

0- 794064

На правах рукописи

*А*

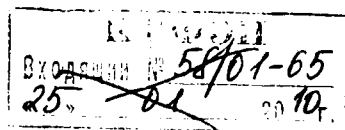
**МАКСИМОВА СВЕТЛАНА ЮРЬЕВНА**

**ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА**

Специальность 08.00.05  
«Экономика и управление народным хозяйством:  
региональная экономика»

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Ставрополь – 2010



Работа выполнена на кафедре «Экономика и управление»  
ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет»

Научный руководитель доктор экономических наук, профессор  
Бережной Владимир Иванович

Официальные оппоненты доктор экономических наук, профессор  
Кусакина Ольга Николаевна

кандидат экономических наук, доцент  
Гаджиев Юсуп Канаматович

Ведущая организация Саратовский государственный  
социально-экономический университет

Защита состоится 17 февраля 2010 г. в 11.00 часов на заседании диссертационного совета ДМ 212.245.08 при ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет» по адресу: 355028, Ставрополь, пр. Кулакова, 2 (корпус С), ауд. С 405.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Северо-Кавказского государственного технического университета по адресу: 355028, Ставрополь, пр. Кулакова, д. 2, с авторефератом – на сайте университета: [www.ncstu.ru](http://www.ncstu.ru)

Автореферат разослан 15 января 2010 года

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000715442

Ученый секретарь диссертационного совета  
кандидат экономических наук, доцент

О.А. Алексеева

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Устойчивое функционирование экономики региона непосредственным образом связано с рациональным развитием производственной и социальной инфраструктуры, оказывающим влияние на его инвестиционную привлекательность, эффективность производства и качество жизни населения территории. Транспортная инфраструктура также занимает одно из приоритетных мест среди основных факторов, определяющих эффективное функционирование региональной экономики.

Формирование необходимых условий сбалансированного, рационального размещения и функционирования транспортной инфраструктуры, устранение имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требуют разработки стратегии ее развития на среднесрочные и долгосрочные временные горизонты. Транспортная инфраструктура в регионе должна гарантировать необходимые условия для функционирования основных отраслей производства и способствовать эффективному использованию экономического и производственного потенциала.

На современном этапе транспортная инфраструктура из-за диспропорций и неравномерности размещения, отсутствия рыночного механизма функционирования и управления стала фактически сдерживающим фактором развития экономики. При этом в условиях глобализации экономики, обуславливающей значительную активизацию хозяйственных межгосударственных связей, роль транспорта неизмеримо возрастает.

Анализ существующего состояния транспортной инфраструктуры показывает, что она не отвечает требованиям данного этапа развития экономики страны и не обеспечивает возможность улучшения транспортного обслуживания в перспективе. В этой связи формирование и развитие транспортной инфраструктуры предопределяют необходимость углубленного исследования её роли, места и влияния на функционирование экономики.

Необходимость изучения проблем развития транспортной инфраструктуры как одного из важных системообразующих элементов рыночной инфраструктуры региона обуславливает актуальность темы исследования.

**Разработанность темы исследования.** До настоящего времени практика управления формированием транспортной инфраструктуры в регионах страны основывается преимущественно на использовании зарубежного опыта в этой области, который не всегда согласуется с экономическими, финансовыми и социальными особенностями развития отечественных регионов, а также специфики российских рыночных отношений и состоянием материально-технической базы транспортного комплекса.

Проблемы развития инфраструктуры различных отраслей на региональном уровне исследовались в работах отечественных ученых: Л.И. Абалкина, А.Л. Гапоненко, А.Г. Гранберга, Ю.С. Дульщикова, С. Маршаловой, С.Б. Мельникова, А.С. Новослова, А.З. Седезнева, В.Ф. Уколова, Ю.М. Швыркова и др.

Определяющий вклад в развитие теоретических аспектов развития инфраструктуры внесли зарубежные ученые, такие как Д. Бенсон, Н. Везник, К. Виксель, Х. Зинтер, П. Розенштейн-Родан, Д. Уайтхед, Д. Уотерс и др.

Теоретическую основу исследования проблем формирования и развития транспортной инфраструктуры составили труды российских ученых-экономистов В.Н. Бугроменко, В.Г. Галабурды, Н.Н. Громова, Э.В. Дигнеса, Н.Н. Колосовского, В.С. Лукинского, Л.Б. Миротина, Р.М. Нуреева, В.П. Орешина, И.Г. Павловского, В.А. Персианова, С.М. Резера, А.А. Смехова, М.П. Улицкого, Н.С. Ускова, Б.Н. Хомелянского, И.Ф. Чернявского и других.

Вместе с тем, следует отметить, что многие теоретические, методологические и методические вопросы исследований региональной транспортной инфраструктуры недостаточно изучены и требуют дальнейшего научного осмысления и развития. Возрастающая роль транспорта в подъеме экономики страны обуславливает необходимость расширения масштабов научных исследований, определяющих пути решения задач, стоящих перед транспортной инфраструктурой в масштабе конкретного региона.

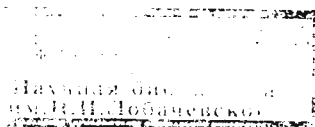
Таким образом, проблемы эффективного функционирования региональной транспортной инфраструктуры, а также отсутствие единых методических приемов анализа ее развития предопределили выбор темы, постановку цели и задач диссертационного исследования.

