

**М.С. Дударев**

**ОРГАНИЗАЦИОННО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ  
ФОРМИРОВАНИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Калининград  
1998**

КАЛИНИНГРАДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

М.С. Дударев

ОРГАНИЗАЦИОННО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ  
ФОРМИРОВАНИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ

Калининград  
1998

УДК 330.105

Дударев М.С. Организационно-экономический механизм формирования транспортной инфраструктуры: Монография / Калинингр. ун-т. - Калининград, 1998. - 144 с. - ISBN 5-88874-109-4.

Изложена концепция экономического развития регионального транспортного комплекса на примере Калининградской области.

Разработаны критерии отбора предприятий для вхождения в состав финансово-промышленной группы, а также модели транспортного комплекса.

Для специалистов, работающих в транспортном комплексе; может быть полезна преподавателям, аспирантам и студентам вузов.

*Рецензенты:* академик НАН Украины, д-р техн. наук, проф., лауреат Государственной премии СССР А.А. Лебедев; канд. экон. наук, доц. Е.И. Шабалина.

ISBN 5-88874-109-4

© М.С. Дударев, 1998

**Михаил Сергеевич Дударев**

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ  
ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Монография

Лицензия №020345 от 14.01.1997 г.

Редактор Н.Н. Мартынюк. Корректор Н.Н. Николаева.

Технический редактор Л.Г. Владимирова.

Оригинал макет Д.В. Голубина, И.А. Хрусталева.

ЛР № 010276 от 02.02.1998 г.

Подписано в печать 21.08.1998 г. Формат 60×84 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Бумага офсетная. Усл. печ. л. 9,0. Уч.-изд. л. 9,5.

Тираж 1000 экз. Заказ .

Калининградский государственный университет,  
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14

Отпечатано в ГИПП «Янтарный сказ»,  
236000, г. Калининград, ул. К. Маркса, 18



**Михаил Сергеевич  
ДУДАРЕВ**

Кандидат экономических наук, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, депутат областной Думы, специалист в области разработки концепций экономического развития регионального транспортного комплекса.

## ДЛЯ ЗАМЕТОК

---

---

### СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	
<b>Глава 1. Концепции экономического развития регионального транспортного комплекса .....</b>	
1.1. Концептуальные проблемы регионального развития Калининградской области .....	
1.2. Особенности формирования структуры транспортного комплекса региона .....	
1.3. Исследование возможностей экономического развития транспортного комплекса региона .....	
<b>Глава 2. Определение оптимальных путей экономического развития регионального транспортного комплекса .....</b>	
2.1. Выбор направлений технико-экономического развития регионального транспортного комплекса .....	
2.2. Определение оптимальных путей экономического развития инфраструктуры транспортного комплекса .....	
<b>Глава 3. Финансово-промышленная группа (ФПГ) - оптимальная модель функционирования регионального транспортного комплекса .....</b>	
3.1. Обоснование выбора модели ФПГ транспортного комплекса для Калининградского региона	
3.2. Разработка критериев отбора предприятий для вхождения в состав ФПГ .....	
3.3. Рекомендации по практическому использованию критериев .....	
Заключение .....	

Список используемой литературы .....  
Приложения .....

## ВВЕДЕНИЕ

Процессы радикальных преобразований экономической и социальной сферы, формирование товарных рынков, постепенная интеграция страны в мировую экономическую систему невозможны без создания в России надежной, экономически эффективной, безопасной и экологически чистой транспортной системы, ориентированной на удовлетворение всесторонних интересов общества.

Современное состояние транспортного комплекса во многом определяется общим социально-экономическим положением России, которое характеризуется стагнацией производства, низкой инвестиционной активностью, наличием еще значительных темпов инфляции, низким уровнем жизни населения.

Постоянно растут транспортные тарифы, которые, однако, полностью не компенсируют издержки транспортных предприятий. Катастрофически нарастает степень физического и морального износа средств транспорта. На воздушном транспорте износ основных средств достигает 70%, подлежит списанию до 40% транспортного флота, более трети парка городских автобусов.

Все острее становится неразвитость инфраструктуры транспорта, в первую очередь дорожной сети. Плотность автомобильных дорог в расчете на 1000 км<sup>2</sup> территории в



России в 1,5 раза ниже, чем даже в странах СНГ (по СНГ - 39 км, по России - 27 км).

Кроме того, опасной тенденцией в существующей практике формирования различных программ развития тех или иных видов транспорта является то, что каждое транспортное ведомство исходит из приоритетности развития своего вида транспорта, мало заботясь о гармонизации развития транспортного комплекса как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Калининградская область обладает довольно развитой системой транспорта различного вида (воздушный, водный, железнодорожный, автомобильный). Плотность автомобильных дорог составляет 303 км на 1000 км<sup>2</sup>, что значительно выше среднероссийской (27 км). Однако и для этого региона в полной мере характерны все недостатки и проблемы, присущие транспортному комплексу страны в целом.

Попытки разработки тех или иных программ развития транспортного комплекса эксклавного региона, каким является Калининградская область, нацелены в основном на реализацию теоретических проектов, ориентированных на централизованные федеральные источники финансирования.

К сожалению, теоретическим аспектам развития транспортного комплекса России уделяется недостаточное внимание учеными-экономистами.

Отдельным сторонам развития и повышения экономической эффективности транспортной системы как федерального, так и регионального уровня посвящены публикации и выступления М.П.Гордона, В.Б.Ефимова, Е.А.Жукова, Л.В.Канторовича. В разработку актуальных проблем регионального развития существенный вклад внесли калинин-

градские ученые В.С.Бильчак, Г.М.Федоров, В.В.Ивченко, Ю.С.Маточкин. Большую роль в формировании аппарата исследования сыграли труды отечественных ученых М.И.Баканова, Н.А.Крейниной, Э.И.Крылова, В.В.Ковалева, С.К.Татура, А.Д.Шеремета, а также зарубежных ученых Э.Альтмана, П.Барнса, Ф.Вуда, В.Леонтьева, Д.Фостера и др.

Целью работы является разработка концепции экономического развития регионального транспортного комплекса (ТК) и формирование на ее основе оптимальной схемы саморазвития региона и его ТК, в связи с этим:

- исследуются предложения ученых по основным направлениям регионального развития;
- анализируются региональные инвестиционные проекты и целевые программы в области транспортного комплекса;
- исследуются развитие инфраструктуры транспортного комплекса, сервисно-туристической инфраструктуры и других предприятий, экономически связанных с деятельностью транспорта;
- производится оценка возможностей моделирования оптимальных структур управления транспортным комплексом региона (в частности, ФПГ);
- разрабатывается система критериев отбора предприятий для вхождения в состав ФПГ;
- апробируется механизм отбора предприятий для вхождения в состав ФПГ.

Объектом исследования в работе являются предприятия транспортного комплекса, расположенные на территории Калининградской области. Предметом исследования - механизм саморазвития и самофинансирования регионального транспортного комплекса.

Научная новизна и основные результаты работы заключаются в: формулировке концепции развития региона и его транспортного комплекса; определении приоритетных путей и источников финансирования транспортного комплекса; построении экономико-математических моделей взаимосвязи объектов развития транспортного комплекса с источниками финансирования; формулировке модели функционирования транспортного комплекса региона в форме финансово-промышленной группы; построении трехуровневой модели отбора предприятий - потенциальных субъектов ФПГ.

Практическое значение работы заключается в доведении исследований до конкретных методических рекомендаций по формированию ФПГ транспортного комплекса региона. Предложенная модель ФПГ позволит объединить интересы, а впоследствии силы и финансовые ресурсы всех транспортных предприятий региона. Это в свою очередь позволит:

- обеспечить качество услуг по перевозке пассажиров и грузов на городских, областных и международных маршрутах;
- оснастить региональных грузоперевозчиков высокоэффективными, конкурентоспособными на международном рынке транспортными средствами;
- создать предпосылки для формирования в регионе крупного международного транспортного центра, специализирующегося на обслуживании транзитных пассажиров и грузов, охватывающего весь спектр транспортных услуг.

## **Глава 1. КОНЦЕПЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

### **1.1. Концептуальные проблемы регионального развития Калининградской области**

Переход к рыночной системе социально-экономического развития страны сопровождается повышением роли и значимости территориального регулирования. Это проявляется в предоставлении широких прав и возможностей самостоятельного развития регионам, в повышении ответственности территорий за решение собственных проблем.

Калининградская область, самый западный регион России, располагает территорией всего 15,1 тыс. км<sup>2</sup>, с населением около одного миллиона человек. Главной особенностью области является отсутствие территориального единства с остальными районами Российской Федерации. Область с юга граничит с Польшей, с севера и востока с Литвой, с запада омывается Балтийским морем. Такое геополитическое положение региона обуславливает необходимость особого подхода к созданию хозяйственного механизма на его территории.

На протяжении последних десяти лет различными группами ученых и специалистов, среди которых наиболее известны проф., д.э.н. Ю.С.Маточкин, д.э.н., проф. В.В.Ив-

ченко, д.г.н., проф. Г.М.Федоров, д.э.н., проф. Бильчак и ряд других, велись активные проработки концепций социально-экономического развития Калининградской области. По результатам проведенных исследований и разработок можно условно выделить три этапа в формировании концепции социально-экономического развития региона.

**Первый этап** (1989-1991 гг.). Разработка концепции создания Зоны свободного предпринимательства (ЗСП) в Калининградской области.

**Второй этап** (1992-1996 гг.). Подготовка и принятие Федерального закона “Об Особой экономической зоне в Калининградской области”.

**Третий этап** (1997-2000 гг.). Формирование приоритетных направлений развития Калининградского региона на базе Федерального закона “Об Особой экономической зоне в Калининградской области” до 2000 года.

Рассмотрим основное содержание вышеназванных этапов.

Первый этап. Начало ему положила концепция зоны свободного предпринимательства, разработанная группой региональных ученых и специалистов под руководством профессора Ю.С. Маточкина в 1990 г. [143]. В соответствии с данной концепцией предполагалась специализация региона в направлении развития рыбохозяйственного комплекса, машиностроительного производства, транспортного узла и туристско-рекреационного комплекса. Предлагался особый экономико-правовой статус ЗСП. В частности, Калининградскому областному Совету народных депутатов предлагалось дать дополнительные права:

- регистрировать всех участников внешнеэкономической деятельности, в том числе совместные и иностранные предприятия с последующим уведомлением Минфина РСФСР;

- решать комплекс вопросов, связанных с въездом, выездом иностранных граждан на территорию Калининградской ЗСП;
- определять структуру и численность правоохранительных и таможенных органов для поддержания правового и таможенного порядка на территории Калининградской ЗСП;
- самостоятельно устанавливать квоты и выдавать лицензии на ввоз и вывоз товаров и услуг, исходя из имеющихся в области ресурсов;
- устанавливать совместно с Советом ЗСП квоты по реализации продукции зональных предприятий населению области;
- выдавать разрешения на открытие представительств иностранных фирм;
- вступать в прямые отношения с зарубежными странами, используя различные формы сотрудничества, включая ассоциации;
- владеть, пользоваться и распоряжаться землей, другими природными ресурсами в своих интересах и интересах государства в целом;
- принимать решения и другие нормативные акты, регулирующие условия хозяйственной деятельности на территории зоны;
- решать вопросы налогообложения и осуществлять бюджетную деятельность;
- решать вопросы социального развития, деятельности населения, регулирования доходов населения, обеспечивать установленные государственным законодательством минимальные размеры оплаты труда, пенсионного и других видов социального обеспечения;
- устанавливать нормы экологической безопасности и осуществлять природохозяйственную деятельность на территории зоны, определять лимиты и нормативы природо-

пользования и осуществлять выдачу разрешений и наложение запретов на деятельность предприятий и организаций в зоне.

Интересным моментом рассматриваемой Концепции является утверждение, что географическая конфигурация ЗСП в конечном ее развитии будет определяться действующими границами Калининградской области. Однако совпадение географических и экономических ЗСП будет достигнуто после того, как все предприятия области достигнут уровня хозяйственной деятельности на финансово-экономических условиях, действующих в зоне. До этого формирование зоны предполагало организационно-финансовое разделение предприятий и организаций области по принципу степени их причастности к функционированию ЗСП. С этих позиций все предприятия должны были быть разделенными на две группы:

- зональные и внезональные предприятия;
- предприятия Калининградской области.

Зональные предприятия, исходя из задачи предоставления "региональной хозяйственной самостоятельности ЗСП", должны быть выведены из подчинения союзных и республиканских министерств и ведомств.

Непосредственное управление ЗСП предполагалось возложить на специально созданный орган - Административный Совет ЗСП. Состав Административного Совета должен был формироваться из представителей областного Совета, городских и районных Советов, на территории которых расположены зональные предприятия, а также представителей зональных предприятий, представителей таможенных и пограничных властей. Для выполнения функций непосредственного хозяйственного управления при Совете ЗСП предлагалось создать постоянно действующий рабочий ор-

ган: хозяйственный комитет ЗСП, деятельность которого должна финансироваться из бюджета ЗСП.

Формирование ЗСП в соответствии с данной концепцией должно было пройти три этапа.

**Первый этап.** Создание достаточной для начала функционирования зоны инфраструктуры (транспорт, связь, аэропорт, гостиницы и т.д.), первоначальное привлечение иностранного капитала в приоритетные направления развития зоны, приобретение опыта управления в условиях рыночной экономики, развитие внешнеэкономических связей предприятий зоны.

**Второй этап.** Переход от внутренне ориентированной к внешне ориентированной модели развития при опоре на внешние инвестиции через сбыт продукции на внешнем рынке, внутри зоны и в стране в целом по программам замещения импорта. При этом ведущую роль должна была играть промышленность с долей экспорта не менее 50%, рационально сочетающаяся с внешнеторговой деятельностью, сферой услуг, отдыха, туризма.

**Третий,** заключительный этап предполагал завершение преобразования традиционных для региона отраслей народного хозяйства и обеспечение перехода к наукоемким производствам, к преобладанию технологически передовых отраслей, создание комплекса по производству товаров народного потребления и широкой сети предприятий инфраструктуры.

В соответствии с Концепцией вся программа рассчитана на реализацию в течение 10-15 лет.

Другой, в какой-то степени альтернативной, концепцией можно назвать проект создания специальной экономической зоны “Калининград”. Эта концепция разработана на конкурсной основе группой под руководством к.э.н.



А.Я. Барина. Концепция была сформулирована в 1989 году [31].

Понятие специальной экономической зоны, по мнению разработчиков, включает в себя предоставление особых льготных экономических условий для отечественных и зарубежных предпринимателей в рамках ограниченной территории или для предприятий отдельных отраслей, расположенных в различных точках страны. Стимулами инвестиций в СЭЗ “Калининград” должны были стать льготы в области налогообложения, валютно-финансового, социального и таможенного регулирования. Специальная экономическая зона “Калининград” в географическом плане должна была охватывать всю территорию Калининградской области, на которой действуют льготы. В то же время СЭЗ “Калининград” обуславливает возможность одновременного функционирования на территории области различных видов специальных экономических зон в зависимости от конкретной целевой и отраслевой направленности деятельности предприятий области.

В качестве таких зон предлагалось создание:

- зон, связанных с внешнеторговыми и сопутствующими им операциями, предоставление статуса свободного (открытого) порта г.Калининграда с отменой или установлением льготных условий таможенного обложения поступающих в зону товаров, создание транзитных зон и перевалочных баз в других портах области;

- зон, ориентированных на научное и технологическое развитие, имеющих внедренческую специализацию с созданием научного парка;

- зон комплексного экономического и технического развития в форме зон свободного предпринимательства, режимных зон, свободных городов и т.д.

Создание СЭЗ “Калининград” также предполагалось вести поэтапно.

На первоначальном этапе формирования географические границы зоны должны были носить очаговый характер и возникать там, где есть возможность формирования новых производственных отношений (порты, совместные предприятия, курортная зона и т.д.). По мере развития очаговые зоны должны объединиться в единую хозяйственную систему, охватывающую всю область, т.е. должно произойти совпадение географического и экономического понятий СЭЗ “Калининград”.

Исполнительные функции управления СЭЗ “Калининград”, согласно Концепции, должны быть возложены на Центральную Администрацию зоны, в состав которой могут входить как отечественные, так и зарубежные специалисты.

Руководство производственно-хозяйственной деятельностью СЭЗ “Калининград” должен был осуществлять хозяйственный Совет зоны. В него должны были входить представители областных органов управления, Центральной Администрации СЭЗ, предприятий, входящих в ее состав.

Авторы Концепции особое внимание уделяли правовому обеспечению деятельности зоны. Считая, что СЭЗ по своему правовому положению представляет собой обособленную часть территории страны, они ставят вопрос об особом порядке въезда в зону и пребывания в ней. Кроме того, предлагалось применение специального льготного таможенного режима, а также комплекса льгот по налогообложению.

Обе вышеизложенные концепции представляют безусловный интерес. Однако в тот период (1989-1991 гг.) им вряд ли было суждено реализоваться, поскольку как первая, так и вторая входили в резкое противоречие с действовавшим советским законодательством и налоговой системой.

Распад СССР, образование самостоятельного государства - Российской Федерации, создание нового хозяйственного и налогового законодательства вновь сделали актуальными исследования в области особого экономического статуса Калининградской области.

Усилия региональных ученых, администрации, депутатов привели в конечном счете к принятию Государственной Думой РФ Федерального закона “Об Особой экономической зоне в Калининградской области”. В соответствии с этим законом (он принят 22.01.1996 г.) Особая экономическая зона (ОЭЗ) создается на территории всей области, за исключением территории объектов, имеющих оборонное и стратегическое значение и объектов нефтегазодобывающей промышленности. Развитие Особой экономической зоны осуществляется на основе федеральной государственной программы, утвержденной Правительством Российской Федерации. В Особой экономической зоне устанавливается льготный (по сравнению с общим) режим инвестиций предпринимательской деятельности, в том числе внешнеэкономической и инвестиционной.

Особая экономическая зона является частью государственной и таможенной территории Российской Федерации. Закон устанавливает особенности отношений взимания таможенных пошлин и иных платежей (в том числе налогов), уплачиваемых при таможенном управлении ввозимых и вывозимых товаров. При этом Особая экономическая зона рассматривается в нем как находящаяся в таможенном режиме свободной таможенной зоны.

В соответствии с законом Областная Дума и администрация Калининградской области осуществляют полномочия по вопросам функционирования Особой экономической зоны в соответствии с Уставом (Основным законом) Калининградской области. Закон определяет, что администрация

Калининградской области выполняет функции администрации Особой экономической зоны, координирует привлечение российских и иностранных инвестиций для реализации зональных инвестиционных проектов и осуществление предпринимательской деятельности.

Администрация Особой экономической зоны может заключать договоры гражданско-правового характера и вступать в иные гражданско-правовые отношения с российскими и иностранными инвесторами, российскими и иностранными предпринимателями.

Установленный режим свободной таможенной зоны имеет следующие особенности. Освобождаются от таможенных пошлин и других платежей товары:

- произведенные в ОЭЗ и вывозимые в другие страны;
- ввозимые из других стран в ОЭЗ;
- произведенные в ОЭЗ и ввозимые на остальную часть таможенной территории Российской Федерации и Таможенного союза;
- ввозимые из других стран в ОЭЗ и затем вывозимые в зарубежные страны как с переработкой, так и без переработки товаров.

При этом товар считается произведенным в Особой экономической зоне, если величина добавленной стоимости его обработки - не менее 30 процентов, а для товаров, относящихся к электронике и сложной бытовой технике, - не менее 15 процентов, и его обработка влечет за собой изменение кода товаров по таможенной классификации.

Кроме того, первоначально не взимался налог на добавленную стоимость с выручки от оказания транспортных услуг, услуг по погрузке, разгрузке и хранению при перевозке и перевалке товаров из ОЭЗ на остальную часть таможенной территории Российской Федерации и с остальной части

таможенной территории Российской Федерации в Особую экономическую зону.

Особенностью валютного регулирования в ОЭЗ является то, что на поступления в иностранной валюте от экспорта товаров (работ, услуг) и результатов интеллектуальной деятельности, созданных на этой территории, не распространяется порядок обязательной продажи резидентами иностранной валюты на валютном рынке России.

Что же касается налогового и банковского законодательства, то они в полной мере соответствуют общероссийским.

Таким образом, принятие Федерального закона означает безусловно новый этап в социально-экономическом развитии региона. В то же время он оставил без внимания многие актуальные проблемы, перед которыми стоит Калининградская область.

Принятие подобных Федеральных законов является лишь отправной точкой регионального самоуправления. Для динамичного социально-экономического развития региона требуется разработка соответствующих законов и положений на местном уровне, формирование собственной экономической базы, без чего территориальная самостоятельность останется пустой формальностью.

Соглашаясь с мнением профессора Л.И. Сергеева, что следующим этапом реформирования экономики области должно быть преобразование налогово-бюджетной, организационно-финансовой и денежно-кредитной сфер [137], мы убеждены, что отмена или снижение некоторых налогов приводит к лучшим результатам, нежели их ужесточение. Изолированность области, необходимость пересечения нескольких государственных границ ставит ее жителей и предприятия в неравные с общероссийскими условия. Отмена НДС на транспортные услуги повысит конкурентоспособность портов, приведет к росту объемов грузооборота, а

в последующем целесообразно отменить НДС со всех производимых и потребляемых в области товаров.

Требует существенного изменения сложившийся инвестиционный климат, условия функционирования банков, страховых компаний, ипотечного кредитования.

Эксклавность региона требует создания специальных целевых фондов денежных средств для формирования и поддержания оптимальной структуры производства. Целесообразно расширять сферу вексельного обращения с опережающим развитием векселей региональных органов управления.

Заслуживает поддержки предложение профессора В.В.Ивченко о предоставлении права администрации введения специальных зональных сборов, сквозных транспортных тарифов, предоставление права ускоренной амортизации ОПФ для отдельных групп предприятий.

Для реализации основных идей, заложенных в первоначальных концепциях развития региона, необходимо создание на территории области локальных свободных экономических зон. Тем более что действующее российское законодательство позволяет принимать подобные решения на местном уровне.

Немаловажной проблемой реформирования хозяйственного комплекса региона является повышение уровня управляемости социально-экономическими процессами на территории области со стороны областных и муниципальных органов власти.

Все это вызывает необходимость разработки значительного числа региональных целевых программ различного характера и создания механизма претворения их в жизнь.

Такая работа в области ведется. И мы с удовлетворением отмечаем принятие целого ряда программ и решений, на-

правленных на достижение стабилизации и в дальнейшем развития экономического потенциала региона. Наиболее существенными направлениями являются следующие.

*В области налогообложения:*

- разработан и принят областной закон “О локальных свободных экономических зонах в Калининградской области”. С принятием этого закона планируется предоставить льготы по налогам, устанавливаемым органами местного самоуправления, и налогам, зачисляемым в областной бюджет (налог на прибыль, налог на землю, налог на имущество и др.) в зависимости от количества вновь создаваемых рабочих мест, размера инвестиций;

- подготовлена законодательная инициатива о внесении поправок в Закон РФ “О налоге на добавленную стоимость” и передача в Госдуму РФ;

- подготовлена вторая редакция проекта указа президента РФ относительно частичного изменения порядка обязательной продажи части валютной выручки и взимания экспортных пошлин;

- ведется работа по оформлению законодательной инициативы с целью решения возникших проблем на конверсионных предприятиях.

*В области реформирования предприятий:*

- передача части федеральной собственности в областную собственность;

- создание областного государственного фонда янтаря для обеспечения финансирования янтарного комбината, являющегося уникальным предприятием не только в России, но и во всем мире;

- разработаны комплексные программы “Развитие рыбопромышленного комплекса”, “Развитие янтарной отрасли”, “Развитие туризма и санаторно-курортного комплекса”, “Развитие промышленности региона на 1997-2000 годы”.

