

На правах рукописи

Шевырин Евгений Иванович

**Стратегия развития регионального сегмента рынка недвижимости
на примере Пермского края**

Автореферат диссертации

на соискание ученой степени кандидата экономических наук

Специальность: 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

Москва, 2011 г.

Работа выполнена на кафедре антикризисного, государственного и муниципального управления Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации

Научный руководитель: доктор экономических наук
Стерник Сергей Геннадьевич

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Ярашева Азиза Викторовна
кандидат экономических наук, доцент
Галецкая Раиса Анатольевна

Ведущая организация: УРАН Институт проблем региональной экономики РАН

Защита состоится «24» мая 2011 в 14:00 часов на заседании Совета по защите докторских и кандидатских диссертаций Д 226.003.01 при Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации по адресу: 109456, Москва, 4-й Вешняковский пр-д, д.4, ауд. 113

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации

Автореферат разослан «22» апреля 2011 г.

Ученый секретарь
Совета по защите докторских и
кандидатских диссертаций,
к.э.н., доцент

В.М.Смирнов

I. Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Перспектива развития инфраструктуры рынков коммерческой недвижимости ряда регионов России концептуально может являться уникальной посткризисной макротехнологией в контексте мировой экономической конкуренции. Макротехнология - это совокупность всех технологических процессов по созданию определенного вида продукции с заданными параметрами. Например, макротехнологии в авиации - это комплекс около 600 технологий.

В своих работах академик Дмитрий Семенович Львов указывал, что в настоящее время в мире выделяются около 50 макротехнологий, обеспечивающих эффективную работу и системное развитие отраслей промышленности¹. Из 50 макротехнологий в мире 46 обладают семь высокоразвитых стран, что и обеспечивает их лидерство (США - 20-22 макротехнологии, Германия - 8-10, Япония - 7, Англия и Франция - 3-5, Швеция, Норвегия, Италия, Швейцария - по 1-2). На долю "большой семерки" приходится около 80-90 процентов мировой наукоемкой продукции. В основе этого преимущества - макротехнологии как совокупность технологических процессов, ориентированных на выпуск определенного вида продукции. Так называемые "азиатские тигры" (Тайвань, Гонконг, Ю. Корея), обладая 1-2 макротехнологиями, имеют от нее оборот до 10-12 млрд. долларов в год. В рамках макротехнологических структур взаимосвязаны системы производства, сбыта и сервиса.

В Советском Союзе, по оценкам экспертов, на мировом уровне поддерживались 12 макротехнологий, в то время как в России утрачиваются последние. Сегодня Россия входит в состав мировых лидеров исключительно по геополитическим и ресурсным характеристикам, но не по экономической конкурентоспособности. Утрата макротехнологий создает основу для будущего

¹ Россия в глобализирующемся мире: Политико-экономические очерки. Отв. редактор Д.С. Львов - М: Наука, 2004

кризиса, для выстраивания вокруг России “технологического занавеса”. Однако - порядка 12-16 макротехнологических направлений могли бы составить основу развития нашей страны.

Одним из возможных условий повышения капитализации естественно-географических достоинств ряда российских регионов является принадлежность их к международным транспортным коридорам (МТК) N 1, N 2 и N 9 в соответствии с решением Критской конференции 1994 г. по вопросам развития Трансъевропейской сети. Таким образом, развивая мысль академика Д.С.Львова и соавторов, Россия, в силу своего географического положения, имеет реальные возможности стать обладателем перспективной и конкурентоспособной макротехнологии комплекса МТК «Восток-Запад», «Север-Юг», а также транспортного коридора «Северный морской путь».

Как минимум, два, а может быть и все три названных МТК пройдут через территорию или будут тесно связаны федеральными транспортными путями с территорией Пермского края. Таким образом, уникальное географическое положение Пермского края на границе Европы и Азии может стать основой макротехнологии роста конкурентоспособности региона в экономике России и в контексте мировой конкуренции.

В связи с изложенным, представляется практически актуальным развивать подход к экономической политике региона на основе повышения его конкурентоспособности в приоритетном направлении, под которым понимается способность региона вовлечь и удержать российские и транснациональные компании реального сектора экономики с устойчивой или увеличивающейся долей на рынке международных грузоперевозок.

Макротехнология указанной конкурентоспособности, по нашему мнению, заключается в программно-целевом обеспечении количественного и качественного соответствия коммерческой недвижимости региона потребностям транспортной инфраструктуры как генератора экономического роста, концентрации производства и концентрации проживания населения в регионе. Соответственно, в качестве якорного рыночного сегмента роста

конкурентоспособности региона целесообразно рассмотреть рынок производственно-складской недвижимости.

Таким образом, актуальной научной задачей становится исследование и прогнозирование рыночных предпосылок, условий, предпочтений и критериев развития инфраструктуры производственно-складского сегмента рынка недвижимости Пермского края с целью обоснования рекомендаций по разработке оптимальных объектных концепций застройки в сегменте с учетом как внутренних, так и транснациональных рыночных потребностей региона.

Степень научной разработанности проблемы. Как научная категория, понятие «международный регион» получило междисциплинарное развитие в работах российских и зарубежных специалистов. А.Г. Гранберг, И.И. Сигов, Р. Гилпин и др. внесли заметный вклад в теоретическое обоснование данного понятия. Н.М. Межевич, Л.Б. Вардомский, Б.Хеттне, М.Китинг и др. рассматривали специфику международных и приграничных регионов. Ю.А. Борко исследовал региональную специфику применительно к ЕС.

