

УДК 338 47 : 656.2/.4

ФОРМЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВА И ЧАСТНОГО СЕКТОРА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Е.С. Лисица

УО «БГЭУ», г. Минск, Республика Беларусь

Транспорт структурирует рыночную экономику, формирует единое экономическое пространство, является инструментом интеграции национальной экономики Республики Беларусь в систему мирохозяйственных связей, что позволяет рассматривать данную отрасль в качестве одного из профилирующих факторов экономического роста, создания конкурентных преимуществ.

На современном этапе развития транспортная инфраструктура Республики Беларусь характеризуется неравномерностью развития различных видов транспорта, неравномерным размещением транспортной сети по отдельным регионам, слабая взаимозависимость и взаимодействие отдельных видов транспорта при выполнении перевозок (грузов и пассажиров).

Развитие и функционирование структурных отраслей (железнодорожная, телекоммуникационная, газовая, энергетическая и др. отрасли) требует значительных инвестиций и эффективного управления, что обуславливает необходимость их реформирования, создания независимых регулирующих органов, открытие рынков для конкуренции. Однако, несмотря на это, прогресс в осуществлении рыночных реформ в отраслях инфраструктуры Республики Беларусь, а также принципы их функционирования остались практически без изменений и отстают от темпов их осуществления в странах-соседах.

При этом на развитие и реализацию экспортного потенциала белорусского транспортного комплекса оказывает влияние большое количество факторов. Степень их влияния неодинакова, но игнорировать какой-либо из них невозможно. Все основные факторы условно следует разбить на несколько групп: внутренние, внешние и ограниченного действия.

К внутренним факторам относят те, степень воздействия которых может быть скоординирована соответствующими действиями субъектов экономики или государства без согласования с партнерами. К ним следует отнести масштабы внешнеторговых операций, потенциал белорусской транспортной системы, государственную политику стимулирования экспорта, государственное регулирование в области транспорта, совершенствование правовой базы, таможенное регулирование, импортозамещающие программы развития и др.

Группу внешних факторов составляют те, степень воздействия которых находится вне сферы влияния страны (масштабы мировой торговли товарами и услугами, основные направления международных пассажиро- и грузопотоков, альтернативные маршруты транспортировки, уровни тарифов на транспортные услуги, простота и прозрачность процесса транспортировки между странами, качество обслуживания грузовладельцев на мировом транспортном рынке).

Факторы, влияние которых может частично ограничиваться, связаны с уровнем межгосударственного регулирования грузовых и пассажирских перевозок в рамках МТК, или в рамках интеграционной группировки, гармонизацией таможенных процедур в рамках интеграционной группировки, и специфическими требованиями.

Таким образом, основными факторами, обеспечивающими конкурентные преимущества в глобальной транспортной системе, являются развитие межгосударственной транспортной сети, благоприятное географическое положение, наличие развитой транспортной инфраструктуры.

В 2008 г. объем грузовых железнодорожных перевозок вырос на 2,4%, но их интенсивность снизилась на 7%. Данные тенденции связаны с воздействием мирового финансового кризиса на транспортную отрасль и падением промышленного производства России. В данных условиях происходит также сокращением объемов железнодорожных пассажирских перевозок на 12,4% [1, с.21]. При этом основными причинами этого являются снижение пригородных пассажирских перевозок вследствие отмены льгот на проезд, роста доходов, и увеличивающемся числе личных автомобилей.

В экономике Беларуси эффективное функционирование структурообразующих отраслей имеет большое значение для успешного социально-экономического развития. Это связано с географическим положением и возможностями обеспечить надежный и удобный транзит грузов и пассажиров через всю территорию.

Обеспечить в полном объеме финансирование транспортного сектора (железнодорожный сегмент) за счет бюджета страны невозможно, в связи с чем возникает необходимость привлечения дополнительных источников. Совместное финансирование из бюджетных и внебюджетных источников может быть организовано в форме государственно-частного партнерства (ГЧП).

