

иностранных партнеров к сооружению новых скоростных железных дорог на территории России может в быстрые сроки обеспечить их ввод в эксплуатацию и позволит получать при этом значительный экономический эффект. В то же время Россия будет много терять вследствие того, что новые железнодорожные линии не будут являться ее полной собственностью.

Существующие научные теории, касающиеся развития как технических средств промышленности в целом, так и железнодорожного транспорта в частности, в том числе и этапного его развития, имеют значительные недостатки. Данные теории предполагают, что эффективными будут варианты, при которых осуществление особо крупных капитальных затрат откладывается на более поздний срок.

В практической деятельности оказалось, что чем раньше (при имеющихся технических средствах) будет введен в строй высокопроизводительный объект, тем больший эффект будет получен от капитальных вложений в развитие транспорта. Исходя из этого в перспективе необходимо как можно быстрее вводить в эксплуатацию новые и технологически более совершенные объекты.

В странах, характеризующихся значительным недостатком железнодорожных линий и слабой насыщенностью территории транспортными линиями, необходимо так организовать

экономическую и хозяйственную деятельность, чтобы при ограниченных начальных ресурсах обеспечивался быстрый ввод в эксплуатацию новых объектов инфраструктуры. Это позволит в короткие сроки получать эффект от функционирования большого количества технических средств транспорта.

Для государств со слаборазвитой сетью магистрального железнодорожного транспорта наиболее целесообразно в первую очередь осуществлять строительство новых железнодорожных линий, т.е. расширять сеть железных дорог с целью увеличения объема товарооборота данного государства во внутреннем и внешнем сообщении. Среди государств СНГ это приемлемо для стран Центрально-Азиатского региона. На европейской части СНГ, в районах с развитой системой железных дорог, целесообразно основную долю средств направлять на улучшение технического оснащения существующих железнодорожных линий.

Примечания

¹ Аксененко Н.Е. и др. Перспективы развития транспорта при переходе к рынку // Железнодорожный транспорт. 1993. № 2. С. 37–42.

² Стратегия развития транспортного сектора: свод. поясн. записка. PADECO/IKS. Ташкент, 2006.

³ Грунтов П.С. и др. Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте. М., 1994.

М.В. КУКЛИНА

ассистент Иркутского государственного технического университета

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ НА ПРЕДПРИЯТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Инвестирование занимает главное место в фундаментальных процессах, протекающих как на уровне всей экономики, так и на уровне отдельных предприятий. В системе воспроизводства инвестициям принадлежит важнейшая роль в деле возобновления производственных ресурсов. Сокращение инвестиций в последние годы не обеспечивает условий для простого воспроизводства, не говоря уже об экономическом развитии.

Переход от командно-административной системы к рыночной без продуманной программы реализации этого процесса привел к разрушению сложившихся производственно-

технических и экономических связей между предприятиями, падению объемов производства, росту числа убыточных предприятий и бюджетному дефициту.

Инвестиции в угольную промышленность необходимы для увеличения доли угля в топливно-энергетическом комплексе. Баланс добычи и потребления угля в стране до сих пор остается дефицитным (до 25 млн т угля ввозится ежегодно из Казахстана и даже из Монголии)¹.

Энергетическая стратегия России содержит два возможных прогноза социально-экономического развития нашей страны на период до 2020 г.:

– при оптимистическом, благоприятном варианте развития экономики (прирост ВВП порядка 4–6%) добыча угля в России может составить 300–330 млн т в 2010 г. и увеличиться до 400–430 млн т к 2020 г.;

– при умеренном и критическом вариантах развития экономики с приростом ВВП в пределах 3–4% добыча угля в стране составит 270–310 млн т в 2010 г. и 300–375 млн т — в 2020 г.²

Оптимистические прогнозы основываются на том, что доля угля в производстве электроэнергии в России должна повыситься к 2020 г. как минимум в 2 раза. Сегодня же она составляет всего 12,5%, тогда как в странах Западной Европы — от 40 до 60%, в США — 56% и в Китае — 70%. При этом Россия обладает не менее чем треть разведанных запасов угля в мире³. Достижение прогнозного уровня добычи угля возможно только при масштабных инвестициях.

На сегодняшний день недостаток финансовых ресурсов на угольных предприятиях приводит к снижению задела мощностей, срывам в закладках новых мощностей, отставанию в реконструкции шахт, а также к снижению темпов внедрения новых технологий: переработки угля в жидкое топливо, производства угольных порошков, бездымного топлива и т.д. В условиях отсутствия средств на поддержание действующих мощностей расширенное воспроизводство невозможно.

Одной из главных проблем отрасли является отсутствие скоординированной политики в области ценообразования на угольную продукцию. В течение нескольких десятилетий цена газа для российских потребителей искусственно сдерживалась, поэтому он стал основным видом топлива в российской энергетике. Его доля в общей выработке электричества была равна в среднем 45%, в теплоэнергетике — 70%⁴. Уголь искусственно вытесняется с энергетического рынка России. Если соотношение цен угля и газа в расчете на тонну составляло в конце 1998 г. 1,0 : 0,8, то в 2001 г. — 1,00 : 0,62. На сегодняшний день газ примерно в 1,5 раза выгоднее, чем уголь⁵.

Для выхода на рациональное соотношение цен угля и газа 1,0 : 1,3, а в дальнейшем 1,0 : 1,6 необходимо государственное регу-

лирование цены газа. С целью соблюдения рационального соотношения цен приобретения газа и угля для электростанций государству следует использовать механизм дотаций для угольной промышленности и железнодорожных перевозок угля за счет ренты, получаемой от газа. Например, если увеличить объемы поставки угля для нужд электростанций на 80 млн т, то это позволит высвободить 59 млрд м³ газа. Величина дополнительной выручки страны от поставок газа на экспорт достигнет более 5 млрд дол. США⁶.

