

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА

A.Р. КУЛОВ,

*доктор экономических наук, главный научный сотрудник
отдела инвестиционно-финансовых и материальных
ресурсов в АПК,*

A.В. КАЛУХОВ,

соискатель, ВНИОПТУСХ

Ключевые слова: *экономический механизм, регулирование,
железнодорожные перевозки, зерно, привлечение
инвестиций.*

Глубокие качественные преобразования в экономике страны обуславливают выработку эффективного и гибкого экономического механизма, ориентированного на стимулирование роста производства и реализации продукции отечественных предприятий, расширение их доли на рынке страны и, соответственно, снижение импорта продовольствия до уровня обеспечения продовольственной безопасности страны. В этой связи исключительно важна роль транспортной системы в долгосрочном обеспечении перерабатывающих предприятий, предприятий оптового и розничного сектора сельскохозяйственным сырьем и агропродовольствием. Данное

положение объективно требует новых форм и методов выработки экономического механизма, отражающего реальные требования к функционированию хозяйственной системы страны в целом.

Прежде всего следует отметить, что экономический механизм представляет собой совокупность форм (эвеньев) и методов, на основе которых осуществляется воздействие на развитие и функционирование хозяйственной системы с целью достижения наивысших конечных результатов с наименьшими затратами. Он характеризуется сложной структурой, в состав которой входят планирование и координация, цены, финансирование, кредит, прибыль, зарпла-



111621, г. Москва,
ул. Оренбургская, 15;
тел. 8 (495) 700-06-71

та, налоги и др. [1]. Однако, изучая различные подходы, можно заметить, что в каждом из них выделяются свои специфические черты. Это позволяет исследователям раскрывать сущностные характеристики рассматриваемого экономического механизма в конкретной среде, адаптированного именно к ней.

В последних разработках целой группы исследователей выделяется ещё один важнейший критерий, определяющий и наделяющий экономический механизм особыми элементами. Речь идёт о целе-

***Economic mechanism,
regulation, rail transportation,
grain, attraction of investments.***

вой ориентации самого экономического механизма: интенсификации [2] отраслей сельского хозяйства, АПК в целом, мелиорации, транспорта и др. При этом авторами такого подхода выделяются две основные группы параметров [2]. В первом случае это направления и размеры бюджетных средств, выделяемых на развитие отрасли. Во втором – размеры и источники совокупных средств, получаемых субъектом хозяйственной деятельности и направляемых на интенсификацию производства, а также темпы и эффективность интенсификации [2].

Принципиальная схема экономического механизма отображена на рисунке 1.

То есть экономический механизм включает в себя систему прогнозирования и планирования производства, налогообложение, стимулирование труда, цену и ценообразование, финансовые и кредитные механизмы и инструменты, инвестиционные механизмы, таможенное регулирование и другие экономические рычаги и стимулы, которые являются важнейшими средствами (инструментами) управления производством. С их помощью государство воздействует на экономические интересы.

Исходя из общих положений, на наш взгляд, под экономическим механизмом регулирования перевозок продукции сельского хозяйства следует понимать совокупность государственных и рыночных форм, методов и способов воздействия на процессы в транспортной системе, обеспечивающих доставку продовольствия населению и сельскохозяйственного сырья – промышленности.

В условиях углубления мирового финансово-экономического кризиса, последствия которого начинают сказываться на состоянии народнохозяйственного комплекса нашей страны, на первый план выходят меры, которые позволяют минимизировать его негативное воздействие и снизить возможные потери. Выделяемые правительством РФ миллиардные средства на поддержку системообразующих финансово-кредитных институтов, промышленности, сельского хозяйства, безусловно, являются важнейшим направлением деятельности государства. Между

тем вне сферы внимания оказываются такие меры, как, например, содействие ОАО «РЖД» в проведении «мягкой» тарифной политики при транспортировке зерна, стимулирование лизинга специализированных вагонов-зерновозов, проведение разумной политики в сфере закупочных интервенций и др. Так, например, по данным ОАО «РЖД», в ноябре 2008 года заявленные объемы перевозок зерна составляли всего 44% к уровню прошлого года, в том числе на экспорт – 43%, прямое сообщение – 45%. В условиях, когда отечественные товаропроизводители в этот год получили свыше 110 млн т зерна, на фоне снижения мировых цен государство должно было более оперативно вмешиваться в процесс поддержания рыночных цен посредством применения доступных рычагов. Однако первые закупочные интервенции, фактически, начались с двухмесячной задержкой с момента ожидаемого вмешательства государства с целью относительной стабилизации рынка зерна и повышения уровня рыночных цен.

