

УДК 338

*В. В. Герасименко*

### О РОЛИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СОЗДАНИИ УСЛОВИЙ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ: ПРИМЕР ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ

65

*Выравнивание экономических условий развития регионов – важная задача государственного регулирования. Вопросы тарифной политики оказывают влияние на развитие экономики России и различных регионов. Рыночные стимулы инноваций пока недостаточно сильны. Рост цен и тарифов отрицательно сказывается на структуре затрат и эффективности производства. Проведенное исследование показывает степень отклонения в уровнях и динамике цен и тарифов по регионам, а также дает основания для анализа условий инновационного развития и их сопоставления в региональном разрезе. Показано воздействие тарифной политики на развитие региональных рынков и формирование условий инновационного развития.*

*The elimination of disparities in the economic conditions of regional development is an important task of government regulation. The tariff policy influences the economic development of Russia and different regions. The market incentives for innovation are not sufficiently strong. The rise in prices and tariffs has a negative impact on cost structure and production efficiency. The research conducted shows the degree of variation in the level and dynamics of prices and rates in each region and provides a basis for analyzing the conditions of economic development and their comparison at a regional level. The paper shows the impact of tariff policy on the development of regional markets and the creation of conditions for economic development.*

**Ключевые слова:** государственное регулирование, ценообразование, тарифы, тарифная политика, региональное развитие, экономическое развитие.

**Key words:** government regulation, pricing, tariffs, tariff policy, regional development, economic development.

Экономика России вступила в 2013 г. с относительно стабильными показателями экономического развития и задачами улучшения инвестиционного климата и ускорения экономического роста. По результатам 15-го Ежегодного опроса руководителей крупнейших компаний мира на сегодняшний день Россия, по мнению руководителей ведущих компаний, входит в десятку мировых лидеров с точки зрения перспектив роста в 2013 г. При этом одна треть опрошенных руководителей планируют направить свои инвестиции в Россию [2].

Чтобы активно реализовать резервы роста, заложенные в российской экономике, необходимо ее инновационное развитие. Для этого в



такой огромной стране, как Россия, необходимо гармоничное региональное развитие, выравнивание экономических уровней развития регионов, создание в них благоприятных экономических условий.

Пока инновационная активность организаций промышленного производства в регионах России еще невысока, доля предприятий, осваивающих технологические инновации, колеблется вокруг показателя 10% [10]. При таком отсутствии положительной динамики по объему инноваций, затраты на инновационное развитие имеют выраженную тенденцию к росту (табл. 1).

Таблица 1

**Затраты на технологические инновации  
в промышленном производстве, млрд руб. [10]**

Показатель	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Затраты на технологические инновации:								
в фактически действующих ценах	49,4	125,7	188,5	207,5	276,3	358,9	349,8	469,4
в постоянных ценах 2000 г.	49,4	57,1	74,4	72,0	81,2	103,4	90,3	104,7

Как следует из таблицы 1, существующая тенденция роста затрат выражена особенно ярко в фактических ценах, что заставляет особое внимание уделить проблемам ценообразования, включая тарифную политику. Ведь если статистика исключает ценовой фактор для выявления общей тенденции, то экономист, исследующий причины процесса, должен понимать, что уровни и структура фактических действующих цен определяют инновационные возможности на разных рынках, уровни и структуру затрат на производство в целом, включая освоение инноваций.

Необходимо понять, насколько сильно задействованы сегодня рыночные стимулы и ценовые механизмы в регионах. Поскольку государственная тарифная политика все более сильно влияет на структуру затрат, причем по-разному в различных регионах, то встает исследовательская задача — оценить степень этого влияния в аспекте региональных возможностей экономического инновационного развития.

