	0,328	1,967
6-й	0,98	0,549	0,071	1,600	0,320	1,920
7-й	0,98	0,510	0,071	1,561	0,312	1,873
Всего	6,86	4,393	0,497	11,75	2,349	14,099
в %	48,6	31,1	3,52	—	16,6	100

Таким образом, в соответствии с проведенными расчетами общая сумма лизинговых платежей за 7 лет договора составляет 14,099 млн. руб. Определяем размер ежегодных лизинговых взносов (в случае их уплаты равными долями). График уплат ежегодных лизинговых взносов см. в табл. 18.

С точки зрения лизингополучателя применение любой методики расчета лизинговых платежей должно преследовать одну цель — использовать лизинговую сделку как ресурсосберегающий фактор для проведения собственных инвестиций. Для дальнейшего анализа полу-

ченных результатов необходимы следующие данные: сумма лизинговых платежей за срок договора превысила первоначальную стоимость объекта лизинга в 1,43 раза.

Таблица 18

График ежегодных лизинговых выплат

Год	Сумма, млн. руб.	Год	Сумма, млн. руб.
1-й	2,0141	5-й	2,0141
2-й	2,0141	6-й	2,0141
3-й	2,0141	7-й	2,0141
4-й	2,0141	Всего	14,099

$$(ЛП : Сп = 14,099 : 9,8);$$

Общая сумма расходов лизингополучателя по договору лизинга с учетом выкупа объекта лизинга составила 17,039 млн. руб. ($ОС + ЛП = 2,94 + 14,099$), что в 1,73 раза $(ОС + ЛП) : СП = 17,039:9,8$ больше первоначальной стоимости РМС.

Проведем расчеты при условии, что срок договора составляет 5 лет.

2-й вариант. Срок лизингового договора — 5 лет (табл. 19).

Данные о среднегодовой стоимости имущества — объекта лизинга возьмем из табл. 16. Остаточная стоимость РМС на момент истечения договора ($ОС5$) для этого варианта расчета составит:

$$ОС5 = БС - АО = 9,8 - (0,98 \times 5) = 4,9.$$

Таблица 19

Расчет лизинговых платежей по годам (срок договора — 5 лет)

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,10	1,825	0,365	2,19
2-й	0,98	0,706	0,10	1,786	0,357	2,143
3-й	0,98	0,664	0,10	1,744	0,348	2,092
4-й	0,98	0,631	0,10	1,711	0,342	2,053
5-й	0,98	0,588	0,10	1,668	0,333	2,001
Всего	4,9	3,334	0,5	8,734	1,745	10,479
в %	46,7	31,81	4,77	—	16,65	100

По второму варианту расчета первоначальную стоимость объекта лизинга больше суммы лизинговых платежей за срок договора в 1,07 раза $(10,479 : 9,8)$.

Общая сумма расходов лизингополучателя по договору лизинга с учетом выкупа объекта лизинга составила 15,379 млн. руб. (4,9 + 10,479), что в 1,57 раза (15,379 : 9,8) больше первоначальной стоимости РМС.

В приложении 2 приведены расчетные данные о размере лизинговых платежей, по годам при сроках договора лизинга от одного до десяти лет. Результаты этих вычислений, а также расчетные величины, характеризующие соотношение представлены в табл. 20:

- размеров лизинговых платежей и первоначальной стоимости объекта лизинга;
- общей суммы затрат лизингополучателя по договору (остаточной стоимости РМС и лизинговых платежей) и первоначальной стоимости объекта лизинга.

Таблица 20

Срок договора (лет)	СП, млн. руб.	АО, млн. руб.	ОС, млн. руб.	ЛП, млн. руб.	ОС + ЛП млн. руб.	ЛП СП	ОС + ЛП СП
1	9,8	0,98	8,82	2,155	10,97	0,22	1,12
2	9,8	1,96	7,84	4,263	12,10	0,43	1,23
3	9,8	2,94	6,86	6,321	13,18	0,64	1,34
4	9,8	3,92	5,88	8,339	14,22	0,85	1,45
5	9,8	4,9	4,9	10,306	15,21	1,05	1,55
6	9,8	5,88	3,92	12,226	16,15	1,25	1,65
7	9,8	6,86	2,94	14,099	17,04	1,44	1,74
8	9,8	7,84	1,96	15,586	17,54	1,59	1,79
9	9,8	8,82	0,98	17,420	18,40	1,77	1,87
10	9,8	9,8	0	18,703	18,703	1,91	1,91

Анализ этих показателей позволяет определить соотношение затрат лизингополучателя (лизинговых платежей, а также стоимости выкупа имущества) в течение срока действия договора с первоначальной стоимостью объекта лизинга.

Расчет соотношений затрат лизингополучателя и первоначальной стоимости объекта лизинга при разных сроках договора

Представлен график 1. (приложение 2), отображающие изменения соотношения затрат лизингополучателя (1 — лизинговых платежей; 2 — суммы лизинговых платежей и стоимости выкупа имущества) и первоначальной стоимости объекта лизинга при разных сроках лизингового договора.

Анализируя полученные результаты, можно сделать вывод, что наиболее приемлемый вариант продолжительности договора для лизингополучателя при рассматриваемых условиях составляет 6—7 лет.

На графике 2 (приложение 2) представлена диаграмма, характеризующая соотношение расчетного показателя (ЛП/СП) и остаточной стоимости имущества (ОС) при различных сроках договора. Проводить анализ этих показателей рекомендуется при оценке эффективности лизинговых операций на воздушном транспорте в случае, когда предусматривается выкуп объекта лизинга по остаточной стоимости.

Анализируя данные, представленные на графике 3 (приложение 2), можно сделать выводы для рассматриваемого варианта лизинга РМС СП-90М. Варианты договоров продолжительностью 3—4 года характеризуются значительными размерами лизинговых платежей (62-80% от первоначальной стоимости РМС) и требуют больших средств, для выкупа имущества по истечении срока договора (60—70% от первоначальной стоимости РМС). При этом необходимо учитывать, что период времени менее 4 лет — недостаточно продолжительный для того, чтобы авиакомпания имела возможность обеспечить значительный рост прибыли от эксплуатации взятого в лизинг имущества.

Таким образом, на основе проведенного анализа зависимости лизинговых платежей от продолжительности договора для рассматриваемого варианта лизинга на воздушном транспорте, можно сделать, что оптимальный срок договора — 7 лет. Лизинговые платежи при такой продолжительности контракта составляют 14,099 млн. руб., на 44% больше первоначальной стоимости РМС (что соответствует среднестатистическим величинам)¹, а предусмотренный договором выкуп имущества по остаточной стоимости составляет 2,94 млн. руб. (30% от первоначальной стоимости РМС).

К основным причинам, сдерживающим дальнейшее развитие лизинга в России, по мнению автора, можно отнести следующие нормативно-правовые и макроэкономические проблемы:

- таможенные барьеры (объем таможенных налогов, дополнительное налогообложение за отсрочку, ограниченный срок временного ввоза, ограничения таможенного режима временного ввоза/вывоза);
- несовершенство принципов бухгалтерского учета (отсутствие трактовки лизинга как долгосрочного финансового вложения для лизингодателя о долгосрочного долгового обязательства для лизингополучателя);
- не хватает стартового капитала для организации лизинговых компаний;
- сложности в налогообложении;

¹ См.: Харламов В., Ямбаева Р. Лизинг манит... и пугает // Авиатранспортное обозрение. 1999. Январь/февраль.

- искусственное уравнивание лизинга в правах с другими видами сделок в налоговом законодательстве, что не учитывает экономическую сущность лизинга и приводит к его недостаточной эффективности;
- слабая государственная поддержка;
- отсутствие системы информационного обеспечения лизинга (предложения лизинговых услуг).