*Регулирование естественных монополий:*

- реформирование тарифной системы на электроэнергию с целью снижения расходов на нее предприятий;
- снижение железнодорожных тарифов на отдельные виды транспортных грузов (удобрения, нефтепродукты и др.) для обеспечения увеличения потока грузов в Калининградские порты.

*Создание благоприятного делового климата и нормативно-правовой базы развития ОЭЗ:*

- подготовка и принятие поправки к Федеральному закону “О налоге на прибыль”, предусматривающей снижение ставки налога на прибыль для предприятий-резидентов ОЭЗ, выпускающих более 50% своей продукции на экспорт;
- делегирование по отдельным вопросам регулирования хозяйственно-правового режима ОЭЗ ряда полномочий федеральных органов власти их региональным представителям;
- передача функции лицензирования зарубежного капитала в ОЭЗ и из нее Главному управлению Центробанка РФ по Калининградской области с целью упрощения процедуры получения лицензий на привлечение иностранных инвестиций;
- разработка и введение в ОЭЗ особого порядка оформления краткосрочных въездных виз для отдельных категорий иностранных граждан на пограничных пунктах с возможностью их последующего продления на общих основаниях в представительстве МИДа РФ в Калининградской области и др.

*Приоритетные направления развития экономики и государственная поддержка экономического роста (ОЭР) региона:*



- формирование в области транспортного узла для обеспечения выхода российских предприятий на мировые транспортные пути и расширение спектра предоставляемых им транспортных услуг;

- развитие инфраструктуры внешнеторговых операций путем создания системы локальных свободных торгово-таможенных зон (СТЗ) и международного финансового центра с целью увеличения транзита через область экспортно-импортных грузов и привлечения в регион российских и иностранных инвесторов;

- создание и развитие локальных СЭЗ производственной ориентации, выпускающих конкурентоспособную продукцию;

- развитие туристско-рекреационного комплекса.

Стратегия реализации предложений по вышеперечисленным приоритетным направлениям должна строиться на принципах строгого отбора и обязательной всесторонней поддержки объектов экономического роста (ОЭР) региона. Под ОЭР принято понимать отдельные предприятия, локальные ОЭЗ или их группы, способные решать как собственные задачи экономического развития, так и содействовать улучшению социально-экономической ситуации в окружающем их районе или сфере деятельности.

Вошедшие в программу ОЭР должны обязательно получить государственную поддержку, включая гарантии для привлечения инвестиций. Кроме того, органы федерального и регионального управления должны осуществлять частичное финансирование и предоставление льготного режима хозяйствования.

Как следует из рассмотренных выше концепций и целевых программ, все авторы и разработчики на первое место среди важнейших проектов ставят необходимость создания

в Калининградской области мощного транспортного узла европейского и мирового уровня. И это не случайно. Наличие нескольких крупных незамерзающих портов, обладающих современными перегрузочными комплексами, развитой сети автомобильных и железных дорог, связанных с российской и европейской транспортными системами, создает значительные потенциальные возможности для развития экономики региона, а уникальное положение региона в центре европейских транспортных путей определяет его особую роль в европейской и российской экономиках.

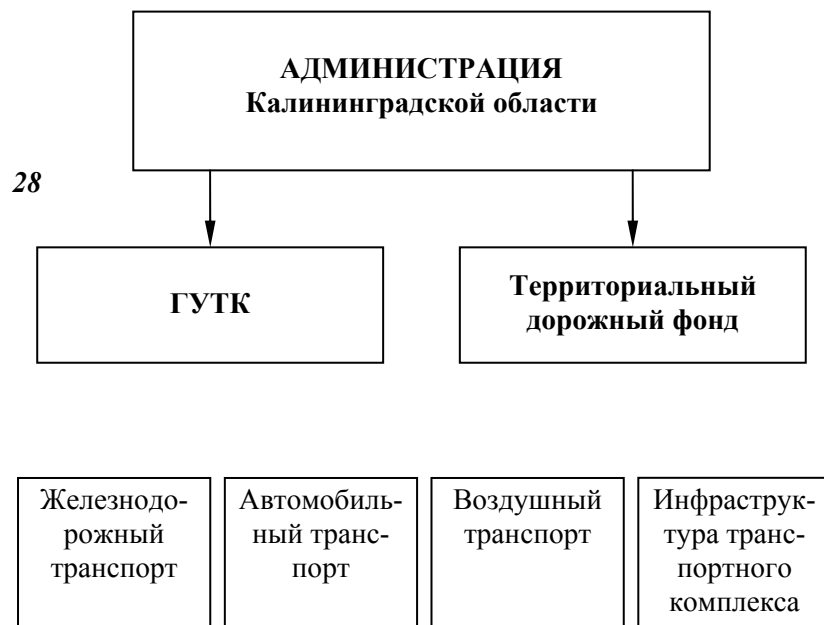
Исследованию путей наиболее эффективной реализации этих возможностей и посвящено основное содержание настоящей работы.

## 1.2. Особенности формирования структуры транспортного комплекса региона

Транспортный комплекс Калининградской области включает морские и речные порты, сеть автомобильных и железных дорог, морской, речной, воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт.

Наличие нескольких крупных незамерзающих портов, имеющих в своем распоряжении современные перегрузочные комплексы, развитая сеть автомобильных и железных дорог, напрямую связанных с российской и европейской транспортными системами - вот преимущества транспортной системы области.

Отличительной ее особенностью является ее комплексный многофункциональный характер (рис. 1.1).



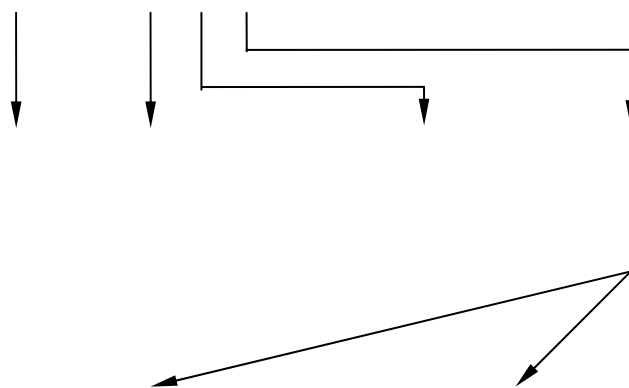


Рис. 1.1. Организационная структура транспортного комплекса Калининградской области

В то же время имеется ряд факторов, сдерживающих дальнейшее развитие регионального транспортного комплекса. Это и сложности таможенного характера, связанные с прохождением грузов через три государственные границы. Значительная изношенность транспортной инфраструктуры. Физический и моральный износ сооружений, портов и станций, отсутствие достаточной ремонтной базы, несоответствие автодорожного комплекса области международным стандартам, недостаточное развитие таможенных и

контрольно-пропускных пунктов, слабая координация в вопросах развития и функционирования как отдельных видов транспорта (особенно автомобильного), так и всего транспортного комплекса в целом.

Рассмотрим подробнее каждый элемент, представленной на рис. 1.1 структуры транспортного комплекса с определением его места и значения в целостной системе транспорта региона.

*Железнодорожный транспорт* в настоящее время занимает ведущее место в транспортном комплексе региона. В распоряжении Калининградской железной дороги, входящей в единую общероссийскую систему железных дорог МПС РФ, находится сеть протяженностью 1113,8 км и около 100 км железнодорожных путей промышленного назначения. По ним в область завозится около 60% товарных грузов и осуществляется более 30% всех пассажирских перевозок. Пути Калининградской железной дороги имеют выходы в железнодорожную сеть сопредельных государств: Литовской республики и Польши. В таблице 1.1 представлены данные об объемах перевозок железнодорожным транспортом области за период с 1992 по 1996 гг.

Таблица 1.1

**Объем перевозок грузов и пассажиров  
железнодорожным транспортом**

Показатели	1992	1993	1994	1995	1996
Перевезено грузов, тыс.т	15698	13759	9294	8200	5000
Грузооборот, млн.т/км	2152	1963	1328	1090	590
<i>Окончание табл. 1.1</i>					
Показатели	1992	1993	1994	1995	1996
Перевезено пассажиров, тыс.чел.	23020	20544	17789	13690	16300

Пассажирооборот, млн.ч./км	1147	868	689	565	250
-------------------------------	------	-----	-----	-----	-----

*Примечание:* здесь и далее по данным ГУТК.

Как следует из данных таблицы 1.1, за последние годы произошло значительное (более чем на 40%) снижение перевозок грузов. Основные причины этого - сокращение экспортно-импортных поставок, местных перевозок и целый ряд причин технического и организационного характера. Сюда можно также отнести:

- ухудшение качественного состояния железнодорожных путей, что привело к уменьшению скоростных характеристик;
- однопутное движение на многих участках железной дороги, снижающее ее потенциальную пропускную способность;
- физический износ (средний возраст подвижного состава более 20 лет);
- моральное старение парка локомотивов (несоответствие ряда их параметров мировым стандартам);
- отсутствие необходимого количества вагонов для контейнерных перевозок, что существенно ограничивает поток международных грузов;
- дефицит пригородного железнодорожного транспорта и убыточность пригородных пассажирских перевозок в целом;
- централизация на уровне МПС и децентрализация на местном уровне, способствующие возникновению монополизма и, как следствие, неспособность учитывать интересы и потребности грузоотправителей;
- “нерыночный” характер управления, низкая информационная обеспеченность, приводящие к постоянному сни-

жению объемов перевозок, росту издержек, отсутствию рационального размещения инвестиционных ресурсов и др.

*Автомобильный транспорт*, несмотря на то, что железнодорожный транспорт играет ведущую роль в транспортной системе области, на коротких расстояниях имеет несомненное преимущество. Однако в настоящее время в полной мере реализовать это преимущество автотранспортным предприятиям мешает неурегулированность взаимоотношений с соседними государствами.

На территории области функционирует довольно много самостоятельно осуществляющих свою деятельность автотранспортных предприятий. Большинство из них располагают небольшим количеством автотранспортных средств и не играют сколько-нибудь заметной роли на рынке транспортных услуг.

Крупнейшими по количеству подвижного состава и объему перевозок являются акционерные общества: “Гусев” (АК 1801), “Черняховск” (АК 1802), “Советск” (АК 1704), “Балтийское АТП”, “Неманское АТП”, “АК 1359”, “АК 1114”, “АОРГА”, “Совтрансавто-Калининград”, “Кенигавто”, МГПАТП, Горэлектротранспорт и др.

Большинство вышеназванных предприятий является автоколоннами так называемого “войскового” типа, что накладывает существенные ограничения на возможности изменения характеристик подвижного состава, согласно требованиям рыночной экономики. По данной группе предприятий прослеживается устойчивая тенденция старения подвижного состава (средний возраст грузовых автомобилей - 5-8 лет, автобусов, троллейбусов, трамваев свыше 8 лет). Из них до 43% находится в неисправном состоянии, а свыше 75% автомобилей имеют карбюраторные двигатели внутреннего сгорания, что является причиной крайне низкой эффективности использования топлива (на уровне 0,5 мирового стандарта). Кроме того, значительная часть парка

грузовых автомобилей по своей грузоподъемности (от 1,5 до 15 т) не отвечает требованиям рынка, где существует ярко выраженный спрос на большегрузные автомобили и прицепы, а также специализированные для перевозки коммерческих грузов легкие грузовики.

Данные об объемах грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом представлены в таблице 1.2.

Как видно из таблицы 1.2, грузооборот в 1996 г. по сравнению с 1992 г. снизился почти на 85%, а пассажирооборот повысился на 8,6% при снижении числа перевезенных пассажиров почти на 30%.

Таблица 1.2

**Объем перевозок грузов и пассажиров  
автомобильным транспортом общего пользования**

Показатели	1992	1993	1994	1995	1996
Грузовой автотранспорт					
Перевезено грузов, тыс.т	8624,8	4831,9	2721,9	2071,0	1300,0
Грузооборот, тыс.т/км	282386,0	161901,1	93719,1	74916,0	40370,0
Пассажирский транспорт общего пользования					
Перевезено пассажиров, тыс.чел.	163500,0	161572,3	158097,0	154058,0	115100,0
Пассажирооборот, тыс.ч./км	773091,5	1012574,6	1367216,2	1190006,0	840000,0

*Воздушный транспорт* Калининградской области представлен широкой сетью аэродромов, которые позволяют принимать многие типы современных самолетов. Правда, большая часть аэродромов находится в ведении Минобороны. Основной и единственный гражданский аэропорт - это

“Храброво”. Взлетно-посадочная полоса позволяет принимать самолеты с взлетной массой до 100 т. Аэропорт имеет два пассажирских терминала: для внутренних рейсов и международный, который пока не соответствует современным требованиям. Аэропорт получил право на выполнение международных полетов.

Самолетный парк насчитывает 2 самолета ТУ-154М и 10 ТУ-134. Однако ресурс их эксплуатации практически истек. Требуется срочное обновление самолетного парка.

Основные производственные показатели Калининградского авиапредприятия представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

**Основные производственные показатели  
Калининградского авиапредприятия**

Показатели	1992	1993	1994	1995	1996
Пассажирооборот, млн.ч./км	833,1	507,8	573,5	555,3	540,3
Объем работ, млн.т/км	77,6	47,8	53,9	53,8	52,3
Отправлено					
грузов, тыс.т	0,5	0,6	0,9	1,6	1,9
пассажиров, тыс.чел.	283,9	173,9	190,1	171,5	230,0
Коммерческая загрузка по типам, %					
ТУ-134	75,6	58,2	57,2	56,3	56,4
ТУ-154М	89,0	69,4	62,8	53,3	51,2

Как следует из данных таблицы 1.3, наметился устойчивый рост перевозок грузов при относительно стабильном пассажирообороте.

В настоящее время разработана программа реконструкции взлетно-посадочной полосы, что позволит принимать самолеты типа ИЛ-86, ИЛ-96. Также предполагается приоб-



ретение 13 единиц самолетов различных типов за счет средств льготного кредита.

Автомобильные дороги Калининградской области представляют собой довольно развитую сеть. Протяженность автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 1.01.96 г. - 4581 км. По административному признаку сеть автодорог разделяется на федеральную - 252 км и местную - 4329 км. Плотность автомобильных дорог составляет 303 км на 1 тыс. км<sup>2</sup>, что значительно выше среднероссийской (27 км). Все дороги общего пользования имеют твердое покрытие. Однако, при наличии разветвленной сети автомобильных дорог, некоторые их параметры (малые радиусы закруглений в плане, декоративное озеленение на обочине, прохождение через населенные пункты) не соответствуют требованиям современного движения, снижают возможности увеличения его интенсивности.

Основные показатели работы дорожной инфраструктуры приведены в таблице 1.4.

*Таблица 1.4*

**Итоги работы дорожной инфраструктуры**

Показатели	1992	1993	1994	1995
Объем работ, км				
ввод дорог	20,3	9,7	6,6	15,6
ремонт дорог	436,0	314	11,0	61,9
Объемы инвестиций на дорожные работы, млн. руб.	1604,1	19012,5	52574,7	119436,0

Как следует из данных таблицы 1.4, после резкого падения показателей работы дорожного комплекса в 1993, 1994 годах начиная с 1995 года начинается существенный рост объемов дорожного строительства и ввода в строй новых объектов.

Портовый комплекс региона представлен незамерзающими портами, расположенными на 1100 км ближе к пор-

там Северной и Западной Европы, чем российские порты Финского залива, что позволяет надеяться на существенное увеличение потока транзитных грузов, следующих через калининградский транспортный узел.

Порты являются ключевым элементом инфраструктуры транспортного комплекса. Они во многом определяют специализацию области в общероссийском разделении труда.

Основу портового хозяйства составляют три порта: Морской торговый порт, Государственный рыбный порт, речной порт, имеющие суммарную проектную мощность по переработке различных грузов около 13 млн.т в год.

Все они расположены в бассейне и гаванях реки Преголи. С Балтийским морем порты соединены Калининградским морским каналом протяженностью около 40 км. Глубина канала позволяет принимать суда грузоподъемностью до 11 тыс. т. Мощности портов предназначены для переработки генеральных и контейнерных, навалочных и насыпных, рефрижераторных судов, зерна, металлов, автотранспортной техники, леса и пиломатериалов, бумаги и целлюлозы, рыбопродукции, жидких, затаренных и насыпных удобрений, нефти и нефтепродуктов. Общая площадь крытых складов - 154,9 тыс. м<sup>2</sup>, открытых складских площадей - 236,2 тыс. м<sup>2</sup>, имеется элеватор вместимостью 40 тыс.т, холодильники общей емкостью 20 тыс.т.

Специализированный комплекс для обработки судов типа РО-РО, включающий причалы, крытые и открытые складские площади, необходимую перегрузочную технику и другое оборудование, имеет проектную мощность около 500 тыс. т грузов в год. На его базе открыты регулярные линии в Северную и Южную Америку, страны Африки и Юго-Восточной Азии через Германию.

В портах имеются специализированные причалы для приема паромов, перевозящих автоколесную технику, контейнерные пакетированные и генеральные грузы. Строится

железнодорожный терминал для приема паромов с вагонами, обслуживающих линию Калининград - Ленинградская область.

Порты располагают необходимыми для их функционирования структурами: ремонтно-строительным комплексом, автохозяйством, радиоцентром, службой капитана порта, лоцманской службой, агентскими, сюрвейерскими и экспедиторскими фирмами для предоставления необходимых услуг грузо- и судовладельцам.

Кроме трех основных портов в области имеются:

- Морской рыбный порт Пионерский, специализирующийся на перегрузке рыбной продукции около 100 тыс.т в год;

- речной порт “Советск”, перерабатывающий минерально-строительные материалы, уголь (плановый грузооборот около 1 млн.т в год);

- АО “Светопорт” - проектная мощность по переработке навалочных грузов - 1 млн.т в год.

Судоходная компания “Западное пароходство” занимается перевозками пассажиров между Калининградом и польскими портами, расположенными в Вислинском заливе. Около 30 единиц судов смешанного плавания типа “река-море” того же пароходства грузоподъемностью до 3 тыс.т осуществляют перевозки различных грузов в порты стран Балтийского и Северного морей.

В области имеется несколько судоремонтных и судостроительных заводов.

Как следует из данных таблицы 1.5, проектные мощности портов загружены всего на 33,7% и имеют тенденцию к дальнейшему снижению.

*Таблица 1.5*

**Данные о переработке грузов портами Калининграда, млн. т**

Порт	Проектная мощность	Переработано грузов		в % к проектной мощности
		1994	1995	
Торговый	8200	2445,3	1851,2	22,6
Рыбный	2500	1590,6	1494,2	59,8
Речной	2050	1160,2	877,9	42,8
<b>Всего</b>	12750	5539,1	4296,3	33,7

Основными причинами снижения объемов переработок грузов являются:

- высокие железнодорожные тарифы до Калининграда в сравнении с портами Прибалтийских государств (Литвы, Латвии, Эстонии);
- повышенные таможенные платежи на вывоз грузов (в частности, цветных металлов);
- необходимость в транзитном провозе грузов через Литву и др.

Однако данные о деятельности отдельных видов транспорта, приведенные в таблицах с 1.1 по 1.5, дают лишь общую характеристику и не содержат качественного анализа.

В целях более глубокого исследования транспортной системы региона и выявления качественных тенденций развития различных видов транспорта по данным Государственного Управления транспортного комплекса Калининградской области нами произведен анализ динамики перевозимых грузов за период 1988-1996 гг. (табл. 1.6). В процессе анализа использовался статистический метод распределения по атрибутивному признаку. Сущность данного метода, как известно, заключается в том, что вся совокупность изучаемого явления делится на “упорядоченное расположение единиц” изучаемой совокупности, т.е. на группы по группировочным признакам, которые характеризуют состав (структуру) изучаемого явления. Предметом изучения в данном случае является общий объем перевозимых грузов за 7 лет (с 1988 по 1996г.). При этом в основу группировки, адекватной целям исследования, был положен атрибутив-

ный признак, характеризующий структуру совокупности - вид транспорта (табл. 1.6).

Таблица 1.6

**Анализ динамики перевозимых грузов  
по видам транспорта в Калининградском регионе**

Вид транспорта	1988	1990		1992		1994		1996	
	млн.т	млн.т	% к 1988 г.	млн.т	% к 1990 г.	млн.т	% к 1992 г.	млн.т	% к 1994 г.
Автомобильный	15,5	13,5	87,0	7,9	58,0	5,0	63,0	1,3	26,0
Железнодорожный	24,4	19,7	80,8	15,7	79,0	8,8	56,0	5,0	56,0
Водный	7,3	6,6	86,0	6,4	96,0	2,7	42,0	1,5	55,0
<b>Всего</b>	<b>47,2</b>	<b>39,8</b>	<b>84,0</b>	<b>30,0</b>	<b>75,0</b>	<b>16,5</b>	<b>55,0</b>	<b>7,8</b>	<b>47,0</b>

Данная группировка была составлена за пять периодов на основе использования дискретного ряда распределения. При определении количества интервалов использовался атрибутивный признак, отражающий степень реализации рыночных принципов управления экономикой (разгосударствление экономики, приватизация, либерализация цен, создание рыночной инфраструктуры и т.д.).

Результаты расчетов показывают, что общий объем перевозимых грузов по всем видам транспорта снизился за анализируемый период. В целом уменьшение произошло на 39,4 млн.т, или 84%. Значительное снижение объема перевозок наблюдается за период 1992-1994 гг. - на 13,5 млн.т, или 44%. Это объясняется, прежде всего, падением объемов перевозок за данный период на железнодорожном (на 6,9 млн. т, или 44%) и водном (3,7 млн. т, или 58%), т.е. ведущих видах транспорта. Основной причиной снижения объемов перевозок грузов явилось сокращение импортных (уголь) и экспортных (уголь, лес) поставок. За анализируемый период имелось следующее соотношение между от-

дельными видами груза в общем объеме (100%): уголь - 17%, нефтегрузы - 15%, строительные материалы - 19%, лесные - 10%, прочие - 39%.

Анализ пассажирских перевозок за аналогичный период приведен в таблице 1.7.

Таблица 1.7

**Анализ динамики пассажирских перевозок  
по видам транспорта в Калининградском регионе**

Вид транспорта	1988	1990		1992		1994		1996	
	млн. чел.	млн. чел.	% к 1988 г.	млн. чел.	% к 1990 г.	млн. чел.	% к 1992 г.	млн. чел.	% к 1994 г.
Железнодорожный	26,24	26,32	100,0	23,02	87,0	19,7	85,0	16,3	82,0
Воздушный	0,3	0,34	113,0	0,28	82,0	0,23	82,0	0,23	100,0
Водный, тыс. чел.	-	4,11	-	2,68	65,0	3,00	111,0	3,0	100,0
Автомобильный:									
автобусы	158,4	167,8	105,0	123,3	73,0	115,9	93,0	115,1	100,0
легковые автомобили	38,4	39,0	101,0	40,2	103,0	38,1	94,0	38,0	100,0
Всего	223,2	233,44	104,0	186,8	80,0	176,93	94,0	164,63	95,0

Результаты анализа показывают, что общий объем пассажирских перевозок по Калининградскому региону за период 1988-1996 гг. снизился на 53,61 млн.чел., или 25%. Это произошло в основном за счет уменьшения перевозок железнодорожным транспортом (на 9,94 млн.чел., или 38%).