Было бы неверно говорить, что в России в инновационной сфере ничего не происходит. Инструментарий инновационной политики радикально расширился: ФЦП, гранты, софинансирование проектов со стороны Роснано или РВК, создание институтов развития (их качество пока оставим за скобками), попытки улучшить госрегулирование, налоговые новации, есть примеры дискуссии со средним бизнесом, организации связей между университетами и бизнесом. Опросы руководителей компаний показывают, что все меньше управленцев жалуются на отсутствие эффективных механизмов бюджетного софинансирования инновационных проектов, никто не говорит, что у нас плохие механизмы налогового стимулирования. При этом печально, что нет про-



гресса. В 2006 г. внутренние затраты на исследования и разработки в России составляли 1,06 % от ВВП, итог 2011-го — 1,12 % (близко к погрешности), ассигнования на науку вне ОПК из средств федерального бюджета в 2009-м — 0,56, в 2011-м — 0,58. Доля средств предпринимательского сектора во внутренних затратах на исследования и разработки в 2006-м — 28,8 %, в 2011-м — 27,7 %, а удельный вес инновационных товаров в общем объеме — 6,1 % [4]. Почему ситуация такова? Барьеров масса, остановимся на одном из них. Поскольку российская экономика имеет огромную территорию и, соответственно, протяженность транспортных путей, то в структуре затрат и цен традиционно большую долю занимает логистическая составляющая, а внутри нее транспортные тарифы. Так, например, компания «БазэлЦемент-Пикалево» не подписала договоры с другими предприятиями пикалевского производственного комплекса на поставку сырья в 2013 г., поскольку во многом ценообразование зависит от затрат на поставку нефелинового концентрата. При этом вопрос о дотациях на железнодорожные тарифы по-прежнему не решен. С 2009 г. ежегодным распоряжением правительства устанавливается специальный тариф, который позволяет снизить убытки от перевозки концентрата. Если бы ранее исключительный тариф не был установлен, убытки «БазэлЦемент-Пикалево» в 2012 г. составили бы 420 млн рублей. Разница между фактической и исключительной величиной тарифа дотируется из бюджета Ленинградской области [11].

Вне зависимости от выбора оператора конечная стоимость логистических услуг в России выше, чем за рубежом. Среднемировой показатель логистических издержек в ВВП — около 11 %, а в России — больше 20 % [7]. Из-за неразвитости транспортной инфраструктуры и автомобильных пробок, не позволяющих объехать большое количество точек доставки, выше и цена внутригородских перевозок. Сопоставимы по цене лишь услуги по грузообработке на складах и межрегиональные доставки полными машинами.

В издержках на логистику находит свое отражение и факт распределения грузопотоков в стране. Грузопотоки идут с запада России на восток. При этом Москва и Санкт-Петербург — крупные логистические, дистрибуционные центры, туда приходят консолидированные партии грузов и оттуда уходят в другие города России. Но практически ничего не отправляется обратно. Поэтому цена отправки выше, чем в Европе.

Ситуация с критическим влиянием изменения тарифов на развитие российского предпринимательства в регионах повторяется с завидным постоянством. К примеру, многие петербургские предприниматели пришли в ужас, получив счета на оплату электроэнергии, возросшие в несколько раз. Это коснулось тех представителей малого и среднего бизнеса, кто получает электроэнергию без договора с Петербургской сбытовой компанией, который можно оформить только после подписания договора на технологическое подключение с компанией «Ленэнерго». Неоформленных потребителей в Петербурге насчитывается порядка 15 тыс. Например, если прежде бизнесмен получал счет на 21 тыс.



рублей, то сейчас за аналогичный счет ему придется заплатить 184 тыс. плюс 220 тыс. рублей, чтобы подготовить документы для оформления взаимоотношений с поставщиком электроэнергии [1].

С другой стороны, т.е. не со стороны затрат, а со стороны спроса, существующие изменения тарифов для конечных потребителей ложатся ощутимым бременем на их бюджеты и становятся фактором ограничения потребительского спроса. Так, в конце прошлого года было отмечено, что рост тарифов ЖКХ стал большой нагрузкой на семейный бюджет 72 % россиян, по данным опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения. «Почти три четверти россиян признаются, что повышение тарифов на услуги ЖКХ стало серьезной нагрузкой на семейный бюджет, однако стараются изыскивать возможности оплачивать их в необходимом объеме (72 %). Особенно остро ощутили повышение цен респонденты старше 45 лет (74–75 %), жители городов-миллионников (78 %)» [8].