В целом можно выделить следующие направления совершенствования лизинговых сделок:

- обеспечение условий, стимулирующих лизинг российской техники;
- нормативно-правовая база;
- налоговая система и система учета, стимулирующая развитие лизинговой деятельности;
- страхование, обеспечение надежности финансовых операций, как следствие, уменьшение рисков;
- инфраструктура лизинга, обеспечивающая деятельность консалтинговых фирм, вторичного рынка технологического оборудования;
- информационная среда, включающая анализ статистических данных, анализ рынка, разработку и издание методических, нормативных, рекламных материалов.

Для развития на воздушном транспорте лизинга необходимо акцентировать внимание на увеличении государственных гарантий под лизинг с 60% до 75—85% от стоимости проекта, снизив таким образом гарантийные обязательства авиапредприятий-лизингополучателей до 15-25% от стоимости проекта.

Подводя итоги представленным в этом разделе расчетам и проведенному анализу, важно выделить следующие рекомендации по определению размеров лизинговых платежей для оказания услуг на транспорте:

- необходимость проведения расчетов по различным «сценариям»;
- целесообразность расчета показателей, характеризующих соотношение лизинговых платежей с первоначальной стоимостью объекта лизинга;
- в случае выкупа имущества по истечении срока договора — определение соотношения лизинговых платежей и остаточной стоимости объекта лизинга;
- необходимость автоматизации процесса расчета;
- учет текущей экономической ситуации в стране.

Оценку эффективности лизинга на транспорте необходимо рассматривать как достаточно сложный процесс с различными стадиями

его осуществления и оценки. Во-первых, это учет затрат и результатов в течение всего жизненного цикла проекта; во-вторых, это учет не только экономических, но и внеэкономических (социальных, экологических и др.) последствий реализации проекта.

Подвергая анализу методологические аспекты эффективности лизинга, следует выделить наиболее общие его особенности:

- мультипликативность (эффект лизинга, возникнув в результате применения новейшей техники, распространяется на все стадии воспроизводства и увеличивается по мере перехода к распределению, обмену и потреблению);

- получаемый эффект проявляется не только в процессе производства, но и в социальной сфере жизни и деятельности людей, т.е. он имеет как экономические критерии, так и социальные ценности;

- эмерджентность (качественная новизна лизинговой деятельности).

Оценивая особенности эффективности лизинга на воздушном транспорте, автор выделяет возможные сферы повышения эффективности производства в результате применения лизингового аспекта: экономическая, производственная и социальная. В качестве основных экономических преимуществ лизинга для лизингополучателя можно выделить:

1. Полное обеспечение финансирования сделки.
2. Распределение затрат на весь срок лизинга, что позволяет использовать высвобожденные средства для вложения в другие виды активов.

3. Возможность без крупных единовременных затрат получить в пользование необходимое имущество.

4. Лизинговые платежи производятся только после установки, наладки и пуска оборудования.

5. В некоторых лизинговых сделках лизингополучатель имеет право льготного приобретения взятого в лизинг имущества по окончании срока контракта.

6. При международном лизинге (актуально для воздушного транспорта) таможенные пошлины при возврате объекта лизинга лизингополучателю оплачиваются не по первоначальной, а по остаточной стоимости объектов лизинга. Необходимо учитывать, что в современных условиях в России это актуально, поскольку пользователь имущества из-за инфляции может нести незапланированные расходы в результате повышения остаточной стоимости взятого в лизинг имущества.

7. Уменьшение платежей в бюджет, размеров налога на имущество предприятий, так как стоимость объектов лизинга отражается в

активе баланса лизингополучателя только в случае перехода имущества в его собственность (до этого оно числится на балансе лизингодателя).

8. Уменьшение размера выплачиваемого в бюджет налога на прибыль, так как, во-первых, лизинговые платежи относятся на затраты, включаемые в себестоимость имущества; и во-вторых, при использовании лизинговой схемы отпадает необходимость начисления износа основных средств, что повышает сумму льгот по налогу на прибыль, связанную с техническим перевооружением и модернизацией производства (льгота исчисляется как разница между капитальными вложениями на техническое перевооружение и модернизацию производства и суммой амортизационных отчислений на дату предоставления льгот).

Для расширения количества лизинговых компаний и лизингополучателей необходимо:

1. Увеличить количество лизинговых компаний в северных регионах Российской Федерации.
2. Руководству регионов проводить постоянную кампанию по привлечению потенциальных лизингополучателей и быть их поручителями.
3. Предприятиям, успешно закрепившимся на региональном рынке, предусмотреть льготы, а именно передачу в собственность техники без выкупа.

Классическая форма аренды — это временная передача владельцем имущества юридического права на использование орудий труда и других элементов основного капитала другому субъекту-арендатору. Отношения сторон (арендодателя-владельца и арендатора по объекту сделки определяются в договоре аренды).

Для укрупненной оценки стоимость имущества может быть определена как сумма остаточной стоимости основного капитала, оборотных средств и финансовых активов¹. Владея информацией о стоимости имущества, можно оценить арендуемые элементы основного капитала и установить арендную плату.

На предприятии находится бездействующее здание с дорогостоящим оборудованием, и это все простаивает и не участвует в производственном цикле. Более того, необходимо постоянно ремонтировать, охранять, отчислять и т.д. Оборудование морально и физически стареет, не принося прибыли. Есть возможность отдать здание в долгосрочную аренду до 5 лет (хайринг) без права выкупа. Аренда пустующих зданий обладает рядом преимуществ. Так, при этой форме аренды арендодателю предоставляется возможность:

¹ См.: Лизинг и механизм его эффективности использования // Воздушный транспорт. 2003. № 5.

- иметь дополнительный источник роста объема реализации;
- экономить единовременные затраты и текущие издержки производства путем сокращения затрат на возведение (приобретение) и содержание производственных площадей для временного хранения объектов аренды;
- использовать объекты аренды одним арендатором, когда период аренды совпадает со сроком службы арендуемой техники.
- необходимо составить контракт на аренду с заинтересованными лицами (администрация округа, города) всего здания вместе с оборудованием.

Таким образом, задачи финансового планирования сводятся к более точному определению предстоящих расходов и доходов, правильному расчету необходимой суммы средств и будущих финансовых результатов.

Из всего выше сказанного видно, что планирование финансов предприятия — важная часть работы по обеспечению устойчивого финансового положения предприятия, позволяющая принять к осуществлению мероприятия по ликвидации «узких мест», выбрать наиболее выгодные источники финансирования и зоны вложения финансовых ресурсов.

Основным инструментом привлечения внебюджетных средств является институт государственно-частного партнерства (ГЧП), который может и должен быть использован как основной источник пополнения и расширения базы финансирования инфраструктурных проектов.

Одним из ключевых механизмов привлечения внебюджетных инвестиций при реализации крупных инфраструктурных проектов могут и должны стать государственные концессии, уже зарекомендовавшие себя в мировой практике. К экономическим плюсам данного инструмента, прежде всего, можно отнести:

- существенное расширение источников финансирования;
- сокращение сроков строительства и реконструкции объектов;
- повышение производительности труда персонала;
- снижение инвестиционных и эксплуатационных затрат.

Вместе с тем для достижения положительного эффекта транспортных концессий необходимо более активное по сравнению с другими отраслями участие государства, поскольку:

- социально-экономическая важность проектов, как правило, значительно превышает прямые финансовые выгоды оператора объекта транспортной инфраструктуры;
- уровень платежеспособного спроса в сопоставлении с необходимыми затратами не вызывает энтузиазма у потенциальных инвесторов;

- для проектов в сфере транспортной инфраструктуры характерны высокая фондоемкость и длительные сроки окупаемости;
- в проектах часто присутствуют политические, экономические и социальные риски, которые снижают их привлекательность для частного бизнеса.