**Соответствие темы диссертации требованиям паспорта специальностей ВАК.** Исследование выполнено в рамках специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: региональная экономика. Тема диссертации соответствует пункту 5.19. – «Эффективность использования факторов производства; абсолютные и относительные преимущества региональных производственных комплексов и отраслей; исследование проблем производственной, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах» Паспорта специальностей ВАК (Экономические науки).

**Цель и задачи исследования.** Целью диссертационного исследования является совершенствование организационно-экономических основ формирования региональной транспортной инфраструктуры и стратегических направлений ее развития в рамках экономики территории.

Поставленная цель предопределило необходимость решения следующих задач:

- уточнить сущность и содержание понятия «региональная транспортная инфраструктура», состав и классификацию ее элементов, признаки и критерии взаимодействия с другими сферами народного хозяйства в регионе;
- исследовать современное состояние транспортной инфраструктуры региона, определить ее соответствие условиям развития экономики территории;
- проанализировать факторы и тенденции, определяющие эффективность функционирования транспортной инфраструктуры в регионе;
- разработать стратегию формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры;



- обосновать необходимость использования инструментов государственно-частного партнерства для развития и эксплуатации инфраструктурных объектов;

- выработать рекомендации по созданию инфраструктурных объектов в регионах с использованием аутсорсинга.

**Предмет исследования** – организационно-экономический механизм формирования и развития транспортной инфраструктуры в системе региональной экономики.

**Объектом исследования** является транспортный инфраструктурный комплекс Южного федерального округа и его отдельные подкомплексы.

**Теоретической и методологической основой** исследования явились труды отечественных и зарубежных ученых в области теории и практики эффективного функционирования и развития региональной транспортной инфраструктуры, законодательные и нормативные акты, регламентирующие социально-экономическое развитие регионов и функционирование инфраструктуры в них.

В процессе исследования применялись методы сравнительного и структурного анализа, корреляционно-регрессионного анализа, экспертных оценок, комплексного, системного и программно-целевого подходов, экономико-математического моделирования, метода построения статистических группировок и анализа динамических рядов.

Обработка информации проводилась с использованием компьютерных технологий и применением программных средств общего и специального назначения.

**Информационной базой** исследования послужили статистические данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации и ее территориального органа по Ставропольскому краю, Администрации Ставропольского края, федеральные и региональные программы экономического и социального развития, статистические материалы, опубликованные в научной литературе и периодической печати, а также Интернет-ресурсы и материалы исследований проведенных автором.

**Научная новизна диссертационного исследования** состоит в обосновании теоретико-методических подходов и разработке организационно-экономического механизма модернизации транспортной инфраструктуры региона на основе формирования стратегии ее развития.

Наиболее существенные результаты, обладающие научной новизной, заключаются в следующем:

- конкретизирована экономическая сущность транспортной инфраструктуры региона как основного системообразующего элемента рыночной инфраструктуры, объединяющего сферы производства, распределения, обращения и потребления в единую цепочку в рамках экономики территории;

- систематизированы элементы транспортной инфраструктуры региона и предложена ее классификация, обусловленная многоуровневым характером;

- выделены современные особенности региональной транспортной инфраструктуры и ее функции в системе воспроизводственного процесса в экономике регионе;
- выявлены основные факторы и условия, обеспечивающие синергетический эффект функционирования транспортной инфраструктуры в регионе;
- разработана стратегия модернизации региональной транспортной инфраструктуры, определяющая организационно-экономический механизм развития инфраструктурных институтов в регионе и технологии формирования инфраструктурных объектов;
- предложен и обоснован механизм государственно-частного партнерства развития транспортной инфраструктуры с учетом реализации государственной транспортной политики и обоснованием форм и методов государственного регулирования транспортной деятельности в регионе;
- выработаны организационно-экономические рекомендации по созданию инфраструктурных объектов в регионе с использованием аутсорсинга.

**Практическая значимость** проведенного исследования состоит в выработке конкретных предложений, создающих теоретико-методическую основу для формирования интегрированной транспортной инфраструктуры в регионе, учитывающий конкретную экономическую ситуацию, территориальную специфику и объективные общественные транспортные потребности региона.

Материалы исследования могут быть использованы при разработке региональной транспортной стратегии и на ее основе целевых программ развития материально-технической базы транспортного комплекса региона, что окажет положительное влияние на конкурентоспособность региона, повышение его адаптационных возможностей и устойчивое развитие экономики территории, а также удовлетворение социально-экономических потребностей бизнеса и населения региона в перевозках.

Изложенные в диссертации выводы и рекомендации носят универсальный характер и применимы не только в Ставропольском крае, но и в других регионах Российской Федерации.

**Апробация выводов и результатов исследования.** Концептуальные положения и результаты диссертационной работы докладывались и получили одобрение на Международной научно-практической конференции «Человеческое измерение кризисного проявления глобализации в полиэтническом регионе» (2009 г.), межвузовской научно-практической конференции «Развитие инновационных направлений в образовании, экономике, технике и технологиях» (2009 г.), XXXVIII научно-технической конференции по итогам работы профессорско-преподавательского состава СевКавГТУ за 2008 год; на научных семинарах кафедры экономики и управления СевКавГТУ за 2006-2009 гг.

Основные теоретические и методические аспекты диссертации приняты к внедрению и используются в Министерстве экономики Республики Дагестан (акт внедрения от 06.05.2009 г.).