Широкое развитие получило и изучение вопросов размещения производственной деятельности, регионального роста как в рамках одного государства, так и сопряженных стран. Авторами основополагающих работ в этой области выступили Й.Г. фон Тюннен, В. Лаунхард, А. Вебер, А. Лёш, Т.Палландер, Г. Мюрдаль, М. Сторпер, Р. Уолкер, У. Изард, Дж. Фридман и др. А. Лёш, В. Кристаллер и Т.Хэгерstrand внесли значительный вклад в развитие в теории регулирования территориального развития. Их исследования заслуживают внимания с точки зрения возможности применения зарубежного опыта. Особый интерес представляют труды Б.Улина, рассматривавшего региональное развитие через призму международной торговли. Теоретические исследования особенностей развития инновационных регионов в разных странах проводили А.Маршалл, Э. Маркузен. В региональной экономической теории французские ученые внесли наибольший вклад в связанные с урбанистской концепции «полюсов роста» и «осей развития» (Ф. Перру и др.). Отдельные аспекты взаимосвязи социально-экономического развития регионов

и состояния его транспортной инфраструктуры нашли отражение в трудах П. Кругмана, А. Венейбла, Дж. Маркузена, Р. Викермана и некоторых других специалистов. Исследования отечественных ученых Н.Н.Колосовского, Н.Н.Баранского, А.Г.Гранберга, П.А.Минакира, Н.П. Кузнецовой, И.Б. Сергеева, Н.И. Лариной и др., посвященные изучению особенностей территориальной организации производства, регионального экономического роста, получили международное признание.

Различия региональных транспортных систем объясняются наряду с экономико-географическими причинами, политическими и экономическими факторами. Существенно отразились на особенностях транспортных систем и исторические условия развития стран и целых регионов: история заселения и хозяйственного освоения территории, изменение геополитической ситуации, в частности, государственных границ. Исследование наиболее используемых количественных и качественных характеристик транспортной обеспеченности региона, в частности, объектами транспортной инфраструктуры показало, что современная количественная оценка транспортной инфраструктуры должна осуществляться не столько на основе выявления предельно допустимых параметров, сколько определением некоего коридора возможных значений функционирования системы.

Несмотря на широту охваченных направлений и аспектов развития региональной транспортно-логистической инфраструктуры, в работах перечисленных авторов не были системно рассмотрены рыночные критерии развития современной региональной транспортно-логистической системы, ее отдельных элементов, связей и закономерностей эффективного функционирования на уровне регионов России и в стране в целом, с учетом как зарубежного опыта, так и особенностей развивающегося российского рынка.

В том числе не рассмотрены вопросы анализа привлекательности материальных и нематериальных характеристик региона, прогнозирования региональных рыночных предпосылок, условий, предпочтений и критериев развития инфраструктуры производственно-складской недвижимости для

обоснования рекомендаций по разработке оптимальных объектных концепций застройки в сегменте с учетом как внутренних, так и транснациональных рыночных потребностей региона.

В связи с изложенным, указанные вопросы легли в основу цели и задач настоящей работы.

Цель исследования: разработка концепции инновационного развития производственно-складского сегмента регионального рынка недвижимости как как макротехнологии экономического роста на примере Пермского края.

В соответствии с указанной целью в диссертационной работе поставлены **задачи:**

– обосновать организационно-экономические и управленческие предпосылки, целесообразную стратегию и целевые критерии концепции инновационного развития производственно-складского сегмента регионального рынка недвижимости Пермского края как элемента интермодальной транспортно-логистической системы;

– адаптировать систему основных отраслевых понятий о современных интермодальных транспортно-логистических системах за рубежом к особенностям развивающегося российского рынка производственно-складской недвижимости, с учетом неравенства экономико-географического положения регионов;

– разработать типовую объектную концепцию интермодального транспортно-логистического комплекса Пермского края в части оптимизации структуры, параметров и основных функций составляющих элементов.

Объект исследования – производственно-складской сегмент регионального рынка недвижимости Пермского края.

Предмет исследования – организационно-экономические аспекты концепции инновационного развития производственно-складского сегмента регионального рынка недвижимости Пермского края.

Методы исследования включают статистический отраслевой экономический анализ, экономико-географический анализ, дискретное пространственно-параметрическое моделирование рынков недвижимости, финансовый инвестиционный анализ, экономико-правовой анализ нормативных документов по вопросам институциональных и административных условий функционирования и развития региональных транспортных систем строительной отрасли.

Научно-практической информационной базой диссертационного исследования является анализ открытых статистических данных, в том числе – региональной и отраслевой экономической статистики, мониторингов региональных рынков.

При работе над диссертацией использованы законодательные и нормативно-правовые акты Российской Федерации в области развития региональных транспортных систем, данные риэлтерских компаний, труды зарубежных и отечественных ученых, экспертные оценки, расчеты исследователей и практических работников.

Научная новизна исследования состоит в следующих положениях, выносимых на защиту:

1) Обосновано, что в силу своего географического положения Россия имеет возможность стать обладателем конкурентоспособной макротехнологии развития производственно-складского сегмента региональных рынков коммерческой недвижимости как генератора экономического роста в рамках инфраструктуры международных транспортных коридоров «Восток-Запад», «Север-Юг» и «Северный морской путь».

2) Адаптированы к особенностям развивающегося российского рынка, с учетом неравенства экономико-географического положения регионов, основные отраслевые понятия о зарубежных интермодальных транспортно-

логистических системах как оптимальной стратегии инновационного развития сегмента производственно-складской недвижимости.

3) Выявлены организационно-экономические и управленческие предпосылки, сформулированы целевые критерии инновационного развития производственно-складской недвижимости Пермского края как элемента региональной интермодальной транспортно-логистической системы.