Применение государственных концессий позволит существенно расширить источники финансирования транспортной отрасли в целом, а также поспособствует созданию новых и реконструкции уже существующих объектов, сокращению сроков их строительства и реконструкции, значительному снижению инвестиционных и эксплуатационных издержек. Как пример можно привести следующие цифры — Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России» на 60% финансируется из федерального бюджета и бюджетов субъектов Федерации. Остальной объем необходимого финансирования обеспечивается за счет внебюджетных источников, исходя из задач транспортной стратегии, разработанной Минтрансом России и утвержденной Правительством Российской Федерации. В перспективе это соотношение должно измениться в сторону увеличения доли частных инвестиций, которая составит не менее 60%.

Как показывает практика, наиболее активно концессии используются при реализации проектов дорожно-транспортного сектора. Основным предметом ГЧП в дорожной отрасли должно стать строительство и передача в концессию платных автомобильных дорог, введение платности на которых является не только инструментом привлечения внебюджетных средств, но и должно рассматриваться в контексте государственной стратегии по развитию высококачественной инфраструктуры.

Здесь можно отметить проект по организации на базе аэропорта Кольцово крупного транспортно-логистического узла, создание которого входит в комплексную программу развития Европейско-азиатского интермодального транспортного узла. Развитие этого узла включает в себя также обустройство инфраструктуры грузового хаба на базе аэропорта Емельяново в Красноярске, что позволит в дальнейшем решить проблемы снабжения северных территорий и активизирует модернизацию транспортной инфраструктуры России в целом. Открытие грузового авиасервиса позволит обеспечить растущий спрос на транспортные услуги между Китаем и Европой.

Особое внимание необходимо уделить такому понятию, как монополизм отдельных авиакомпаний на тех или иных региональных рынках. Так как отсутствие конкуренции ведет к завышенным ценам на авиабилеты и перевозку грузов. Как правило, региональный монополизм лоббируется местными властями и чиновниками межрегиональных территориальных управлений ГА. Летом 2003 г. было принято ре-

шение об открытии рынка авиационных услуг Тюменской области для вхождения других авиакомпаний. Это сразу встретило сопротивление со стороны основного монополиста авиакомпании — «Ютэйр». Мотивировка, еще рано сделано это, так как они еще не могут конкурировать с другими компаниями, хотя присутствуют на рынке более 10 лет. Если какому-то предприятию удастся выйти на рынок, то она работает намного эффективнее, услуги дешевле и безопасность полетов намного выше.

Так, за период с 2000 по 2005 гг. в аэропорту Советский произошло четыре инцидента, связанные с отказом техники авиакомпаний других территорий и восемь инцидентов, связанных с отказом техники авиакомпаний Тюменского региона.¹

Уровень коэффициента безопасности полетов в организациях ГА, подконтрольных Приобскому межтерриториальному управлению равен $Q = 2,04 \times 10^{-4}$, при международных требованиях ² $Q = 1 \times 10^{-4}$.

Отдельно можно отметить перспективу создания особых экономических зон в портах, что будет способствовать экономическому росту и развитию как инфраструктуры, так и качества предоставляемых транспортных услуг, привлечению грузов в российские порты и интенсификации деловой активности в России.

Фактор *маркетинга* является особенно значимым в сфере услуг. В силу своей специфики услуги — это товар, не имеющий материальной формы; это товар, который нельзя потрогать и увидеть; но о нем можно услышать, и его результаты ощутимы. В связи с этим для маркетинга услуг особенно важна, во-первых, реклама и информация; во-вторых, продуманная система презентаций и, в частности, программа скидок и предоставления бесплатных услуг (для новых форм обслуживания). Оба этих способа привлечения клиентов широко применяются на Западе и положительно себя зарекомендовали.

Значительная часть роста объема предоставляемых услуг обеспечивается применением на предприятиях *современных технологий* их оказания. К числу таких технологий относятся логистические технологии (в частности, методы электронной торговли в бытовых концепциях «business to business» и «business to consumer», методы поставки «just in time» и др.), информационные технологии и др. (Так, в российских условиях хорошо известна электронная система покупки билетов «Сирена».)

¹ См.: Анализ инцидентов авиационных происшествий в аэропорту Советский за 1999—2005 годы.

² См.: Анализ состояния безопасности полетов в организациях ГА, подконтрольных Приобскому МТУ ВТ Минтранса России за 2005 год.

Весьма перспективно и другое, высказанное в материалах Совещания международных экспертов в области гражданской авиации. Главным источником (до 75—80%) всех финансовых поступлений для аэропортов, по мнению международных экспертов, должны быть доходы от неавиационной деятельности фирм, оперирующих на территории аэровокзальных комплексов по договорам, — автостоянки и торговля, размещение рекламы и гостиничный бизнес. Остальную часть доходов приносят аэропортовые сборы, плата за топливо, аэронавигационное обслуживание «бортов», которые должны остаться в ведении авиапредприятий.

На основании проведенных расчетов в предыдущих параграфах и прогнозов можно говорить об эффективности использования механизма формирования авиатранспортных узлов, региональных и местных аэропортов, поскольку это позволяет использовать ограниченные ресурсы и добиться лучшего результата в удовлетворении потребности населения и грузов округа в передвижении.

Автор поддерживает идею в области нормативно-правового обеспечения информатизации транспортного комплекса России, разработку положения о государственном информационном ресурсе транспортного комплекса и регламента информационного взаимодействия между органами федерального управления транспортом и администрациями регионального и местного уровней.

В финансировании Программы развития транспортной системы России обоснованно предполагается использовать все основные возможности федеральной бюджетной системы. В их числе:

- бюджетный и налоговые кредиты, которые предоставляется на условиях возмездности и возвратности. Способами обеспечения исполнения обязательств по возврату бюджетного кредита могут быть банковские гарантии, поручительства, залог имущества, в том числе в виде акций, других ценных бумаг, паев и т.п. Таким образом, обеспечение исполнения обязательств должно иметь высокую степень ликвидности;

- бюджетные субсидии и субвенции, предоставление которых допускается на условиях и в порядке, определенных федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год. Причем возврату в бюджет подлежат субсидии и субвенции в случаях их нецелевого использования, а также в случаях их не использования в установленные сроки;

- бюджетные инвестиции, которые обеспечиваются соответствующим бюджетом при условии включения их в Программу. Предоставление бюджетных инвестиций исполнителям Программы, не являющимся государственными или муниципальными унитарными пред-

приятными, влечет возникновение права государственной или муниципальной собственности на эквивалентную часть уставных капиталов и имущества данных юридических лиц и оформляется участием Российской Федерации в уставных капиталах таких юридических лиц.

В процессе аккумулирования средств на развитие транспортной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации могут создаваться региональные инвестиционные фонды государственной поддержки общественного пассажирского транспорта, формируемые за счет средств от сбора единого налога на вмененный доход от коммерческой деятельности на транспорте, части амортизационных отчислений организаций пассажирского транспорта, добровольных взносов других организаций, а также субвенций федерального бюджета на пассажирский транспорт, поступающих в бюджеты соответствующих субъектов Федерации.