Результаты исследования используются в учебном процессе Северо-Кавказского государственного технического университета (акт внедрения от 12.05.2009 г.).

**Публикации.** Основные положения диссертации изложены в 9 опубликованных работах общим объемом 16,57 п.л., в т.ч. авторских – 2,04 п.л.

**Структура и объем работы** обусловлена целью и задачам, поставленными и решенными в ходе исследования. Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения, библиографического списка, включающего 223 наименования. Работа изложена на 176 страницах машинописного текста, содержит 16 рисунков, 10 таблиц.

**Во введении** обоснована актуальность темы диссертационной работы, определены цель и задачи исследования, его предмет и объект, теоретическая и методологическая основы, отражены научная новизна и практическая значимость исследования.

**В первой главе** «Теоретические основы формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры» раскрываются и анализируются сущностные представления, определяется роль транспортной инфраструктуры в региональной экономике, устанавливаются и исследуются особенности организационно-экономического механизма ее функционирования, учитывающие его территориальное расположение.

**Во второй главе** «Исследование тенденций и путей формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры» проведен комплексный анализ транспортной инфраструктуры Южного федерального округа и его регионов, направленный на выявление перспективных тенденций ее развития; разработаны методические подходы к формированию институциональных предпосылок совершенствования региональной транспортной инфраструктуры.

**В третьей главе** «Разработка организационно-экономического механизма формирования и функционирования региональной транспортной инфраструктуры» определены основные стратегические направления развития транспортной инфраструктуры в условиях высокой нестабильности внешней среды и внутренних поэтапных структурно-организационных преобразований; предложено использование механизма государственно-частного партнерства при создании и эксплуатации инфраструктурных объектов в регионе; разработаны организационно-экономические рекомендации по развитию региональной транспортной инфраструктуры с использованием аутсорсинга.

**В заключении** изложены основные выводы и рекомендации по результатам проведенного исследования.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

В социально-экономическом развитии региона и структурной перестройке регионального хозяйства в соответствии с современными требованиями значительную роль играет транспортная инфраструктура. Объекты инфраструктуры не только локально привязаны к конкретной территории, но,

как правило, непосредственно работают на нужды региона, удовлетворяя потребности бизнеса и населения. Транспортная инфраструктура занимает одно из приоритетных мест среди сегментов, определяющих эффективное функционирование всей экономической системы региона.

Проведенный анализ научных публикаций отечественных и зарубежных авторов показал, что существует множество различных взглядов на трактовку понятия «инфраструктура» и «транспортная инфраструктура».

В настоящем исследовании инфраструктура рассматривается как организационно-экономическая система, представляющая собой подсистему региональной экономики, включающая совокупность организаций, связей между ними и институциональных условий, обеспечивающая устойчивое экономическое развитие путем регулирования потоков ресурсов и продуктов и тем самым содействующая конкуренции и бесперебойному функционированию регионального хозяйства.

По мнению автора, региональная транспортная инфраструктура является элементом инфраструктуры рынка, объединяет сферы производства, распределения, обращения и потребления в единую цепочку, обеспечивая ускоренный оборот материальных, финансовых и информационных потоков в региональной экономике. Она формирует пространственную сетевую структуру, все элементы которой связаны между собой на уровне региона и за его пределами. Узлами этих сетей являются транспортно-логистические предприятия и организации.

Исследования показывают, что в региональную транспортную инфраструктуру необходимо включать всю транспортную систему всех видов транспорта со всеми составляющими их частями и звеньями, а также всеми другими обслуживающими частями инфраструктуры народного хозяйства, работающими в сфере перемещения продукции или товаров от поставщиков до потребителей (рис. 1).

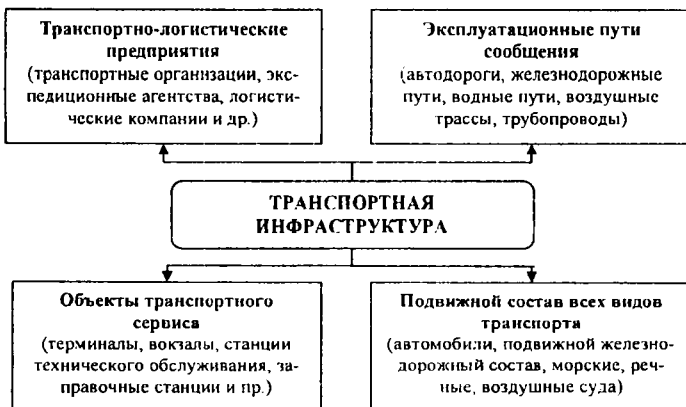


Рисунок 1 – Основные элементы транспортной инфраструктуры



В диссертационной работе сформулированы выводы, раскрывающие многоуровневый и противоречивый характер транспортной инфраструктуры региона, определены ее роль и взаимосвязанные функции в региональной экономике, предложена авторская классификация транспортной инфраструктуры, обусловленная тем, что инфраструктура транспорта, с одной стороны, составляет часть народнохозяйственной инфраструктуры, а с другой, это часть крупного многоотраслевого образования – транспортного комплекса региона (рис. 2).