Падение объема пассажирских перевозок произошло и по воздушному транспорту на 70000 чел., или 24%. В меньшей степени произошло снижение объема перевозок на автомобильном транспорте. Они составили в 1996г. 153,1 млн. чел., что меньше 1988 г. на 43,6 млн. чел., или на 22%. Особый “пик” уменьшения объема по всем видам транспор-

та приходится на период 1990-1992 гг. За этот период общий объем перевозок снизился на 20% против 1990 г., в то время как за период 1988-1990 гг. он возрос на 4%. Основной причиной снижения объема пассажирских перевозок на железнодорожном и воздушном транспорте явилось значительное увеличение железнодорожных и авиа тарифов.

По данным Калининградского областного комитета Государственной статистики, в 1997 году объем перевозимых грузов по сравнению с 1996 годом увеличился на 1% и составил около 10 млн.т. Наиболее существенно возросли объемы перевозок грузов водным (на 26%) и железнодорожным транспортом (на 5%).

Автомобильным транспортом перевезено около 1 млн. т грузов, что меньше 1996г. на 37%. Это произошло вследствие увеличения тарифов на железнодорожном и авиатранспорте за данный период соответственно на 6,9% (в среднем по России за данный период 6,6%) и 12,7% (по России 17,5%) и неизменности тарифов на автомобильном транспорте. Они не менялись с декабря 1996г., в то время как в среднем по России за период с 1996 по 1997 год они возросли на 5,7% (см. прил. 1).

Проведенный анализ позволяет сделать выводы об устойчивой тенденции снижения объемных показателей практически по всем видам транспорта. Но этот анализ должен быть дополнен анализом финансовых результатов хозяйственной деятельности по видам транспорта, который проведен автором и результаты которого изложены в разделе 1.3.

### **1.3. Исследование возможностей экономического развития транспортного комплекса региона**

Как уже отмечалось в разделах 1.1 и 1.2, транспорт является одной из основных отраслей, определяющих будущее экономики Калининградской области. Создание в регионе современного транспортного комплекса, способного расширить возможности межгосударственного, республиканского и регионального аспектов как внутренней, так и внешнеэкономической деятельности становится задачей первостепенной важности. Решение этой, наряду с другими, проблемы тесно связано с формированием финансовых ресурсов области, укреплением ее бюджета, поиском новых нетрадиционных источников финансирования.

Однако нельзя приступать к формированию программ развития и финансирования транспортного комплекса без тщательного исследования его экономического состояния. В целях такого исследования состояния и тенденций развития транспорта Калининградского региона был произведен анализ его основных показателей финансово-хозяйственной деятельности за период 1992-1996 гг.

Анализ проводился в несколько этапов, каждый из которых был адекватен конкретной цели исследования:

- изучение общих тенденций изменения показателей финансово-хозяйственной деятельности отдельных видов транспорта;
- исследование особенностей динамики финансовых результатов отдельных видов транспорта и показателей эффективности работы;
- выявление основных факторов, влияющих на изменение итоговых показателей работы транспорта;
- расчет размера влияния основных факторов на изменение конечных показателей финансово-хозяйственной деятельности транспорта.



На первом этапе осуществлялся общий анализ финансовых результатов с целью изучения динамики общей суммы доходов, затрат и прибыли, а также динамики показателей эффективности работы транспорта - эффективности затрат на перевозки и эффективности перевозок в целом.

В процессе анализа использовался метод сравнения и расчет показателей динамики. Расчеты проведены по данным ГУТК Калининградской области (см. прил. 1, 2, 3). Общий анализ финансовых результатов показывает устойчивый рост выручки от реализации перевозок по всем видам транспорта от 98554,0 млн. руб. (62 раза) на автомобильном транспорте до 375551,0 млн. руб. (169 раз) на железнодорожном (прил. 2). Себестоимость перевозок за данный период времени также возрастала быстрыми темпами от 124021,1 млн.руб. (86,1 раза) на автомобильном и 269277,0 млн.руб. (131,1 раза) на железнодорожном транспорте (прил. 2).

Динамика показателей по Калининградскому авиапредприятию подтверждает общую тенденцию интенсивного роста доходов от реализации перевозок и затрат на их осуществление соответственно: на 112070,0 млн.руб. (260,0 раз) и 102740,0 (135,2 раза) (прил. 3).

Обобщая результаты анализа, можно сделать следующий вывод: наряду с общим ростом доходов и расходов по всем видам транспорта за период 1992-1996 гг., доходы росли значительно быстрее расходов: темп роста доходов опережал темп роста расходов по железнодорожному транспорту (38 раз), по воздушному (124,8 раза).

Однако на автомобильном транспорте соотношения между темпами роста доходов и расходов имеют свои особенности. Они заключаются в следующем: за анализируемый период доходы на данном виде транспорта возросли в 62

раза, в то время как себестоимость перевозок груза в 86,1 раза (24,1 раза больше). Этот факт отличает динамику показателей автомобильного транспорта от общей тенденции изменения показателей транспортного комплекса региона и диктует необходимость изучения причин, вызвавших данное явление, что и будет осуществлено на последующих этапах анализа.

Также следует отметить снижение финансовых результатов на автомобильном транспорте в целом на 25466 млн.руб. в 1996 г. по сравнению с 1992 г. При этом убыточность перевозок возросла на 25,26%, а убыточность затрат (т.е. возможность их самофинансирования) - на 20,16%.

Общей тенденцией динамики финансовых результатов и показателей эффективности работы на данных видах транспорта является увеличение прибыли от реализации перевозок, повышение эффективности затрат и перевозок в целом. Например, на железнодорожном транспорте эти показатели возросли за анализируемый период соответственно: на 106274,0 млн.руб.; 30,23%; 19,92%; на воздушном транспорте на 9330,0 млн.руб.; 52,1%; 84,4%. На рисунках 1.1. и 1.2 приведены соответственно динамика эффективности затрат и грузоперевозок на железнодорожном и воздушном транспорте. Она показывает, что пиком увеличения эффективности затрат и перевозок явились 1994-1995 гг. Если учесть, что показатель эффективности в данном случае характеризует соотношение между финансовым результатом (прибылью от реализации перевозок) и объемом затрат (эффективность затрат) или объемом выполненной работы (эффективность перевозок в целом), то можно сделать вывод, что прибыль от реализации перевозок росла более высокими темпами, чем себестоимость.

Возникает закономерный вопрос: за счет влияния каких факторов происходило изменение прибыли? Все факторы, влияющие на изменение прибыли (финансовых результатов от реализации перевозок), можно разделить на две основные группы: внешние и внутренние. К внешним факторам за анализируемый период относятся такие, которые не зависят от производственной деятельности транспортных предприятий и вызваны прежде всего экономическими и политическими явлениями, происходящими в стране. К ним относятся:

- разгосударствление экономики и приватизация;
- либерализация цен;
- сокращение объемов производства и др.

К внутренним относятся такие факторы, которые непосредственно связаны с финансово-хозяйственной деятельностью предприятий транспортного комплекса. К ним относятся:

- финансовая стратегия предприятия;
- тарифная политика в области транспортных работ и услуг, тактика формирования доходов;
- порядок формирования себестоимости;
- производственная стратегия и тактика продвижения на рынке транспортных услуг;
- формирование объема продаж транспортных услуг и т.д.

В соответствии с указанными группами факторов можно рассмотреть динамику изменения показателей финансово-хозяйственной деятельности транспортных предприятий.

Влияние первой группы факторов (внешних) за анализируемый период (1992-1996 гг.) выразилось в следующем:

- создание акционерных обществ открытого и закрытого типа и соответствующее обособление функции управления капиталом;

- учет факторов - инфляции спроса и инфляции издержек в политике разработки тарифов и определении тактики формирования доходов;

- учет общей тенденции снижения объема производства и компенсации влияния данного фактора за счет увеличения тарифов.

Действие данной группы факторов было реализовано через создание в транспортном комплексе ряда акционерных обществ открытого типа (главным образом на автомобильном и воздушном транспорте), хозяйственная деятельность которых осуществлялась в соответствии с законом об "Акционерных обществах" и учредительными документами, определяющими необходимость самостоятельного управления капиталом: формирования и использования финансовых ресурсов, определение доли собственных и заемных средств, политики привлечения заемных средств и т.д.

Действие факторов инфляции проявилось посредством учета в формировании доходов двух форм инфляции: инфляции спроса и инфляции издержек, действие которых в основном приходится на 1993-1995 гг.

Инфляция спроса - это, как известно, появление дополнительной, избыточной по сравнению с имевшейся ранее платежеспособностью [94]. Вливание дополнительных денег (например, эмиссия, происшедшая в 1992-1994 гг.) как правило, стимулирует рост цен и дополнительный спрос.

По оценке фонда "Реформа", индекс потребительских цен (ИПЦ) вырос в 1993г. по сравнению с 1992 г. на 1600%. А в 1994-1995 гг. эти рекорды были побиты [118].

Инфляционный рост цен на товары и услуги может происходить без появления дополнительного спроса даже в условиях его сокращения. В рыночной экономике это скорее всего свидетельство нарастания инфляции, обусловленной увеличением издержек производства.

Повышение цен на энергоносители в нашей стране (с 1992-1996 гг. более чем в 50 раз), оправданное с точки зрения приближения цен к реальным затратам в топливно-энергетическом комплексе и уровню мировых цен, тем не менее неизбежно ведет к росту стоимости единицы продукта и соответственно цен на услуги в энергоемком транспортном комплексе. Опасность инфляции издержек состоит в сокращении объема транспортных услуг, что мы и обнаруживаем в регионе.

Рассматривая действие инфляционных механизмов на изменение конечных результатов работы транспортных предприятий, можно констатировать взаимное “подкармливание” двух форм инфляции. Традиционным фактором инфляции спроса в транспортном комплексе явилось дефицитное бюджетное финансирование (1992-1994 гг.), но из-за отсутствия конкуренции на рынке и сохранения госмонополистических структур (МПС, “Аэрофлот” и др.) стимулирующего эффекта не наблюдалось.

Железнодорожные и авиапредприятия работали под лозунгом: “Перевезти поменьше, но взять подороже”.

Освобождение цен на потребительские товары и последовавший за ним рост цен на энергоносители перенесли центр тяжести на инфляцию издержек (1994-1996 гг.).

Рассмотрим механизм влияния внутренних факторов. Для этой цели произведем их группировку по характеру влияния на конечные финансовые результаты от реализации перевозок, выделив при этом три основные группы.

Первая группа отражает действие таких рыночных факторов развития транспортных предприятий, как формирование объема продаж и географию распространения транспортных услуг, производственную стратегию и тактику продвижения на рынке и т.д.

Вторая группа - финансовую стратегию по формированию себестоимости, учет инфляции издержек (потребления), снижения затрат, конкурентные преимущества и т.д.

Третья группа факторов - политику разработки тарифов на транспортные услуги и на основе этого финансовую тактику формирования доходов, учет инфляционного ожидания.

Внутри каждой группы мы выделили такой качественный признак, который отражает комплексное влияние всех факторов, входящих в группу, и позволяет произвести расчет их количественного влияния на прибыль:

- изменение грузооборота,  $\Delta_{п}$ ;
- изменение себестоимости перевозок,  $\Delta_{п}$ ;
- изменение средней доходной ставки перевозок,  $\Delta_{п}$ .

Основные результаты анализа приведены в таблицах 1.8 и 1.9.

Таблица 1.8

**Анализ динамики основных показателей финансово-хозяйственной деятельности  
транспортного комплекса Калининградской области по видам транспорта**

Показатели	Условные обозначения показателей	Вид транспорта					
		Железнодорожный		Автомобильный		Воздушный	
		1992/1994	1994/1996	1992/1994	1994/1996	1992/1994	1994/1996
Грузооборот, млн. т	Р	-6,9	-3,8	-2,9	-3,7	-259,0	-34,0
Общая сумма затрат на перевозки, млн. руб.	З	+89688,0	+179589,0	+20397,6	+103623,5	+32340,0	+70400,0
Себестоимость 10 т, руб.	Z	+102938,5	+438401,0	+41844,3	+921347,0	+567,5	+1340,0
Общая сумма выручки от реализации перевозок, млн. руб.	D	+108929,0	+266622,0	+18611,4	+79942,8	+39270,0	+72800,0
Средняя доходная ставка 10 т, руб.	d	+124895,2	+629242,4	+38394,4	+729970,0	+686,5	+1391,7
Прибыль (+), убыток (-), млн. руб.	П	+19241,0	+87033,0	-1786,2	-23680,7	+6930,0	+2400,0

*Примечание:* абсолютный прирост +, снижение -.

Таблица 1.9

**Расчет размера влияния факторов на изменение прибыли (убытка)  
по видам транспорта Калининградского региона**

Наименование факторов	Методика расчета влияния факторов	Размер влияния факторов (±) в млн.руб.					
		Транспорт					
		железнодорожный		автомобильный		воздушный	
		1992/1994	1994/1996	1992/1994	1994/1996	1992/1994	1994/1996
Изменение грузооборота	$\Delta_n^p = \frac{(p_2 - p_1)(d_1 - z_1)}{10}$	-81,0	-8387,7	-61,2	+1198,3	+103,6	-391,0
Изменение себестоимости	$\Delta_n^d = \frac{(z_2 - z_1)p_2}{10}$	-90586,0	-219200,5	-20922,2	-119775,1	-32574,5	-72360,0
Изменение средней доходной ставки	$\Delta_n^d = \frac{(d_2 - d_1)p_2}{10}$	+109908,0	+314621,2	+19197,2	+94896,1	+39400,9	+75151,0
<b>Всего</b>	<b>ΔП</b>	+19241,0	+87033,0	-1786,2	-23680,7	+6930,0	+2400,0



В этих таблицах даны условные обозначения анализируемых показателей. В таблице 1.8 приведен анализ динамики основных показателей финансово-хозяйственной деятельности транспортного комплекса Калининградской области по видам транспорта за период 1992-1994, 1994-1996 гг.

Анализ производился с целью изучения изменения основных показателей ( грузооборота, общей суммы затрат, выручки от реализации перевозок), на основе которых осуществлялся расчет факторов, влияющих на прибыль. Хронологические периоды, определенные в анализе, соответствуют принципам выделения интервалов, описанным в разделе 1.2.

Анализ показывает, что по всем видам транспорта произошло снижение объема выполненных работ. Это характерно особенно для периода 1992-1994 гг. и для таких видов транспорта, как железнодорожный (-6,9 млн.т) и авиационный (-259,0 млн.т). Однако за данный период прибыль по указанным видам транспорта увеличилась на 19241,0 и 6930,0 млн.руб. соответственно. На этот же период времени приходится высокая эффективность перевозок соответственно: 17,47% - по железнодорожному и 16,6% - по авиационному транспорту.

Аналогичная тенденция изменения показателей доходности и эффективности наблюдается и за период 1994-1996 гг. Различие состоит лишь в размерах изменений. Они менее резкие по воздушному транспорту (при спаде объема работ на 34 млн.т прибыль увеличилась на 2400 млн.руб., а эффективность перевозок составила в 1996г. 8,0%) и более резкие по железнодорожному (при спаде объема работ на

3,8 млн.т. прибыль увеличилась на 87033,0 млн.руб., а эффективность перевозок составила в 1996 г. - 28,18%).

Анализ динамики основных показателей позволяет сделать следующий вывод по железнодорожному и воздушному видам транспорта.

При общем снижении объемов работ (**P**) за анализируемые периоды и росте себестоимости (**Z**) перевозок грузов средняя доходная ставка (**d**) росла такими темпами, которые обеспечили данным видам транспорта увеличение конечного результата - прибыли от перевозок (**П**) и повышение их эффективности. Это свидетельствует о финансовой стратегии формирования доходов, направленной, прежде всего, на учет в рамках тарифов и средней доходной ставки фактора инфляции спроса (1992-1994 гг), инфляции издержек (1994-1996 гг.) и инфляционного ожидания, и подтверждает вывод, сделанный нами в начале раздела.

Что касается автомобильного транспорта, то анализ динамики его основных показателей финансово-хозяйственной деятельности также подтверждает вывод, сделанный нами ранее. Темпы роста средней доходной ставки 10 т перевозимого груза росли более низкими темпами, чем темпы роста себестоимости перевозки 10 т груза. В результате чего рост средней доходной ставки не компенсировал рост себестоимости и не обеспечил получение прибыли. Перевозки за анализируемый период были убыточными. Общий убыток составил 1786,2 млн.руб. (1992-1994 гг.) и 23680,7 млн.руб. (1994-1996 гг.). Этот факт свидетельствует о недостатках в финансовой стратегии планирования доходов и об увеличении дефицита собственных источников финансирования, т.е. снижения уровня самофинансирования.

Для того чтобы убедиться в правомерности данных выводов и получить количественную характеристику влияния

отдельных факторов, необходимо произвести расчет размера влияния каждого фактора на изменение прибыли от реализации перевозок:

- изменение грузооборота ( $\Delta^p_n$ );
- изменение себестоимости ( $\Delta^z_n$ );
- изменение средней доходной ставки ( $\Delta^d_n$ ).

В таблице 1.9 приведен расчет влияния факторов на изменение прибыли (убытка) по видам транспорта Калининградского региона за 1992-1994; 1994-1996 гг. В процессе расчета был применен один из методов анализа - метод элиминирования, сущность которого состоит в том, что для расчета влияния конкретного фактора следует абсолютную разность по данному фактору умножить на значение смежного признака (базисного или отчетного). Методика расчета влияния каждого фактора приведена в табл. 1.9.

В результате расчета получена часть прибыли (убытка), образованная под влиянием конкретного фактора ( $\Delta^p_n$ ,  $\Delta^z_n$ ,  $\Delta^d_n$ ). Влияние всех факторов ( $\Delta^p_n + \Delta^z_n + \Delta^d_n$ ) равно абсолютному приросту (снижению) прибыли за анализируемый период ( $\Delta_n$ ). Результаты анализа показывают, что абсолютный прирост прибыли по железнодорожному и воздушному транспорту получен полностью за счет увеличения средней доходной ставки соответственно на 109908,0 (1992/1994), 314621,0 (1994/1996), 39400,9 (1992/1994) и 75151,0 (1994/1996). Если бы увеличение себестоимости перевозки 10 т и снижение объема перевозок не уменьшили величину прибыли на данных видах транспорта, то была бы получена дополнительная прибыль на железнодорожном транспорте: 90667,0 млн.руб. (1992/1994 гг. и 227587,7 млн.руб. (1994/1996 гг.); на воздушном: 32574,5 (1992/1994 гг.) и 72751,0 (1994/1996 гг.).

На автомобильном транспорте за анализируемые периоды убыток за счет снижения объема перевозок составил 61,2 млн.руб. (1992/1994 гг.); увеличения себестоимости - на 20922,2 (1992/1994 гг.) и 119775,1 млн.руб. (1994/1996 гг.).

Увеличение прибыли за счет роста средней тарифной ставки в размере 19197,2 и 94896,1 млн.руб. не компенсировало полную сумму убытков, полученных за счет влияния других факторов, и обусловило убыточность данного вида транспорта.

Проведенный анализ дает нам основания сделать следующие выводы.

Из всех видов транспорта, входящих в транспортный комплекс, в наихудших экономических условиях оказался автомобильный. Хотя, как указывалось в разделе 1.2, в условиях эксклавноности региона и близости к европейским рынкам потребность в скоростных автоперевозках наивысшая.

По данным Ассоциации автотранспортных предприятий Калининградской области (ААПКО), в 1997 г. сохранилась тенденция сокращения объема перевозок как грузовым, так и пассажирским транспортными средствами на 25% [112].

Основными причинами такого бедственного положения можно назвать:

- отсутствие четкой координации различных видов транспорта;
- техническое состояние автомобилей не соответствует европейским стандартам;
- слабое взаимодействие Калининградского областного отделения Российской транспортной инспекции с пограничниками, таможней и другими службами.

Все это привело в тому, что калининградский автотранспортный рынок стали занимать иностранные автоперевоз-

чики из Литвы, Латвии, Польши. Повсеместно на предприятиях без работы простаивает более половины подвижного состава. Калининградские автоперевозчики попали в сферу жестокой конкуренции без каких-либо защитных мер со стороны государства.

Из года в год увеличиваются задолженности автотранспортным предприятиям за перевозку пассажиров на планово-убыточных маршрутах. Так, задолженность на 1.01.1997г. за перевозки по внутриобластной маршрутной сети составила 4815,8 млн.руб., а за перевозки пассажиров по Калининграду - 13,5 млрд.руб.

Но главным бичом автоперевозчики справедливо считают несовершенство налоговой политики, в результате чего львиная доля заработанных средств уходит на выплату огромного числа налогов, не давая возможности автопредприятиям осуществлять вложения в обновление парка машин и ведению конкурентной борьбы “на равных” с иностранными перевозчиками.

Что касается государственной поддержки, то мы считаем, что переориентация с всесторонней помощи фактическим монополистам (железнодорожный и воздушный транспорт) на оказание продуманной финансовой и правовой поддержки автотранспортным предприятиям даст неизмеримо больший экономический и социальный эффект.

Результаты анализа показывают, что убытка от хозяйственной деятельности автотранспорта могло бы и не быть в 1996 г., если бы государственная поддержка в 1992-1996 гг. составила не менее 27 млрд. руб. Эта сумма равна разности между размером убытка ( $\Delta_n^z$ ), полученного под влиянием увеличения себестоимости перевозок, и суммой влияния на прибыль изменения средней доходной ставки ( $\Delta_n^d$ ) (табл. 1.9):

$$ZП = |\Delta_n^z| - \Delta_n^d,$$

где ZП - размер государственной поддержки автотранспортных предприятий;

$|\Delta_n^z|$  - абсолютная величина влияния на прибыль увеличения себестоимости перевозок;

$\Delta_n^d$  - влияние на прибыль средней доходной ставки.

Приведенную выше методику можно использовать при формировании федеральных и региональных программ государственной поддержки как отдельных транспортных предприятий, так и транспортного комплекса региона в целом.

## **Глава 2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОПТИМАЛЬНЫХ ПУТЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

### **2.1. Выбор направлений технико-экономического развития регионального транспортного комплекса**

Формирование оптимального по структуре и экономическим характеристикам, способного к достойной конкуренции на международном транспортном рынке парка транспортных средств является одной из приоритетных задач, стоящих перед предприятиями транспортного комплекса Калининградской области.

Как отмечалось в разделе 1.2, имеющийся в настоящее время в распоряжении транспортных предприятий подвижной состав уже не отвечает современным требованиям. Наряду с невысокой насыщенностью регионального парка транспортными средствами, для них характерен значительный физический и еще в большей степени моральный износ. Кроме того, ограниченность собственных и привлеченных инвестиционных ресурсов сопровождается разобщенностью между предприятиями регионального транспортного комплекса в выборе путей модернизации подвижного состава.

В этой связи возникает острейшая проблема объединения усилий всех участников транспортного комплекса по разработке комплексной программы по формированию оптимальной, адаптированной к условиям рыночной экономи-

ки транспортной инфраструктуры. Немаловажным условием при разработке подобной программы является гармоничное сочетание федеральных и региональных интересов.

В то же время изучение материалов по отдельным слагаемым транспортного комплекса региона показывает значительное число проектов и программ.

Например, железнодорожный транспорт области находится в подчинении Управления Калининградской железной дороги, которое не подчиняется региональным органам управления, а входит в МПС РФ. Управлением разработана программа развития производственно-технической базы железнодорожного транспорта до 2000 года. Как следует из данной программы, из десяти проектов общей стоимостью 13 млрд.руб. (в ценах на 1.10.94г.) 8,3 млрд.руб., или 63,8%, предполагается финансировать из централизованных источников, т.е. федерального бюджета.