С одной стороны, будет участвовать бизнес, ориентированный на прибыль, а с другой стороны, государство, ориентированное на создание благоприятных условий для социально-экономического развития регионов, свободных экономических зон, транспортно-логистических центров и страны в целом.

Таким образом, главная цель государства развить готовность частного бизнеса участвовать в проектах ГЧП. Основными проблемами, которые необходимо урегулировать, для успешного использования механизма ГЧП являются:

- отставание нормативно-правовой базы;
- корректировка процедуры внесения изменений в паспорта инвестиционных проектов;
- на транспорте не завершены структурные преобразования;
- не преодолены тенденции старения основных фондов;
- не во всех секторах транспортного комплекса сложились современные механизмы устойчивого воспроизводства и современные бизнес-модели развития транспортных операторов;
- недостаточен технический и технологический уровень транспортной техники и оборудования;
- не полностью реализованы возможности взаимодействия транспорта с отечественным транспортным машиностроением, отраслями нефтехимии, приборостроения и связи;
- отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта;
- неэффективное использование конкурентного преимущества в виде транзитного потенциала между центрами мировой торговли [2, с.295].

В современных условиях страны стремятся развивать не только сегмент грузовых, но и пассажирских перевозок. В большей степени этому будет способствовать создание транспортно-логистических комплексов пассажирских перевозок. Данный комплекс позволит обеспечить повышение конкурентоспособности пассажирских перевозок, стимулирование роста, повышение инвестиционной привлекательности не только страны, но и региона в целом (см. рис.).

Развитие такого комплекса в Республике Беларусь позволит устранить «узкие» места в функционировании как естественно-монопольного сегмента, но и отрасли в целом. К ним относят:

- недостаточная пропускная способность железнодорожных участков, узлов;

- недостаточная мощность пассажирских станций и недостаточная длина пассажирских платформ;
- наличие значительных участков железнодорожных путей с действующими ограничениями скорости движения поезда;
- отсутствие многофункциональных кассовых терминалов продажи билетов;
- отсутствие пунктов продажи проездных документов интегрированными платежными терминалами для оплаты проездных и перевозочных документов с использованием пластиковых карт;
- повышение эффективности системы контроля оплаты проезда (функции контроля могут быть переданы аутсорсинговой компании);
- отсутствие единого документа для проезда на всех видах наземного городского транспорта включая метро и пригородные железнодорожные пассажирские перевозки. Такой документ может использоваться не только для организации платных услуг, но и для организации социальной поддержки, то есть реализации льготных перевозок;
- и другое.

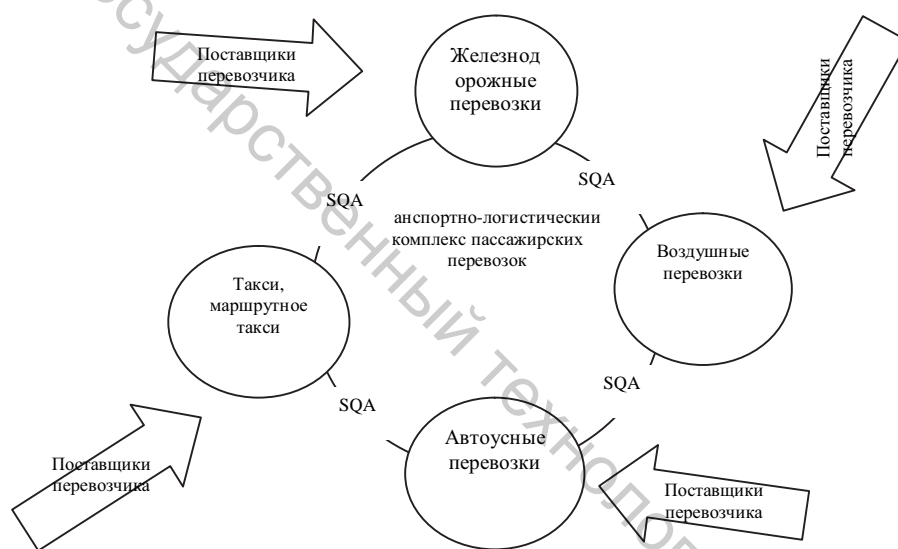


Рисунок – Структура транспортно-логистического комплекса пассажирских перевозок

Примечание – собственная разработка

Для реализации предлагаемой модели необходимо развитие нормативно-правовой базы; открытое и равноправное взаимодействие между участниками как государственной, так и частной формы собственности; обеспечение равноправного доступа всех перевозчиков к сети и ремонтному сервису.

