

# НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА

*А.Р. КУЛОВ,*

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

*А.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 (звеньев) и методов, на основе которых осуществляется воздействие на развитие и функционирование хозяйственной системы с целью достижения наилучших 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 существенные 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 страды 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 перевозку 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 района с целью сокращения экономических потерь, связанных со снижением объемов переваливаемых 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 дополнительного штрафа в размере 120 тыс. руб. в час с тонны груза за непроизводительный простой судна, которое по вине ОАО «РЖД» или других частных железнодорожных операторов не обеспечивает своевременную разгрузку вагонов и загрузку судна. При этом 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 ведёт к удорожанию самого перевозимого продукта. Применительно к зерну ценовая нагруз-

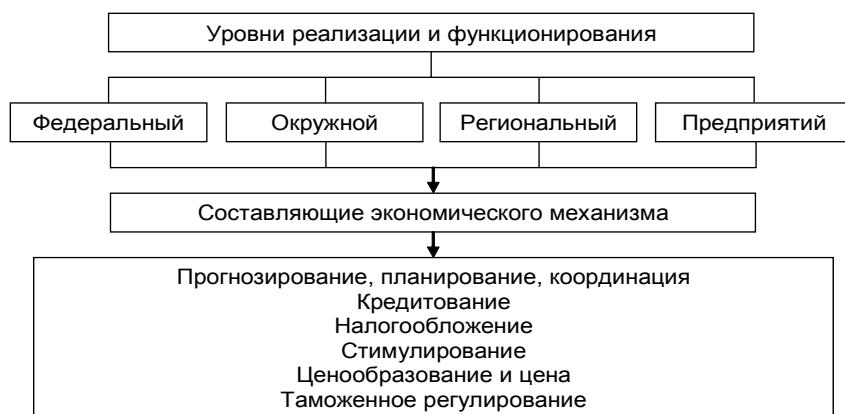


Рисунок 1. Схема экономического механизма