4) Предложена концепция развития регионального сегмента производственно-складской недвижимости в целом и рекомендации к объектной концепции интермодального транспортно-логистического комплекса Пермского края в части оптимизации структуры, параметров и основных функций составляющих элементов.

Практическая значимость диссертационной работы заключается в экономическом обосновании концепции инновационного развития производственно-складской недвижимости Пермского края как элемента региональной интермодальной транспортно-логистической системы, в том числе в разработке рекомендаций по основным функциям и параметрам регионального интермодального транспортно-логистического комплекса.

Апробация результатов работы. Основные положения диссертационного исследования обсуждались и были одобрены на заседании кафедры экономики и управления Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации. Научные результаты работы используются при преподавании дисциплин «Региональная экономика и управление», «Государственное и муниципальное управление».

Публикации. По теме диссертации опубликовано 6 научных работ, общим объемом 3,68 п.л.

Структура и объем исследования. Цели, задачи и логика проведения исследования определили следующую последовательность изложения материалов:

Введение.....	3
Глава 1. Региональные рынки недвижимости как критерий и как фактор конкурентоспособности и экономического роста.....	11
1.1. Основные понятия экономического анализа сравнительной привлекательности региональных рынков недвижимости.....	11
1.2. Основные понятия об инновационном пути развития рынка производственно-складской недвижимости как элемента интермодальной транспортно-логистической системы страны и региона.....	11
Глава 2. Организационно-экономические предпосылки и условия инновационного развития рынка производственно-складской недвижимости Пермского края.....	55
2.1. Экономико-географические условия инновационного развития региональной транспортно-логистической системы Пермского края.....	55
2.2. Организационно-экономические предпосылки создания интермодальной транспортно-логистической системы Пермского края в составе Евразийского транспортного коридора в 2010-2025 г.г.....	72
Глава 3. Разработка концепции инновационного развития производственно-складского сегмента регионального рынка недвижимости Пермского края.....	91
3.1. Концепция инновационного развития рынка строительства, купли-продажи и аренды производственно-складской недвижимости Пермского края.....	91
3.2. Рекомендации по основным функциям и параметрам регионального ИТЛК Пермского края для разработки инвестиционного проекта.....	118
Заключение.....	135
Список использованной литературы.....	138

Объем диссертационной работы составляет 149 страниц, включает 11 рисунков и 5 таблиц.

II. Основные положения и выводы диссертации

Первое положение научной новизны диссертационной работы, выносимое на защиту, основывается на проработанном в диссертации анализе зарубежной теории и практики, согласно которой региональная система товародвижения с макроэкономической точки зрения является элементом рыночной инфраструктуры не только региональной, но и национальной, и международной экономики, если через территорию региона проходят т.н. международные транспортные коридоры.

На основании проведенного анализа мы предлагаем в рамках инфраструктуры международных транспортных коридоров рассматривать производственно-складской сегмент соответствующих региональных рынков недвижимости России как приоритетный генератор экономического роста этих регионов.

В таком аспекте плановое количественное и качественное развитие производственно-складского сегмента соответствующих региональных рынков недвижимости до уровня международных стандартов является конкурентоспособной макротехнологией устойчивого роста региональной экономики в контексте национальной и мировой экономики.

В первой главе диссертационной работы подробно рассмотрен современный уровень методологии анализа экономико-географических предпосылок, материальных и нематериальных характеристик региона как факторов развития региональных рынков недвижимости, что позволило далее во второй и третьей главах применить указанную методологию и обосновать соответствующую макротехнологию роста региональной экономики за счет

модернизации производственно-складского сегмента на примере Пермского края.

Второе положение научной новизны, выносимое на защиту, определяет цели и критерии модернизации производственно-складского сегмента региональных рынков недвижимости России, адаптируя к особенностям развивающегося российского рынка основные отраслевые понятия о зарубежных интермодальных транспортно-логистических системах как оптимальной концепции инновационного развития сегмента, с учетом неравенства экономико-географического положения регионов. Ключевым понятием концепции является интермодальный транспортно-логистический комплекс (ИТЛК), рассматриваемый в качестве стратегической точки роста региональной экономики, обеспечивающий скоординированное взаимодействие участников продвижения и обслуживания товароматериальных потоков как основной функциональный элемент региональных и международных транспортно-логистических систем.

Под ИТЛК понимается многофункциональный терминальный комплекс, сооружаемый в узлах транспортной сети на пересечении магистральных путей сообщения, гарантированно обеспечивающий потребителей комплексным транспортно-экспедиционным и логистическим сервисным обслуживанием на основе логистической координации и согласования экономических интересов участников транспортно-логистического процесса, интеграции товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Общими признаками, характерными для всех ИТЛК являются:

- размещение на территории (или в непосредственной близости) транспортных узлов на пересечении магистральных путей сообщения;
- наличие нескольких видов транспорта, обслуживаемых ИТЛК, при совмещении технологии грузопереработки;
- функциональная возможность загрузки, выгрузки, перегрузки, краткосрочного и долгосрочного хранения необходимого количества грузов различного состава с необходимой пропускной способностью;

- функционирование в составе ИТЛК транспортно-экспедиционных компаний – провайдеров логистических услуг, осуществляющих комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание потребителей;

- направленность деятельности ИТЛК на обеспечение максимального синергического эффекта на основе установления взаимовыгодных отношений между участниками транспортно-логистического процесса при максимальном удовлетворении требований потребителей по качеству и срокам обслуживания.