Средства федерального бюджета в форме государственной поддержки могут использоваться на реализацию следующих программных мероприятий:

- реконструкцию, строительство и эксплуатацию находящихся в государственной собственности объектов, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных систем;
- строительство новых магистральных железнодорожных линий, имеющих общегосударственное значение, строительство пограничных железнодорожных станций;
- реконструкцию, строительство и эксплуатацию внутренних водных путей и гидросооружений на них;
- модернизацию и развитие системы организации воздушного движения (в части обеспечения специальных требований);
- реконструкцию и строительство аэропортов федерального значения;
- модернизацию метрополитенов;
- развитие производства и закупку транспортных средств нового поколения для пассажирских перевозок;
- предоставление субсидий на социально значимые перевозки пассажиров;
- проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, связанных с реализацией Программы и имеющих общегосударственную значимость;

Заключение

Представленный анализ позволил сделать методологический вывод о том, что сфера транспортных услуг становится системообразующим фактором социально-экономического развития территорий Российской Федерации. В монографии рассмотрены современные методологии организации развития сферы транспортных услуг. Выявлено в наибольшей степени проработаны научные аспекты организации единой транспортной системы (ЕТС) РФ и локальных транспортных систем — населенных пунктов, предприятий, транспортных и промышленных узлов.

Регионализация хозяйствования и государственного управления при возрастании роли комплексного обслуживания, когда транспортные доставки и распределение продукта становятся частью единого процесса, охватывающего стадии производства, материально-технического обеспечения и сбыта, актуализирует изучение регионального транспортного комплекса, включая метод анализа и синтеза.

В работе доказана необходимость формирования и реализации стратегии развития и управления региональным транспортным комплексом в области услуг, способного обеспечить благосостояние населения северных регионов, достижения рационального соотношения между видами транспорта, взаимосвязанной динамики в их развитии и использовании. Процессы регионализации хозяйства, развертывающиеся на фоне усиления открытости национальной экономики, ее вовлеченности в международный обмен, определяют значение регионального уровня изучения и построения услуг транспортного комплекса.

Для повышения уровня жизни населения северных районов в социально-экономическом плане необходимо развивать транспортные коммуникации и транспортный комплекс, а следовательно, развитие услуг для обеспечения жизнедеятельности РТК (СТО, АЗС, кемпинги и т.д.).

Транспорт экстерриториален, он обеспечивает непрерывность хозяйственного пространства. Поэтому в условиях децентрализованного обеспечения им нет необходимости определения жестких границ между смежными транспортными комплексами. Эти границы по своей природе подвижны и зависят от решаемой задачи. В программно-целевом

управлении, при разработке государственных программ развития транспортного комплекса имеют определяющее значение административные границы субъектов РФ в составе федеральных округов. В работе дана характеристика и обоснованы концептуальные положения социально-экономического развития РТК ХМАО-Югра. Такое выделение РТК влияет на формирование ресурсной базы ее функционирования и развития.

Системы транспорта вовлечены в процессы структурных и институциональных преобразований, в ходе которых не всегда должным образом учитываются приоритетность и ведущая роль системных закономерностей развития транспорта. В работе раскрывается содержание и структура основных аспектов организации транспортного комплекса. Механизм системной организации представлен как совокупность и взаимодействие первичных организационных отношений — связности, иерархичности, непрерывности, соответствия, компактности и конкурентности.

Раскрыто содержание современного стратегического подхода к управлению конкурентоспособностью видовых подсистем ТРК, оказывающих транспортные услуги. Среди них центральное место принадлежит подсистеме авиационного транспорта. Для нее выделены две крупных сферы стратегической деятельности. Первая и основная — транспортное обслуживание, организация перевозок. Вторая — использование ресурсных возможностей авиационного транспорта.

В работе предложена концепция системного маркетинга перевозок, в основе которой межотраслевой социально-экономический подход, базирующийся на выявлении объективных и субъективных долговременных тенденций в развитии производительных сил и общественного производства в целом

Предложена концепция развития института российского лизинга, необходимого для дальнейшего развития транспортного комплекса регионов Севера РФ, снижения бремени одновременных затрат. Особую актуальность данное направление представляет при решении Федерального проекта «Урал промышленный — Урал приполярный», основная часть которого приходится на территории ХМАО-Югра, ЯНАО.

В целях увеличения интенсивности перевозок и грузов обоснована необходимость снижения издержек в сфере транспортных услуг, за счет введения льготного налогообложения на землю для предприятий, пересмотра законодательства в области антимонопольной политики, введения аэроузловых аэропортов (хабов), реорганизации структур предприятия. В организационно-правовом направлении предлагается решить проблему создания единых территориальных управлений без дублирующих систем.

С развитием автомобильной и железнодорожной транспортной систем в местах наибольшего скопления населения и благоприятных для развития ресурсных районов Севера отпадет такой высокочатратный механизм, как северный завоз.

Раскрыта деятельность транспортного комплекса северных территорий Российской Федерации и его роли в социально-экономическом развитии региона. Сформировано информационно-аналитическое обозрение предприятий в районах Севера. Показаны проблемы и проведен анализ комплексной оценки эффективности управленческих решений в деятельности предприятий, предоставляющих транспортные услуги.

Согласно требованиям специализации «Сфера услуг»:

1. Систематизированы теоретико-методологические взгляды, раскрывающие взаимосвязи развития сферы транспортных услуг и социально-экономического развития регионов. В дополнение к имеющимся теоретическим подходам — комплексному, системному, синергетическому, организационному, логистическому — предложено применять для сбалансированного развития сферы транспортных услуг концепцию конкурентных преимуществ.

2. Обосновано использование институционального подхода для развития сферы транспортных услуг в северных территориях РФ, определяющего возможности их устойчивого роста на основе согласованного функционирования инфраструктурных элементов: государственно-политического устройства, рыночных, финансово-кредитных, финансово-бюджетных, социальных институтов. Предложено использовать институциональные методы государственного регулирования сферы транспортных услуг в регионах на основе программно-целевого управления, комплексного контроля за соблюдением качества услуг и правил технической эксплуатации транспортных средств, экологического надзора, сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту.

3. Выявлены особенности и раскрыта специфика управления развитием сферы транспортных услуг в северных регионах, обусловленные экстремальными условиями, низкой плотностью населения, большими расстояниями между населенными пунктами, заболоченными территориями, препятствующими развитию транспортной инфраструктуры. Специфика управления заключается в необходимости учета удаленности от высокоразвитых экономических районов и промышленных центров страны; несбалансированной структуры производства, ориентированной на добывающие отрасли промышленности; ограниченности и сезонности сроков проведения работ; повышенных затрат общественного труда на производственную и иную деятельность; ограниченности

местной сырьевой базы для отдельных производств, сильной зависимости от северного завода; значительной доли продукции, вывозимой из региона, в ущерб внутрирегиональным связям; повышенных требований к материалам, топливу, технике и технологиям.

4. Разработаны основные положения стратегии и программы развития сферы транспортных услуг в регионах Севера, обеспечивающие освоение перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, преодоление сложившихся региональных и отраслевых диспропорций в развитии региональной транспортной системы, улучшение состояния ее инфраструктурной базы, использование современных технологий организации перевозок пассажиров и грузов, расширение набора услуг, предоставляемых всем участникам транспортного процесса. При определении спроса на транспортные услуги обосновано использование в качестве основного индикатора спроса значений регионального валового продукта и показателей, составляющих его структуру. Программа сферы развития транспортных услуг в северных регионах реализуется на основе проектирования и создания интегрированной инфраструктуры, использования организационно-финансовых инструментов: лизинга, маркетинга и логистики.

5. Предложена методика мониторинга сферы транспортных услуг, включающая: изучение и анализ потребностей в направлениях, сроках и объемах транспортировки; маркетинговые мероприятия по улучшению информированности населения и хозяйствующих субъектов о новых транспортных услугах; получение информации о техническом состоянии транспортных средств и условий их эксплуатации; удовлетворение потребностей в получении услуг по страхованию транспортных перевозок; продвижение новых технологий транспортного обслуживания: системы накопительных скидок, предварительная запись по телефону, круглосуточный сервис, срочное обслуживание без предварительной записи, наличие договоров с ведущими страховыми компаниями; оценка качества оказываемых транспортных услуг.