Дело, к сожалению, не ограничивается тарифами ЖКХ. Тарифы на проезд в плацкарте и общих вагонах поездов дальнего следования, которые устанавливает государство, индексируются на 20 % с 1 января 2013 г. [5]. Рост тарифов на жилищно-коммунальные услуги для населения Москвы с 1 июля 2013 г. составит около 9,7 %. Кроме того, с июля повысятся тарифы на газ на 15 %, тепловую энергию – на 9 %, холодную воду – на 6,2 %, водоотведение – на 6,1 %, электроэнергию – на 10–12 % [6].

Существуют ли правила и нормативы государственного регулирования тарифов, которые бы не ограничивали интересов экономического развития страны и в целом и ее регионов? Для ответа на этот вопрос вернемся к транспортным тарифам, которые, как отмечалось выше, являются ощутимым элементом в структуре цены. Было принято решение, что тариф на грузовые железнодорожные перевозки в 2013 г. вырастет на 7 %. Согласно плану, утвержденному еще прошлым правительством, темпы индексации тарифов монополии в 2013–2015 гг. не должны были превышать уровень инфляции – 5–5,5 %. Но для покрытия убытков ОАО РЖД стало необходимо выйти за эти рамки. При этом не предусматриваются субсидии для ОАО РЖД из федерального бюджета в связи с уровнем тарифа. Такая индексация позволит лишь обеспечить эксплуатационную деятельность ОАО РЖД и не даст средств для реализации инвестиционных проектов. Кроме того, в 2013 г. компания потеряет около 7 млрд рублей из-за установления единого тарифа в рамках Таможенного союза, что также следует учитывать при определении параметров индексации тарифа [9].

Необходимо понимать, что повышение тарифов до точки безубыточности, чего требуют монополии, неминуемо раскрутит инфляционную спираль, по цепочке вырастут цены в остальных отраслях, это станет ударом по экономике. Поэтому компенсировать убытки посредством повышения тарифов – далеко не лучший вариант решения проблемы самоокупаемости компании при текущей конъюнктуре. Да и вряд ли компании удастся выйти на самоокупаемость в ближайшей перспективе, как полагают эксперты. Поэтому финансирование инве-



стиционных проектов скорее всего неизбежно будет производиться за счет продажи непрофильных активов, размещения облигаций или точечной поддержки государства по конкретным проектам [3].

Как следует из этого и многих других фактов тарифной политики, применяется сугубо затратная методология ценообразования, ориентированная на интересы естественных монополий. Поэтому, если говорить о создании рыночных стимулов к инновациям, нужно принципиально менять методологию определения эффективности и обоснованности тарифов. Причем там, конечно же, необходимо учитывать инвестиционную составляющую, но нужно учитывать только те инвестиции, которые действительно идут на модернизацию.

Между тем за повышением тарифов на грузоперевозки следует и рост тарифов на пассажирские перевозки, отмеченный нами выше. С силой объективной необходимости продолжает раскручиваться инфляционная спираль со стороны издержек. Условия инновационного развития все более затрудняются. Это тем более важно отметить, что в общей динамике роста цен в прошедшем 2012 г. наиболее существенно выделяется именно рост тарифов, причем до массивированного повышения тарифов в 2013 г. (табл. 2).

69

Таблица 2

**Годовые индексы цен и тарифов по секторам экономики  
(к декабрю предыдущего года)**

Индекс цен	2009	2010	2011	2012
Индекс потребительских цен	108,4	107,6	105,6	106,0
Индекс цен производителей промышленных товаров	113,3	115,5	111,8	106,3
Индекс цен производителей сельскохозяйственной продукции	97,7	119,1	94,4	108,8
Сводный индекс цен строительной продукции	100,1	109,0	108,2	106,5
Индекс тарифов на грузовые перевозки	97,3	131,3	108,4	110,0

*Источник:* рассчитано по данным Росстата.

Колебания цен в целом — неотъемлемый признак рыночной экономики и сами по себе не должны вызывать тревоги. Другое дело, если мы имеем дело с тенденциями значительного роста, тем более инициируемого государственными регулирующими органами. Об этом сказано выше как об основании для специальной работы над методологией ценообразования в сфере расчета тарифов.