На основании изложенного нами предлагается следующий программно-целевой алгоритм реализации научно обоснованной государственной стратегии инновационного развития производственно-складского сегмента региональных рынков недвижимости России в рамках страновой (внутренней, межрегиональной) и континентальной (трансграничной) транспортно-логистических систем:

- определить естественную географическую принадлежность и потенциальную пригодность региона к трансконтинентальным и трансграничным логистическим маршрутам или только к внутренним (межрегиональным);

- определить соответствие сети региональных транспортных путей и узлов (в порядке приоритета железнодорожных, автодорожных, водных, воздушных) технико-экономическим требованиям по пропускной способности и оснащённости к интермодальным логистическим маршрутам соответствующего уровня;

- определить потребность в комплексной программе регионального адресного строительства необходимого количества ИТЛК с заданными параметрами;

- определить условия и сроки реализуемости программы с точки зрения административных и технико-экономических предпосылок региона для выделения земельных ресурсов и привлечения бюджетных, внутренних внебюджетных и иностранных инвестиций в региональную транспортно-логистическую инфраструктуру;

- разработать адресные объектные концепции размещения региональных ИТЛК и сформировать адресные инвестиционные портфели проектного финансирования регионального, межрегионального, национального и международного уровня с привлечением механизма государственных гарантий.

Третье и четвертое положения научной новизны, выносимые на защиту, реализуют изложенные выше тезисы на примере Пермского края. Процесс приватизации государственных промышленных предприятий, начавшийся в 1992 г., повлек за собой развитие производственно-складского сегмента рынка недвижимости в г. Перми. Сначала объекты производственно-складского назначения выступали только в сделках купли-продажи, с 1994 г. – в сделках аренды.

С переходом к рыночной экономике производственно-складская недвижимость пережила трудный период: собственник получил в управление огромное хозяйство, которое зачастую содержать собственными силами, а не на государственные средства, становилось сложно и невыгодно.

Так, многие объекты производственного назначения для вновь созданных акционерных обществ и обществ с ограниченной ответственностью становились «избыточными» активами, т.е. активами, не участвующими в производстве.

Процесс совершенствования в области управления недвижимостью в течение последних 15 лет привел к необходимости реализации избыточных площадей на открытом рынке и, соответственно, к развитию производственно-складского сегмента, преимущественно, за счет коммерциализации существующих площадей, а не строительства новых. В связи с этим эксперты рынка полагают, что мелкие складские операторы останутся в своих помещениях существующего фонда, а во вновь построенных объектах более высокого качества и более высокой стоимости смогут разместиться только крупные операторы. При этом эксперты пермского рынка однозначно признают необходимость строительства в Пермском крае торгово-логистических центров международного уровня, однако, отмечают, что пермский рынок едва ли готов

к постройке складских объектов очень высокого уровня. У объектов класса А, если таковые появятся на территории края, получится слишком большой качественный разрыв с предложениями конкурентов, т.е., если возникнет необходимость перейти от существующих в Перми складов класса С и Е к классу А, то необходимо будет сначала ввести в рыночный оборот помещения класса В - тогда переход не будет таким резким.

Мы не можем согласиться с таким мнением экспертов Пермского рынка, поскольку при анализе и прогнозировании локального рынка оно не учитывает организационно-экономические предпосылки создания интермодальной транспортно-логистической системы Пермского края в составе Евразийского транспортного коридора в 2010-2025 г.г., подробно проанализированные во второй главе диссертационной работы и кратко изложенные ниже.

В частности, с целью осуществления скоординированных действий по созданию и развитию сети транспортных коридоров, проходящих по территориям государств-членов Евразийского экономического сообщества², принимая во внимание работу по формированию и развитию международных транспортных коридоров, проводимую Европейской экономической комиссией ООН, Экономической и социальной комиссией ООН по Азии и Тихоокеанскому региону и Организацией сотрудничества железных дорог, стремясь эффективно использовать географическое расположение государств членов Евразийского экономического сообщества, намереваясь и далее совершенствовать режимы транзитных перевозок пассажиров и грузов в соответствии с международными обязательствами государств-Сторон, указанные государства в 2005 году заключили соглашение о сотрудничестве в транспортно-логистической сфере.

В указанном Соглашении было выверено единое понимание Сторонами следующих терминов:

² Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация, Республика Таджикистан

– "транспортный коридор Евразийского экономического сообщества (транспортный коридор)" совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как существующих, так и вновь создаваемых), проходящих по территориям государств-Сторон (с соответствующим обустройством различных видов транспорта) и обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации;

– "логистический центр" – территориальное объединение хозяйствующих субъектов и органов, занимающихся грузовыми перевозками и сопутствующими услугами, включающее не менее одного терминала;

"смешанная перевозка" – перевозка грузов двумя или более видами транспорта.

Основными целями формирования и развития транспортных коридоров являются:

1) обеспечение перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов, а также пассажиров по транспортным коридорам Евразийского экономического сообщества;

2) увеличение скорости доставки пассажиров и грузов, снижение транспортной составляющей в стоимости перевозимых товаров;

3) повышение эффективности использования транспортно-транзитного потенциала государств-членов Евразийского экономического сообщества;

4) привлечение транзитных пассажиров и грузов третьих государств;

5) предоставление перевозчикам каждого из государств-Сторон условий перевозки не хуже условий, которые Стороны предоставляют собственным перевозчикам.