Непостоянство законодательной базы, отсутствие гарантий защиты инвестиций также относятся к негативным факторам, которые влияют на привлечение капитала. Повышению инвестиционной активности препятствует и несовершенство механизма налогообложения. Необходимо развивать систему страхования, регулирующую инвестиционную деятельность, что должно уменьшить риск для инвесторов. Понижение уровня налогов является важнейшей предпосылкой формирования производственного потенциала. К примеру, в Хабаровском крае разработан закон о налоговых льготах для предприятий угольной промышленности, что привело к увеличению инвестиций в данную отрасль⁷.

Характерной особенностью территориальной структуры угледобывающей промышленности постсоциалистического периода является дисперсность ее предприятий. В европейской части страны их насчитывается около 18%, на Урале — 6,7%, на Дальнем Востоке — 12,3%. Основная часть запасов (63,6%) сосредоточена в Сибири, на европейскую же территорию России приходится около 46% объемов потребления угля, что делает острой и актуальной проблему его транспортировки до потребителя⁸. Транспортная составляющая в средней цене угля для отечественного потребителя — более 25%. Если расстояние превышает 3 тыс. км, то эта составляющая сопоставима со стоимостью рядового угля у производителя или превышает ее⁹. Удаленность месторождения от потребителя вызывает дополнительные затраты на транспортировку продукции, что, в свою очередь, приводит к росту издержек, а соответственно способствует снижению рентабельности и привлекательности производства для инвесторов.

Срок окупаемости инвестиций для предприятий угольной промышленности достаточно длителен: для подземных работ — 7 лет, для открытых работ — 6 лет, для обогатительных фабрик — 5 лет. С позиций инвесторов, кризисные предприятия угледобывающей промышленности, имеющие длительный инвестиционный лаг, становятся невыгодными. Серьезную озабоченность у инвесторов вызывает высокий инвестиционный риск, связанный с недостаточной информированностью о морфологии угольных пластов, детализации тектоники, горногеологических условиях залегания угля, качественных параметрах угля. Подобную проблему можно решить путем увеличения затрат на геологоразведочные работы.

Особенностью угледобывающей промышленности является высокая фондоемкость продукции. Она составляет 5–6 р. на рубль товарной продукции, тогда как в других отраслях — 2–3 р.

Существуют следующие предложения по решению проблем угольной отрасли.

А.Г. Тулеев связывает свои надежды с инвестиционным фондом, так как наиболее крупные проекты в угольной отрасли, в том числе строительства новых угольных электростанций, по своему значению для экономики в целом соответствуют тем требованиям, которые предъявляются к проектам, финансируемым из данного фонда¹⁰.

Создание и развитие банковской системы, состоящей из государственных и государственно-частных банков отраслевого развития, предлагает С.А. Жиронкин¹¹. Эти банки должны обеспечить необходимый уровень кредитования приоритетных направлений развития ТЭКа и инвестирования в них.

М.Б. Рязанов предлагает в качестве источника привлечения инвестиций в угольную промышленность паевые инвестиционные фонды. Членами инициативной группы по созданию управляющей компании семейства ПИФов могут стать бюджетные инвесторы¹².

Таким образом, угольные предприятия нуждаются в государственной поддержке (не в дотациях). Формы такой поддержки могут быть только рыночными, например нулевая ставка налога на добычу полезных ископаемых для угольных предприятий, инвестиционная льгота по налогу на прибыль, увеличение объемов компенсации из бюджета процентной ставки по кредитам на покупку техники.

Примечания

¹ Савельева И.Л. Становление и развитие угольной промышленности в Азиатской России // География и природные ресурсы. 2003. № 1. С. 10–20.

² http://www.recep.ru/files/documents/04_10_10_Energy_dialogue_ru.pdf.

³ Жиронкин С.А. О кредитной форме активизации участия угольной отрасли в энергообеспечении структурной перестройки российской экономики // Уголь. 2007. № 1. С. 36–37.

⁴ Тулеев А.Г. Уголь как экономический ангел-хранитель России // Российская газета. 2006. № 221. С. 4.

⁵ http://www.recep.ru/files/documents/04_10_10_Energy_dialogue_ru.pdf.

⁶ Тулеев А.Г. Указ. соч.

⁷ <http://www.softinfo.ru:8080/khvduma?hdoc&nd=995100014&start=-1052>.

⁸ Вирула М.А. Конкуренция и конкурентоспособность угледобывающих предприятий. М., 2002.

⁹ Шатилов С.В. Уголь как стратегия будущего // Сибирские огни. 2003. № 9. С. 131–144.

¹⁰ Тулеев А.Г. Указ. соч.

¹¹ Жиронкин С.А. Указ. соч.

¹² Рязанов М.Б. Экономическое обоснование эффективности создания малых угольных разрезов в условиях регионального дефицита энергоресурсов: дис. ... канд. экон. наук. М., 1998.

Е.Я. ВЛАСОВА

кандидат экономических наук, доцент Уральского государственного экономического университета, г. Екатеринбург

КОЛИЧЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА УРОВНЯ УСТОЙЧИВОСТИ ЭКОСИСТЕМЫ УРБАНИЗИРОВАННЫХ ТЕРРИТОРИЙ*

Очевидно то, что в настоящее время наука не предложила четкой методики количественной оценки экологической устойчивости тер-

риторий. Исследователи, приводя свои подходы к этой проблеме, высказывают мысль о том, что из-за сложности самого объекта

* Исследование проведено при поддержке гранта РГНФ № 06-02-00284а.