Для автомобильного транспорта характерна еще большая “пестрота” и разобщенность. В настоящее время деятельность автотранспортных предприятий осуществляется разрозненно, по самостоятельно формируемым планам и программам. Кроме того, по данным ГУТК, из 14699 грузовых автомобилей на 1.01.95г. 2612, т.е. примерно 18%, находятся в распоряжении предприятий других ведомств или в частных руках.

Создание Ассоциации международных автоперевозчиков и попытки создать подобную ассоциацию для всех остальных владельцев автотранспорта смогут в лучшем случае решить лишь вопросы согласования тарифной политики и “разделения” рынка транспортных услуг.

Воздушный транспорт региона сосредоточен под руководством Калининградского объединенного авиационного отряда, вполне автономно решающего проблемы обновления и модернизации самолетного парка. По имеющимся у нас данным, планируется приобрести в 1996-2000 гг. 12 са-



молетов, из них: ТУ-154М - 2 ед.; ТУ-204 - 2 ед.; ТУ-334 - 4 ед.; ИЛ-114 - 4 ед., главным образом за счет средств льготного кредита.

Можно было бы продолжить рассмотрение различных планов и программ, но уже приведенные данные свидетельствуют о явной их нескоординированности. Помимо прочего, опасной тенденцией в существующей практике формирования программ развития тех или иных видов транспорта является то, что каждое транспортное ведомство исходит из приоритетности именно своего вида транспорта, мало заботясь о гармонизации развития транспортного комплекса региона в целом. Таким образом, разработка единой комплексной программы станет, по нашему убеждению, той базой, на которой должно начаться объединение интересов, а впоследствии сил и финансовых ресурсов всех транспортных регионов.

Основными задачами, которые призвана решать программа должны стать следующие:

- обеспечение качественных услуг по перевозке пассажиров на городских, областных и международных линиях;
- оснащение региональных грузоперевозчиков высокоэффективными, конкурентоспособными на международном рынке транспортными средствами;
- создание предпосылок для формирования в регионе крупного международного транспортного центра, специализирующегося на обслуживании транзитных пассажиров и грузов, охватывающего весь спектр транспортных услуг.

Как видно из таблицы 2.1, программа развития транспортного комплекса Калининградской области составлена в виде матрицы, где связующими элементами между подлежащим и сказуемым (показателями по вертикали и по горизонтали) являются инвестиционные проекты.

*Таблица 2.1*

**Программа развития транспортного  
комплекса Калининградской области**

Основные элементы программы	Транспорт			Транспортная инфраструктура			Система управле- ния тран- спорт- ным ком- плексом
	Же- лез- нодо- рож- ный	Авто- мо- биль- ный	Воз- душ- ный	Автомо- бильные дороги	Пор- товое хо- зяйст- во	Аэро- порт и наземные соору- жения	
1. Формирова- ние рациональ- ной структуры транспортного парка	1.1.1. 1.2.1	1.2.1 1.2.2 1.2.3 1.2.4 1.2.5	1.3.1				
2. Развитие ин- фраструктуры транспортного комплекса ре- гиона				с 2.1.1 по 2.1.12	2.2.1 2.2.2 2.2.3 2.2.4 2.2.5 2.2.6	2.3.1	
3. Развитие сер- висно-туристи- ческой инфра- структуры и отраслей, эконо- мически и технологически связанных с транспортным комплексом	3.1.1	3.2.1	3.3.1	3.4.1	3.5.1	3.6.1	
4. Создание эффективной структуры управления транспортным комплексом	4.1.1	4.2.1	4.3.1	4.4.1	4.5.1	4.6.1	4.7.1

*Приложение к табл. 2.1*

## **1. Формирование рациональной структуры транспортного парка.**

### *1.1. Железнодорожный транспорт.*

- 1.1.1. Усиление существующих железнодорожных участков.
- 1.1.2. Усиление и строительство железнодорожных узлов и станций.

### *1.2. Автомобильный транспорт.*

- 1.2.1. Развитие пассажирского транспорта (приобретение автобусов).
- 1.2.2. Развитие городского электротранспорта (трамваи, троллейбусы).
- 1.2.3. Организация предприятия по сборке автобусов в Калининграде.
- 1.2.4. Инвестиции на приобретение подвижного состава - АО "АК 1359".
- 1.2.5. Обновление подвижного состава для работы на регулярных автобусных линиях - АО "Кенигавто".

### *1.3. Воздушный транспорт.*

- 1.3.1. Обновление самолетного парка.

## **2. Развитие инфраструктуры транспортного комплекса региона.**

### *2.1. Автомобильные дороги.*

- 2.1.1. Автомобильная дорога Калининград - Черняховск - Нестеров;
- 2.1.2. Автомобильная дорога Дорожное - госграница;
- 2.1.3. Автомобильная дорога Гусев - госграница;
- 2.1.4. Автомобильная дорога Калининград - Багратионовск - Долгоруково;
- 2.1.5. Автомобильная дорога Калининград - Долгоруково. Участок "Обход г.Багратионовска";
- 2.1.6. Автомобильная дорога Гвардейск - Неман;
- 2.1.7. Автомобильная дорога Калининград - аэропорт "Храброво";

- 2.1.8. Автомобильная дорога Калининград - Балтийск;
  - 2.1.9. Автомобильная дорога Калининград - Светлогорск;
  - 2.1.10. Автомобильная дорога Калининград - Зеленоградск;
  - 2.1.11. Автомобильная дорога Калининград - Мамоново;
  - 2.1.12. Восстановление моста через р.Преголя на Южном обходе г.Калининграда.
- 2.2. *Портовое хозяйство.*
- 2.2.1. Реконструкция и техническое перевооружение объектов АО “Морской торговый порт Калининград”;
  - 2.2.2. Строительство причалов АО “Прегельпорт” (I этап);
  - 2.2.3. Строительство грузопассажирского комплекса АО “Светпорт”;
  - 2.2.4. Строительство глубоководного порта АО “Росбалт-порт”;
  - 2.2.5. Строительство железнодорожной переправы между портами России, Германии, Швеции в г.Балтийске;
  - 2.2.6. Строительство пассажирского комплекса в г.Пионерске.
- 2.3. *Аэропорт и наземные сооружения.*
- 2.3.1. Реконструкция аэропорта “Храброво”.
- 3. Развитие сервисно-туристической инфраструктуры и отраслей, экономически и технологически связанных с транспортным комплексом.**
- 3.1.1. Создание центра транспортно-экспедиционного обслуживания международных перевозчиков.
  - 3.2.1. - 3.6.1. Создание аналогичных центров на других видах транспорта и объектах инфраструктуры.
- 4. Создание эффективной структуры управления транспортным комплексом.**
- 4.1.1. - 4.6.1. - Создание эффективной структуры управления в форме Транспортной финансово-промышленной группы.

Проекты, входящие в те или иные разделы, по степени их влияния на функционирование региональной экономики

можно условно разделить на **базовые** - непосредственно служащие достижению основных целей и задач программы, и **вспомогательные**, обслуживающие или сопровождающие основные проекты.

Проекты, отобранные нами для программы, предусматривают строительство, реконструкцию и модернизацию предприятий-производителей техники и оборудования транспорта; предприятий, занятых эксплуатацией транспортных средств; предприятий и объектов транспортной инфраструктуры; структуры управления региональным транспортным комплексом (см. перечень проектов к таблице 2.1).

По нашим расчетам, создание предприятия (российско-польского) по сборке (в перспективе - частичному производству) автобусов марки "Ельч" позволит удовлетворить потребности областных автотранспортных предприятий (которые сегодня вынуждены приобретать подержанные машины) в автобусах нового поколения, загрузить работой в рамках производственной кооперации и осуществить конверсию мощностей нескольких машиностроительных предприятий. Это в конечном счете увеличит экспортный потенциал экономики региона, обеспечит рост занятости примерно на 170 человек.

Приобретение автобусов, троллейбусов и трамваев (около 100-150 единиц в год) даст возможность компенсировать выходящий из строя парк городского пассажирского транспорта. Обновление подвижного состава АО "Кенигавто" позволит обеспечить рост пассажирооборота на внутренних и международных автобусных линиях примерно на 54 млн. пас. км, улучшит качество обслуживания, создаст дополнительно до 30 рабочих мест. Приобретение 10 современных автопоездов марки "Вольво" и "Мерседес" АК1359 для вы-

полнения грузовых перевозок по России, СНГ и странам Западной Европы приведет к увеличению объема транспортных услуг на 1,5 млрд.руб. в год в ценах 1996 г.), повысит конкурентоспособность региональных автоперевозчиков на российском и международном транспортных рынках.

Обновление самолетного парка обеспечит расширение авиалиний, разовьет связи Калининградской области с основными экономическими центрами России, СНГ, Восточной и Западной Европы, в конечном счете позволит создать на базе аэропорта “Храброво” крупный современный авиационный узел перевозки пассажиров и крупной перегрузочной базы.

Исключительно важное место в Программе занимает проект создания рокадной автомагистрали “Север - Юг” (Советск-Гвардейск-Калининград-Госграница) - составной части так называемого “Калининградского маршрута” “ВИА-БАЛТИКА”. Для Калининградской области это означает прямой выход на дорожную сеть Германии, Польши, стран Скандинавского полуострова, Прибалтики, Северо-Запада России. Реализация этого проекта даст возможность быстрой интеграции региональной дорожной сети в европейскую транспортную систему, существенно увеличить объем транспортных международных перевозок, в том числе переключив часть грузопотока из портов Прибалтики на скоростной автомобильный транспорт, превышающий по эффективности в 1,5-2 раза морской.

Сопутствующей развитию транспортного комплекса, дорожной сети и других элементов инфраструктуры является программа формирования в регионе высокоэффективного комплекса вспомогательных услуг. В первую очередь это создание крупных современных центров, обслуживающих внутренние и международные грузопотоки, с предоставле-

нием всего комплекса транспортно-экспедиционных услуг по размещению, хранению, таможенному оформлению, декларированию, транспортировке и сопровождению грузов, таможенными и консигнационными складами, складами временного хранения. Создание подобных центров, вместе с формированием развитой сети мелких сервисных предприятий, повысит рыночную привлекательность услуг, оказываемых местными грузоперевозчиками, привлечет дополнительный объем грузов, следующих через территорию области, будет способствовать превращению Калининграда в крупный современный международный транспортный узел.

Немаловажное значение для экономики региона имеет развитие туризма. Туризм и транспортный комплекс тесно связаны между собой, органично вплетаясь в структуры друг друга, дополняя и развивая их. В связи с этим в Программе должны найти отражение такие мероприятия по развитию индустрии туризма в регионе, как:

- стимулирование средств размещения и туристической инфраструктуры (строительство и реконструкция рекреационных объектов, гостиниц, мотелей, подъездных путей, автостоянок и сервисных предприятий);

- в рамках взаимодействия с программой формирования оптимального парка транспортных средств туризм получит возможность пользоваться подвижным составом, отвечающим международным стандартам;

- в рамках взаимодействия с программой развития транспортной инфраструктуры (развитие международного аэропорта “Храброво”, строительство “Калининградского маршрута” автотрассы “ВИА-БАЛТИКА” и др., совершенствование погранпереходов) мы видим возможность резкого увеличения потока туристов;

Одной из основных элементов Программы развития транспортного комплекса Калининградской области является проблема создания эффективной системы управления региональным транспортным комплексом. Наиболее перспективным вариантом развития управления региональным транспортным комплексом должно стать создание в Калининградской области международной транспортной Финансово-промышленной группы.

Создание транспортной ФПГ должно устранить несогласованность, несбалансированность интересов участников транспортного комплекса друг с другом, а также с региональными и федеральными органами управления; решить вопросы финансирования и регионального использования средств, необходимых для реализации Программы.

## **2.2. Выбор оптимальных путей экономического развития региональной инфраструктуры транспортного комплекса**

Инфраструктура регионального транспортного комплекса образуется совокупностью производственных и непроизводственных отраслей и объектов, составляющих материально-техническую основу для деятельности народнохозяйственного комплекса региона.

В особых геополитических условиях Калининградской области материально-техническая инфраструктура является одним из решающих факторов обеспечения национальных интересов России в этом эксклавному регионе. Поэтому наличие развитой, сбалансированной инфраструктуры ТДК усиливает конкурентные преимущества региона, тесно связывая его с экономической системой страны в целом.



В общем виде инфраструктура ТДК Калининградской области включает в себя морские и речные порты, железнодорожные станции и пути, наземные сооружения и системы управления аэропортов, автомагистрали и др.

В настоящее время, как уже отмечалось в разделе 1.2, сложились обстоятельства, объективно ограничивающие инвестиционную активность. К их числу можно отнести:

- высокую капиталоемкость объектов материально-технической инфраструктуры и продолжительный временной лаг, требующий длительного отвлечения значительных объемов инвестиционных ресурсов;
- отсутствие как общегосударственной, так и региональной стратегии развития инфраструктуры;
- несовершенство и нестабильность федеральной и региональной нормативно-правовой базы, значительно повышающие уровень рисков для инфраструктурных проектов;
- ограниченное действие рыночных конкурентных механизмов в ряде отраслей инфраструктуры;
- негибкую государственную тарифную политику в отношении продукции и услуг инфраструктурных отраслей-монополистов и др.

Необходимость разработки и осуществления долгосрочной региональной политики развития материально-технической инфраструктуры ТДК в Калининградской области становится все более очевидной. По сути, речь идет о выработке долгосрочной программы воспроизводства основных фондов (ОФ) производственно-технической инфраструктуры ТДК.

В свою очередь воспроизводство ОФ - это непрерывно возобновляемый процесс создания, обращения, эксплуатации, возмещения, совершенствования и расширения объектов.

Как известно, *важнейшими формами воспроизводства* ОФ служат *новое строительство, капитальный ремонт, модернизация и реконструкция.*

Новое строительство выполняет две функции. Первая - оно направлено на полное возмещение износа ОФ и на замену выбывших сооружений на новые объекты. Например, строительство нового глубоководного порта или железнодорожной паромной переправы.

Реконструкция - это комплекс мероприятий по преобразованию отдельных объектов ТДК, обеспечивает возмещение физического и морального износа. Например, реконструкция морского торгового порта для переработки нефтепродуктов, металла, перегрузки автотехники и т.п.

Модернизация - это процесс совершенствования качественных характеристик ТДК без изменения объема и назначения объектов. Она направлена на возмещение морального износа и может производиться самостоятельно, в сочетании с капитальным ремонтом или быть в составе реконструкции. Например, модернизация наземных сооружений и систем управления аэропорта.

Капитальный ремонт направлен на частичное возмещение физического износа ОФ путем полной или частичной замены конструктивных элементов. Он может производиться самостоятельно, в сочетании с модернизацией или быть в составе реконструкции, обеспечивая нормативную долговечность объектов ТДК.

В соответствии с программой развития транспортного комплекса Калининградской области до 2000 г., изложенной в разделе 2.1 (см. рис. 2.1), предполагается.

1. Строительство, реконструкция, модернизация и техническое перевооружение комплекса морских портов Калининградской области, что должно довести их суммарную мощность до 27 млн.т. в год, обеспечить прирост объемов

производства на 80 млн. дол. США в год, создать дополнительно более 600 рабочих мест.

2. Организация паромной линии Санкт-Петербург - Калининград ослабит зависимость региональной экономики от условий транзита через территории иностранных государств.

3. Реконструкция аэропорта "Храброво", введение наземного оборудования и сооружений должны соответствовать требованиям ИКАО (аэропорт - кл. 1, аэродром - кл. А), что позволит принимать самолеты типа ИЛ-86, ИЛ-96 и их аналоги, а это, в свою очередь, даст возможность включить аэропорт "Храброво" в систему европейских авиалиний, полностью удовлетворить потребности особой экономической зоны в пассажирских авиаперевозках, обеспечить прирост объема производства на 1,1 млн. дол. США в год, создать дополнительно около 100 рабочих мест.

4. Создание сети автомагистралей "Север-Юг" (Советск-Гвардейск-Калининград-госграница" и "Запад-Восток" (Калининград-Нестеров) призвано обеспечить интеграцию региональной дорожной сети в европейскую транспортную систему, что позволит значительно увеличить объем международных транзитных автоперевозок, укрепит транспортные связи Калининградской области с другими регионами РФ.



Рис. 2.1. Блок-схема программы развития инфраструктуры регионального транспортного комплекса до 2000 года

Кроме того, предусмотрены строительство и модернизация приграничных железнодорожных станций Чернышевское, Черняховск, а также комплекс мер по развитию инфраструктуры туризма, опирающийся на инфраструктуру транспортного комплекса. Предварительные расчеты объемов и источников финансирования программы приведены в таблице 2.2.

Как видно из данных таблицы 2.2, в качестве основного источника финансирования программы предусматривается использование внебюджетных источников (около 75%, в

основном за счет дорожного фонда), лишь 23,4% за счет федерального бюджета, и совсем незначительные объемы финансирования предполагается осуществлять из региональных бюджетов (1,75%).

Таблица 2.2

**Объемы и источники финансирования  
развития инфраструктуры ТК**

Источники финансирования	Объемы финансирования, млрд. руб.					
	На период реализации	1996	1997	1998	1999	2000
ВСЕГО	10792	1848	2759	2638	1744	1803
В том числе:						
федеральный бюджет	2527	427	886	571	378	223
местный бюджет	93	2	24	26	21	20
бюджетное финансирование на возвратной основе	96	3	15	25	27	27
внебюджетное финансирование	8076	1375	1834	2016	1318	1533
В том числе средства дорожных фондов	6147	776	1363	1436	1292	1279

Существенным недостатком рассмотренной выше программы является отсутствие отработанного механизма ее реализации. Особенно это относится к изысканию инвестиционных ресурсов.

Автором были проведены исследования по организации инвестиций в инфраструктуру регионов и отдельных городов (в частности Санкт-Петербурга), а также рассмотрен ряд теоретических работ, посвященных этой проблеме [41, 46, 47, 62, 80, 93]. Как показали проведенные исследования, процесс воспроизводства ОФ в целом и инфраструктуры ТДК в частности регулируется путем централизованного

управления и с помощью рыночных рычагов, т.е. *путем саморегуляции*. Экономическая категория “регулирования” рассматривается большинством авторов как функция управления, обеспечивающая поддержание режима функционирования хозяйственных комплексов. Однако нам представляется, что модель регулирования представляет собой достаточно сложное переплетение вертикальных и горизонтальных контуров, в которых регулирующий блок более крупной системы становится задающим для более мелкой, выполняя одновременно функции регулирования и планирования. Отсюда следует, что регулирование капитального ремонта и реконструкции ОФ инфраструктуры регионального транспортного комплекса можно рассматривать в качестве одного из важнейших аспектов деятельности региональных органов власти, направленной на обеспечение устойчивого функционирования, динамичного и пропорционального развития экономики региона в целом.

Изучение действующей системы регулирования ремонтно-реконструктивного процесса показало, что для нее характерны такие черты, как директивное планирование, отсутствие целенаправленности, слабая координация принимаемых решений, некомплексный учет факторов, влияющих на сроки и характер ремонтных преобразований, преобладание административных методов регулирования, наличие диспропорций в объемах, видах и структуре ремонтов, неполнота и недостоверность информации, чрезмерная централизация и ограниченность бюджетного финансирования. Отсюда вытекают основные проблемы регулирования работ по капитальному ремонту и реконструкции ОФ инфраструктуры транспортного комплекса:

- директивность;
- субъективизм;
- ведомственность;
- недоучет интересов потребителей;

- некомплексность;
- нарушение пропорциональности;
- информационная необеспеченность;
- централизм;
- дефицит ресурсов.

Для разрешения этих проблем необходима разработка эффективной системы регулирования ремонтно-реконструктивных преобразований, предусматривающей сочетание целевого, системного и комплексного подходов, повышение роли саморегуляции, соблюдение пропорциональности, переход к индикативному планированию и прогнозированию.

Для реализации такой системы требуется проведение научно обоснованной региональной политики капремонта и реконструкции ОФ инфраструктуры транспортного комплекса, включающей выбор мер стратегического и тактического характера.

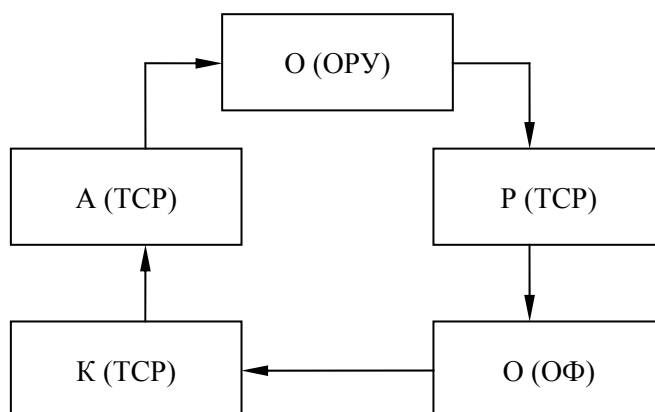
Существующая система регулирования ремонтно-реконструктивного процесса региона представляет собой неустойчивое образование, имеющее слабые системы и подсистемы. По сути, она распадается на ряд ведомственных систем, производящих ремонтно-реконструктивную политику в собственных интересах. Целевой подход на уровне региона не реализуется, а комплексность не соблюдается.

Одним из направлений развития региональной системы ремонтно-реконструктивных преобразований инфраструктуры транспортного комплекса мы считаем разработку системы комплексного регулирования капремонта и реконструкции элементов инфраструктуры транспортного комплекса, представляющую собой территориальную, социально-экономическую целостную систему, с достаточно сложной иерархической структурой, выраженными системными связями, устойчиво функционирующую, способную к адаптации, развитию и саморегуляции.

Основными элементами такой системы должны стать объекты капремонта и реконструкции; формы воспроизводства и виды ремонтно-реконструктивных преобразований; участники ремонтного процесса и др.

Предлагаемая система включает регулируемую и регулирующие подсистемы, субъекты и объекты регулирования. Определяющим блоком контура регулирования в системе должны стать органы регионального управления, а функции блока регулирования должна выполнять специально созданная спецслужба (рис. 2.2).

В соответствии с предложенной схемой регулирования органы регионального управления (ОРУ) определяют цели, разрабатывают концепции, комплексные программы ремонтно-реконструктивной политики. На основе этих разработок территориальная служба регулирования (эта функция может быть придана одному из отделов Регионального управления транспортного комплекса) разрабатывает конкретные программы, формирует заказы, заключает договоры, формирует тарифную политику, с помощью которых она воздействует на объекты капремонта и реконструкции и на ход процесса воспроизводства в целом.





О - определяющий блок;  
Р - регулирующий блок;  
ОРУ - органы регионального управления;  
ТСП - территориальная служба регулирования;  
О - объект регулирования;  
А - блок анализа;  
К - блок контроля

Рис. 2.2. Схема регулирования ремонтно-реконструктивного процесса инфраструктуры транспортного комплекса

Рассматриваемая схема комплексного регулирования должна ориентироваться на следующие принципы:

- социальная ориентация принимаемых решений;
- максимально возможный учет интересов всех участников ремонтно-реконструктивного процесса;
- обеспечение приоритета рыночных рычагов регулирования над административными;
- комплексный подход к информационному и ресурсному обеспечению системы;
- территориально-функциональный подход к отбору объектов ремонта.

Наиболее важной и сложной проблемой развития системы регулирования является ее устойчивое финансирование. И здесь необходимо, помимо централизованных бюджетных источников, использовать нетрадиционные пути привлечения средств. Такими дополнительными источниками финансирования ремонтно-реконструктивного процесса могут быть:

- поступления средств от продажи объектов недвижимости на инвестиционных торгах;
- использование экономических и социальных стимулов и льгот для привлечения средств предприятий и населения;
- привлечение ипотечных кредитов под залог недвижимости;

- привлечение частных инвестиций;
- получение дохода от страхования недвижимого имущества;
- региональные займы;
- дивиденды от долевого участия в акционерных обществах и др.