Согласно требованиям специализации «Транспорт»:

1. Обоснованы целесообразность и алгоритм формирования крупных авиаузлов (хабов) в северных регионах, предусматривающий определение миссии, целей, задач, принципов, методов и путей их создания. Представлена авторская классификация аэропортов северных регионов по критерию интенсивности оказания транспортных услуг. Интеграция деятельности узловых, региональных и муниципальных аэропортов позволяет повысить эффективность функционирования авиаузлов, снизить издержки, регулировать перевозочный процесс, оптимизировать использование ресурсов, повысить качество транспортных услуг.

2. Предложены современные организационно-экономические технологии модернизации и обновления материально-технической базы авиационного комплекса. Разработаны и внедрены специфические методики лизинга авиационной техники, оборудования, расчета издержек авиапредприятий, обеспечивающие рентабельность оказания услуг в северных регионах.

Практическая значимость заключается в том, что его основные методические положения и выводы сформулированы в виде конкретных рекомендаций и могут быть использованы на предприятиях, оказывающих транспортные услуги в целях совершенствования деятельности и повышения экономической устойчивости их функционирования, а также федеральными, региональными и муниципальными органами управления для координации развития рынка транспортных услуг в северных регионах.

Показана особая роль государственного регулирования в создании благоприятного климата для развития сферы транспортных услуг в Российской Федерации, необходимость государственного стимулирования данной сферы посредством использования нормативно-правовых, экономических и налоговых мер.

Проблематика совершенствования управления производством, организации лизинговых сделок на воздушном транспорте исследована с точки зрения формирования эффективного управления данными процессами. Показана необходимость доработки правовых механизмов регулирования лизинговой деятельности, внесения изменений в действующее законодательство. В условиях рыночной экономики хозяйствующие субъекты различной организационно-правовой формы должны быть равны, и вмешательство административного ресурса чревато высокими издержками.

Литература

1. Конституция Российской Федерации.
2. Ежегодные Послания Президента РФ В. Путина Федеральному Собранию РФ.
3. Федеральный закон от 29 октября 1998 г. №164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)».
4. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»/ Утверждено постановлением Правительства РФ №848 от 05.12.2001.
5. Гражданский кодекс РФ. Часть 2. Статьи 665-670.
6. Конвенция по международному лизингу (международной финансовой аренде оборудования). Оттава, 28.05.88.
7. Постановление Совета Министров СССР «О мерах по усилению геологоразведочных работ на нефть и газ в районах Западной Сибири» (извлечение). №155 от 19.05.1962.
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.12.2002 №861 (с измен. от 26.06.2002г. №466). «О возмещении российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей».
9. Письмо Министерства экономики РФ «О методических рекомендациях о порядке организации и проведения конкурсов по размещению централизованных инвестиционных ресурсов» от 29.12.94 № ЯУ-779/081-349.
10. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 7 июня 2002 г. №765-р. «Об утверждении Стратегии экономического развития Сибири»
11. Методические рекомендации по расчету лизинговых платежей. Утверждено заместителем министра экономики РФ 16.04.96.
12. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов: (вторая редакция)/МЭРТ РФ, Минфин РФ, ГК по стр-ву, архит. и жил. политике; рук. авт.кол.: Коссов В.В, Лившиц В.Н., Шахназаров А.Г.-М ОАО «МПО» Изд-во «Экономика», 2000. — 421с.
13. Положение о лицензировании лизинговой деятельности в РФ. Утверждено постановлением РФ от 26.02.96 №167.
14. Об утверждении методических указаний об отражении в бухгалтерском учете операций по договору лизинга. Приказ №16 от 21 января 2000./Российское дорожное агентство.

15. Анализ основных технико-экономических показателей Советского отделения ГУДП «Аэронавигация Севера Сибири» 1993-2004.

16. Анализ развития гражданской авиации в современных условиях.//Эксперт. —2003. — №18.

17. Аналитическая записка о взаимоотношениях с профсоюзными организациями./г. Тюмень.- №760 от 03.10.2000.

18. Анализ состояния безопасности полетов в организациях ГА, подконтрольных Приобскому МТУ ВТ Минтранса России за 2001 год.

19. Анализ состояния безопасности полетов в организациях ГА, подконтрольных Приобскому МТУ ВТ Минтранса России за 9 месяцев 2003 год.

20. Анализ состояния безопасности полетов при УВД за последние 10 лет и разработка рекомендаций по совершенствованию ОВД ГК №2876/99-030-0435-ГК-30.23-г от 02.11. 1999. /ГосНИИ «Аэронавигация». 1999.

21. Анализ инцидентов, авиационных происшествий в аэропорту Советский за 1999-2004 годы.

22. Об итогах работы гражданской авиации за 2000 год и мерах по социально- экономическому развитию отрасли в 2001 году. Постановление коллегии от 16.04.2001. М.: ФАС, 2001. 17с.

23. Об итогах работы гражданской авиации за 2001 год и мерах по социально-экономическому развитию отрасли в 2002 году. Постановление коллегии от 15.04.2002. М.:2002. 18с.

24. Основные экономические показатели ООО аэропорт «Советский» за 2004г.

25. О межрегиональных территориальных управлениях и территориальных управлениях воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации/ Приказ министерства транспорта Российской Федерации №131 от 31.10.2000. г. Москва.

26. О состоянии безопасности полетов гражданской авиации России и подготовке к проверке системы ее контроля экспертами ИКАО./Постановление коллегии ФСВТ РФ.-М.: №8 от 25.04.2000.

27. Об итогах деятельности организаций ГА региона в первом полугодии 2000 года и основных задачах подготовки к работе в осенне-зимний период 2000-2001 годов. Протокол №10 от 26 сентября 2000 года./ г. Тюмень.

28. О неотложных мерах по повышению безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации./ Сборник № НА-281-Р. — 16.07.2002.

29. Основные технико-экономические показатели ООО «аэропорт Советский» 1999-2004.

30. Постановление Конференции (Пленума) Центрального Совета ФПАД России./Москва. — 20.12.2002.

31. Руководство по организации движения автотранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах РФ./Приказ №ДВ-124 от 27.11.1995.

32. Статистические данные деятельности гражданской авиации. Транспортная Клиринговая палата. 20.02.2004.

33. Налоговые известия./Путь Октября. — 2003. №70 (5423).

34. Абрамов С.И. Управление инвестициями в основной капитал- М.: Издательство «Экзамен», 2002.-544с.

35. Агангбьян А.Г. Экономический кризис в России// ЭКО №1. 1999. с18-35.

36. Адамецки К. О науке организации. — М.: Экономика, 1972.

37. Акофф Р., Эмэри Ф. О целеустремленных системах. Пер. с англ. — М.: Советское радио, 1980.

38. Алексеев Ю.П. Регион, Управление, Качество. — М., «Луч» 2000.

39. Андреев В.И. О состоянии авиационной техники в авиакомпаниях России. Материалы ФС ВТ РФ, 1999.

40. Андреев П.А., Баутин В.М. и другие. Лизинг. — М.: 1999.

41. Ансофф И. Стратегическое управление. Пер. с англ. — М.: Экономика, 1996.

42. Анчишкин А.И. Наука — техника — экономика. — М.: Экономика, 1988.

43. Афанасьев В.Г. Международные отношения в области гражданской авиации. — М.: Международные отношения, 1983. 232с.

44. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. — М.: Транспорт, 1987. —280с.