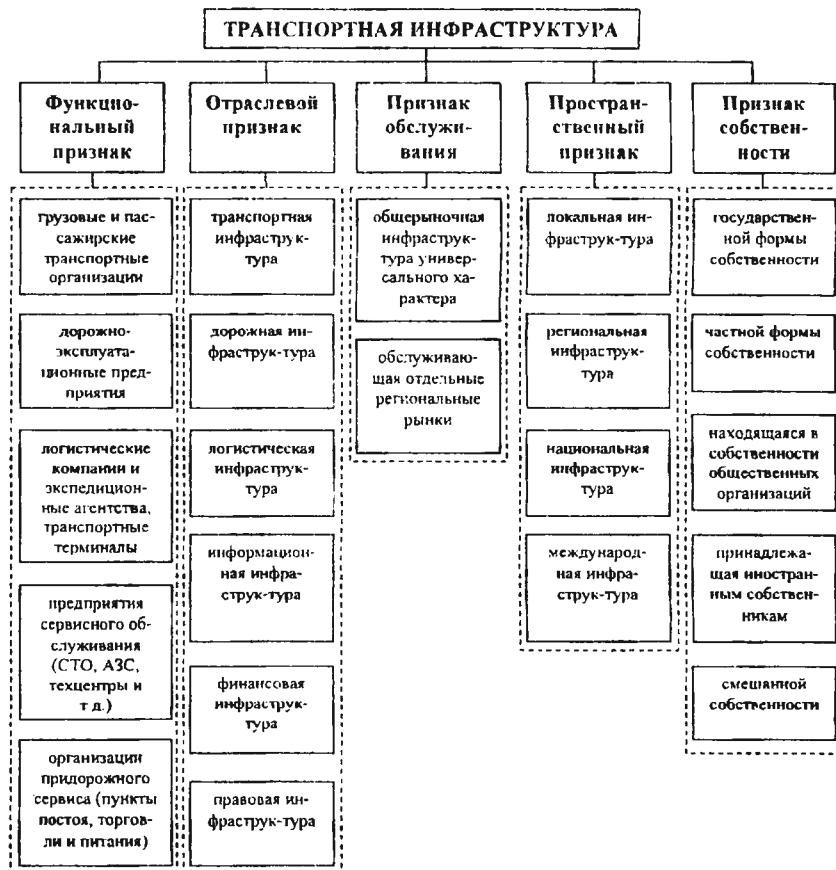


Рисунок 2 – Классификация транспортной инфраструктуры

Транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития базовых отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование

экономического и производственного потенциала, удовлетворять спрос данной территории в транспортных услугах.

В ходе исследования разработана концептуальная модель организационно-хозяйственного механизма функционирования региональной транспортной инфраструктуры, адаптированная к современным условиям (рис. 3).



Рисунок 3 – Концептуальная модель организационно-экономического механизма функционирования региональной транспортной инфраструктуры

Предложенный организационно-экономический механизм позволяет привлечь дополнительные ресурсы на развитие, как региональной транспортной инфраструктуры, так и экономики региона в целом и позволит использовать транспортную инфраструктуру как ресурс для ускоренного экономического развития региона.

Транспортный комплекс Южного федерального округа – один из главных элементов развития экономики региона (табл. 1). Он составляет более 12% ВРП ЮФО и играет ведущую роль в обеспечении внутрироссийских и международных транспортно-экономических связей. В общероссийском объеме грузовых отправок на его долю приходится более 11%. В структуре баланса грузовых перевозок Южного федерального округа более 60% приходится на внутрирегиональные перевозки.

Таблица 1 – Удельный вес транспортно-логистического комплекса в экономике Южного федерального округа

Показатели	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Валовой региональный продукт	10,2	10,44	12,16
Число организаций	3,29	3,37	3,67
Среднегодовая численность работающих	5,96	6,49	6,39
Оборот организаций	-	15,3	13,95
Сумма прибыли	14,27	10,48	9,68
Сумма убытка	4,96	4,91	4,62
Сальдированный финансовый результат организаций	16,47	12,52	10,43
Основные фонды	-	32,74	31,59
Инвестиции в основной капитал	-	21,46	18,4

Геополитическое положение Южного федерального округа определяет его стратегическую роль в обеспечении транспортно-экономических связей субъектов Российской Федерации. Исследование особенностей формирования, функционирования и развития транспортной инфраструктуры Южного федерального округа в современных экономических условиях позволило сформулировать следующие выводы.

За период 2000-2007 гг. наблюдается устойчивое отставание индекса перевозок грузов от индекса роста объема реализации продукции других отраслей экономики региона (рис. 4).

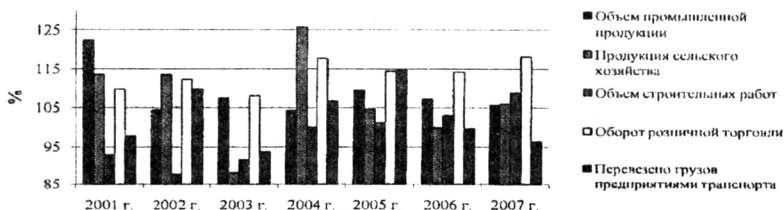


Рисунок 4 – Индексы реализации продукции по отраслям экономики Южного федерального округа (в % к предыдущему году)

Инфраструктура, как правило, развивается вслед за экономикой, в свою очередь, ускоряя развитие последней. С 2000 г. началось восстановление реального сектора экономики, что стимулировало спрос на услуги транспортной инфраструктуры, как по объему, так и по номенклатуре предоставляемых услуг, однако соответствующих изменений в функционировании и развитии транспортной инфраструктуры не произошло.