В число первоочередных мер по поддержанию объемов перевозок зерна в период уборочной стадии входит установление цены на услуги в условиях появления конкурентной среды на рынке железнодорожных перевозок. Так, ОАО «РЖД» в качестве начальной меры на период уборки зерна через свои дочерние структуры (например, ОАО «ПГК») намерено изменить ценовую политику относительно тарифов на сельскохозяйственное сырье и агропродовольствие, в частности, снизить цены на услуги на перевозки в собственном парке из расчета 500 руб. в сутки за вагон.

Однако без изменения ценовой политики в других сферах предложения по снижению тарифов на железнодорожные перевозки могут оказаться нивелированными ростом цен на услуги, связанные с обработкой, хранением и перевалкой зерна. Это и происходит в период с августа по ноябрь 2008 года, когда принимаемые правительством меры по закладке урожая в интервенционный фонд РФ фактически не реализуются вследствие высоких расценок элеваторов, находящихся на привилегированном положении из-за статуса уполномо-

ченного, тогда как именно они призваны напрямую реализовывать программу регулирования рынка зерна посредством закупочных или товарных интервенций. И это происходит на фоне призывов снизить тарифы на железнодорожные перевозки зерна или перевести его в категорию первого класса. Задержки поставок зерна в рамках выполнения программы поставок продукции в интервенционный фонд в связи с высокими расценками влекут за собой риск не только снижения качества зерна, но и его полной потери. Это определяет необходимость совершенствования системы мер, направленных на ограничение роста цен и тарифов в летне-осенний период, что, безусловно, носит исключительно административный характер. В условиях рыночной экономики такая мера может действовать только в краткосрочной перспективе, а особенно при финансово-экономическом кризисе, когда требуется всемерное сокращение затрат (их можно избежать и при этом не повлиять на сам воспроизводственный процесс в отрасли) и вложений капитала.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе необходимо предусмотреть выделение федеральных и региональных финансовых ресурсов для строительства государственных или полугосударственных элеваторов общей мощностью, достаточной для заполнения в объеме 60-70% от среднегодового запаса интервенционного фонда за последние несколько лет. Это даст возможность контролировать цены и тарифы на рынке хранения зерна, а также, что не менее важно, уменьшить негативные последствия недобросовестной конкуренции производителей зерна из других стран как ближнего, так и дальнего зарубежья.

Как показали исследования, в примыкающих к различным терминалам районах с целью сокращения экономических потерь, связанных со снижением объемов перевалываемых грузов (зерна), в 2008 году применялись различные экономические санкции, которые также выступают инструментом реализации экономического механизма регулирования перевозок. Так, например, Новороссийский зерновой терминал ввел новую практику дополнительных штрафов в размере 120 тыс. руб. в час с тоннами груза за непроизводительный простой судна, которое по вине ОАО «РЖД» или других частных железнодорожных операторов не обеспечивает своевременную разгрузку вагонов и загрузку судна. Причем эта мера действует независимо от складывающихся погодных условий и иных объективных факторов. Хотелось бы отметить, что данная мера не только не способствует формированию и развитию нормальных экономических отношений между участниками зернового товародвижения, но и ведет к удорожанию самого перевозимого продукта. Применительно к зерну ценовая нагруз-

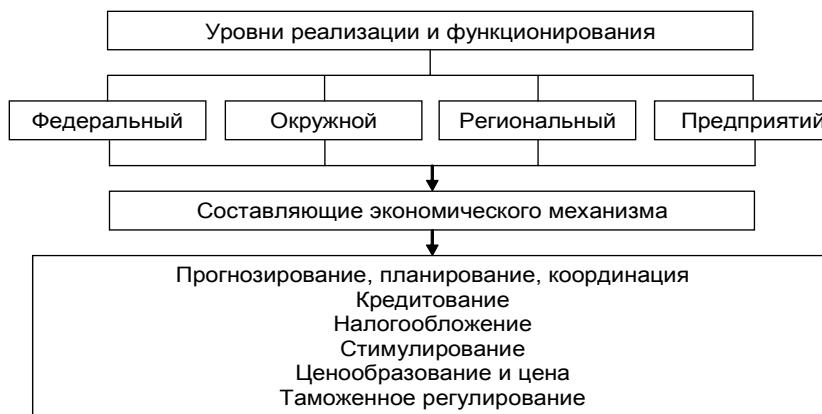


Рисунок 1. Схема экономического механизма

ка вследствие применения необоснованных экономических санкций, как показывают расчёты специалистов ГВЦ ОАО «РЖД», увеличивается в среднем на 125 руб./т, или приблизительно на 4,46 долл. США (по курсу 1 долл. = 28 руб.).