45. Баранов А.М. Видимость в атмосфере и безопасность полетов. — Л.: Издательство «Гидрометеиздат», 1991. — 206с.

46. Берталанфи Л. Общая теория систем// Исследования по общей истории систем. — М.: Прогресс, 1969.

47. Бондарь Е. Расходы на НИОКР.//Воздушный транспорт. — 2003. — №3.

48. Бочаров В. Финансово-кредитные методы регулирования риска инвестиций. — М.: Финансы и статистика, 1993.

49. Бромвич М. Анализ экономической эффективности капиталовложений. — М.: ИНФРА-М, 1996.

50. Брызгалин А.В., Берник В.Р., Головкин А.Н., Ярошенко А.В. Профессиональный комментарий к Положению о составе затрат. — М.: «Аналитика-Пресс», 2000.- 336с.

51. Вайсман А. Стратегия маркетинга: 10 шагов к успеху; Стратегия менеджмента: 5 факторов успеха: Пер. с нем. — М.: АО «Интерэкспорт Экономика», 1995.-344с. — (Практикум для делового человека).
52. Васильев С.Н., Катырин С.Н., Лепе Л.Н. Лизинг как механизм развития инвестиций и предпринимательства. —М.: ООО Издательско-консалтинговая компания «ДеКА», 1999. —280с.
53. Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. — М.: Фонд «Правовая культура», 1997.-441с.
54. Газман В.Д. Рынок лизинговых услуг. — М.: Фонд «Правовая культура», 1999. —376с.
55. Газман В.Д. Лизинг становится лучшим способом продажи оборудования.//Финансовые известия. 1997. №18.
56. Газман В.Д. Финансовый лизинг. Учебное пособие. — М.: ГУ ВШЭ, 2003.-392с. — (учебники Высшей школы экономики).
57. Гапоненко А.Л. Стратегия социально-экономического развития: страна, регион, город. Учебное пособие. М.: Издательство РАГС, 2001 —224с.
58. Гвишиани Д.М. Организация и управление. М.: МГТУ, 1998, 3-е изд. —332с.
59. Герчикова И.Н. Менеджмент. — М.: Учебник —3-е изд., переработ. и доп. ЮНИТИ, 2000. 501с.
60. Горемыкин В.А. Основы технологии лизинговых операций: Учебное пособие. — М.: Ось-89, 2000.-512с.
61. Горемыкин В.А. Лизинговый бизнес.// Консультант директора. — 1996. №4.
62. Горемыкин В.А. Лизинг. — М.: ИФРА-М, 1997. — 379с.
63. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. — М.:ГУ ВШЭ, 2000. —495с.
64. Громов Н.Н. Воздушный транспорт России (история и современность): Учебное пособие/ГАУ. М., 1998. —25с.
65. Денисов Б.Ф. Инновационный процесс в условиях рыночной экономики. — Спб.: СПбУ экономики и финансов, 1993.
66. Дойль П. Менеджмент: стратегия и тактика. — СПб: Издательство «Питер», 1999. — 560с. — (серия «Теория и практика менеджмента»).
67. Договор лизинга воздушных судов: международно-правовые требования.// Воздушный транспорт. — 2003. №8.
68. Доналдсон Л. Теория организации. Пер. с англ. — М.: Дело, 1999. —275с.

69. Друкер П. Менеджмент. — СПб: Издательство «Питер», 2001. 260с.

70. Дункан Дж. Основопологающие идеи в менеджменте. Уроки основоположников менеджмента и управленческой практики. Пер. с англ. — М.: Дело, 1996. — 270с.

71. Джонсон Р., Каст., Розенцвейг Д. Системы и руководство. (Теория систем и руководство системами). Пер. с англ. Изд. 2-е, дополн. — М.: Советское радио, 1971. — 647с.

72. Растринг Л.А. Современные принципы управления сложными объектами. — М.: Советское радио, 1980.

73. Резер С.М. Управление транспортным комплексом. — М.: Наука, 1998.-328с.

74. Ригсс Дж. Производственные системы: планирование, анализ, контроль. — М.: Прогресс, 1972.

75. Романов В.Н. Системный анализ для инженеров. — СПб, 1998.

76. Кабушкин Н.И. Учебник. — Мн.: НПЖ «ФУА», ЗАО «Экономпресс», 1997. — 284с.

77. Керженцев П.М. Принципы организации. Избранные произведения. — М.: Экономика, 1968.

78. Кобринский Н.Е., Майминас Е.Э., Смирнов А.Д. Экономическая кибернетика. — М.: Экономика, 1982.

79. Ковалев Г.Д. Основы инновационного менеджмента: Учебник для вузов/ Под ред. проф. В.А. Швандара.- М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999.

80. Кондратьев Н.Д. Проблемы экономической статики и динамики. Предварительный эскиз. — М.: Наука, 1991.

81. Князева Е.Н. Курдюмов С.П. Законы эволюции и самоорганизации сложных систем. — М.: Наука, 1994.

82. Котарбиньский Т. Праксеология. Избранные сочинения. М.:1963.

83. Котарбиньский Т. Трактат о хорошей работе. — М.: Экономика, 1975.

84. 85. Кочубей Е., Бульдяева Е. Опыт страхования рисков по лизинговым операциям.// Лизинг-ревью. 1998. №5/6.

85. Косиченко Е.Ф. Совершенствование управления транспортом в условиях экономической реформы (на примере гражданской авиации). — М.: Транспорт, 1996. — 199с.

86. Ламзутов В. Лизинг для аэропортов.//Гражданская авиация. — 2002. — №8. — С.22-23.

87. Ларичев О.И. Наука и искусство принятия решений. М.: Наука, 1979.

88. Лизинг и механизм его эффективности использования.//Воздушный транспорт.- 2003.- №5.

89. Литвак Б.Г. Разработка управленческого решения: Учебн. — М.: Дело, 2004. — 416с.

90. Маркетинговое планирование/ А.В. Завгородняя, Д.О. Ямпольская.- СПб: Питер,2002. — 352с.:ил.-(Серия «Маркетинг для профессионалов»).

91. Маркова В.Д. Моментальный снимок фирмы // Эко. 1999. № 3. С 93-103.

92. Медведева Н. Учет текущей аренды/ Финансовая газета, 1996, №30.

93. Микроэкономика / Под. ред. Е.Б. Яковлевой — М.: АКАЛИС, 1997. 326с.

94. Новости авиакомпаний./Авиаглобус.-2003.-№7. —С. 38.

95. Оптнер Л.И. Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем. — М.: Советское радио, 1969.

96. Основы предпринимательской деятельности. (Экономическая теория. Маркетинг. Финансовый менеджмент)/Под. ред. В.М. Власовой. — М.: Финансы и статистика, 1996. — 496с.: ил.

97. Организация производства на промышленных объектах США. — М.: Прогресс, 1969.

98. Перегудов Ф.И., Тарасенко Ф.П. Введение в системный анализ. —М.: Высшая школа, 1989.

99. Попов Г.Х. Проблемы теории управления. — М.: Экономика, 1970.

100. Практическое руководство по сегментированию рынка./С. Дибб, Л. Димкин — СПб: Питер, 2002. —240с.: ил. — (Серия «Маркетинг для профессионалов»).

101. Префер Д., Вильям. Теория организации. Пер. с англ.. Изд. 3-е, дополн.- М.: Наука, 1999.

102. Положение о а/п Советский. 2001.

103. Пьер Жаннио. Мы должны помочь отрасли выжить в этот тяжелейший период.//Авиатранспортное обозрение.-2002. №40.

104. Прилуцкий Л. Финансовый лизинг. Правовые основы, экономика, практика. — М.: Ось-89, 1997.