Но есть у проблемы ценовой изменчивости и другой, не менее важный аспект — региональный. Дифференциация цен и тарифов в регионах также должна быть предметом постоянного мониторинга и исследования, потому что она влияет на возможности социально-эконо-



мического и инновационного развития. Проведенные нами по итогам прошедшего года исследования региональной ценовой дифференциации показали сильную степень дифференциации цен по отдельным регионам России (табл. 3).

Таблица 3

**Наиболее сильные отклонения цен внутри федеральных округов<sup>1</sup>**

Субъект РФ	ФО	Промышленные товары	Продукция		Грузовые перевозки
			сельскохозяйственная	строительная	
Рязанская область	ЦФО	+			
Орловская область	«		+		
Ивановская область	«		-	-	
Ярославская область	«		-		
Тамбовская область	«				+
Брянская область	«		+		
Смоленская область	«		+		
Архангельская область	СЗФО				-
Республика Дагестан	СКФО				+
Республика Ингушетия	«			+	
Чеченская Республика	«			-	
Республика Башкортостан	ПФО		+		
Республика Марий Эл	«				+
Курганская область	УФО		+		-
Кемеровская область	СФО	-			
Республика Бурятия	«		-		-
Республика Хакасия	«		-		-
Республика Алтай	«			+	
Томская область	«				+
Камчатский край	ДФО				+
Приморский край	«				+
Амурская область	«				-

Примечание: «+» – цены выше на 10 % и более, по сравнению с данными по ФО; «-» – цены ниже на 10 % и более, по сравнению с данными по ФО.

В таблице 4 отражены только наиболее сильные региональные отклонения цен и тарифов на 2012 г. по регионам России. Как видно из последнего столбца, наиболее часто сильные отклонения от средних значений (на 10 % и более) наблюдаются в сфере грузовых перевозок, т.е. в области транспортных тарифов, о которых уже шла речь выше, как и той области, где рыночные отношения и механизмы ценообразования недостаточно развиты.

Если посмотреть на статистику экономического и инновационного развития регионов, то окажется, что упомянутые в таблице 2 регионы с

<sup>1</sup> Расчеты проведены П. А. Трегубенко; рассчитано по данным Росстата.



самым высоким темпом роста тарифов – Тамбовская область, Республика Дагестан, Республика Марий Эл, Томская область, Камчатский край и Приморский край – это одновременно и регионы с низкими темпами экономического и инновационного развития [10]. Наши расчеты подтверждают подобные отклонения в показателях развития и направлениях тарифного регулирования (табл. 4).

Таблица 4

**Наибольшие отклонения индексов ВРП, промышленного производства и изменения тарифов на грузовые перевозки<sup>2</sup>**

Субъект РФ	ФО	Индекс			Тарифы на грузовые перевозки, 2012 % к ноябрю 2011
		физического объема ВРП, 2010, % к предыдущему году	промышленного производства, 2012 % к ноябрю 2011	цен на промышленные товары, 2012 % к ноябрю 2011	
Тамбовская область	ЦФО	97,0	100,3	106,2	119,6
Архангельская область	СЗФО	100,8	100,0	105,9	95,2
Республика Дагестан	СКФО	103,6	107,4	102,1	200,1
Республика Марий Эл	ПФО	105,6	99,9	102,5	127,6
Курганская область	УФО	97,5	110,7	106,7	103,4
Республика Бурятия	СФО	103,5	175,0	102,5	97,6
Республика Хакасия	«	102,2	97,3	104,7	96,5
Томская область	«	104,7	96,9	106,2	128,5
Камчатский край	ДФО	99,5	91,6	104,1	121,8
Приморский край	«	111,7	74,6	106,7	94,4
Амурская область	«	106,0	104,2	100,9	115,0

Отметим выявленные соотношения по приведенным в таблице регионам:

1. Тамбовская область – при падении ВРП и стагнации промышленного производства произошел рост цен на промышленные товары, одновременно повысились и тарифы на грузовые перевозки.

2. Архангельская область – падение транспортных тарифов на 5 % сопровождалось ростом цен на промышленные товары.

3. Республика Дагестан – отмечается рост промышленного производства, а также ВРП. Тем не менее практически двукратное повышение тарифов требует дополнительного изучения.