Механизм реализации вышеназванных источников представлен в таблице 2.3.

Таблица 2.3

**Источники и способы привлечения децентрализованных финансовых ресурсов на капремонт и реконструкцию инфраструктуры регионального транспортного комплекса**

Источники финансирования	Способы привлечения финансовых ресурсов	Участники
Доходы от продажи объектов	Инвестиционные торги	Органы регионального управления, городские и областной фонды имущества

*Окончание табл. 2.3*

Источники финансирования	Способы привлечения финансовых ресурсов	Участники
Средства населения	Долевое участие	Органы регионального управления, территориальная служба регулирования
Средства предприятий	Льготное налогообложение, совместное использование ОФ и т.п.	Органы регионального управления, территориальная служба регулирования
Ипотечные кредиты	Получение кредитов под залог недвижимости	Органы регионального управления, муниципальный коммерческий банк

Инвестиции	Привлечение частных инвестиций	Органы регионального управления, инвесторы
Доходы от страхования недвижимости	Организация системы страхования	Органы регионального управления, муниципальный коммерческий банк
Доходы от региональных займов	Выпуск облигаций регионального займа	Органы регионального управления, муниципальный коммерческий банк
Дивиденды	Акционирование региональных и муниципальных предприятий, долевое участие в акционерном капитале	Органы регионального управления, региональная холдинговая компания, биржа

Рассмотренная выше система регулирования капремонта и реконструкции инфраструктуры регионального транспортного комплекса является важным этапом на пути создания крупных промышленных и финансово-промышленных групп.

Промышленные и финансово-промышленные группы, как известно, действуют на принципах саморегулирования и самофинансирования.

На практике это означает включение в такие группы отдельных объектов общей региональной инфраструктуры. Для того чтобы не произошло “растаскивание” инфраструктуры путем перехода в состав групп наиболее эффективно работающих звеньев и оставление в распоряжении территориальных органов управления “неликвидов”, предлагаемая система регулирования должна продолжать функционировать и в условиях перехода к методам саморегулирования регионального транспортного комплекса, гибко реагируя на происходящие структурные и социально-экономические

преобразования. Это необходимо для соблюдения интересов развития региона, страны в целом и обеспечения их экономической безопасности.

### **Глава 3. ФИНАНСОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ГРУППА (ФПГ) - ОПТИМАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

#### **3.1. Обоснование выбора модели ФПГ транспортного комплекса для Калининградского региона**

Как уже указывалось в разделе 1.2, при любом варианте развития Калининградской области транспорт является важнейшим инфраструктурным элементом. Отсюда вытекает задача создания в Калининградской области мощного современного транспортного комплекса. Выводы, содержащиеся в исследованиях различных групп ученых и разработчиков программ развития ТК региона [51, 87, 112], сводятся к необходимости реализации следующих условий:

- объединение усилий государства и транспортников в создании мощного транспортного узла;
- объединение потенциалов предприятий региона;
- восстановление координационных механизмов комплексного развития транспортной отрасли;
- налаживание тесных внутри- и межрегиональных связей;
- широкое привлечение отечественных и иностранных инвесторов в развитие транспорта и инфраструктуры региона.

Однако при реализации вышеназванных условий приходится учитывать противодействие таких факторов, как:

- необходимость осуществления крупных финансовых вложений для реализации транспортных проектов;
- ограниченные возможности государственного финансирования;
- острая нехватка инвестиционных ресурсов отдельно взятых объектов транспортного комплекса;
- обеспечение экономической безопасности региона.

Действие этих факторов неумолимо подталкивает всех участников транспортного комплекса, включая инфраструктурные его элементы, к объединению усилий и ресурсов.

Формами такого объединения могут стать:

- транспортные ассоциации (союзы);
- транспортные корпорации;
- финансово-промышленные группы.

Рассмотрим кратко суть этих объединений.

*Ассоциация* в соответствии с законом РФ “О некоммерческих организациях” представляет собой добровольное некоммерческое объединение предприятий, создаваемое в целях координации их предпринимательской деятельности, осуществления согласованной производственной и технологической политики.

Примером такого объединения может служить Калининградская ассоциация автоперевозчиков, объединяющая в своих рядах автотранспортные предприятия различных форм собственности.

*Корпорации* (холдинговые компании) в соответствии с Гражданским кодексом РФ (ч. 1-я), представляют собой разновидность компаний, владеющих контрольными пакетами акций или долями в паях других компаний с целью

обеспечения единого контроля за соблюдением корпоративных интересов и управления их деятельностью.

Совершенно очевидно, что ни первая (ассоциации), ни вторая (корпорации) формы объединения не в состоянии решить те задачи, которые обеспечат развитие транспортного комплекса, обозначенные выше. Это объясняется тем, что, во-первых, как ассоциации, так и корпорации не предусматривают объединения материальных и финансовых ресурсов; во-вторых, в их составе не предусматривается создание финансового центра, являющегося, по сути, ядром объединения.

Таким образом, наиболее предпочтительной формой объединения транспортного комплекса региона нам представляется финансово-промышленная группа, которая, кстати, в своем составе может содержать как холдинговые компании, так и ассоциации.

Рассмотрим подробнее определения и формы финансово-промышленных групп. В соответствии с законом РФ “О финансово-промышленных группах” ФПГ представляет собой совокупность юридических лиц, действующих как основное и дочерние общества или объединивших свои активы на основе договора о создании финансово-промышленной группы. Деятельность ФПГ направлена главным образом на реализацию крупных инвестиционных проектов. Финансово-промышленные группы уже давно стали атрибутом мировой экономики, представляя собой одну из наиболее развитых и сложных форм процесса интеграции банковского и промышленного капиталов.

Для нашей страны ФПГ представляют собой пока еще относительно новую организационно-экономическую форму. Начало их создания было положено Указом Президента РФ № 2096 от 5 декабря 1993г. “О создании финансово-промышленных групп в Российской Федерации”, Положе-

нием “О финансово-промышленных группах и порядке их создания” и рядом нормативно-правовых актов, созданных на их основе. Важное значение для ускоренного формирования и развития деятельности ФПГ имеет Федеральный закон “О финансово-промышленных группах” от 30 ноября 1995г. По сути, этот закон определил основные понятия и правовые основы создания, функционирования и ликвидации ФПГ [35]. В начале 1996г. были официально зарегистрированы и внесены в реестр РФ 30 ФПГ, а к концу 1997г. предполагалось зарегистрировать 150-170 [35].

Можно с уверенностью сказать, что создание финансово-промышленных групп отвечает прежде всего интересам государства. Государство получит возможность обеспечить более высокий уровень эффективности, динамичности, сбалансированности и управляемости экономики в ситуации еще не полностью сформировавшихся рыночных институтов и уже практически отсутствующих рычагов управления народным хозяйством. Это стало очевидным сейчас, когда многие предприятия отечественной промышленности, транспорта и других отраслей демонстрируют все большую несостоятельность в конкуренции с зарубежными предприятиями и компаниями не только на мировых, но и на внутренних рынках.

По мнению ряда авторов [58, 60, 104, 108], объединения технически и экономически взаимосвязанных производственных, торговых и финансовых предприятий должны облегчить решение задач инвестирования финансовых средств в производство конкурентоспособной продукции и услуг, снижения издержек, а также целого ряда проблем, связанных с производственными, финансовыми операциями.

Мы вправе предположить, что государство не заинтересовано в появлении новых отраслевых и региональных монополий, диктующих цены и затрудняющих конкурентам



доступ на внутренний и внешний рынки. Отсюда следует, что государство будет стимулировать образование горизонтальных ФПГ, не монополизующих рынки тех или иных товаров, работ или услуг. Мировой опыт свидетельствует, что это наиболее успешный способ обеспечения финансовой устойчивости предприятий и перелива капитала из стагнирующих отраслей в перспективные.

Кроме того, создание ФПГ поможет созданию мощных экономических субъектов, способных конкурировать на мировых рынках продукции и услуг с высокими условно-постоянными затратами (на научные исследования, подготовку кадров, развитие информационной инфраструктуры и т.п.). Это особенно характерно для наукоемких отраслей, транспорта, телекоммуникаций и др. Очевидным нам представляется факт совпадения интересов участников ФПГ с интересами государства. Члены ФПГ заинтересованы в повышении эффективности своей деятельности путем снижения издержек производства, главным образом за счет создания общей инфраструктуры (информационной, банковской, страховой, консалтинговой, снабженческо-сбытовой, транспортной, дорожной, социальной, кадровой и т.д.).

Однако объединение в ФПГ означает для его участников ограничение самостоятельности распоряжения собственностью, доходами, в принятии стратегических решений. Отсюда возникает непростая проблема увязки и гармонизации интересов потенциальных участников ФПГ между собой, а также согласованности их интересов с федеральными и региональными органами власти. В процессе создания ФПГ ключевой является проблема повышения эффективности производственно-хозяйственной деятельности на предприятиях-участниках, обеспечения привлекательности их для сторонних инвесторов, ликвидации неплатежеспособности.

Мы согласны с мнением академиков РАЕН Б.М. Смитенко и А.Г.Мовсесяна, которые считают, что история знает немало примеров, когда государство активно поддерживало и стимулировало создание и деятельность различных организационно-экономических форм, подобных нынешним российским ФПГ (здесь можно обратиться, скажем, к опыту Японии и Южной Кореи). Опасность, впрочем, состоит в том, чтобы процесс формирования ФПГ не превратился в очередную массовую кампанию (как бывало ранее с “бригадным подрядом”, различными формами хозрасчета и т.д.). Эти опасения еще сопряжены и с тем, что создание ФПГ нередко рассматривается исключительно с позиций “выколачивания” соответствующих льгот у федеральных и местных фондов управления [138]. Чтобы избежать негативных сторон создания ФПГ, необходим постоянный поиск оптимальных форм государственной поддержки ФПГ, а также отработка рациональной структуры управления собственностью в рамках ФПГ.

Рассмотрим подробнее эти аспекты формирования ФПГ. В федеральном законе “О финансово-промышленных группах” (ст. 5) предусмотрен весьма ограниченный круг государственной поддержки ФПГ. Он выражается лишь в предоставлении права участникам ФПГ самостоятельно устанавливать сроки амортизации оборудования; передачи в трастовое управление центральной компании ФПГ временно закрепленных за государством пакетов акций участников; предоставление государственных гарантий для привлечения инвестиций; предоставление инвестиционных кредитов для реализации проектов ФПГ; возможное снижение Центробанком РФ норм обязательного резервирования [35].

Этих мер явно недостаточно, особенно на стадии формирования и становления ФПГ. Перечень льгот и мер госу-

дарственной поддержки можно было дополнить следующими позициями:

- погашение задолженности федерального и регионального бюджетов перед участниками ФПГ в счет налогов, подлежащих уплате ими в соответствующие бюджеты (через банки-члены групп на основе соглашения между ФПГ и соответствующими органами управления;

- отмена для участников ФПГ авансовых платежей по налогу на прибыль независимо от их организационно-правовой формы;

- зачет убытков, понесенных участниками ФПГ при определении налогооблагаемой прибыли головного предприятия (холдинговой компании ФПГ);

- разрешение продажи участниками группы своей продукции, работ и услуг другим ее членам по ценам ниже себестоимости;

- осуществление экспортно-импортных операций предприятиями-участниками ФПГ без внесения залоговых сумм на счета таможен при наличии гарантии банка-члена ФПГ;

- создание инвестиционных и страховых фондов ФПГ с направлением в них части отчислений в соответствующие страховые внебюджетные фонды;

- образование фондов ФПГ (медицинского страхования, социального страхования, занятости, на подготовку кадров и др.) с направлением в них соответствующих обязательных отчислений, производимых предприятиями-участниками ФПГ и др.

Не менее важной является проблема построения рациональной структуры управления ФПГ. К настоящему времени сформировались три основные схемы управления ФПГ, описанные в экономической литературе [104].

К первому типу относятся ФПГ, где центральным управляющим звеном является холдинговая компания (рис. 3.1). Холдинговая компания, аккумулируя контрольные пакеты акций предприятий-участников становится управляющим центром ФПГ.

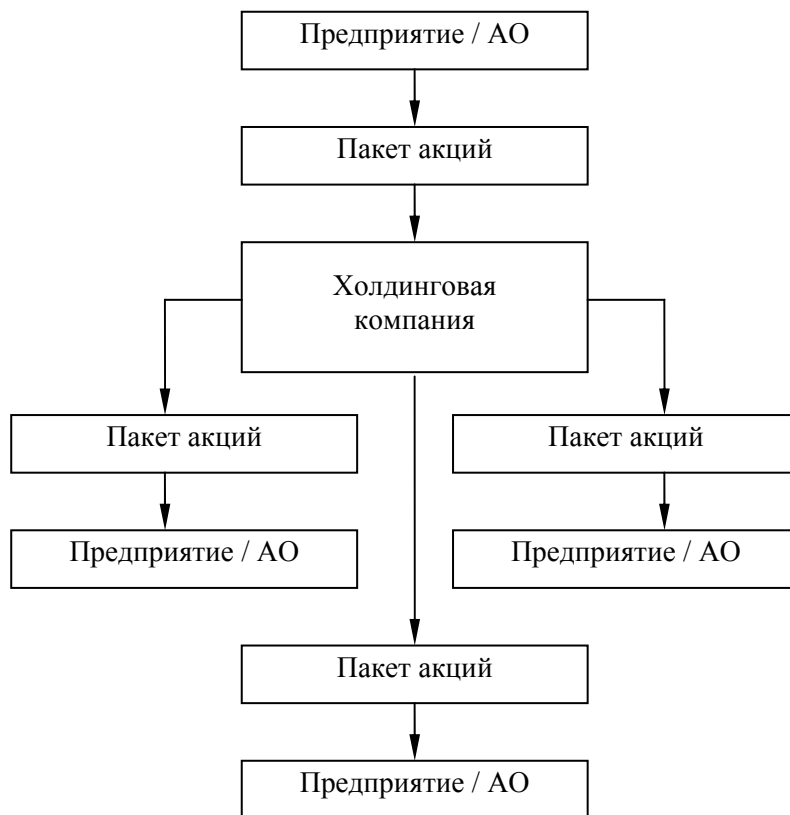


Рис. 3.1. Схема управления ФПГ на базе холдинговой компании

Ко второму типу относятся ФПГ, где центром сосредоточения собственности является кредитная или финансовая организация, чаще всего коммерческий банк (рис. 3.2). В качестве держателя контрольного пакета акций банк мало чем отличается от холдинговой компании. Чаще всего в составе банка создается управление холдинга, которое и выполняет функции управления собственностью ФПГ.

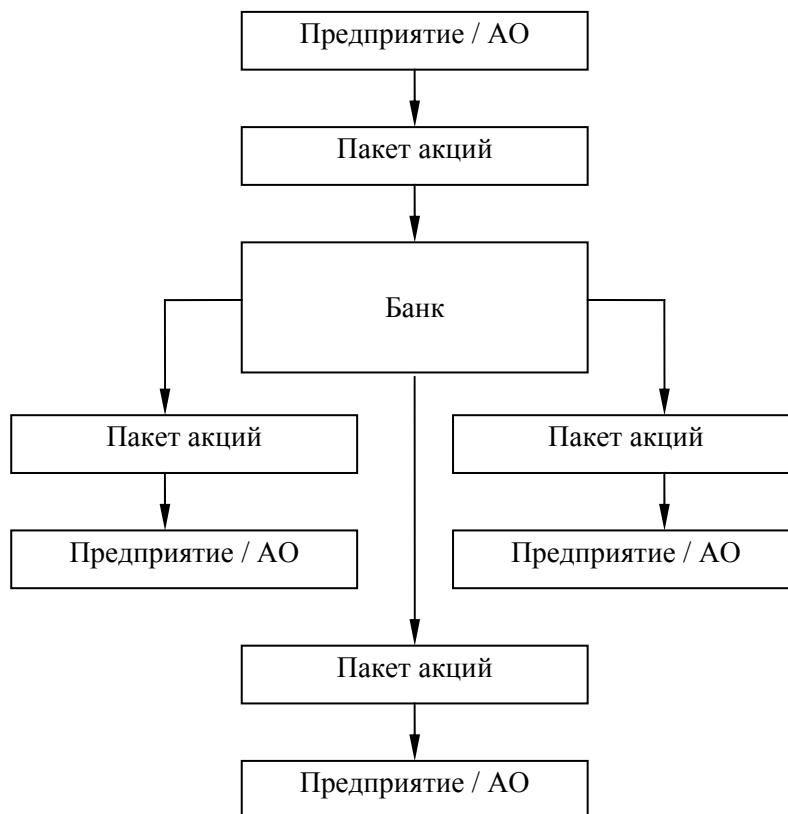


Рис. 3.2. Схема управления ФПГ на базе кредитно-финансового учреждения

К третьему типу можно отнести ФПГ, где участники объединили свои капиталы и создали крупную акционерную компанию (рис. 3.3). Этот тип представляет собой обычную корпоративную структуру, включающую в себя помимо производственных звеньев банки, научно-исследовательские центры. Управление такой ФПГ чрезвычайно сложное, так как строится на хрупком балансе взаимоотношений собрания акционеров, правления, администрации, ревизионной комиссии и др.

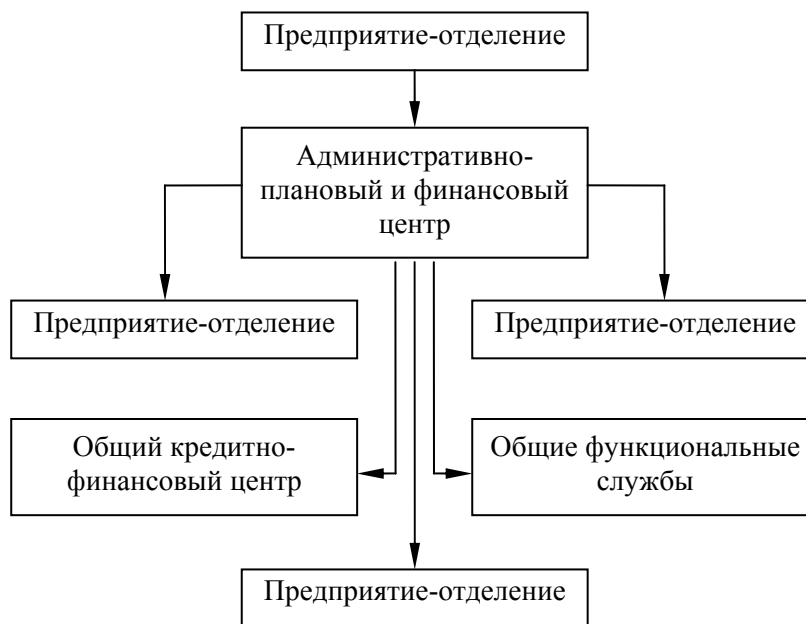


Рис. 3.3. Схема управления ФПГ в форме акционерной компании

Опираясь на вышеизложенное, обратимся к конкретным условиям Калининградской области. К настоящему времени различными группами экспертов, ученых, разработчиков [112] сформулирован ряд предложений по преобразованию структуры управления транспортным комплексом региона. Основное содержание этих предложений представлено на рис. 3.4.

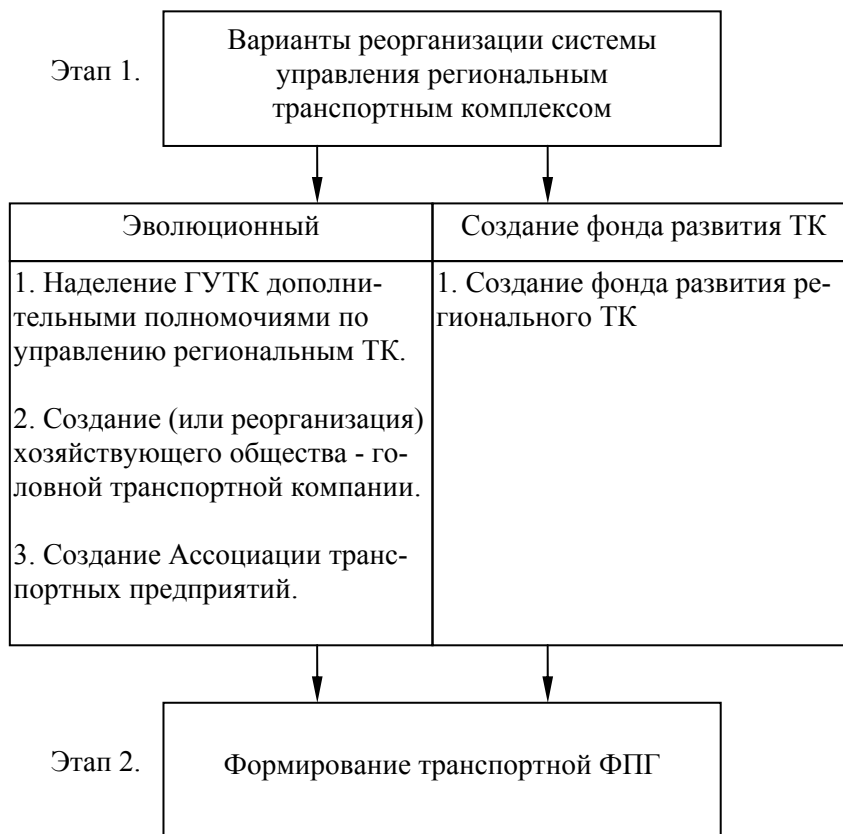


Рис. 3.4. Мероприятия по реорганизации системы управления региональным ТК

Рассмотрим кратко суть предлагаемых вариантов преобразования управления региональным транспортным комплексом.

1. Наделение ГУТК дополнительными полномочиями по управлению региональным транспортным комплексом.

В настоящее время функции по управлению и координации деятельности транспортного комплекса на территории Калининградской области возложены на Государственное управление транспортного комплекса (ГУТК) при администрации Калининградской области. Однако у этого органа управления отсутствуют учредительские функции, которые позволяли бы ему создавать как непосредственному отраслевому представителю государства хозяйственные структуры, и это существенно ограничивает применение экономических методов регулирования со стороны государства.

В этой связи разработчики вышеуказанного проекта предлагают наделить этот орган правом осуществления хозяйственной деятельности. Решить эту проблему в рамках действующего законодательства предлагается путем создания на базе ГУТК области крупной хозяйствующей организации, находящейся под контролем государства. Основной целью деятельности такой структуры, по мнению авторов проекта, должны стать управление и контроль с помощью экономических рычагов за реализацией мер, обеспечивающих комплексное и эффективное развитие транспортного комплекса региона.

Новую организационную структуру предлагается наделить следующими основными функциями:

- концентрация государственных и негосударственных инвестиционных ресурсов на приоритетных направлениях



регионального транспортного комплекса в интересах развития экономики области в целом;

- обеспечение развития регионального транспортного комплекса финансовыми ресурсами и гарантиями;

- целенаправленное содействие росту экспортного потенциала предприятий регионального транспортного комплекса и повышение конкурентоспособности предлагаемого спектра услуг;

- формирование эффективных технологических и кооперированных связей между предприятиями-участниками транспортного комплекса.

Создание такой структуры, по мнению авторов проекта, должно стать ядром саморазвивающейся экономической системы, развитие которой должны обеспечить включающиеся в сферу ее регулирования региональные предприятия транспортного комплекса и соответствующие инфраструктурные подразделения. Далее авторы считают, что в перспективе это позволит восстановить в региональном комплексе устойчивые темпы развития и совершенствования как материальной базы предприятий, так и активную инвестиционную деятельность, что станет ключевым условием увеличения объема производства и реализации транспортных услуг (в том числе и на внешних рынках). Этот «преобразованный» ГУТК авторы предлагают сделать «ядром» транспортного комплекса при последующем формировании транспортной финансово-промышленной группы.