105. Поршнев А.Г. Управление инновациями в условиях перехода к рынку. — М.: Мегapolis-Контакт, 1993.

106. Портер М., Самплер Д., Прахалад С. Курс МВА по стратегическому менеджменту/Пер. с англ. — Альпина Паблшер, 2002. — 608с.

107. Региональная стратегия устойчивого социально-экономического роста/Под ред. А.И. Татаркина. — Екатеринбург: УрО РАН, 1998.

108. Рындин А.Г., Шамаев Г.А. Организация финансового менеджмента на предприятии. — М.: Русская деловая литература, 1997.
109. Рыжиков Ю.И. Теория очередей и управления запасами. — СПб: Питер, 2001. — 384 с.: ил. — (Серия «учебники для вузов»).
110. Решение о ставках земельного налога на 2004 год. №214 от 23.12.2003./Путь октября. — №104 (5457).
111. Резниченко Л. Регионализм, регионализация, региональные элиты: явное и очевидно// Российский социально-политический вестник. 1998. №1.
112. Садовский В.Н. Некоторые принципиальные проблемы построения общей теории систем// Системные исследования. Ежегодник — 1971. — М.: 1972.
113. Самохвалова Ю.Н. Лизинг в России: правовые основы, бухгалтерский учет, налогообложение. М.: Современная экономика и право, 1999.
114. Самохин В. Лизинговые компании есть, а лизинг?/ Гражданская авиация, 1999, №3.
115. Семашко Л.М. Диалектико-системный анализ структуры общественного производства// Диалектика познания сложных систем. — М.: Мысль, 1988.
116. Сетров М.И. Основы функциональной теории организации— Л.: Наука, 1971.
117. Сосновец В.А. Развитие авиации./Гражданская авиация.— 2003. — №1. — С.24.
118. Столерю Л. Равновесие и экономический рост: Пер. с франц. — М.: Прогресс, 1978.
119. Стабин И.П. Моисеева В.С. Автоматизированный системный анализ. — М.: Машиностроение, 1984. — 310с.
120. Стоянова Е.С., Быкова Е.В. и др. Практикум по финансовому менеджменту: Учебно-деловые ситуации, задачи и решения./ Под ред. Е.С. Стояновой. — 2-е изд., перераб. и доп. М.: Перспектива, 1997.
121. Соломатин В.А. Путем экономических реформ./ГА. — 2003. — №2.
122. Степанова М.В. Региональная экономика: Учебное пособие.-М.: ИНФРА-М, Изд-во Рос. экон. акад., 2002. — 463с. — (Серия «Высшее образование»).
123. Семь НОТ менеджмента: Настольная книга руководителя. —2-е изд./Под ред. В. Красновой и А. Привалова// ЗАО «Журнал эксперт», 1997.

124. Сборник телеграфных индексов пунктов, эксплуатантов, предприятий, служб и должностных лиц ГА./С доп. изм. М.: Воздушный транспорт — 1990.

125. Сборник телеграфных индексов пунктов, эксплуатантов, предприятий, служб и должностных лиц ГА./С доп. изм. М.: Воздушный транспорт — 1998.

126. Сыроежкин И.М. Очерки теории производственных организаций. — М.: Экономика, 1970. — 247с.

127. Тейлор Ф.У. Менеджмент. — М.: Контроллинг, 1992. — 137с.

128. Теймуразов Р., Полтавец В. Была одна судьба, остались общие проблемы// Гражданская авиация. — 2000. — №11. — С.24-25.

129. Тренев Н.Н. Управление финансами. М.: Финансы и статистика, 2000. — 496с.

130. Твисс Б. Управление научно-техническими инновациями. — М.: Экономика, 1989.

131. Томпсон А.А., А. Дж. Стрикленд Ш. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа, 12-е издание. — М: Вильямс, 2003 — 924.

132. Управление инновационным проектом «Опыт IBM», -М.: ИНФРА-М., 1995.

133. Управление исследованиями и инновациями/Под ред. В.И. Козлова. — М.: Наука, 1993.

134. Управление организацией: Учебник/Под ред. А.Г. Поршнева и др. —М.: ИНФРА-М, 1998.

135. Управление финансами: Учебное пособие. — М.: Финансы и статистика, 1999. — 496с.

136. Усков Н.С. Организация управления территориальными производственно-транспортными комплексами: Учебник для студентов ВУЗов, обучающихся по специальности: «Организация и управление на транспорте»: «Экономика и управление на предприятиях транспорта»./Министерство общего и профессионального образования. ГУУ.- М.: ГУУ, 1999.-320с.

137. Уткин Ф.А., Морозова Н.И., Морозова Г.И. Инновационный менеджмент. — М.: АКАЛИР, 1996.

138. Норткотт Д. Принятие инвестиционных решений. — М.: Банки и биржи, 1997. — 219с.

139. Хакен Г. Синергетика. Пер. с англ. — М.: Мир, 1980.

140. Хачатуров С.Е. Организация производственных систем. — Тула: Шар, 1996. — 202с.

141. Харламов В., Ямбаева Р. Лизинг манит.... и пугает / Авиа-транспортное обозрение, 1999, январь/февраль.
142. Ховард К., Коротков Э. Принципы менеджмента: Управление в системе цивилизованного предпринимательства. М.: Инфра-М, 1996.
143. Холл Р. Системное управление организацией. Пер. с англ. — М.: Советское радио, 1972. — 455с.
144. Чернов В. А. Анализ коммерческого риска/Под ред. М.И. Баканова. — М.: Финансы и статистика, 1998. —128с.
145. Чекмарева Е.Н. Лизинговый бизнес. — М.: Экономика, 1993.
146. 65 лет Ханты-Мансийскому автономному округу. Информационно-статистический сборник// Тюмень: Издательство «Северный дом», 1995 —311с.
147. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Финансы предприятий. — М.: ИНФРА — М, 1998. — 343с.
148. Шоннеси Дж. Принципы организации управления техническим прогрессом на предприятии. —М.: Прогресс, 1979.
149. Щербанин Ю. Транспортные связи России в 1999-2000 гг. и на перспективу.-М.:Транспорт, 2001.-207с.
150. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент. Учебник для вузов. — М.: Интел-Синтез, 1998.
151. Файоль А. Общее и промышленное управление. — М.: Контроллинг, 1992. — 112с.
152. Федоренко Н.П. Вопросы экономической теории. — М.: Наука, 1994.
153. Финансовая аренда (лизинг) в России. Материалы круглого стола «Рынок финансовой аренды в России в период кризиса: взгляд со стороны». — М.: Международная финансовая корпорация, 1998.
154. Форрестол Дж. Основы кибернетики предприятия (индустриальная динамика). Пер. с англ. — М.: Прогресс, 1971.
155. Францева Е.Ф. Лизинг. Справочное пособие. — М.: «Приор», 1998.
156. Финансовый менеджмент: теория и практика: Учебник/Под ред. Е.С. Стояновой. — 5-е изд., перераб. и доп.- М.: Изд-во «Перспектива». 2002. —656с.
157. Финансы предприятий. — М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1995. —250с.
158. Экономическая безопасность: Производство — Финансы — Банки/Под. ред. В.К. Сенчагова. — М.: Финстатинформ, 1998.

159. Ясин Е.Г. Хозяйственные системы и радикальная реформа. — М.: Экономика, 1989.
160. Янг С. Системное управление организацией. Пер. с англ. — М.: Советское радио, 1972. — 455с.
161. Богданов А.А. Всеобщая организационная наука. Т.1. Изд. 3 —е — М.: Книга.
162. Тейлор Ф.У. Менеджмент. — М.: Контроллинг, 1992. — 137с.
163. Абалкин Л.И. Производственные отношения: диалектика развития//Проблемы теории и практики управления, 1988. —№2.
164. «Экономика и жизнь» №10, 2006, Тип. ИД «Медиа-Пресса»: ул. Правды, д. 24, г. Москва.