Главные структурообразующие элементы магистрального транспорта Южного федерального округа сосредоточены в Ростовской области. Основные межрегиональные грузопотоки из Ростовской области распределены между Краснодарским (60%) и Ставропольским (20%) краями. По территории их проходит основной транзит грузопотоков в Республики Северного Кавказа из центральных регионов России и по линии Азово-Черноморский бассейн – Каспийское море. Объемы перевозок грузов транспортом Южного федерального округа представлены в табл. 2.

Таблица 2 – Показатели перевозки грузов и грузооборота Южного Федерального округа на 2007 год

Регион	Перевозки грузов, тыс. тонн	Грузооборот, млн ткм
1	2	3
Республика Адыгея	1931,1	65,0
Республика Дагестан	49,9	2,9
Республика Ингушетия (с Чеченской республикой)	-	-
Кабардино-Балкарская Республика	594,5	12,7
Республика Калмыкия	477,3	49,2
Карачаево-Черкесская Республика	150,3	2,6
Республика Северная Осетия - Алания	447,4	23,3
Краснодарский край	4858,7	395,3
Ставропольский край	3752,1	192,3
Астраханская область	107,9	12,9
Волгоградская область	2631,5	200,0
Ростовская область	5572,7	372,3
Южный федеральный округ	20573,5	1328,3
Показатель по России	6793000	199000

Все вышесказанное обуславливает необходимость изучения основных тенденций развития экономики страны и региона, влияющих на региональный транспортный комплекс.

Сформировалась тенденция неравномерного развития отдельных видов транспорта и эффективного их взаимодействия на рынке транспортных услуг. По отдельным видам транспорта общего пользования разброс спада объемов перевозок крайне значителен. В 2007 г. по сравнению с 1991 г. падение объемов перевозок грузов составило: на железнодорожном транспорте – 1,7 раза, на автомобильном – 2,3 раза, на воздушном – 7,4 раза.

Значительная часть основных магистралей и дорог населенных пунктов работает в режиме перегрузки вследствие ускоренных темпов автомобилизации, которая достигла к 2008 году величины 193 автомобиля на 1000 жите-

лей. По экспертным оценкам, ежегодно дополнительные затраты в связи с плохим состоянием и низкой пропускной способностью автомобильных дорог составляют 0,5% ВВП.

Существует устойчивая тенденция физического старения инфраструктуры транспорта и парка транспортных средств и их неэффективного использования. Степень износа основных фондов транспортной отрасли на начало 2007 года оценивалась в 57%, при этом если в 2000 г. доля автомобилей, находящихся в эксплуатации свыше 10 лет, составляла 44%, то к 2007 году она достигла 64%.

Сохраняются недопустимо высокие показатели транспортной аварийности и негативного экологического воздействия транспорта и вредного на здоровье населения. Число дорожно-транспортных происшествий на 100000 населения в целом по РФ с 1996 по 2007 гг. увеличилось в 1,1 раза. Ущерб от негативных последствий транспортной деятельности, связанных с аварийностью, загрязнением окружающей среды, потерями экономики от перегрузки транспортных коммуникаций, ежегодно составляет не менее 7-8% ВВП.

Неэффективное использование географического конкурентного преимущества в виде транзитного потенциала территории региона. Доля региональных перевозчиков в объеме международных автоперевозок по краю с 2001 г. по 2008 г. сократилась с 6,7% до 4,3%, а объемы перевозок грузов с 96,8 тыс. т. до 83,7 тыс. т.

Значительный рост транспортных издержек и недостаточное качество предоставляемых услуг. Вследствие повышения цен на топливо, материалы и запасные части привел к повышению тарифов на транспортные услуги, в результате часть клиентуры отказывается от услуг грузового автомобильного транспорта общего пользования.

Несоответствие транспортно-экономического состояния основных автомагистралей не отвечает возросшим потребностям автотранспорта. Низкие осевые нагрузки (до 10 тонн) автомобильных дорог являются сдерживающим фактором развития автомобильных перевозок, прочностные характеристики территориальных дорог и мостовых сооружений на них не позволяют осуществлять движение тяжеловесных транспортных средств, рост автомобильного транспорта привел к существенному затруднению движения в крупных городах, что приводит к огромным экономическим потерям.

Проведенный в диссертации всесторонний анализ региональной транспортной инфраструктуры показал, что она не отвечает требованиям данного этапа развития экономики региона из-за физического и морального износа материально-технической базы, диспропорций и неравномерностей размещения и развития объектов, ограниченности инвестиций, низкокoeffективного уровня функционирования и управления.

Основными ограничениями транспортной инфраструктуры являются:

- неразвитость транспортно-логистической системы;
- неудовлетворительные темпы обновления основных фондов;
- недостатки механизма привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру;

- недоиспользование транзитного потенциала региона, сохранение зависимости внешней торговли внешних коммуникаций и перевозчиков;
- существенное отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации.