4. Республика Марий Эл – рост ВРП, вкуче со стагнацией промышленного производства, сопровождался повышением транспортных тарифов.

5. Курганская область – рост промышленного производства, а также цен на промышленные товары оказал влияние на сравнительно небольшое повышение транспортных тарифов.

<sup>2</sup> Рассчитано по данным Росстата.



6. Республика Бурятия — значительный рост промышленного производства скорее всего способствовал снижению транспортных тарифов.

7. Республика Хакасия — рост цен на промышленных товары, который, возможно, мог способствовать уменьшению тарифов на грузовые перевозки.

8. Томская область и Камчатский край — на фоне повышения тарифов на грузовые перевозки происходило снижение промышленного производства.

9. Приморский край — при значительном сокращении промышленного производства, наблюдался рост цен на промышленные товары в районе 6 %, при этом тарифы на грузовые перевозки упали также на 6 %.

10. Амурская область — при повышении промышленного производства, цены на промышленную продукцию практически не выросли, при этом тарифы на грузовые перевозки показали рост на уровне 15 %.

Как видим, однозначных тенденций и соотношений, показывающих, что государство пытается через регулирование транспортных тарифов поддержать развитие региона, выявить не удается. Таким образом, проведенные исследования показывают, что существующая методология ценообразования в области определения тарифов нуждается в изменении в сторону лучшего экономического обоснования, направленного на повышение конкурентоспособности. Альтернативы региональной дифференциации цен обоснованы в исследованиях российских экономистов [12]. Применяемые государством методы расчета тарифов не должны допускать их постоянного роста и необоснованной дифференциации без учета задач развития регионов. Одним из неотъемлемых факторов, учитываемых в расчете тарифов, должно стать прогнозирование их влияния на структуру затрат и конкурентоспособности продукции, производимой в российских регионах.

#### Список литературы

1. *Бездоговорное убийство*. URL: <http://expert.ru/northwest/2012/02/bezdogovornoe-ubijstvo/> (дата обращения: 05.02.2013).

2. *Ведение бизнеса и инвестиции в Российской Федерации 2012*. URL: <http://www.pwc.ru/ru/doing-business-in-russia/index.html> (дата обращения: 13.02.2013).

3. *Алиев А. Вставка в тариф*. URL: <http://expert.ru/2012/05/23/vstavka-v-tarif/> (дата обращения: 03.02.2013).

4. *Ермак С. Точка кипения*. URL: <http://expert.ru/2012/12/10/tochka-kipeniya/> (дата обращения: 04.03.2013).

5. *Железнодорожный рост цен*. URL: <http://expert.ru/2012/12/28/zheleznodorozhnyj-rost-tsen/> (дата обращения: 05.03.2013).

6. *Не впервой*. URL: <http://expert.ru/2012/11/27/ne-vpervoj/> (дата обращения: 02.02.2013).

7. *Мерешко Н. Неосвоенная территория*. URL: <http://expert.ru/expert/2012/49/neosvoennaya-territoriya/> (дата обращения: 02.02.2013).

8. *Приходится платить*. URL: <http://expert.ru/2012/12/18/prihoditsya-platit/> (дата обращения: 11.02.2013).

9. *Просили 11,7 %*. URL: [http://expert.ru/2012/08/6/prosili-11\\_7/](http://expert.ru/2012/08/6/prosili-11_7/) (дата обращения: 10.03.2013).





10. *Статистика инноваций в России*. Росстат РФ, 2012. URL: <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/enterprise/science/8ac09f004473987d9449b66964b99b0f> (дата обращения: 12.02.2013).

11. *Тарифы не терпят*. URL: <http://expert.ru/northwest/2012/48/tarifyi-neterpyat/> (дата обращения: 12.02.2013).

12. *Герасименко В. В. Ценообразование*. М., 2013.

### **Об авторе**

Валентина Васильевна Герасименко – д-р экон. наук, проф., Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова.

E-mail: [vv\\_gerasimenko@mail.ru](mailto:vv_gerasimenko@mail.ru)

### **About author**

Prof. Valentina Gerasimenko, Mikhail Lomonosov Moscow State University.

E-mail: [vv\\_gerasimenko@mail.ru](mailto:vv_gerasimenko@mail.ru)