Приложение

Приложение 1

Основные экономические и социальные показатели РФ за 2005 г.¹

	Январь 2006 г.	В % к		Справочно	
		январю 2005 г.	декаб- рю 2005 г.	январь 2005 г. в % к	
				январю 2004 г.	декабрю 2004 г.
Валовой внутренний продукт, млрд. руб.	21665,0 ¹⁾	106,4 ²⁾		107,2 ³⁾	
Индекс выпуска продукции и услуг по базовым видам экономической деятельности ⁴⁾		105,0	77,9	103,4	81,1
Индекс промышленного производства ^{5),6)}		104,4	83,5	101,6	83,9
Продукция сельского хозяйства, млрд. руб.	46,2	101,4	88,1	99,8	92,0
Грузооборот транспорта, млрд.т-км	381,6	98,7	93,1	104,2	97,7
в том числе железнодорожного транспорта	148,2	97,3	89,7	106,2	98,8
Объем услуг связи, млрд. руб.	51,9	106,4	73,1	116,0	86,7
Оборот розничной торговли, млрд. руб.	586,4	111,7	76,3	109,3	77,9
Объем платных услуг населению, млрд. руб.	195,7	111,2	84,5	101,3	82,8
Внешнеторговый оборот, млрд. долл.	38,6	127,0	112,1	135,8	111,7
в том числе:					
экспорт товаров	24,6	127,9	110,7	137,8	108,1
импорт товаров	14,0	125,3	114,6	132,4	118,6
Инвестиции в основной капитал, млрд. руб.	164,5	101,5	28,5	105,4	31,5

¹ Россия в цифрах. 2004 г.

	Январь 2006 г.	В % к		Справочно	
		январю 2005 г.	декаб- рю 2005 г.	январь 2005 г. в % к	
				январю 2004 г.	декабрю 2004 г.
Индекс потребительских цен		110,7	102,4	112,7	102,6
Индекс цен производителей промышленных товаров ⁵⁾		114,3	100,4	118,7	100,5
Реальные располагаемые денежные доходы ¹⁰⁾		108,7	54,2	89,7	57,5
Среднемесячная начисленная заработная плата одного работника ¹⁰⁾ :					
номинальная, рублей	9282	126,0	82,0	122,7	83,0
реальная		113,8	80,1	108,9	80,9

1) Данные за 2005 год (оценка).

2) 2005 г. в % к 2004 году.

3) 2004 г. в % к 2003 году.

4) Исчисляется на основе данных об изменении физического объема производства продукции сельского хозяйства, добычи полезных ископаемых, обрабатывающих производств, производства и распределения электроэнергии, газа и воды, строительства, транспорта, розничной и оптовой торговли.

5) По видам деятельности «Добыча полезных ископаемых», «Обрабатывающие производства», «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды».

6) С учетом поправки на неформальную деятельность.

10) Предварительные данные.

Приложение 2

Расчет лизинговых платежей по вариантам лизинговых договоров

1. Срок лизингового договора 1 год

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,500	2,225	0,445	2,67
Всего	0,98	0,745	0,500	2,225	0,445	2,67
в %	36,7	27,90	18,7	—	16,67	100

2. Срок лизингового договора 2 года

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,250	1,975	0,395	2,37
2-й	0,98	0,706	0,250	1,936	0,387	2,32
Всего	1,96	1,451	0,500	3,91	0,782	4,69
в %	41,79	30,9	10,66	—	16,67	100

3. Срок лизингового договора 3 года

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,167	1,892	0,378	2,270
2-й	0,98	0,706	0,167	1,853	0,371	2,224
3-й	0,98	0,664	0,167	1,811	0,362	2,173
Всего	2,94	2,115	0,500	5,556	1,111	6,667
в %	44,10	31,72	7,50	—	16,67	100

4. Срок лизингового договора 4 года

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,125	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,125	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,125	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,125	1,682	0,336	2,018
Всего	3,92	2,746	0,500	6,950	1,389	8,339
в %	47,01	32,93	5,99	—	16,67	100

5. Срок лизингового договора 5 лет

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,071	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,071	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,071	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,071	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,071	1,639	0,328	1,967
Всего	4,90	3,334	0,500	8,589	1,717	10,306
в %	47,5	32,35	4,85	—	16,67	100

6. Срок лизингового договора 6 лет

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,083	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,083	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,083	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,083	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,083	1,639	0,328	1,967
6-й	0,98	0,549	0,083	1,600	0,320	1,920
Всего	5,88	3,833	0,500	10,189	2,037	12,226
в %	48,09	31,351	4,089	—	16,67	100

7. Срок лизингового договора 7 лет

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,071	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,071	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,071	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,071	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,071	1,639	0,328	1,967
6-й	0,98	0,549	0,071	1,600	0,320	1,920
7-й	0,98	0,510	0,071	1,561	0,312	1,873
Всего	6,86	4,393	0,500	11,75	2,349	14,099
в %	48,6	31,1	3,52	—	16,67	100

8. Срок лизингового договора 8 лет

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,063	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,063	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,063	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,063	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,063	1,639	0,328	1,967
6-й	0,98	0,549	0,063	1,600	0,320	1,920
7-й	0,98	0,510	0,063	1,561	0,312	1,873
8-й	0,98	0,196	0,063	1,239	0,248	1,487
Всего	7,84	4,589	0,500	12,99	2,597	15,586
в %	50,30	29,443	3,208	—	16,67	100

9. Срок лизингового договора 9 лет

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,056	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,056	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,056	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,056	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,056	1,639	0,328	1,967
6-й	0,98	0,549	0,056	1,600	0,320	1,920
7-й	0,98	0,510	0,056	1,561	0,312	1,873
8-й	0,98	0,196	0,056	1,239	0,248	1,487
9-й	0,98	0,117	0,056	1,153	0,231	1,384
Всего	8,82	4,706	0,500	14,143	2,828	17,42
в %	50,63	27,019	2,870	—	16,67	100

10. Срок лизингового договора 10 лет

ГОД	АО	КВ	ДУ	В	НДС	ЛП
1-й	0,98	0,745	0,050	1,796	0,359	2,155
2-й	0,98	0,706	0,050	1,757	0,351	2,108
3-й	0,98	0,664	0,050	1,715	0,343	2,058
4-й	0,98	0,631	0,050	1,682	0,336	2,018
5-й	0,98	0,588	0,050	1,639	0,328	1,967
6-й	0,98	0,549	0,050	1,600	0,320	1,920
7-й	0,98	0,510	0,050	1,561	0,312	1,873
8-й	0,98	0,196	0,050	1,239	0,248	1,487
9-й	0,98	0,117	0,050	1,153	0,231	1,384
10-й	0,98	0,039	0,050	1,069	0,214	1,283
Всего	9,8	4,745	0,500	15,212	3,042	18,703
в %	52,40	25,370	2,673	—	16,67	100

Чернопятов Александр Михайлович

**УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
В СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Монография

Подписано в печать 20.05.2007
Формат 60x90/16. Усл. печ. л. 8,5.
Тираж 1 000 экз. Заказ № 811

Издательство «Палеотип»
Лицензия ИД №05916 от 28 сентября 2001 г.
E-mail: paleotyp@mail.ru

Отпечатано в Производственно-издательском комбинате ВИНТИ,
140010, г. Люберцы Московской обл., Октябрьский пр-т, 403
Тел.: 554-21-86