Изучив суть предложенного варианта, мы вправе поставить один вопрос и сделать краткое резюме.

Кто мешал и мешает ГУТК выполнять все перечисленные функции, прописанные в Положении о его создании, как органу государственного регулирования транспортным комплексом области?

**Резюме.** Наделение ГУТК функциями хозяйствующего органа с сохранением всех функций государственного регулирования и контроля считаем не соответствующим основным принципам экономической реформы, противоречивым по своей сути и представляющим собой попытку возврата к прямому государственному управлению экономикой.

2. Создание (или реорганизация) хозяйствующего общества - головной транспортной компании.

Авторами данного проекта предлагается создание хозяйствующего общества в форме открытого акционерного общества (ОАО) «Инвестиции в транспорт» («Инвесттранс») как основного элемента структуры управления регионального ТК. ОАО «Инвесттранс» должна выполнять функции головной (холдинговой) компании для ряда предприятий регионального ТК, его инвестиционно-финансового центра. В то же время ОАО «Инвесттранс» осуществляет собственную хозяйственную деятельность, располагая возможностью прямого воздействия на деятельность своих дочерних и зависимых структур и обладает значительным (в масштабах области) инвестиционным потенциалом, играя роль интеграционного центра в региональном ТК.

К числу главных задач авторы проекта относят:

- осуществление хозяйственно-экономической деятельности (поддержание транспортного процесса, строительство и реконструкция объектов инфраструктуры ТК и др.);

- инвестиционная деятельность на рынке корпоративных ценных бумаг (портфельные инвестиции) в целях формирования оптимальной производственной структуры холдинга;

- укрепление кооперированных связей предприятий ТК и смежных с ним отраслей народного хозяйства, обеспечение комплексности операций в рамках единой технологической цепи транспортного процесса;

- совершенствование систем управления и реконструкция аффилированных в структуре холдинга транспортных предприятий;

- мобилизация и концентрация собственных инвестиционных ресурсов предприятий, входящих в структуру компании, их эффективное использование в интересах развития региональной экономики;

- привлечение дополнительных государственных и негосударственных инвестиционных ресурсов, разработка, внедрение и реализация новых форм финансирования инвестиций.

В качестве учредителей ОАО «Инвесттранс» разработчиками данного проекта предлагаются Фонд имущества Калининградской области, предприятия регионального транспортного ТК и другие предпринимательские структуры.

В проекте предлагается наделить Фонд имущества контрольным пакетом акций (51%) с передачей его в доверительное управление ГУТК. Остальная часть уставного капитала ОАО «Инвесттранс» (49%) должна формироваться путем перекрестного обмена на акции предприятий регионального ТК, заинтересованных в создании крупной транспортной компании (холдинга).

**Резюме.** Рассматриваемый вариант создания «ядра» ФПГ в виде ОАО «Инвесттранс» - головной компании (холдинга) по форме своей является вполне «рыночным», не противоречит требованиям Федерального закона «О финансово-промышленных группах» (ст. 11, п. 2). Однако по своему содержанию мало чем отличается от первого варианта. Наличие контрольного пакета акций (51%) в руках фонда имущества с передачей его в трастовое управление ГУТК означает, по сути, безраздельный диктат государства в деятельности ФПГ, что вряд ли сделает его жизнеспособным,

гибким и способным решать проблемы развития регионального ТК, которые оказались непосильными для государственных органов управления.

### 3. Создание Ассоциации транспортных предприятий.

Авторы этого проекта считают, что некоторые предприятия ТК сочтут неприемлемым для себя вхождение в структуру холдинга. Поэтому на начальной стадии, параллельно с организацией холдинга, необходимо создать Ассоциацию транспортных предприятий Калининградской области [112]. Ассоциация транспортных предприятий представляет собой некоммерческое объединение на договорной основе.

По мнению разработчиков проекта, сотрудничество транспортных предприятий в рамках Ассоциации позволит осуществить комплекс мероприятий по совершенствованию регионального транспортного рынка, снижающих транспортные издержки, сокращающих время транспортировки грузов, значительно повышающих конкурентоспособность региональных транспортных предприятий.

Предполагается, что предприятия-участники Ассоциации получат возможность доступа к льготным инвестиционным кредитам, выделяемым в рамках реализации совместных проектов развития региональной транспортной системы, из средств, аккумулируемых в специализированном фонде развития ТК, и бюджетного финансирования целевых программ.

Разработчики проекта считают необходимым присутствие в руководящих органах Ассоциации представителей ГУТК и ОАО «Инвесттранс», что, по их мнению, позволит обеспечить соблюдение государственных интересов в том секторе регионального транспортного рынка, который непосредственно не входит в сферу влияния холдинга.

**Резюме.** Мы считаем, что создание Ассоциации транспортных предприятий является необходимым этапом в формировании ФПГ, тем более ассоциации по отдельным видам транспорта. Например, Ассоциация автоперевозчиков уже функционирует в области. Хотя Ассоциация как таковая вряд ли сможет претендовать на роль «ядра» в формирующейся ФПГ транспортного комплекса.

#### 4. Создание фонда развития регионального ТК.

В этом варианте, предлагаемом разработчиками проекта, роль «структурообразующего ядра» в системе управления региональными ТК возлагается на фонд развития ТК Калининградской области [112]. Фонд развития регионального ТК, по мнению авторов проекта, должен представлять собой некоммерческую, бесприбыльную организацию, главной задачей которой является реализация государственной политики в сфере транспорта, но на основе рыночных методов. В этом варианте фонд обладает контрольным пакетом акций, а ОАО «Инвесттранс» становится рабочим инструментом государственной политики.

**Резюме.** В целом мы считаем возможным создание фонда развития ТК для аккумуляции финансовых ресурсов из различных источников в составе ФПГ. Однако придание такому фонду управленческих, даже координирующих функций вряд ли соответствует его экономической природе.

Отдельно хотелось бы отметить исключительно важную роль, которую играют банки в составе ФПГ. Отрицая возможность использования банка в качестве «ядра» ФПГ (см. рис. 3.2.), поскольку это противоречит банковскому законодательству, тем не менее считаем, что правильный выбор банка является залогом успешного функционирования ФПГ. Наиболее благоприятным является вариант банка, учредителями которого являются крупные предприятия, потенци-

альные участники ФПГ. Тем не менее сам процесс вхождения банка в состав ФПГ имеет и ряд проблем.

С одной стороны, вхождение банка в ФПГ на условиях сбалансированности их производственных инвестиций с возможностями использования денежных средств клиентов в высокоэффективных операциях привлекательно и для финансистов и для производителей.

С другой стороны, имеется опасность монополизации предоставления банковских услуг членам группы с постепенным ухудшением (или ужесточением) условий для производственных предприятий. Усиление влияния в ФПГ финансово-банковских структур по сравнению с производственными может привести не к вливанию инвестиций в производственные предприятия, а к изъятию зарабатываемых ими средств в сферу более выгодных краткосрочных операций.

Поэтому заслуживают внимания предложения ряда авторов [105] применять специальные методы регулирования деятельности банков в составе ФПГ, например, жесткое ограничение роста стоимости банковских услуг, контроль результатов деятельности, соотношение объемов средств, направляемых на инвестиции и пополнение оборотных средств предприятий и на другие цели.

Однако методы такого контроля должны быть достаточно гибкими, позволяющими осуществлять накопления для инвестиций, а также эффективно развивать инфраструктурную сеть ФПГ.

В этой связи возникает задача рассмотрения ряда моделей участия банков в деятельности ФПГ посредством предоставления инвестиций и кредитов, сопоставления с ре-

зультатами оценок аналогичных действий коммерческих банков по финансированию торговых и других операций.

Обеспечение доступа участников ФПГ к капиталу связано с информированностью инвесторов. Роль информатора при этом может играть банк, обслуживающий текущую деятельность заемщика. Эта сторона ФПГ рассматривается, в частности, в [121], при этом авторы используют корреляционные модели влияния банка на группирующиеся предприятия.

Важнейшим фактором, определяющим инвестиционные возможности ФПГ, является степень участия банка в акционерном капитале группирующихся предприятий. Исследования показали, что чем выше степень участия банка в капитале, тем выше его заинтересованность в кредитовании предприятия поставщика [там же]. Эту зависимость отражает специально разработанная модель влияния акционерных связей между партнерами по ФПГ на их стратегические интересы, на уровень процента, при котором для банка оправдано участие во внутригрупповых инвестиционных проектах.

Задача банка на модельном уровне - распределение финансовых ресурсов между кредитованием производителя нового продукта (услуги) и приобретением акций потребителя. Устанавливаются условия существования равновесия во внутригрупповых отношениях. Выявляются условия снижения финансового порога реализуемости нововведений.

Взаимоотношения в рамках ФПГ между банком, предприятием-производителем новой продукции (услуги) и предприятием-потребителем могут быть описаны следующей моделью: действия субъекта ФПГ – потребителя новой продукции (услуг), поведение субъекта ФПГ – производи-

теля новой продукции (услуги), действия банка, цена акции как функция доли приобретаемого участия в акционерном капитале.

Модель может быть формализована следующим образом.

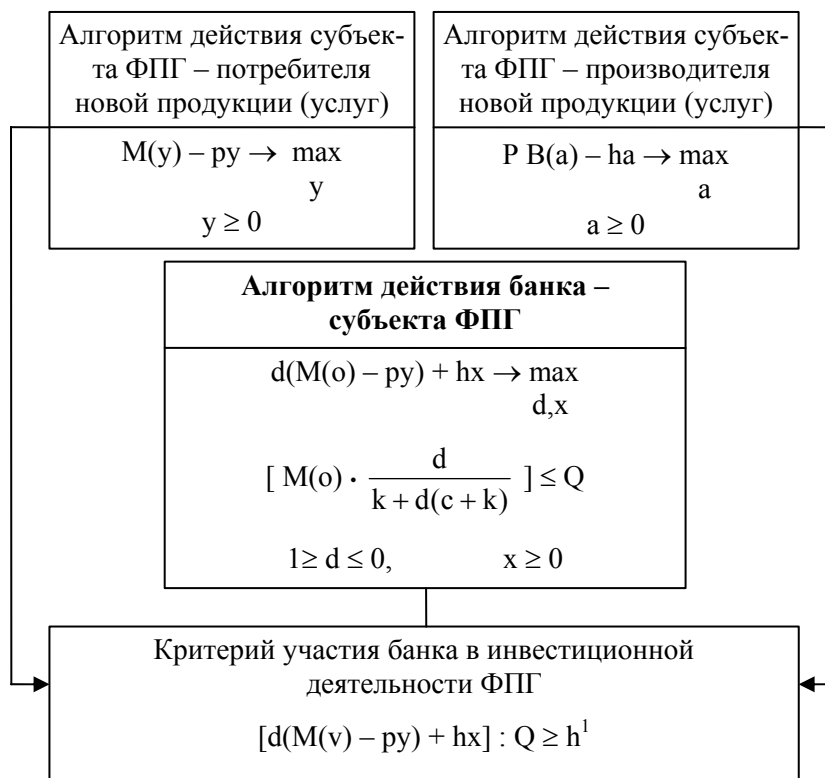


Рис. 3.5. Экономико-математическая модель взаимосвязи банка с субъектами ФПГ в условиях инвестиционной деятельности  
Условные обозначения к рис. 3.5:



$M(y) - py$  - уровень прибыли при использовании новых производственных ресурсов  $y$ ;

$P$  - цена новых производственных ресурсов;

$M(o)$  - уровень прибыли без обновления производства;

$V(a)$  - уровень производства при объеме кредитования  $a$ ;

$h$  - доля погашения кредита за рассматриваемый период времени с процентами за кредит;

$X$  - объем производства новой продукции;

$Q$  - исходные финансовые ресурсы банка, направляемые им либо на кредитование в объеме  $X$  производства новой продукции, либо на приобретение доли участия банка в акционерном капитале;

$d$  - доля участия банка в акционерном капитале предприятия-потребителя этой продукции;

$K, C$  - параметры, определяющие цену пакета акций;

$h^1$  - уровень отдачи финансовых ресурсов при использовании их вне ФПГ.

1. Действия предприятия-потребителя новой продукции:

$$M(y) - py \rightarrow \max, \quad (1)$$

$y$

$$y \geq 0, \quad (2)$$

где  $M(y) - py$  - уровень прибыли при использовании новых производственных ресурсов  $y$ ;  $p$  - цена этих ресурсов;  $M(o)$  - уровень прибыли без обновления производства. Фондоотдача нового оборудования происходит в течение ряда лет. Если полагать, что (1) и (2) охватывает период времени, равный одному году, то  $p$  можно интерпретировать как ставку лизинговых платежей.

2. Поведение предприятия-производителя новой продукции

$$pV(a) - ha \rightarrow \max, \quad (3)$$

$$a \geq 0, \quad (4)$$

где  $B(a)$  - уровень производства при объеме кредитования ( $a$ );  $h$  - доля погашения кредита за рассматриваемый интервал времени вместе с процентом за кредит.

3. Действия банка:

$$d(M(y) - py) + hx \rightarrow \max_{d,x} \quad (5)$$

$$\frac{1}{x + \left[ M(0) \cdot \frac{d}{k + d(c - k)} \right]} \leq Q \quad (6)$$

$$1 \geq d \geq 0, \quad x \geq 0, \quad (7)$$

где  $Q$  - исходные финансовые ресурсы банка, направляемые им либо на кредитование в объеме  $x$  производства новой продукции, либо на приобретение доли  $d$  участия банка в акционерном капитале предприятия-потребителя этой продукции, а следовательно, и доли в его прибылях;  $k, c$  - параметры, определяющие цену пакета акций.

Цена акций зависит от доли приобретаемого участия в акционерном капитале и задается в модели таким образом, что чем больше доля, тем дороже обойдется скупка акций.

При покупке незначительного пакета акций ( $d = \varepsilon$ ) его цена приближается к следующему выражению:

$$Ц = M(0) \cdot \varepsilon : K,$$

где  $Ц$  - цена пакета акций.

Без инноваций финансовая отдача от этих инвестиций за рассматриваемый период составит  $K$ .

При скупке всех акций, цена такого пакета достигнет следующей величины:  $Ц = M(0) : C$ .

Отдача от инвестиций при отсутствии инноваций будет равна  $C$ . При этом  $O < C < K$ .

В модели (1) - (7) не представлены возможности влияния на внутригрупповые цены со стороны отдельных участников ФПГ. Выработка общей политики цен в рамках такой группы – один из аспектов ее деятельности. Модель (1) - (7) не только описывает взаимоотношения в сфере поставок продукции (услуг), кредитования, размещения акций, но и отражает процесс определения группой цен, при которых ни один из участников не имеет монопольных преимуществ.

Анализ модели (1) - (7) позволяет определить основные условия кредитования при вхождении банка в ФПГ.

Обозначим через  $h^1$  уровень отдачи финансовых ресурсов при использовании их вне ФПГ. Если отдача от ресурсов банка для внутригрупповых целей уступает  $h^1$ , это указывает на необходимость пересмотра величины  $Q$  (исходных финансовых ресурсов банка, направляемых либо на кредитование производства новой продукции, либо на приобретение доли  $d$  - участия в акционерном капитале субъекта ФПГ - предприятия-потребителя этой продукции). Таким образом, критерием участия банка в объеме  $Q$  в деятельности ФПГ является следующее соотношение:

$$[ d (M(y) - P_y) + hx ] : Q \geq h^1. \quad (8)$$

Инвестиции в реальное производство – одна из предпосылок экономического подъема. Чем ниже уровень процентных ставок по кредитам, тем благоприятнее условия для реализации инвестиционных проектов. Возможности снижения этих ставок с помощью макроэкономических мер по финансовой стабилизации довольно ограничены. Создание ФПГ, обеспечивающее локальное снижение процентных ставок по кредитам, стимулирует инвестиционную деятельность и структурные сдвиги в ходе финансовой стаби-

лизации. Формирование ФПГ следует рассматривать как меру воздействия на структурные факторы инфляции.

Полученные оценки участия банка в объеме кредитования позволяют более аргументированно вести речь о вхождении в ФПГ финансово-банковских структур и формировать адекватную данным условиям (8) нормативную базу. Однако применению таких моделей должен предшествовать целый комплекс исследований и экспериментов.

Оценивая реально заинтересованность производственных предприятий в более тесном союзе с банками, необходимо отметить недостаточную экономико-правовую базу, мешающую банкам испытывать заинтересованность в таком союзе. Сравнительно невысокая заинтересованность российских коммерческих банков в скорейшей реализации проектов создания ФПГ вызвана жесткой политикой государства по отношению к банкам. Это ставит многие банки на грань банкротства. В силу подобных обстоятельств коммерческие банки вынуждены ориентироваться на рынок «коротких денег», где хотя и высок риск, но и велика оборачиваемость и доходность. Таким образом, банковский кризис, начавшийся с 1995г. и продолжающийся по настоящее время, сильно тормозит формирование финансово-промышленных групп.

С другой стороны - экономика России остро нуждается в инвестициях. Рассчитывать на сколько-нибудь мощный приток инвестиций из-за рубежа также не приходится. Следовательно, как нам представляется, ФПГ - единственная возможность (при условии серьезной государственной поддержки) повернуть банковский капитал в направлении отечественных производителей, объединенных с ними в одну группу.

Учитывая тот факт, что в Москве сосредоточено свыше 80% банковского капитала, а в нашем регионе отсутствуют банки, способные уже сегодня быть полноценным инвестиционным центром, становится актуальной проблема создания мощного регионального банка. Такой банк, учредителями которого должны стать как администрация области, так и крупные московские и зарубежные компании и банки, заинтересованные в развитии нашего региона, может обслуживать даже не одну, а ряд ФПП, созданных на территории области. В первую очередь это должны быть транспортные, агропромышленные и рыбопромышленные комплексы.

Опираясь на вышеизложенное, можно сделать вывод, что наиболее перспективным и эффективным вариантом реорганизации транспортного комплекса области явилось бы создание международной транспортной ФПП, созданной при государственной поддержке России и других государств СНГ, заинтересованных в доступе к калининградским портам.

В этом варианте необходимы, помимо желания транспортных предприятий, объединение финансовых и технических потенциалов, заключение соответствующих межгосударственных соглашений, что в ближайшее время (главным образом по политическим мотивам) представляется сомнительным.

Поэтому, с учетом действующих политических, экономических и временных факторов, а также действующего российского законодательства, более реальным для реализации представляется вариант создания межрегиональной ФПП с участием регионов России, заинтересованных в использовании транспортного комплекса Калининградской области, его инфраструктуры, а главным образом, портов.

1 стр. алб.

Рис. 3.6.

К таким регионам можно отнести Башкирию, Ярославскую область, республику Коми, входящие в Ассоциацию «Проект России» и уже имеющие свои представительства на территории Калининградской области.

Промежуточным вариантом доорганизационного оформления ФПГ целесообразно начать формирование региональной транспортной корпорации - структуры конгломерационного типа, включающей в себя головную транспортную компанию с государственным участием и связанные с ней предпринимательские транспортные структуры.

Состав такой корпорации будет во многом зависеть от степени готовности тех или иных предприятий транспортного комплекса к тесной интеграции в рамках новой структуры, их заинтересованности в объединении своих производственных потенциалов и финансовых активов. На этом этапе особенно важен выбор центра интеграции, роль которого должна выполнять крупная компания (существующая или вновь созданная), обладающая значительным производственным, финансовым потенциалом, с определенной долей участия государства в уставном капитале (либо согласная на такое участие), готовая к осуществлению активной инвестиционной политики на региональном рынке транспортных услуг.

Успешная деятельность корпорации в немалой степени зависит от взаимодействия с финансовой сферой. Поэтому мы считаем, что уже на этой предварительной стадии необходимо установление тесного сотрудничества вплоть до включения в состав корпорации одного из финансово-кредитных учреждений региона (банков), специализирующегося на обслуживании предприятий транспортного комплекса.

Все предприятия, входящие в корпорацию, а в последующем в ФПГ, вынуждены будут нести бремя расходов, связанных с содержанием инфраструктуры транспортного комплекса, которая по природе своей является убыточной.

Поэтому при формировании в Калининградском регионе международной транспортной ФПГ, считаем, что реализации такого проекта должны предшествовать следующие мероприятия:

- проведение тщательного анализа финансово-хозяйственного состояния всех потенциальных участников ФПГ;
- осуществление комплекса мер по выравниванию их технико-экономического уровня (включая санацию), подходя строго дифференцированно к оценке их роли и места в структуре ФПГ.

### **3.2. Разработка критериев отбора предприятий для вхождения в состав ФПГ**

Формирование ФПГ может осуществляться, как известно, по инициативе «сверху» (органами государственного управления) и по инициативе «снизу». При каждом из этих вариантов применяется свой алгоритм выработки критериев отбора предприятий для вхождения в состав ФПГ.

Так, при варианте «инициатива сверху» целесообразно выделить ряд этапов.

1. Уточнение основных направлений экспортной деятельности предприятий, включая экспорт продукции, работ и услуг, реализацию совместных проектов.
2. Прогнозирование развития новых направлений экспортной деятельности предприятий в соответствии с уже имеющимися или заключаемыми контрактами.



3. Получение и аналитическая обработка информации, содержащей оценку экспортного потенциала отобранных предприятий и организаций.

4. Моделирование технологических связей предприятий, участвующих в реализации экспортных проектов.

5. Проведение углубленной экспертизы финансового состояния отобранных предприятий с оценкой необходимых мер по внешней ресурсной поддержке.

6. Подбор организаций, обеспечивающих эффективное функционирование финансовой и коммерческой инфраструктуры группы (банки, инвестиционные институты, внешнеэкономические контакты и др.).

При варианте «инициатива снизу» инициатором может быть, как известно, либо крупное предприятие, либо коммерческий банк.

Рассмотрим основные этапы отбора и оценки предприятий при этих двух подвариантах.

Подвариант А (инициатор – крупное предприятие).

1. Уточнение номенклатуры и объемов реализации продукции, работ и услуг, обладающих конкурентной способностью на внутреннем и внешнем рынках.

2. Выявление интеллектуального потенциала предприятия, способного обеспечить дополнительный объем реализации работ и услуг.

3. Проведение маркетингового анализа ситуации на внутреннем и внешнем рынках с целью оценки потребности в работах и услугах данного предприятия.

4. Формулирование общей структуры группы.

5. Определение перечня предприятий и организаций, составляющих финансовую и коммерческую инфраструктуру (банки, коммерческие организации, консалтинговые фирмы и т.д.).

6. Получение предварительных согласий сторонних предприятий и организаций на участие в разработке проекта ФПГ.

7. Уточнение технико-экономических параметров будущей ФПГ, расчеты потенциальной экономической эффективности ее работы.

Подвариант Б (инициатор – финансово-кредитная организация, банк).

1. Анализ потребностей коммерческого банка в расширении собственной клиентуры, расширения масштабов и улучшения качества предоставляемых услуг.

2. Определение предварительного перечня предприятий и организаций, рассматриваемых банком в качестве долгосрочных партнеров.

3. Получение технико-экономической информации, характеризующей конкурентоспособность, финансовый и производственный потенциал возможных партнеров.

4. Разработка предприятиями-участниками ФПГ инвестиционных предложений к программе совместной деятельности (по формам, предложенным банком).

5. Рассмотрение банком инвестиционных предложений с оценкой их реализуемости и эффективности.

6. Разработка концепции обеспечения финансовыми ресурсами совместной деятельности с оценкой доли финансовых вложений банка в основной и оборотный капитал участников группы, возможностей приращения финансового потенциала в результате совместной деятельности.