Во исполнение вышеперечисленного Стороны осуществляют следующие совместные действия:

1) координируют действия по формированию и развитию международных транспортных коридоров, соединяющих территории европейских и азиатских государств;

2) принимают меры по согласованному развитию транспортной инфраструктуры и унификации технических и технологических параметров по направлениям транспортных коридоров государств-Сторон;

3) проводят согласованную политику привлечения иностранных инвестиций для формирования и развития транспортных коридоров;

4) принимают меры по совершенствованию нормативной правовой базы государств-Сторон, регламентирующей пересечение государственных границ;

5) содействуют проведению тарифной политики, основанной на общих принципах и касающейся платы и сборов, взимаемых за перевозку пассажиров и грузов, пересечение границ, пользование инфраструктурой транспортных коридоров;

6) способствуют созданию условий для организации и деятельности совместных предприятий по международным перевозкам пассажиров и грузов и экспедированию;

7) координируют действия, направленные на повышение безопасности на транспорте, обеспечение охраны окружающей среды и сохранности перевозимых грузов;

8) способствуют поиску новых резервов совершенствования смешанных перевозок;

9) стремятся к созданию рациональных схем размещения международных логистических центров.

10) принимают меры для скорейшего присоединения к международным договорам, регламентирующим работу международных транспортных коридоров, и координируют свои действия в работе международных транспортных организаций по формированию и развитию транспортных коридоров.

Рассмотрим конкурентные возможности и перспективы практического участия территории Пермского края в Евразийском транспортном коридоре, начиная с 2010 года.

Схема территориального планирования Пермского края³ разработана на следующие проектные периоды:

- I этап (первая очередь) 2015 г.;
- II этап (расчетный срок) 2025 г.;
- III этап (долгосрочная перспектива) отражается в территориях функциональных зон, резервируемых для перспективной (стратегической) территориальной организации края.

В рамках развития промышленного комплекса Схемой планируется сформировать шесть региональных промышленных кластеров:

- топливно-энергетический;
- горно-химический;
- лесопромышленный;
- машиностроительно-металлургический;
- строительный;
- агропромышленный.

Для формирования региональных кластеров планируется разработать программы развития ключевых отраслей межрегиональной специализации края.

Схема охватывает коммуникации, составляющие опорный каркас транспортной инфраструктуры - федеральные и региональные связи.

Развитие транспортных коммуникаций федерального значения было принято в соответствии со следующими документами, в которых определена стратегия развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации:

- «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734р;

³ Постановление Правительства Пермского края от 27 октября 2009 г. N 780-п "Об утверждении Схемы территориального планирования Пермского края"

– «Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (20022010 гг.)", утверждена постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 N 848;

– «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.06.2008 N 877р, с учетом требований постановления Правительства РФ от 20.05.2008 N 377.

В схеме учтены следующие мероприятия, заложенные в вышеперечисленных документах:

– строительство железнодорожной магистрали по программе "Белкомур", обхода Пермского железнодорожного узла;

– завершение начатой реконструкции и строительство новых участков автодорог Казань – Пермь - Екатеринбург и Пермь – Полазна – Чусовой - Ханты-Мансийск - Томск, в том числе:

– подъезд от автодороги "Волга" к городу Перми (обход г. Краснокамска), по автодороге Пермь - Екатеринбург (на участке Суксун - Ключи в Суксунском районе с обходом этих населенных пунктов;

– реконструкция автодороги Пермь - Кудымкар;

– реконструкция моста через реку Каму в Пермском узле;

– реконструкция водных путей Камского бассейна, в т.ч. на территории Пермского края - Павловского и Чайковского шлюзов;

– Завершение реконструкции аэропорта Б.Савино (г. Пермь).

Основные мероприятия по развитию транспортного комплекса по отдельным его составляющим на региональном уровне:

• Железнодорожный транспорт:

– резервирование земельных участков для обеспечения возможности строительства железнодорожной линии "Бирск Чернушка Кунгур" с подключением к "Транссибу" и выходом на город Пермь;

- резервирование земельных участков для обеспечения возможности строительства железнодорожной магистрали Соликамск – Ухта;
- резервирование земельных участков для обеспечения возможности строительства в будущем (за пределами расчетного срока) линии Гайны – Чердынь – Красновишерск – Ханты-Мансийск;
- реконструкция существующих и строительство новых вокзалов в городах Пермь, Краснокамск, Березники, Соликамск, Кудымкар, Чусовой, Лысьва, Кунгур, Чердынь, Красновишерск, Чернушка.
 - Автомобильный транспорт:
 - развитие автодорожного направления Казань – Ижевск – Чайковский – Екатеринбург. Это направление проходит вдоль южной границы Пермского края, на участке от Чайковского до пересечения с автодорогой Кунгур – Октябрьский совпадает с существующей трассой.
 - Планируется реконструкция автодороги Кунгур – Октябрьский. Для выхода на магистраль Пермь – Екатеринбург предполагается строительство нового отрезка дороги в сторону города Красноуфимск Свердловской области;
 - организация новой транспортной связи по направлению Киров – Кудымкар – Березники (Соликамск) – Ивдель – Ханты-Мансийск. Для этих целей предполагается использовать существующую дорогу Кудымкар – Пожва, требующую реконструкции. На участках Кудымкар – Киров и Пожва – Усолье – Березники и далее в сторону Ханты-Мансийска предполагается новое строительство;
 - сооружение автомагистрали Архангельск – Сыктывкар – Гайны – Кудымкар – Оханск – Барда – Куеда – Уфа. Предполагается, что на территории края магистраль пройдет в основном по существующим дорогам с реконструкцией участков Кудымкар – Гайны, Нытва – Оханск – Новый – Крылово, Барда – Куеда. Новое строительство в расчетный период потребуется лишь в районе Нытвы. Для обеспечения выезда на автомагистраль из Перми в сторону города Уфы планируется реконструкция дороги Пермь – Барда на

участке Пермь - Юго-Камский - Новый. Переход автомагистралью реки Камы намечен южнее Оханска в виде совмещенного железнодорожно-автомобильного моста, предназначенного для пропуска не только автомагистрали, но и "Белкомура" на участке Григорьевская - Кукуштан и предлагаемого параллельно ему глубокого автодорожного обхода города Перми от города Оханска до поселка Кукуштан;