Создание транспортно-логистического комплекса пассажирских перевозок будет способствовать развитию смежных отраслей (туристическая, развлекательная, экскурсионная, ресторанная и других сфер), также позволит рационально организовать перевозочный процесс в интересах всех заинтересованных сторон (пассажиры и перевозчики разных видов транспорта), с целью повышения эффективности пассажирских перевозок в целом.

Все перевозчики связаны между собой соглашением о качестве обслуживания (SQA – соглашение о качестве обслуживания), а с пассажирами соглашением об уровне сервиса (SLA- service level agreement). Соглашение о качестве обслуживания (SQA) заключается между двумя или несколькими операторами или поставщиками услуг, совместно участвующими в предоставлении услуг. Суть SLA состоит в том, что между поставщиком услуг и их потребителем заключается договор (формальный), где устанавливаются

определенные требования к качеству обслуживания, выполнение которых гарантируется поставщиком. Если эти требования не выдерживаются, поставщик услуг выплачивает клиенту штраф или компенсацию.

Транспортно-логистический комплекс пассажирских перевозок представляет собой взаимодействие ТНК/компаний разного размера на разных уровнях интеграции, то есть международного, государственного, регионального, городского/локального.

В основании пирамиды находятся комплексы национального/локального значения, представляющие наиболее распространенный вид. Пирамида, изображенная «вершиной вниз», отражает степень вовлеченности транспортно-логистических комплексов разного значения в международное взаимодействие. Транспортно-логистические комплексы международного значения характеризуются высокой степенью вовлеченности. В противоположность этому, вовлеченность в международное взаимодействие транспортно-логистических комплексов национального/локального значения носит эпизодический характер. Несмотря на то, все они в системе логистической сети формируют международный компонент.

Концепция транспортно-логистического комплекса пассажирских перевозок предполагает, что международные перевозки на большие расстояния будут осуществляться в конкурентной, но тесной кооперации транспортных и логистических компаний.

Список использованных источников

1. Гламбоцкая, А.А., Ракова, Е.Ю., Точицкая, И.Э. Мониторинг инфраструктуры Республики Беларусь/ А.А. Гламбоцкая, Е.Ю. Ракова, И.Э. Точицкая. – СПб: «Невский простор», 2007. 58 с .
2. Карасев, В.А. Совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности транспортного коридора Япония – Россия – Европа/ В.А. Карасев // Аудит и финансовый анализ. – 2008. - №5. – С. 294 – 300.

УДК 332.1

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ВИТЕБСКОЙ ОБЛАСТИ КАК ЭТАП РЕГИОНАЛЬНОГО СТРАТЕГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ

Е.П. Лисиченок, Е.С. Луковкина
УО «Полоцкий государственный университет»,
г. Новополоцк, Республика Беларусь

Необходимость в региональном стратегическом управлении возникает в условиях возрастания роли регионов в реализации стратегии развития государства, осуществляемой центральными органами власти. Создавая правовую базу и реализуя общие принципы государственного управления и стратегию экономического развития, они смещают основной акцент в реализации данной стратегии на уровень регионов. Согласно современной теории управления трансформация экономической системы, ее перевод в новое целевое состояние обеспечивается стратегическим управлением. Однако она разработана в основном для корпоративного уровня управления. Целостная теория стратегического управления развитием региона как инновационного процесса пока находится в стадии становления.

Сущность **стратегического подхода** заключается в следующем.

Во-первых, регион рассматривается как организационная система, внешняя среда которой (национальная и зарубежная) становится не менее, а в ряде случаев более важной, чем