7. Оценка потенциальной управляемости создаваемого ФПГ.

Во всех рассматриваемых вариантах существует определенная проблема в отношении государственных предприятий, входящих в состав ФПГ.

Оставляя за собой право на принятие определенного, достаточно узкого круга решений в отношении переданных предприятий (например, право «вето» на изменение профиля, использования в качестве залога основных фондов и т.п.), государство разрешает каждому из них делегировать часть своих прав ФПГ (например, принятие долгосрочных обязательств по согласованной ценовой политике, производству и поставкам определенной номенклатуры продукции, работ и услуг). При этом государство должно гарантировать в приемлемой для других участников ФПГ форме выполнение обязательств государственного предприятия перед группой. Выход предприятия из группы в нарушение заключенных соглашений непременно должен вести к компенсации убытков, нанесенных таким действием другим участникам.

Таким образом, государственные предприятия (или предприятия с преобладающей государственной собственностью) находятся в особом положении. Тем более, что в рамках действующего законодательства никто не может помешать органам государственной власти отменить решение о вхождении предприятия в ФПГ. Взыскание же в этом случае убытков и тем более упущенной выгоды с государства весьма проблематично.

В этой связи мы считаем необходимым отработку механизма принятия государством на себя обязательств по возмещению нанесенного ФПГ ущерба. Специальным указом президента, либо федеральным законом должен быть определен порядок выплат соответствующих компенсаций из бюджета.

Вхождение государственных предприятий и предприятий со значительной долей государственной собственности

в ФПГ можно сопровождать введением представительства органов государственной власти в управление группой.

В составе региональной транспортной ФПГ Калининградской области вышеназванные проблемы в полной мере относятся к ГУТК, так как в том или ином виде оно войдет в состав группы.

Важной составной частью всех вариантов формирования ФПГ является оценка финансового состояния предприятий, претендующих на вхождение в состав группы и связанного с этим договора риска. Эту оценку целесообразно осуществлять путем последовательного выполнения комплекса аналитических расчетов.

С целью первоначального знакомства с экономическим потенциалом предприятия-претендента достаточно рассмотреть основные показатели, представленные в табл. 3.1.

Данная таблица должна заполняться по типам участников:

- производственные предприятия;
- финансово-кредитные учреждения;
- торгово-посреднические организации и т.п.

Кроме того, нужно отдельно показать валовую прибыль и чистую прибыль (после налогообложения).

Показатель рентабельности продукции следует исчислять как отношение прибыли к себестоимости:

$$\left( \frac{\text{прибыль}}{\text{себестоимость}} \times 100 \right).$$

Критериальной нагрузкой данного этапа является возможность оценки основных показателей финансово-хозяйственной деятельности в расчете на одного работника (в том числе ППП) и оценка претендентов по критериям: максимум фондовооруженности, прибыли и рентабельность

1 стр. алб.

табл. 3.1.

продукции, рентабельность основных и оборотных фондов и минимум затрат.

Однако данные показатели недостаточно полно и объективно отражают финансовое состояние предприятий и не дают оценки их потенциальной готовности функционировать в рамках ФПГ (они могут удовлетворить требования только экспресс-анализа).

В этой связи представляется полезным рассмотреть возможности применения ряда подходов финансового анализа для более глубокой оценки финансового состояния предприятия-субъекта ФПГ.

Вопросам финансового анализа уделяли внимание многие отечественные и зарубежные экономисты: С.Татур, М.Андрианов, М.Дьячков, А.Шеремет, И.Карокоз, Н.Дембинский, В.Ковалев, В.Патров, В.Леонтьев, П.Уилсон, Ф.Вуд, Р.Фоун, П.Барнс, А.Уоли, Э.Альтман, Д.Фостер.

В традиционном понимании финансовый анализ представляет собой метод оценки и прогнозирования финансового состояния предприятия на основе его бухгалтерской отчетности [94]. Такого рода анализ может выполняться как управленческим персоналом предприятия, так и любым внешним аналитиком, так как базируется он на общедоступной информации.

Задачами финансового анализа в целях оценки финансового состояния потенциального субъекта ФПГ являются следующие:

- оценка текущего и перспективного финансового состояния предприятия;
- оценка возможных и целесообразных темпов развития предприятия с позиции финансового их обеспечения;
- выявление доступных источников средств и оценка возможностей целесообразности их мобилизации;

- прогнозирование положения предприятия в структуре капитала ФПГ.

В настоящее время западными специалистами [62, 147, 148] выделяется четыре самостоятельных подхода к финансовому анализу.

*Первый подход* заключался в отборе таких индикаторов, которые могли бы помочь ответить на вопрос: сможет ли компания расплатиться по своим краткосрочным обязательствам? Поэтому все аналитические выкладки строятся на использовании показателей, характеризующих оборотные средства, собственный оборотный капитал, краткосрочную задолженность. Приверженцем данного подхода является, например, Роберт Фоук [147].

*Второй подход* заключается в том, что аналитические коэффициенты можно сравнивать. Разработку нормативов для коэффициентов предполагается осуществлять в разрезе отраслей, подотраслей и групп однотипных компаний путем обработки распределений этих коэффициентов с помощью статистических методов [62].

Исследования, проведенные западными учеными в области коллинеарности и устойчивости коэффициентов, показали, что для них характерна временная и пространственная мультиколлинеарность [62]. Это обстоятельство обусловило появление новой задачи классификации всей совокупности коэффициентов на группы: показатели одной и той же группы коррелируют между собой, но показатели разных групп относительно независимы.

*Третий подход* ассоциируется с деятельностью школы «мультивариантных аналитиков» (Multivariate Modellers School). Сущность данного подхода заключается в том, что используется связь частных коэффициентов, характеризующих финансовое состояние и эффективность текущей

деятельности компании (например, валовой доход, оборачиваемость средств в активах, запасах, расчетах и др.) и обобщающих показателей финансово-хозяйственной деятельности (например, рентабельность авансированного капитала). Сторонниками данного подхода являются Джеймс Блисс, Артур Винакор и др. Особое развитие это направление получило в рамках построения компьютерных имитационных моделей взаимосвязи аналитических коэффициентов и рыночной цены акций.

*Четвертый подход* связан с появлением нового направления в финансовом анализе и «школы аналитиков, занятых прогнозированием возможного банкротства компаний» (Distress Predictors School). В отличие от предыдущих данный подход делает в анализе упор на финансовую устойчивость компании, т.е. на стратегический аспект, считая приоритетным перспективный анализ (в отличие от ретроспективного), как это имеет место в первых трех подходах [37]. По мнению сторонников данного направления (А.Винакор, Р.Смит), ценность отчетности определяется ее способностью обеспечить предсказуемость возможного банкротства [37]. Наиболее известной является методика и техника прогнозирования банкротства, представленная в работах Эдварда Альтмана [37].

Попытаемся рассмотреть каждый из описанных подходов в аспекте поставленной нами задачи: выбор критерия оценки финансового состояния предприятия для вхождения в состав ФПГ.

Первый подход, на наш взгляд, обладает существенным достоинством: он позволяет оценить ликвидность и платежеспособность предприятия. Однако ограниченность его состоит в том, что в его рамках не представляется возможным оценить эффективность финансово-хозяйственной дея-



тельности субъекта, так как показатели эффективности, как известно, находятся в определенном противоречии с показателями платежеспособности и ликвидности.

Что касается второго подхода, то, признавая в целом целесообразность формирования банка аналитических коэффициентов в разрезе отраслей и групп однотипных предприятий, считаем, что в настоящее время этот процесс затруднен по следующим причинам:

- частая смена форм статистической отчетности вызывает порой противоречивость и несопоставимость показателей, рассчитанных на ее основе;

- применение одинаковых нормативных оценочных финансовых показателей для разных предприятий едва ли целесообразно, так как нормальный их уровень может быть определен исходя из структуры баланса, соотношения себестоимости и выручки от реализации продукции технологического цикла производства и других факторов, индивидуальных для каждого предприятия.

Достоинством третьего подхода является возможность осуществления в его рамках финансового анализа применения обобщающих показателей эффективности текущей финансовой деятельности на основе изучения их взаимосвязи с частными показателями.

Однако наряду с достоинством данный подход обладает одним существенным недостатком. Отдавая приоритет обобщающим показателям финансовой деятельности (рентабельность авансированного (собственного) капитала, коммерческая маржа, коэффициент трансформации активов), он рассматривает их в отрыве от коэффициентов ликвидности.

Остановимся подробнее на четвертом подходе. Вероятность банкротства предприятия в странах с развитой ры-

ночной экономикой устанавливается на основе совершенно других критериев, чем действующие в настоящее время у нас официально установленные уровни коэффициентов текущей ликвидности и обеспеченности собственными оборотными средствами [37]. Широкое применение имеет Z-счет Альтмана. На его основе вероятность банкротства определяется по формуле:

$$Z = 3,3K_1 + 1,0K_2 + 0,6K_3 + 1,4 \cdot K_4 + 1,2 \cdot K_5,$$

где  $K_1 = \frac{\text{Прибыль до выплаты процентов, налогов}}{\text{Всего активов}}$ ;

$$K_2 = \frac{\text{Выручка от реализации}}{\text{Всего активов}};$$

$$K_3 = \frac{\text{Собственный капитал (рыночная оценка)}}{\text{Привлеченный капитал}};$$

$$K_4 = \frac{\text{Реинвестированная прибыль}}{\text{Всего активов}};$$

$$K_5 = \frac{\text{Собственные оборотные средства}}{\text{Всего активов}}.$$

Критическое значение индекса рассчитывалось Альтманом по данным статистической выборки и составило 2,675. С этой величиной сопоставляется расчетное значение индекса кредитоспособности для конкретного предприятия. Это позволит высказать предположение о возможном банкротстве одних ( $Z < 2,675$ ) и устойчивом финансовом положении других ( $Z > 2,675$ ).

Приведенная методика имеет, на наш взгляд, несколько существенных недостатков:

- во-первых, данная методика может рассматриваться лишь в условиях компаний, котирующих свои акции на биржах. Только для таких компаний (и в условиях эффективного рынка) можно получить объективную картину по  $K_3$ . В российской практике это возможно пока по нефтегазовому комплексу [156];

- во-вторых, четыре слагаемых индекса  $Z$  имеют в знаменателе общую величину активов, составной частью которых является стоимость основных средств. В российской практике учета стоимость основных средств связана с регулярно происходящими переоценками. В этих условиях знаменатель по данным коэффициентам растет более быстрыми темпами, чем числитель по причине, независимой от конкретной деятельности предприятия, что вызывает в конечном счете искусственное занижение уровня данных показателей.

Что касается отечественной практики оценки финансового состояния предприятия в настоящее время, то можно сказать, что она базируется в основном на первом и четвертом подходе. В рамках первого подхода оценка финансового состояния предприятия базируется на двух показателях: коэффициенте текущей ликвидности (или общий коэффициент покрытия) ( $K_{т.л.}$ ) и коэффициенте обеспеченности собственными средствами ( $K_{о.с.}$ ).

В рамках второго подхода приняты критические значения:

$$K_{т.л.} \geq 2; K_{о.с.} \geq 0,1.$$

Остальные принятые в настоящее время в практике финансового анализа деятельности предприятий коэффициенты платежеспособности и финансовой устойчивости излишне многочисленны и либо повторяют друг друга, либо противоречат друг другу [97].

Следует также отметить, что коэффициенты текущей ликвидности и обеспеченности собственными средствами находятся в функциональной зависимости друг от друга, поэтому если предприятие имеет удовлетворительную структуру баланса по критерию  $K_{т.л.}$  (коэффициента текущей ликвидности), то этой оценки достаточно для оценки его платежеспособности. В связи с этим мы считаем целесообразным при оценке финансовой деятельности предприятия - потенциального субъекта ФПГ - использовать первый и третий подходы, приведенные нами в работе, которые успешно дополняют друг друга и позволяют произвести оценку финансовой деятельности предприятия в необходимых для нас пределах: оценить платежеспособность и эффективность текущей деятельности. Для этой цели мы предлагаем производить оценку по следующим двум критериям:

- платежеспособности по показателю текущей ликвидности и соотношению заемных и собственных средств;
- эффективности текущей деятельности предприятия по показателю эффективности собственного капитала.

### **3.3. Рекомендации по практическому использованию критериев**

Как отмечалось в разделе 3.2, в настоящее время, в соответствии с нормативными документами [32, 33, 34], устойчивость финансового состояния предприятия в ФПГ определяется высоким уровнем коэффициентов текущей ликвидности и обеспеченности собственными средствами.

Первый коэффициент ( $K_{т.л.}$ ) рассчитывается на основе данных баланса предприятия следующим образом:

$$K_{т.л.} = \frac{A_o}{O_k},$$

где  $A_o$  - оборотные активы;

$O_k$  - краткосрочные обязательства.

Второй коэффициент рассчитывается по формуле

$$K_{o.c.} = \frac{C_{o.c.}}{A_o},$$

где  $C_{o.c.}$  - собственные оборотные средства;

$K_{o.c.}$  - коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами.

Как известно,  $K_{т.л.} \geq 2$ ;  $K_{o.c.} \geq 0,1$  [94].

Как следует из раздела 3.2, мы предлагаем производить оценку платежеспособности предприятия как потенциального субъекта ФПГ по дополнительному показателю - соотношению собственных и заемных средств, общий вид которого может выглядеть следующим образом:

$$K_{с.з.} = \frac{C_k}{Z_c},$$

где  $K_{с.з.}$  - коэффициент соотношения собственных и заемных средств;

$C_k$  - собственный капитал предприятия (по данным баланса, ф. 1)

$Z_c$  - заемные средства (по данным баланса, ф. 1).

Уровень коэффициента соотношения собственных и заемных средств не должен быть ниже 1. Целесообразно устанавливать для каждого предприятия «свой» уровень коэффициента, при котором собственных средств будет достаточно для покрытия основных средств, запасов и сырья, затрат в незавершенном производстве, малоценных и быстро-

изнашивающихся предметах, т.е. должно соблюдаться следующее соотношение:

$$СК > C_{o.c.} \text{ в запасах и затратах,}$$

где  $C_{o.c.}$  в запасах и затратах – собственные оборотные средства в запасах и затратах.

Как следует из раздела 3.2, третьим критерием, характеризующим эффективность текущей деятельности предприятия, является показатель рентабельности собственного капитала (РСК).

Данный показатель рассчитывается на основе следующей формулы:

$$РСК = \frac{ЧП}{СК},$$

где РСК - рентабельность собственного капитала;

ЧП - чистая прибыль предприятия (после налогообложения и уплаты процентов за кредит);

Значение данного показателя в том, что он находится в тесной взаимосвязи с такими показателями финансовой устойчивости и деловой активности, как рентабельность хозяйственной деятельности, ресурсоотдача и структура авансированного капитала.

В общем виде эта зависимость может быть формализована следующим образом:

$$РСК = РОК \cdot КФЗ = \frac{ЧП}{ВР} \cdot \frac{ВР}{ВА} \cdot \frac{ВА}{СК},$$

где РОК - рентабельность оборотного капитала;

КФЗ - коэффициент финансовой зависимости;

ВР - выручка от реализации;

ВА - всего активов (итог баланса предприятия).

Приведенная зависимость факторов положена в основу известной системы анализа фирмы «Дюпон» [94].

Особое значение данных факторов объясняется тем, что они в определенном смысле обобщают все стороны финансово-хозяйственной деятельности предприятия, в его динамике и, в частности, финансовую отчетность: первый фактор обобщает форму №2 «Отчет о финансовых результатах и их использовании». Второй – степень использования всех средств предприятия, третий – степень использования источников средств, т.е. формы №1 «Баланс предприятия».

Эти факторы по уровню значимости обладают отраслевой спецификой.

Так, показатель ресурсоотдачи в транспортном комплексе имеет относительно невысокое значение в силу высокой капиталоемкости отрасли. В результате расчетов, проведенных по данным отчетности транспортных предприятий Калининградского региона, коэффициент ресурсоотдачи составил в среднем 0,5. Напротив, показатель рентабельности хозяйственной деятельности в целом по транспортному комплексу региона - 0,12, в то время, как большинство автотранспортных предприятий являются убыточными (1.2; 1.3).

Расчеты, выполненные автором в рамках научно-исследовательской работы по данным финансово-хозяйственной деятельности предприятий транспортного комплекса Калининградского региона, показали, что предприятия железнодорожного транспорта и авиапредприятия имеют положительные критерии ( $K_{т.л.} > 2$ ;  $K_{с.з.} > 1$ ,  $РСК \approx 0,20$ ) Предприятия автотранспорта, как правило, являясь приватизированными в форме ОАО, имеют неудовлетворительную структуру баланса ( $K_{т.л.} < 2$ ;  $K_{о.с.} < 0,1$ ;  $K_{з.с.} > 1$ ;  $РСК$  - отсутствует). Для восстановления платежеспособности данным предприятиям, как правило, необходимо собственных оборотных средств в размере 0,4 оборотных активов. Кратко-

срочные заемные источники в данном случае не годятся, так как их увеличение снизит коэффициент текущей ликвидности. Напрашивается логический вывод: эти средства при прочих равных условиях можно получить лишь привлекая долгосрочные займы в качестве источника покрытия внеоборотных активов и тем самым высвобождая часть собственного капитала для увеличения собственных оборотных средств.

В разделе 3.1 были разработаны критерии участия банка в деятельности ФПГ. Из чего следует, что если отдача от кредитных ресурсов банка для внутригрупповых целей уступает критерию, то путем регулирования внутригрупповых цен в сфере поставок транспортных услуг, размещения акций и участия банка в акционерном капитале транспортного комплекса, возможно его успешное функционирование в составе ФПГ.

В свою очередь, только при этом условии можно вести речь о вхождении в состав ФПГ автотранспортных предприятий.



## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование экономических аспектов формирования региональной транспортной инфраструктуры на примере Калининградской области и возможных путей ее развития и повышения эффективности позволяют сделать следующие выводы.

На основе рассмотренных различных проектов и точек зрения считаем, что все предлагаемые до настоящего времени концепции развития региона, включая Федеральный закон «Об Особой экономической зоне в Калининградской области» (от 22.01.1996г.), являются лишь отправной точкой регионального самоуправления. Для динамичного социально-экономического развития региона требуется разработка соответствующих законов и положений на местном уровне. Формирование собственной экономической базы.

Среди возможных концепций и целевых программ развития региона автор ставит на первое место необходимость создания в Калининградской области мощного транспортного узла европейского и мирового уровня. И это не случайно. Наличие нескольких крупных незамерзающих портов, обладающих современными перегрузочными комплексами, развитой сети автомобильных и железных дорог, связанных с российской и европейской транспортными системами, создает значительные потенциальные возможности для развития экономики региона. А уникальное положение

региона в центре европейских транспортных систем определяет его особую роль в европейской и российской экономиках.

1. В целях более глубокого исследования транспортной системы региона и выявления качественных тенденций развития различных видов транспорта нами был проведен анализ динамики объема грузо- и пассажироперевозок за период 1988-1996 гг. В процессе анализа использовался статистический метод распределения по атрибутивному признаку.

Результаты расчетов показали, что общий объем грузоперевозок снизился за рассматриваемый период на 84%. Основной причиной снижения объемов перевозок грузов явилось сокращение импортных (уголь) и экспортных (уголь, лес) поставок.

Итоги анализа свидетельствуют, что произошло резкое сокращение объема и пассажирских перевозок (примерно на 25%). Это произошло в основном за счет снижения перевозок железнодорожным транспортом. Таким образом, проведенный анализ показывает устойчивую тенденцию сокращения объемных показателей практически по всем видам транспорта.

В целях более глубокого исследования состояния и тенденции развития транспорта Калининградского региона был произведен анализ показателей его финансово-хозяйственной деятельности за период 1992-1996г.г.

Анализ проводился в несколько этапов, каждый из которых был адекватен конкретной цели исследования:

- изучение общих тенденций изменения показателей финансово-хозяйственной деятельности отдельных видов транспорта;

- исследование особенностей динамики финансовых результатов отдельных видов транспорта и показателей эффективности работы;

- выявление основных факторов, влияющих на изменение итоговых показателей работы транспорта;

- расчет размера влияния основных факторов на изменение конечных показателей финансово-хозяйственной деятельности транспорта.

Расчет производился в разрезе сформулированных двух групп факторов, влияющих на изменение финансовых результатов:

- внешние - прямо не зависящие от производственной деятельности транспортных предприятий и вызванные экономическими и политическими явлениями, происходящими в стране в целом (например, расгосударствление экономики и приватизация, либерализация цен, сокращение объемов производства и др.);

- внутренние - непосредственно связанные с финансово-хозяйственной деятельностью предприятий транспортного комплекса (например, финансовая стратегия предприятия; тарифная политика в области транспортных работ и услуг. Тактика формирования доходов; порядок формирования себестоимости, производственная стратегия и тактика продвижения на рынки транспортных услуг; формирование объема продаж транспортных услуг и т.д.).

Важным итогом анализа является рекомендация по применению методики определения размера необходимой государственной поддержки для снижения убыточности деятельности транспорта при формировании федеральных и региональных программ его развития. В основе методики лежит определение размера поддержки как разности между величиной убытка  $\Delta_n^z$ , полученного под влиянием увеличе-

ния себестоимости перевозок и суммой влияния на прибыль изменения средней доходной ставки  $\Delta_n^d$ .

$$Z\Pi = [\Delta_n^z] - \Delta_n^d,$$

где  $[\Delta_n^z]$  – абсолютная величина влияния на прибыль увеличения себестоимости перевозок;

$\Delta_n^d$  – влияние на прибыль средней доходной ставки.

2. Построена модель взаимосвязи объектов развития транспортного комплекса с источниками финансирования.

Эта проблема наиболее полно разработана для нужд развития инфраструктуры транспортного комплекса. В частности, предложена система комплексного регулирования капитального ремонта и реконструкции элементов инфраструктуры транспортного комплекса. Предлагаемая система включает регулируемую и регулирующую подсистемы, субъекты и объекты регулирования. Определяющим блоком системы регулирования должны стать органы регионального управления, а функции блока регулирования должна выполнять специально создаваемая служба.

В соответствии с предложенной схемой регулирования органы регионального управления (ОРУ) определяют цели, разрабатывают концепции, комплексные программы ремонтно-реконструктивной политики. На основе этих разработок территориальная Служба регулирования (эта функция может быть придана одному из отделов Регионального управления транспортного комплекса) разрабатывает конкретные программы, формирует заказы, заключает договоры, формирует тарифную политику, с помощью которых она воздействует на объекты капремонта и реконструкции и на ход процесса воспроизводства в целом.

Наиболее важной и сложной проблемой развития системы регулирования является ее устойчивое финансирование. Наряду с централизованными бюджетными источниками в

книге предлагаются дополнительные нетрадиционные пути привлечения средств, в частности:

- поступления средств от продажи недвижимости на инвестиционных торгах;
- использование экономических и социальных стимулов и льгот для привлечения средств предприятий и населения;
- привлечение ипотечных кредитов под залог недвижимости;
- привлечение частных инвестиций; получение дохода от страхования недвижимого имущества;
- региональные займы;
- дивиденды от долевого участия в акционерных обществах и др.

4. Подробно рассмотрены различные схемы управления ФПГ, имеющие место в современной теории и практике. В частности, дана практическая оценка схем управления ФПГ трех типов:

- ФПГ, где центральным управленческим звеном является холдинговая компания, аккумулирующая контрольные пакеты акций предприятий-участников.