– развитие автодороги Пермь – Соликамск - Чердынь в направлении Ухты, для чего планируется реконструкция участка Соликамск - Чердынь и строительство новой дороги от Чердыни в сторону Ухты. Подключаясь посредством существующей обходной дороги города Перми к автомагистрали Пермь - Екатеринбург, автодорога Пермь - Ухта приобретет важное народнохозяйственное значение не только для Пермского края, но и для всего уральского региона в целом;

– создание дугового направления по трассе Б.Уса - Барда - Кунгур - Чусовой Губаха - Красновишерск - Ныроб - Гайны с ответвлением на Березники в районе Александровска. Дорога предназначена для перераспределения транспортных потоков по радиальным автомагистралям и улучшения связей между южными, восточными и северными районами края. Реализация дугового направления предполагает реконструкцию ряда существующих участков: Кунгур - Чусовой, Чусовой - Березники, Красный Берег - Красновишерск и строительства новых - Б.Уса - Барда - Кунгур, Александровск - Красный Берег, Красновишерск - Ныроб, Ныроб - Гайны;

– резервирование трассы для автомагистрали Гайны - Чердынь - Красновишерск – Ханты-Мансийск (планируемой за пределами расчетного срока);

– организация радиальной связи Пермь – Ильинский - Коса с ответвлениями на Чермоз и Карагай.

– Предполагается строительство протяженного участка между Ильинским и Косой;

– реконструкция прочих направлений и строительство рокадных автодорог вдоль реки Камы: Чайковский - Б.Соснова, Очер - Верещагино - Сива, Соликамск - Велс и др.

- Водный транспорт:

- создание крупного порта в Оханском городском поселении и превращение города Оханск в важный транспортный узел;

- совершенствование структуры флота. При его избытке по тоннажу ощущается дефицит современных специализированных судов (комфортабельных пассажирских, грузовых, судов река море);

- поэтапное открытие водных путей для иностранных судов и интеграция в европейскую водно-транспортную систему;

- развитие туристских, круизных и прогулочных перевозок;

- реконструкция водных путей и объектов: сооружение представительных речных вокзалов, прежде всего в городах Березники, Соликамск, Добрянка, Чайковский, Оса и Оханск.

- Воздушный транспорт:

- модернизация аэропорта в Кудымкаре;

- восстановление утраченных местных авиалиний и строительство аэропортов для малой авиации, вертолетных площадок и аэровокзалов главным образом в населенных пунктах, удаленных от краевого центра. К ним относятся: Гайны, Чердынь (Красновишерск), Березники (Соликамск), Чусовой, Чайковский, Барда, Уинское, Чернушка;

- обновление и расширение парка воздушных судов.

На территории края выделено четырнадцать крупных транспортных узлов, где намечается размещение логистических центров. Это города Пермь, Березники, Соликамск, Чердынь, Губаха, Чусовой, Кунгур, Кудымкар, Нытва, Оханск, Чернушка, Чайковский, Верещагино, Гайны.

На первую очередь планируется следующее:

- Реконструкция и строительство новых железнодорожных вокзалов в Перми, Березниках, Кудымкаре, Чусовом, Кунгуре.
- Совершенствование структуры флота в части замены изношенного подвижного состава, имеющего срок эксплуатации, превышающий нормативный, преодоление дефицита современных специализированных судов (комфортабельных пассажирских, грузовых, судов "река море").
- Сооружение новых речных вокзалов в городах Березники, Добрянка, Чайковский, Оса и Оханск.
- Модернизация аэропорта в Кудымкаре, восстановление и строительство новых аэропортов и аэровокзалов в Березниках (Соликамске), Чайковском, Чернушке.
- Завершение реконструкции и строительство новых участков автодорог:
 - Кудымкар - Сыктывкар до Гайны; Пермь – Березники – Соликамск – Чердынь - Ухта до Ныроба с сооружением обхода поселка Полазна;
 - Пермь – Юго-Камский – Барда – Куеда - Уфа до границы с Республикой Башкортостан;
 - Березники – Пожва – Кудымкар - граница Кировской области;
 - Соликамск - Коса с сооружением мостового перехода через реку Кама севернее города Соликамск;
 - Ильинский - Чермоз; Крылово – Елово - Чайковский; Барда - Чернушка; Уинское - Деменево;
 - Мотовилихинский мост в городе Перми;
 - Красный Берег - Велс (до Золотанки); Пермь – Усть-Качка.
- Строительство логистических центров и терминалов в крупных транспортных узлах: Пермь, Березники, Чайковский, Кудымкар.

Рассмотрим состояние исследуемого сегмента рынка по состоянию на конец 3 квартала 2010 г.⁴

⁴ по материалам аналитического отчета ОАО «Камская долина», г. Пермь.

В соответствии с классификацией складских помещений, разработанной аналитическим отделом ОАО «Камская долина», все склады, предлагаемые на пермском рынке, можно подразделить на склады высокого, среднего и низкого классов качества. Ниже представлена структура предложения складов в г.Перми по классам качества на конец 3-го квартала 2010 г. и ее изменение в течение квартала. Предложение высококачественных складов зафиксировано на минимальном уровне. Основную долю на рынке складов Перми занимают склады среднего класса качества, т.е. капитальные склады, зачастую находящиеся на территории действующих или бывших заводов и построенные во второй половине XX века. По состоянию на конец 3-го квартала их доля увеличилась на 4%, в то время как доля складов низкого класса качества снизилась на 1,7%.