Выявленные автором проблемы и тенденции развития транспортной инфраструктуры указывает на то, что они приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению. Региональные несоответствия в развитии транспортной инфраструктуры сдерживают социально-экономическое развитие ЮФО. В целях обеспечения адекватности состояния транспортной инфраструктуры общим направлениям социально-экономического развития как страны в целом, так и исследуемого региона в отдельности необходимо обеспечить:

- опережающее развитие транспортной инфраструктуры по сравнению с другими отраслями экономики, позволяющего снять транспортные ограничения, в сфере производстве, обращения и социальной сфере;
- применение современных транспортных технологий, а также в информатизации транспорта;
- создание рациональной схемы региональных и межрегиональных транспортных коридоров, а также сети логистических центров;
- согласованное развитие и гармоничное сочетание всех универсальных видов транспорта, обеспечивающих снижение удельных транзакционных и транспортных издержек.

Исследование особенностей формирования, функционирования и развития региональной транспортной инфраструктуры в современных экономических условиях выявило объективную потребность системного подхода к организации транспортного обслуживания производства и населения, как важнейшей функции региональной транспортной инфраструктуры.

В работе автором обосновывается возможность организации сетевой транспортно-логистической инфраструктуры в регионе, обеспечивающая синергетический эффект ее функционирования при согласованной системной деятельности путем снижения рисков и создания общего регионального инвестиционного ресурса. Это требует формирования региональной сети логистических центров и терминалов, включающие крытые склады и площадки с соответствующим техническим оборудованием, перегрузочной техникой, диспетчерскими и информационными системами управления транспортными потоками, расположенных в крупных транспортных узлах (грузообразующих и грузопоглощающих пунктах региона) к которым тяготеют группы потребителей транспортно-логистических услуг.

Формирование современной транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей экономический рост Южного федерального округа, максимальное использование транзитных возможностей региона и минимизацию транспортных издержек потребителей транспортных услуг, требует разработки стратегии ее развития на среднесрочный и долгосрочный периоды. Целью стратегии развития региональной транспортной инфраструктуры является транспортное обеспечение социально-экономического развития региона,

полное удовлетворение растущего спроса экономики и населения на качественные транспортные услуги, на основе опережающего и инновационного развития транспортной системы Южного федерального округа.

Автор рассматривает стратегию развития региональной транспортной инфраструктуры как систему, включающую основные элементы:

- определение миссии;
- определение стратегических целей;
- постановка задач стратегии;
- анализ внешней среды (PEST-анализ);
- анализ существующей позиции (SNW-анализ);
- SWOT-анализ, выработка стратегических альтернатив;
- выбор конкретных стратегических альтернатив.

В связи с изложенным предлагается следующий порядок формирования стратегических направлений развития транспортной инфраструктуры региона (рис. 5).

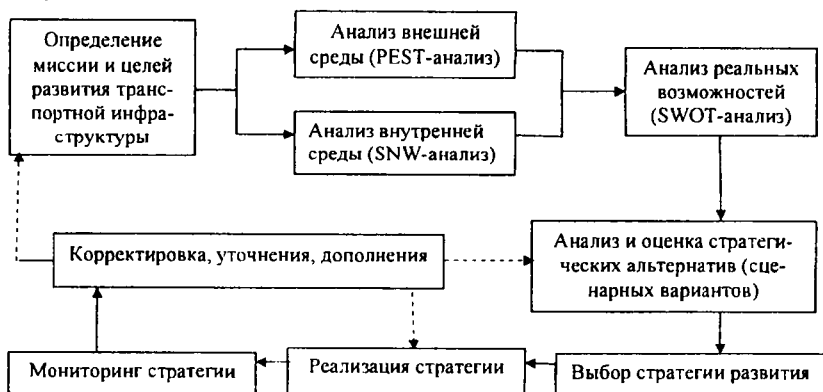


Рисунок 5 – Модель процесса формирования и реализации стратегии развития региональной транспортной инфраструктуры

Разработанная стратегия направлена на модернизацию развитие транспортной инфраструктуры Южного федерального округа, создание материально-технической базы, адекватной рыночным экономическим отношениям, повышение эффективности функционирования объектов транспортной инфраструктуры, обеспечение структурных преобразований, экономической и социальный рост в регионе (рис. 6). Она концентрирует усилия государства и частных инвесторов на создании региональной опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест» на основе транспортно-логистических центров и развитой транспортно-дорожной инфраструктуры путем реализации инновационных проектов.