Необходимо также отметить, что решение задачи повышения доступности качества и сервиса обслуживания грузовых перевозок зерна определяется не только таким фактором, как наличие достаточного количества парка специализированных вагонов-зерновозов. Даже после реализации запланированной инвестиционной программы по покупке нового парка зерновозов вновь создаваемым ЗАО «Русагротранс» решить проблему регулирования перевозок зерна полностью не удастся без комплекса мер, направленных на параллельное расширение всех мощностей, обеспечивающих логистику зерновых перевозок. Иными словами, без расширения инвестиций в развитие мощностей по перевалке сетевыми линейными элеваторами в самом порту рост количества парка вагонов-зерновозов будет означать их простаивание в местах назначения в ожидании разгрузки, что приведёт к нерациональному использованию вагонов и, соответственно, большим финансовым убыткам и экономическим потерям всех участников товародвижения.

Это предполагает вложение капитала со стороны ОАО «РЖД» в различные объекты, связанные с формированием инфраструктуры, отвечающей всем требованиям современной логистики. Исходя из этого в рамках дочерней компании ЗАО «Русагротранс» предполагается приобретение не только 4700 вагонов-зерновозов, но и строительство 5 и модернизация 17 существующих элеваторов совокупной мощностью хранения зерна около 1,5 млн. т. Единственный недостаток данной программы состоит в том, что она ориентирована на реализацию экспортных поставок зерна, тогда как внутригосударственные поставки остаются без должного внимания со стороны инвестиционной программы ОАО «РЖД».

В целях содействия реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» нами предлагается механизм привлечения частного капитала в развитие транспортной компании (ТК), находящейся в собственности ОАО «Россельхозбанк» и переданной управляемой компанией. Приобретение вагонов-зерновозов для ТК нам представляется рациональным через механизм ипотеки, при котором залоговым имуществом могут выступать сами вагоны-зерновозы. Одним из возможных нам видится вариант, при котором первоначально в качестве специализированного эмитента ипотечных

ценных бумаг выступает ОАО «Россельхозбанк», который в настоящее время вырабатывает собственную программу развития системы ипотечного кредитования в стране (рис. 2).

В дальнейшем по мере повышения доверия инвесторов к инструментам ипотечных ценных бумаг, а также укрепления и развития системы ипотечного кредитования в качестве эмитента ипотечных облигаций может выступать сама транспортная компания либо ОАО «РЖД».

Предлагаемая схема реализации механизма привлечения частного капитала в систему рефинансирования ипотечного кредитования ориентирована на самовоспроизводство, поскольку одним из основных источников гарантирования дохода потенциальным частным инвесторам в данном варианте выступает прибыль, поступающая от перевозок продукции сельского хозяйства.

Как видно из схемы, участие государства может проявляться в следующих механизмах: страхование частных вкладов в ипотечные облигации; субсидирование части транспортных затрат аграрным товаропроизводителям; субсидирование 2/3 процентной ставки по кредитам, привлечённым для строительства и приобретения вагонов-зерновозов транспортной компанией.

Встраивание отдельных институтов (ТК) и применение к ним уже реализуемых экономических инструментов привлечения инвестиций посредством ипотеки может стать одним из направлений, не требующим существенных

бюджетных вливаний, что имеет большое значение в условиях углубления финансового кризиса и последствий, которые он порождает (в том числе в нашей стране).

Следует особо подчеркнуть, что данный инвестиционный механизм выступает только составным звеном регулирования перевозок железнодорожным транспортом агропродовольствия и сельскохозяйственного сырья. Его реализация вне общего механизма ипотечного кредитования, скорее всего, не даст того синергетического эффекта, который может быть получен в связи с развитием ипотеки в стране.

Цена ипотечных ценных бумаг, доходность облигаций, периодичность выплат доходов по купонам, способы погашения облигаций, срок обращения на рынке, механизм компенсационных выплат инвесторам по ипотечным облигациям – эти и другие вопросы необходимо решать с учётом наработанного опыта размещения государственных и корпоративных облигаций российских компаний. Однако их решение во многом зависит от готовности рынка работать с данными видами инструментов инвестиционного рынка. В силу объективных факторов инвестиционные компании предпочитают придерживаться стратегии «большой риск – высокий доход», «минимальный доход – минимальный риск». Учитывая риски, связанные с ведением сельскохозяйственного производства, доходность ипотечных ценных бумаг должна быть достаточной для привлечения инвесторов.



Рисунок 2. Схема привлечения частных инвестиций в систему формирования транспортной компании для перевозок зерна железнодорожным транспортом

Литература

1. Экономический механизм функционирования аграрной науки в условиях рынка. М. : Петит, 1998. С. 5
2. Рекомендации по формированию организационно-экономического механизма интенсификации производства продукции животноводства на уровне субъекта РФ (на примере Ленинградской области) / ГНУ СЗНИЭСХ Российской академии сельскохозяйственных наук. СПб., 2005. С. 14-15.