Если рассматривать качественную составляющую предложения складов на рынке купли-продажи, то можно отметить, что капитальные склады среднего класса качества в 3-м квартале 2010 г. попали в ценовой диапазон от 10,8 до 36 тыс. руб./кв.м, хотя встретились и предложения по 39,5 и 44,6 тыс. руб./кв.м. Склады низкого класса качества в 3-м квартале предлагались по цене от 4,6 до 16 тыс. руб./кв.м. Среди складов высокого класса качества предлагались единичные объекты, чаще всего, по договорной цене.

Динамика арендных ставок на рынке производственной недвижимости Перми колеблется из месяца в месяц достаточно сильно, в то же время в 3-м квартале она оставалась достаточно стабильной. В подсегменте складов средняя арендная ставка выросла на 3,7%, а в подсегменте производственных помещений – снизилась на 1,2%.

В подсегменте аренды складских помещений преобладает предложение помещений среднего класса качества. Склады высокого класса качества занимают минимальную долю, четверть рынка приходится на склады низкого класса качества.

В 3-м квартале доля складов высокого класса качества немного увеличилась и на конец квартала составила чуть более 10%. Следует отметить,

что в отличие от рынка аренды, на рынке купли-продажи практически отсутствует предложение качественных складов. Доля складов низкого класса качества в 3-м квартале сократилась на 1,8%, а доля складов среднего класса качества практически не изменилась.

Средняя ставка аренды капитальных складских помещений среднего класса качества в 3-м квартале колебалась на уровне 168 – 177 руб./кв.м в мес., в то время как складских помещений низкого класса качества – на уровне 105 – 117 руб./кв.м в мес. Что касается высококачественных складов, то здесь наблюдается нестабильная динамика ставок из-за небольшого количества предложений. На конец 3-го квартала средняя ставка на склады высокого класса качества составила 264 руб./кв.м в мес.

Приведенные рыночные данные, в соответствии с методологией, проанализированной в первой главе диссертации, позволяют квалифицировать производственно-складской сегмент рынка недвижимости Пермского края как развивающийся и находящийся в фазе оживления. Мнение аналитиков о том, что пермский рынок не готов к постройке складских объектов очень высокого уровня качества, и у объектов класса А, если таковые появятся на территории края, получится слишком большой качественный разрыв с предложениями конкурентов, представляется нам неверным, т.к. не учитывает опыт развития региональных производственно-складских рынков в рамках трансграничных интермодальных транспортно-логистических систем за рубежом, а также в московском регионе.

Уникальное географическое положение Пермского края на границе Европы и Азии может стать основой макротехнологии роста конкурентоспособности региона в экономике России и в контексте мировой конкуренции.

Поэтому представляется практически актуальным развивать подход к экономической политике региона на основе повышения его конкурентоспособности в приоритетном направлении, под которым понимается способность региона вовлечь и удержать российские и транснациональные

компании реального сектора экономики с устойчивой или увеличивающейся долей на рынке международных грузоперевозок.

Макротехнология указанной конкурентоспособности, по нашему мнению, заключается в программно-целевом обеспечении количественного и качественного соответствия коммерческой недвижимости региона потребностям транспортной инфраструктуры как генератора экономического роста, концентрации производства и концентрации проживания населения в регионе.

Соответственно, в качестве якорного рыночного сегмента роста конкурентоспособности региона целесообразно рассматривать рынок производственно-складской недвижимости.

По нашему мнению, с учетом зарубежного опыта, а также опыта развития транспортно-логистической системы московского региона, создание в Пермском крае системы ИТЛК на основе предложенной концепции позволит:

- уменьшить суммарные логистические издержки на 10-15%;
- сократить время доставки груза потребителям на территории региона на 10-20%;
- снизить потери грузов на 5-10%;
- уменьшить совокупные складские запасы на 30-40%;
- значительно повысить качество транспортно-логистического сервиса;
- создать условия для поэтапного вывода с территории Перми и крупнейших городов края непрофильных объектов, используемых для складских мощностей и объектов транспортной инфраструктуры;
- снизить количество крупнотоннажных грузовых автомобилей, перемещающихся по территории Перми, на 20-30%;
- значительно повысить качество взаимодействия различных видов транспорта;
- переключить часть грузов с автомобильного на другие виды транспорта, что будет способствовать снижению нагрузки на сеть автомобильных дорог региона.

Реализация мероприятий концепции даст значительный мультипликативный эффект во всех отраслях и секторах экономики региона, связанный с развитием высококачественной, конкурентоспособной управленческой логистики, перевалки, складирования, переработки и дистрибуции грузов, предоставления транспортно-экспедиторских услуг, а также в социальной сфере.

Из изложенного, по нашему мнению, следует считать целесообразными и реализуемыми следующие основные положения концепции развития производственно-складской недвижимости Пермского края как элемента региональной интермодальной транспортно-логистической системы международного уровня и генератора экономического роста:

1. Основой логистической инфраструктуры региона должна стать система крупных распределительных центров общего пользования, предоставляющих пользователям полный спектр современных логистических услуг.

2. Выбор пунктов размещения распределительных центров должен осуществляться системно, в увязке с развитием экономического комплекса и транспортной инфраструктуры региона на основе соответствующих научных проработок. Центральный региональный интермодальный транспортно-логистический комплекс (ИТЛК) класса А+, площадью не менее 100 000 кв.м., несущий многофункциональную градостроительную, экономическую и социальную миссию следует расположить в г. Пермь.

Рекомендации по функциям, параметрам регионального ИТЛК, а также условная финансовая модель проекта и экспресс-анализ эффективности инвестиций представлены в третьей главе диссертационной работы.