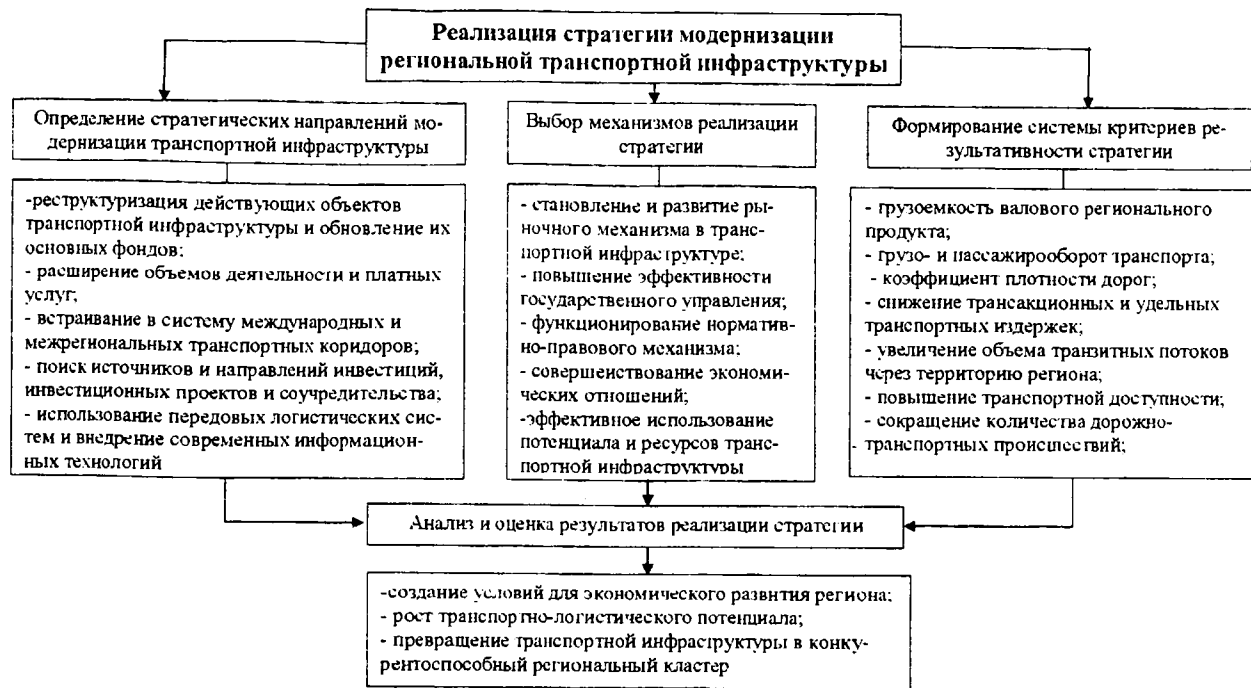


Рисунок 6 – Структурно-логистическая схема реализации стратегии модернизации региональной транспортной инфраструктуры



Реализация разработанной стратегии модернизации требуется привлечения дополнительных инвестиций из внебюджетных источников средств. Основными направлениями привлечения дополнительных инвестиционных ресурсов на развитие транспортной инфраструктуры являются:

- развитие государственно-частного партнерства. Приоритетными направлениями государственно-частного партнерства должны стать концессии в сфере платных автодорог и городского транспорта, портов и аэропортов, железнодорожных объектов.

- стимулирование инвестиционной активности самих предприятий транспортной инфраструктуры. Условия для этого складываются благоприятные: экономический рост объективно повышает спрос на услуги транспорта и привлекательность транспортных проектов.

- привлечение грузоотправителей или пользователей инфраструктуры в проекты по модернизации отдельных ее объектов.

По мнению автора, перспективным инструментом реализации стратегических мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры ЮФО является механизм государственно-частного партнерства (ГЧП). Для внедрения механизмов государственно-частного партнерства в сфере транспортной инфраструктуры необходимо создать дополнительные условия для повышения инвестиционной привлекательности отрасли.

Для применения форм государственно-частного партнерства (концессий, долгосрочной аренды и др.) автором выработаны рекомендации по:

- разработке нормативной правовой базы для применения механизмов государственно-частного партнерства;

- созданию системы управления и организационно-экономической модели государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре;

- определению сегментов транспортной инфраструктуры, для развития которых целесообразно применение данных механизмов;

- обеспечению прав и ответственности участников процесса государственно-частного партнерства в природоохранных и экологических аспектах реализации капиталоемких проектов.

На основе проведенного в работе анализа развития государственно-частных партнерств, одним из наиболее перспективных видов взаимодействия государства и бизнеса являются концессионные соглашения, прежде всего в сфере строительства платных автодорог, железнодорожных магистралей, развития аэропортов, реализация которых влечет за собой определенные мультипликативные эффекты.

В диссертационном исследовании обоснованы и разработаны механизмы привлечения инвестиций для инфраструктурных объектов на концессионной или смешанной основе (рис. 7). Концессионные проекты реализуются на условиях государственно-частного партнерства и основаны на использовании трех основных схем предоставления концессий на объекты инфраструктуры:

- инфраструктурный объект создается за счет концессионера, после чего эксплуатируется им в течение срока, необходимого для его окупаемости и

передается собственнику;

- передача объекта, находящегося в собственности государства, в частные руки на условиях осуществления модернизации с последующей эксплуатацией с условием ряда ограничений;

- контракт на управление, по которому часть прибыли используется на снижение издержек объекта управления, а собственник не меняется.



Рисунок 7 – Механизм создания объекта транспортной инфраструктуры

Для координации деятельности участников концессионных проектов предлагается создание регионального центра государственно-частного партнерства. К основным направлениям деятельности регионального центра ГЧП относятся разработка региональных программ развития ГЧП, подготовка ме-

тодики отбора проектов для реализации на принципах ГЧП, переподготовка кадров государственного и муниципального управления, развитие нормативно-правовой базы по регулированию ГЧП, организация и проведение конкурсов на выбор частных партнеров для реализации проектов ГЧП.

По мнению автора, важным фактором ускоренного развития региональной транспортной инфраструктуры является диверсификация видов деятельности и услуг. Многие организации, созданные во времена командно-административной экономики, характеризуются высокой степенью автономности производственной деятельности, где значительную роль все еще играют вспомогательные и обслуживающие подразделения. Однако обременение непрофильными видами деятельности уменьшает эффективность производственного процесса, что является одной из причин продолжающегося снижения и без того низкого уровня их конкурентоспособности. Поэтому перевод их на аутсорсинг позволяет создавать самостоятельные инфраструктурные предприятия и добиться расширения услуг транспортной инфраструктуры региона.