- ФПГ, где центром сосредоточения собственности является кредитная или финансовая организация (как правило, коммерческий банк). Отличается тем, что в качестве держателя контрольного пакета акций банк мало чем отличается от холдинговой компании. Чаще всего в составе банка создается управление холдинга, которое и выполняет функции управления собственностью ФПГ.

- ФПГ, где участники объединили свои капиталы и создали крупную акционерную компанию. Этот тип представляет обычную корпоративную структуру, включающую в себя помимо производственных звеньев банки, научно-исследовательские центры. Управление такой ФПГ чрезвы-

чайно сложное, так как строится на хрупком балансе взаимоотношений собрания акционеров, правления, администрации, ревизионной комиссии и др.

Кроме того, малоэффективным можно считать вариант наделения Государственного управления транспортного комплекса дополнительными функциями органа хозяйственного управления, или противоположный вариант - наделение Ассоциации транспортных предприятий Калининградской области (по сути - общественной организации) функциями управляющего центра транспортного комплекса региона.

Поэтому, с учетом действующих политических, экономических и временных факторов, а также действующего российского законодательства, более реальным для реализации представляется вариант межрегиональной ФПГ с участием регионов России и в последующем стран СНГ (в частности, Белоруссии). При этом доля хозяйствующих субъектов в совокупном капитале ФПГ должна составлять не менее 51%.

3. Разработана трехуровневая модель отбора предприятий - потенциальных субъектов ФПГ.

*Первый уровень.*

Первоначальное знакомство с экономическим и техническим потенциалом предприятия – претендента на основе рассмотрения системы показателей, изложенных в монографии. При этом необходимо производить группировку предприятий по типам:

- производственные;
- финансово-кредитные;
- торгово-посреднические организации и т.д.

*Второй уровень.*

Применение методик финансового анализа для более глубокой оценки финансового состояния предприятий. В частности, в книге показано применение матричных методов оценки и анализа финансовых показателей, увязанных с действующей формой бухгалтерского баланса. Причем матричная модель легко программируется и обрабатывается на компьютере.

*Третий уровень.*

Для более точного подбора критериев рейтинговой оценки предприятий - потенциальных участников ФПГ - использованы параметры, характеризующие степень приближения их к порогу неплатежеспособности (банкротству).

Разработанные автором предложения прошли апробацию на ряде предприятий, входящих в Ассоциацию международных перевозчиков, и получили положительный отзыв.

Реализация сформулированных в книге основных выводов и предложений позволит решить проблему создания в регионе оптимального по структуре и экономическим характеристикам, способного к достойной конкуренции на международном рынке транспортного комплекса.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### *1. Нормативные материалы*

1. Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации».
2. Указ Президента РФ от 15 марта 1996 г. № 382 «О совершенствовании системы государственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации».
3. Указ Президента РФ от 8 ноября 1993 г. № 1851 «О дополнительных мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации «О свободе торговли».
4. Постановление Правительства РФ от 26 апреля 1997 г. № 501 «Об утверждении положения о Министерстве транспорта Российской Федерации».
5. Постановление Правительства РФ от 17 апреля 1997 г. № 433 «О вступлении Российской Федерации в Европейскую конференцию министров транспорта».
6. Постановление Правительства РФ от 14 февраля 1997 г. № 174 «О межведомственной комиссии по вопросам повышения конкурентоспособности российских предприятий и организаций транспорта».
7. Постановление СМ РФ от 30 августа 1993 г. № 876 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году» (с изм. и доп. от 26 июня, 4 августа 1995 г., 12 февраля 1996 г.).
8. Письмо Минэкономики РФ от 21 февраля 1996 г. № ЯУ-106/7-179а. «О тарифах на погрузочно-разгрузочные работы в портах».



9. Ставки сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации (утв. Минтрансом РФ и Минэкономки РФ 21 июля, 4 августа 1995 г.).

10. Письмо Минэкономки РФ от 13 мар га 1995 г. № ЯУ-146/204-073 «О тарифах на работы и услуги морского транспорта».

11. Письмо Минэкономки РФ от 31 мая 1994 г. № ЯУ-279/073 «О тарифах на работы и услуги морского транспорта».

12. Судо-часовые нормы загрузки-разгрузки судов с экспортно-импортными грузами на причалах общего пользования (утв. Департаментом речного транспорта Минтранса РФ 26 декабря 1994 г.).

13. Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте».

14. Указ Президента РФ от 28 апреля 1997 г. № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий».

15. Указ Президента РФ от 17 октября 1996 г. № 1451 «О дополнительных мерах по ограничению роста цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий и создание условий для стабилизации работы промышленности».

16. Указ Президента РФ от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации».

17. Постановление Правительства РФ от 22 мая 1996 г. № 629 «О порядке уплаты налогов на прибыль, добавленную стоимость, а также иных обязательных платежей в бюджеты предприятиями и организациями федерального железнодорожного транспорта, осуществляющими и обеспечивающими перевозочный процесс».

18. Постановление СМ РФ от 1 апреля 1993 г. № 260 «О тарифах на перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом».

19. Телеграмма МПС РФ от 12 февраля 1997 г. № М-1095 «О предельном индексе повышения тарифов на перевозки грузов и ставок сборов за погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые железнодорожным транспортом».

20. Постановление Совета Республики ВС РФ от 27 января 1993 года № 4387-1 «О тарифах на авиаперевозки».

21. Указ Президента РФ от 13 июня 1996 г. № 904 «О государственном регулировании и государственной поддержке гражданской авиации и авиационной промышленности Российской Федерации».

22. Постановление Правительства РФ от 24 декабря 1991 г. №61 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» (с изм. и доп. от 27 декабря 1994 г.).

23. Письмо Госкомцен РФ от 31 августа 1993 г. № 01-17/1107-15 и Минтранса РФ от 4 октября 1993 г. № ВА-2/636 «Временный порядок установления и применения тарифов на перевозки грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации».

24. Постановление ВС РФ от 23 июля 1993 г. №5511-1 «О финансировании дорожного хозяйства».

25. Указ Президента РФ от 23 апреля 1997 г. № 403 «О дорожной реформе».

26. Распоряжение Госкомимущества РФ от 16 сентября 1992 г. № 444-р «Об особенностях преобразования в акционерные общества и приватизации предприятий авиационного, морского, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (с изменениями и дополнениями)».

27. Закон РФ от 18 октября 1991 г. № 1759-1 «О дорожных фондах в Российской Федерации» (с изм. и доп. от 25 декабря 1992 г., 1 июля, 11 ноября 1994 г., 23 июня, 22 августа, 27 декабря 1995 г., 26 февраля, 26 мая 1997 г.).

28. Указ Президента РФ от 29 февраля 1992 г. № 204 «Об оперативном распоряжении средствами, поступающими в Федеральный дорожный фонд».

29. Постановление Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 891 «О порядке оперативного управления Федеральным дорожным фондом Российской Федерации».

30. Закон РФ «Об Особой экономической зоне в Калининградской области // Калининградская правда. 1995.1 февр.

31. Концепция зоны свободного предпринимательства в Калининградской области. Калининградский областной совет народных депутатов. - Калининград, 1990.

32. О некоторых мерах по реализации законодательства о несостоятельности (банкротстве) предприятий. Постановление Правительства РФ от 20 мая 1994 г. № 498 // Российская газета. 1994. 27 мая.

33. Методические положения по оценке финансового состояния предприятий и установлению неудовлетворительной структуры баланса // Экономика и жизнь. 1994. № 44 (Ваш партнер).

34. Методические рекомендации по выявлению неплатежеспособных предприятий, нуждающихся в первоочередной государственной финансовой поддержке, а также по определению неплатежеспособных предприятий, подлежащих выводу из числа действующих в связи с неэффективностью // Экономика и жизнь. 1994. № 45.

35. Федеральный закон «О финансово-промышленных группах» // Экономика и жизнь. 1995. № 50.

36. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 1. - М.: Юрид. лит., 1998; Часть II, 1996.

## ***2. Специальная литература***

37. Адамов В.Е. Факторный индексный анализ. - М.: Статистика, 1977.

37. Altman E.J. Corporate Financial Distress. - New York: John Wiley, 1983.

38. Анализ хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта / Под ред. Н.Я. Клеща. - М.: Транспорт, 1987.

39. Антикризисное управление: от банкротства - к финансовому оздоровлению / Под ред. Г.П. Иванова. - М.: Закон и право, ЮНИТИ, 1995.

40. Арсеньев Н.И., Мезенцев Н.С. и др. Экономические проблемы транспорта СССР - М.: Транспорт, 1985.

41. Артюхов В.Г., Лактюшина З.Н. Самофинансирование на автотранспорте. - М.: Транспорт, 1990.
42. Асламазов И.Г., Манилов И.Е., Савенков А.Г. Финансово-промышленные группы в России // Деньги и кредит. 1996. №6.
43. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. - М.: Финансы и статистика, 1993.
44. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? - М.: Финансы и статистика, 1994.
45. Батчиков С., Петров Ю. Формирование финансово-промышленных групп и государство // Экономическая жизнь. 1995. №2.
46. Беленький Л.С. Совершенствование планирования в транспортных системах (экономико-математические модели). - М.: Знание, 1988.
47. Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: Исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. -М.: Транспорт, 1993.
48. Беляков Г., Бессонов В., Водянов А. и др. Два типа промышленного роста для России - колониальный и технологический // Коммерсант. 1995. №1.
49. Бериар И., Колли Ж.-К. Толковый экономический и финансовый словарь. -М.: Международные отношения, 1994.
50. Бизнес-план: Методические материалы / Под ред. Р.Г. Маниловского. - М.: Финансы и статистика, 1995.
51. Бильчак В.С., Кожемякин И.И. Калининград-2005: Приоритеты развития: Тез. докл. междунар. науч.-практ. конф. КГУ. - Калининград, 1977. С. 13-14.
52. Болотин В.В. Финансово-промышленные группы: возможности, реальность и нормотворчество // Финансы. 1995. №7.
53. Бриедис Б.А. О подходах к концепции регионального развития на конец XX начало XXI века: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Март.
54. Бутов А.С., Легостаев В.А. Планирование работы флота и портов. - М.: Транспорт, 1988.

55. Василенко Е., Иванова Т. О некоторых проблемах организации статистического наблюдения за деятельностью финансово-промышленных групп // Вопросы статистики. 1997. №2.
56. Ващенко Т.П. Математика финансового менеджмента. - М.: Перспектива, 1966.
57. Ветров А.А. Операционный аудит-анализ. - М.: Перспектива, 1996.
58. Винслав Ю. Российские ФПГ: пройденный путь и перспективы роста // Российский экономический журнал. 1996. №7.
59. Винслав Ю. Государственное регулирование и проектирование корпоративных структур // Российский экономический журнал. 1997. № 1.
60. Винслав Ю., Гуськов Э. Факторы и пути повышения эффективности работы отечественных финансово-промышленных групп // Российский экономический журнал. 1996. №7.
61. Воевудский Е.Н. и др. Экономико-математические методы и модели в управлении морским транспортом. - М.: Транспорт, 1988.
62. Вопросы совершенствования хозяйственного механизма и планирования развития транспорта. - М.: ИКТП, 1998.
63. Вульфсон М.С. Интенсификация экономики речного транспорта. - М.: Транспорт, 1988.
64. Гасанов М.А. Транспорт в региональном народнохозяйственном комплексе. - М.: Наука, 1989.
65. Геронимус Б.Л., Царфин Л.В. Экономико-математические методы в планировании на автотранспорте. - М.: Транспорт, 1988.
66. Гильфердинг Р. Финансовый капитал / Пер. с немецкого. - М., 1959.
67. Гладьев С. Деиндустриализация России уже стала реальностью // Независимая газета. 1994. 3 марта.
68. Глушков В.П. Финансовая группа: Финансово-кредитный словарь / Под ред. В.Ф. Гарбузова. - М.: Финансы и статистика, 1994.
69. Гончарук О.В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем. - М.: Наука, 1991.

70. Гордон М.П. и др. Как осуществить экономическую доставку товара отечественному и зарубежному покупателю: Справочное пособие для предпринимателя. - М.: Транспорт, 1993.

71. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте: Учебник по спец. «Экономика и управление на транспорте». - М.: Наука, 1990.

72. Грудинова И.А., Грудинов В.Г. Самофинансирование предприятий - решающий фактор их развития: Сб. науч. тр. БГА. - Калининград, 1996. Вып. 13.

73. Грудинова И.А., Грудинов О.В. Аспекты эффективности инвестиций в условиях особой экономической зоны Сб. науч. тр. БГА. - Калининград, 1996. Вып. 13.

74. Давыдов С.П., Селезнева Н.Н. Экономика водного транспорта. - М.: Транспорт, 1991.

75. Дударев М.С. Экономические аспекты формирования региональной транспортной структуры Калининградского региона: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Апрель.

76. Дударев М.С. Подходы к экономической оценке предприятий потенциальных субъектов ФПГ: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Июль.

77. Дунаев Э. Создание ФПГ в России // Вестн. Моск. ун-та. Сер. Экономика. 1994. №4.

78. Елисеева И.И. Статистические методы измерения связей. - Л.: ЛГУ, 1982.

79. Ермаков В.В. Совершенствование коммерческо-правового обеспечения взаимодействия предприятий и организаций транспортного комплекса России. - М.: Транспорт, 1993.

80. Ефимов В.Б. Тенденции развития транспорта России. - СПб.: Изд-во СПбУЭиФ, 1992.

81. Ефимов В.Б. ФПГ в экономике России // Экономика и жизнь. С.-Петербургский региональный выпуск, 1996. №41.

82. Жданов В.П., Бучельников С.О. Суммарный подход к прогнозированию развития региона: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Март.

83. Жданов В.П., Харин А.Г. Подходы к развитию инфраструктуры региональной экономики: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Июль.
84. Жуков Е.Л. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства. (вопросы теории и практики). - М.: Наука, 1960.
85. Захаров А.Г. Совершенствование планирования и анализа грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. - М.: Транспорт, 1990.
86. Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. - М.: Транспорт, 1990.
87. Ивченко В.В. Программные аспекты федерального управления развитием особой экономической зоны России: Тез. докл. междунар. науч.-практ. конф. КГУ. - Калининград, 1997.
88. Ивченко В.В., Грудинов О.В. Организация инвестиционного рынка в Калининградской области: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Апрель.
89. Игудиман Я.Е. Экономика автотранспорта. - Минск: Высшая школа, 1987.
90. Ишков Б. Роль ФПГ в решении социально-экономических проблем российского общества // Социально-политический журнал. 1996. №5.
91. Каганский М.И. Экономия резервов на транспорте. - М.: Транспорт, 1989.
92. Канин А. Основные принципы формирования финансово-промышленных групп в приоритетных отраслях промышленности // Российские вести. 1993. 27 октября.
93. Канторович Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта. - М.: Наука, 1989.
94. Ковалев В.В. Финансовый анализ. - М.: Финансы и статистика, 1995.
95. Комаров А.В., Рязанцев Б.С. и др. Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства. - М.: Знание, 1988.
96. Кравцевич А. Японский опыт реформ и задачи России // К вопросу об использовании опыта послевоенного восстановления Японии для России. -Токио, 1995.

97. Крейнина М.А. Анализ финансового состояния и инвестиционной привлекательности акционерных обществ в промышленности, строительстве и торговле. - М.: ДИС, МВ-Центр, 1994.
98. Кузьмин А.К. Роль банка в процессе формирования и развития финансово-промышленных групп // Финансы. 1995. №1.
99. Кузнецов Е.С., Курников И.П. Производственная база автотранспорта. - М.: Транспорт, 1988.
100. Куликов В., Латышева Г., Николаев А. Образование финансово-промышленных групп (необходимость, цели и механизмы) // Российская экономическая жизнь. 1994. № 1. ^
101. Куриков И.П., Кузнецов Е.С. Развитие производственно-технической базы автомобильного транспорта. - Киев: Выща школа, 1989.
102. Ленский Е. Опыты российского капитала // Российская газета. 1996. 26 окт.
103. Любинин А. Реорганизация акционерных обществ и становление финансово-промышленных групп // Российская экономическая жизнь. 1994. №11.
104. Макаревич Л.Н. Проблемы создания финансово-промышленных групп в России // Банковское дело. 1995. №12.
105. Макаревич Л.Н. Банки в финансово-промышленных группах // Деньги и кредит. 1996. №11.
106. Макаревич Л.Н. Капитал ищет новые формы самоорганизации // Финансовые известия. 1996. 23 февр.
107. Малеева А.В. и др. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортных предприятий. - М.: Транспорт, 1990.
108. Мамаев Б., Болотин В. Финансово-промышленные группы - от государственной помощи к самофинансированию // Экономика и жизнь. 1994. Январь. №4.
109. Меркина Г.И. Экономические проблемы развития транспорта как отрасли инфраструктуры. - М.: Знание, 1981.
110. Мнацаканян А.Г. Анализ макроэкономических соотношений для Калининградской области: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Март.



111. На межгосударственный уровень // Экономика и жизнь. 1995. №50.
112. Направления совершенствования системы управления региональным транспортным комплексом. Тез. докл. на коллегии ГУТК. Администрация Калининградской области. - Калининград, 1996.
113. Неволин В.В. основы управления речным транспортом. - М.: Транспорт, 1988.
114. Нехашкин А.Н. Самофинансирование предприятий в рыночной экономике // Финансы. 1996. №3.
115. Николаев А. Становление системы управления финансово-промышленными группами // Проблемы теории и практики управления. 1996. №3.
116. Обыденнов А.Л. и др. Совершенствование системы управления автотранспортным предприятием. - М.: Транспорт, 1992.
117. Патров В.В., Ковалев В.В. Как читать баланс. 2-е изд. - М.: Финансы и статистика, 1993.
118. Переход к рынку. Концепция и программа / Под рук. С.С. Шаталина. Мин. печати и масс. информации. РСФСР. - М., 1990.
119. Петров Ю. Придут ли инвестиции в Россию? // Экономика и жизнь. 1995. №41.
120. Перепелюк А.В. и др. Экономика промышленного транспорта: Учебник для вузов по спец. «Промышленный транспорт». - М.: Высшая школа.
121. Петренко И. Коммерческие банки и финансово-промышленные группы // Российская экономическая жизнь. 1995. №10.
122. Пинкаси Е.Э. Анализ работы пассажирских авиатранспортных предприятий интегральным методом. - М.: Транспорт, 1989.
123. Планирование в предприятиях железнодорожного транспорта / Под ред. Ю.Д. Петрова. - М.: Транспорт, 1989.

124. Повышение эффективности дорожного хозяйства / Е.Г.Ленский, О.Т.Петраков, Р.Е.Липский и др. - Киев: Будивельник, 1988.
125. Пономарев А. Проблемы и перспективы создания ФПГ // Экономист. 1994. №12.
126. Попова Т. Приватизация и инвестиции в России: история несовпадений // Моя газета. 1995. №38.
127. Проекты концепции перехода области на принципы самоуправления и самофинансирования, предложения по отдельным разделам концепции, получившие наиболее высокую оценку конкурсной комиссии. Книга III. - Калининград, 1989.
128. Пути повышения эффективности работы железнодорожного транспорта. Сб. науч. тр. / Под ред. Е.А.Сотникова. - М.: Транспорт, 1991.
129. Пчелинцев О.С. Стратегия реформы и вопросы финансирования городского развития // Финансы. 1995. №8.
130. Пьяных С.М. Экономико-математические методы оптимального планирования работы речного транспорта. - М.: Транспорт, 1988.
131. Радыгин А., Гутник В., Малышков Г. Постприватизационная структура акционерного капитала и корпоративный контроль: «контрреволюция управляющих?» // Вопросы экономики. 1995. №10.
132. Резер С.М. Управление транспортным комплексом. - М.: Наука, 1988.
133. Резер С.М. Взаимодействие и координация разных видов транспорта. - М.: Знание, 1989.
134. Родионова В.М., Федотова М.А. Финансовая устойчивость предприятия в условиях инфляции. - М.: Перспектива, 1994.
135. Самарука В.И. Формирование и развитие финансового механизма автотранспортных предприятий. - Иркутск, 1990.
136. Самсонов П.Ф. Финансы транспорта: Учебник. - М.: Высшая школа, 1986.

137. Сергеев Л.И. Концептуальные подходы к развитию финансово-кредитного механизма особой экономической зоны: Тез. докл. теорет. семинара БИЭФ. - Калининград, 1997. Март.
138. Смитиенко Б.М., Караева Л.У. Проблемы развития транснациональной экономической деятельности предприятий России и формирование финансово-промышленных групп // Экономика и коммерция. 1994. №2.
139. Соболев В.К. Экономические проблемы качества транспортного обслуживания в СССР. - Иркутск: Иркутский университет, 1990.
140. Стародубровская И. Финансово-промышленные группы: иллюзии и реальность // Вопросы экономики. 1995. №5.
141. Сукова Л.Ф. Модели и методы оптимизации размещения грузового автотранспорта. - М.: Транспорт, 1991.
142. Сыч Е.Н. Транспортно-производственные комплексы: формирование и развитие. - Киев: Наукова думка, 1991.
143. Техничко-экономическое обоснование зоны свободного предпринимательства в Калининградской области / Науч. рук. проф. Ю.С. Маточкин. -Калининград, 1990.
144. Трикупов М.Ф. транспортное производство в условиях рынка: качество и эффективность. - М.: Транспорт, 1993.
145. Федоров Г.М. Влияние ОЭЗ на реструктуризацию промышленности Калининградской области: Тез. докл. междунар. науч.-практ. конфер. КГУ. - Калининград, 1997.
146. Финансово-промышленные группы: зарубежный опыт и реалии России / Под ред. А.Г. Мовсисяна, К.М. Смитиенко. - М.: Финансовая академия при правительстве РФ, 1996.
147. Foulke R.A. The Genesis of the Fourteen Important Ratios. - New York: Dun & Bradstreet, 1955.
148. Horrigan J.O. Schools of Thought in the Historical Development of Financial Statement Analysis. - Proceedings of the 1994 Pacioli Quincentennial Symposia. - Seattle University, Seattle, Washington, USA, 1994.
149. Хардер Г. Транспортно-научная оценка проекта "Виа-Балтика". Исследования региона и перспективы его развития. - Калининград, 1994.

150. Ходош М.С., Дасковский П.А. Организация, экономика и управление перевозками грузов автотранспортом. - М.: Транспорт, 1989.
151. Цветов Ю.М. Эффективность использования автотранспортных средств. - М.: Знание, 1987.
152. Черкасов В.Е. Учебное пособие по финансово-экономическим расчетам. -М.: АУЗ Банк, 1993.
153. Черкезов-Цыбизов А.А. Экономика морского транспорта: Учебное пособие. - М.: Транспорт, 1987.
154. Четыркин Е.М. методы финансовых и коммерческих расчетов. 2-е изд. -М.: Дело, 1995.
155. Чибриков Г. О финансово-промышленных группах // Российская экономическая жизнь. 1994. №2.
156. Шайкин В. Маркетинг транспортных услуг // Маркетинг. 1996. №5.
157. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Методика финансового анализа предприятия. - М., 1995.
158. Штундюк В. ОФПГ // Деловой мир. 1994. №249.
159. Штундюк В. новые возможности ФПГ // Деловой мир. 1995. №21.
160. Экономические аспекты совершенствования управления автотранспортом: Сб. науч. тр. - М.: НИИАТ, 1990.
161. Экономика дорожного хозяйства / Под ред. Е.Н. Гарманова. - М.: Транспорт, 1990.
162. Экономика железнодорожного транспорта. - М.: Транспорт, 1989.
163. Юров В.Ф. Финансы водного транспорта. - М.: Транспорт, 1986.
164. Ясина И. Время банковских объединений еще не пришло // Финансовые известия. 1995. 27 ноября.