В географических пунктах Березники, Соликамск, Чусовой, Кунгур, Чайковский, Верещагино, Кудымкар, Чернушка и Куеда целесообразно разместить специализированные, в том числе узко-отраслевые транспортно-логистические центры (ТЛЦ) Пермского края классов А и В.

3. При размещении распределительных центров должна учитываться их специализация (виды грузов, транспортные технологии, основные направления

подвоза и вывоза и т. д.) с учетом оптимизации транспортно-распределительных процессов на территории региона.

4. Система должна предусматривать разумное переключение части грузов с автомобильного на железнодорожный и водный транспорт, что особенно важно в условиях перегруженных автотранспортных маршрутов.

5. Основным инвестиционным источником при создании транспортно-логистической системы области должны стать средства негосударственных инвесторов: отечественных и зарубежных грузовладельцев, логистических и транспортных операторов.

6. Органы государственного управления должны будут принять на себя ответственность за планирование, регулирование и стимулирование развития логистической системы региона.

7. В развитии производственно-складского сегмента рынка недвижимости Пермского края должен быть реализован программно-целевой метод, характеризуется следующими основными положениями:

- развитие логистической системы региона в рамках реализации федеральной стратегии развития транспортной инфраструктуры и наращивания транзитного потенциала РФ как одной из приоритетных задач развития экономики Пермского края;

- в общем объеме региональных бюджетных затрат на реализацию программных мероприятий основную долю должны составлять средства, направляемые на капитальные вложения в развитие инфраструктуры в целях подготовки строительных площадок, отвечающих требованиям инвесторов по инженерной, транспортной, деловой и социальной инфраструктуре;

- проблема создания производственно-складской инфраструктуры региональной транспортно-логистической системы должна решаться комплексно, что выражается в необходимости государственного регулирования, непосредственном участии в решении поставленных задач органов государственной власти и органов местного самоуправления, необходимости высокой степени координации функционирования и развития

всех отраслей экономики региона и местных хозяйств муниципальных образований;

- участие широкого круга предприятий различных отраслей экономики области, отечественных и иностранных инвесторов, финансовых, научных и проектных организаций в реализации программных мероприятий;

- решение поставленных в концепции задач носит долговременный характер, что обусловлено необходимостью изменения качественного состояния инженерной, транспортно-логистической, деловой и социальной инфраструктуры на территории региона, значительными масштабами работ, большой продолжительностью реализации основных мероприятий, наличием временного интервала между осуществлением затрат и получением требуемых результатов;

Концепцией предусматривается создание транспортно-логистических объектов следующих типов:

- контейнерные и грузоперерабатывающие терминалы;
- мультимодальные логистические центры;
- трансформационные логистические центры.

Финансирование объектного строительства предусматривается исключительно за счет внебюджетных источников финансирования. Привлечение инвестиций в создание и развитие программных объектов на территории Пермского края осуществляется путем:

- проведения комплекса организационных мероприятий по привлечению инвесторов, заинтересованных в создании и заполнении конкретных объектов;
- содействия инвесторам в привлечении кредитных ресурсов российских и иностранных банков, международных и иностранных финансовых организаций.

Эффективность реализации концепции определяется по двум направлениям:

- социально-экономическая эффективность наряду с эффектом в отраслях строительного комплекса и транспортно-логистической системы, учитывающая

прямые эффекты в смежных отраслях экономики и социальной сфере региона, выражающиеся в повышении уровня его развития;

– бюджетная эффективность, оценивающая влияние реализации концепции на рост доходов консолидированного бюджета области.

Основными этапами реализации концепции должны быть:

- Определение размещения, специализации и основных параметров распределительных центров в увязке с программами развития транспорта и экономики региона;

- Проектирование распределительных центров. Решение о возможности применения типовых проектов. Реализация одного-двух «пилотных» проектов;

- Фаза широкой коммерческой реализации. Создание управляющих компаний, акционерных обществ, реализация схем государственно-частного партнерства.

Таким образом, в диссертационной работе, с учетом использования изложенной теоретической информации и практического исследования рынка разработаны концепция инновационного развития производственно-складского сегмента рынка недвижимости Пермского края, как инфраструктурного элемента региональной интермодальной транспортно-логистической системы, а также примерная типовая финансово реализуемая объектная концепция регионального ИТЛК Пермского Края.

Список публикаций по теме диссертации

1. Шевырин Е.И. Логистическое будущее Пермского края // Сборник научных статей профессорско-преподавательского состава, аспирантов и соискателей Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации. – № 1. – 2010. – 0,68 п.л.

2. Шевырин Е.И. Обзор состояния рынка строительства, купли-продажи и аренды производственно-складской недвижимости г. Перми // Вестник Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации. – № 3. – 2010. – 0,34 п.л.

3. Шевырин Е.И. Анализ предпосылок создания интермодальной транспортно-логистической системы Пермского края в составе Евразийского транспортного коридора в 2010–2025 гг. // Вестник Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации. – № 1. – 2011. – 0,75 п.л.

В том числе в журналах, рекомендуемых ВАК Минобрнауки РФ:

4. Шевырин Е.И. Региональные условия и стратегия создания региональной системы интермодальных транспортно-логистических комплексов (ИТЛК) на территории России // Экономика. Налоги. Право. Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации. – № 1. – 2011. – 0,63 п.л.

5. Шевырин Е.И. Интермодальные транспортно-логистические комплексы в России и за рубежом // Экономика и управление. – №3 (65). – 2011. – 0,65 п.л.

6. Шевырин Е.И. Основные понятия об интермодальной транспортно-логистической системе страны и региона // Экономика. Налоги. Право. Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации. – № 3. – 2011. – 0,63 п.л.