Разработанный методический подход к созданию инфраструктурных объектов в регионах с использованием возможностей механизма аутсорсинга позволил автору предложить алгоритм, учитывающий экономическую целесообразность использования аутсорсинга организациями на основе маржинального анализа (рис. 8).



$T_{кр}$ ,  $T_{пл}$  – соответственно критический и плановый объем работ;

$\mathcal{E}_{сс}$ ,  $\mathcal{E}_{са}$  – эффективность выполнения работ собственными силами и аутсорсером.

Рисунок 8 – Организационно-экономический механизм создания нового инфраструктурного объекта на основе аутсорсинга

Выполненное исследование позволяет сформулировать следующие основные выводы:

1. Отсутствие адекватных методических подходов к формированию и развитию региональной транспортной инфраструктуры, учитывающих сложившуюся экономическую ситуацию, территориальные различия, возможности, конкретных условий и обстоятельств ее функционирования, является препятствием для расширенного воспроизводства региональной экономики и устойчивости экономического роста регионов и национальной экономики в целом.

2. Состояние региональной транспортной инфраструктуры и применяемые технологии не позволяют им обеспечить снижение удельных транзакционных и транспортных издержек и повысить инвестиционную привлекательность условиях рыночной экономики.

3. В современных условиях транспортной инфраструктуре необходимо опережающее развитие по сравнению с другими отраслями экономики, адекватное общим социально-экономическим требованиям и позволяющее снять транспортные ограничения в производстве, сфере обращения и социальной сфере.

С целью совершенствования методических основ формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры рекомендуется:

1. Применять методику формирования стратегии развития транспортной инфраструктуры в регионе, обеспечивающей согласованное развитие и экономически рациональное сочетание всех видов транспорта в соответствии со сферами их эффективного использования, обеспечивающее снижение транзакционных и удельных транспортных издержек.

2. Внедрить разработанный механизм государственно-частного партнерства, позволяющий развивать региональную транспортную инфраструктуру, повысить эффективность ее функционирования и инвестиционную привлекательность.

3. Использовать предложенные методики формирования инфраструктурных объектов путем выделения из своего состава и передачи предприятиями различных отраслей экономики непрофильных для них бизнес-процессов, работ по транспортному обслуживанию на аутсорсинг.

**Основные положения диссертационной работы отражены в следующих публикациях:**

*Статьи в научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ:*

1. Максимова, С.Ю. Состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры Ставропольского края: [Текст] / С.Ю. Максимова, В.А. Фурсов // Вестник СевКавГТУ, №2 (19). – Ставрополь: СевКавГТУ, 2009. – 0,36 п.л. (авторские – 0,18 п.л.).

*Монографии:*

2. Максимова, С.Ю. Инновационные технологии в управлении развитием транспортно-логистической инфраструктуры региона: [Текст] / С.Ю. Максимова и др. // Инновации в экономике, управлении и образовании: монография. – Ставрополь: СИЭУ ФПГТУ, 2009. – 14,85 п.л. (авторские – 0,5 п.л.).

*Научные статьи, опубликованные в других изданиях:*

3. Максимова, С.Ю. Направления модернизации региональной транспортно-логистической инфраструктуры: [Текст] / С.Ю. Максимова // Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика», №1. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2006. – 0,12 п.л.

4. Максимова, С.Ю. Проблемы развития транспортной инфраструктуры России: [Текст] / С.Ю. Максимова // Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика», №6. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2007. – 0,19 п.л.

5. Максимова, С.Ю. Транспортно-логистическая инфраструктура региональной экономики: [Текст] / С.Ю. Максимова // Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика», №6. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2007. – 0,1 п.л.

6. Максимова, С.Ю. Сущность стратегического планирования инвестиционного развития региональной транспортной инфраструктуры: [Текст] / С.Ю. Максимова // Международная научно-практическая конференция «Человеческое измерение кризисного проявления глобализации в полиэтническом регионе». – Ставрополь: ИДНК, 2009. – 0,22 п.л.

7. Максимова, С.Ю. Эволюция теоретических основ формирования и развития транспортной инфраструктуры: [Текст] / С.Ю. Максимова // Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика», №9. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2009. – 0,36 п.л.

8. Максимова, С.Ю. Пути совершенствования территориальной организации транспортной инфраструктуры: [Текст] / С.Ю. Максимова // XXXVIII научно-технической конференции по итогам работы профессорско-преподавательского состава СевКавГТУ за 2008 год. Том третий. Экономика. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2009. – 0,15 п.л.

9. Максимова, С.Ю. Значение транспортной инфраструктуры в региональной экономике: [Текст] / С.Ю. Максимова // Материалы и доклады межвузовской научно-практической конференции «Развитие инновационных направлений в образовании, экономике, технике и технологиях». Часть I. – Ставрополь: СТИС ЮРГУЭС, 2009. – 0,22 п.л.

Печатается в авторской редакции

---

Подписано в печать 12.01.2010

Формат 60x84 1/16 Усл. печ. л. – 1,0 Уч.- изд. л. – 1,0

Бумага офсетная. Печать офсетная. Заказ № 007 Тираж 100 экз.

ГОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет»

355028, г. Ставрополь, пр. Кулакова, 2

---

Издательство Северо-Кавказского государственного  
технического университета

Отпечатано в типографии СевКавГТУ



10~