

На правах рукописи

ДУНАЕВА НАТАЛЬЯ ОЛЕГОВНА

**УПРАВЛЕНИЕ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА
ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА**

По специальностям

08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексами - транспорт)

08.00.14 – мировая экономика

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Москва – 2009

Работа выполнена на кафедре «Управление на транспорте» Института управления на транспорте ГОУ ВПО Государственный университет управления (ГУУ)

Научный руководитель: доктор экономических наук
Кулакова Татьяна Владимировна

Официальные оппоненты: доктор экономических наук
Фёдоров Лев Сергеевич
кандидат экономических наук
Гончаренко Станислав Степанович

Ведущая организация: Научный центр по комплексным
транспортным проблемам при
Министерстве транспорта РФ (НКЦТП)

Защита состоится «24» февраля 2009 г. в 14 часов на заседании диссертационного совета Д 212.049.07 в Государственном университете управления по адресу: Рязанский проспект, 99, г. Москва, 109542, зал заседаний Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета.

Заверенные печатью отзывы на автореферат просим направлять по адресу университета.

Автореферат разослан « 22 » января 2009 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета Д 212.049.07
д. э. н., профессор

Т. В. Богданова

Общая характеристика работы

Актуальность исследования. В условиях открытой экономики растут требования со стороны экономических агентов и отдельных отраслей национальной экономики к качеству транспортных услуг. На первый план выходят потребности в мобильности как способу управления жизненным пространством, все важнее становятся скорость и своевременность пассажирских и грузовых перевозок, их надежность и безопасность. Одновременно повышается актуальность обеспечения экологической устойчивости развития экономики.

В этих условиях формируется настойчивая потребность в модернизации транспортной инфраструктуры. По оценкам экспертов¹ для решения данной задачи в мире требуется около 41 триллиона долларов США. Величина расходов определяется тем, что под объектами транспортной инфраструктуры занято до 5% территории мира. Еще более остро стоит вопрос модернизации транспортной инфраструктуры для российской экономики. В рамках федеральных целевых программ «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» и «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)», стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предусматривается активное развитие транспортной инфраструктуры.

Несмотря на определенные улучшения в строительстве и расширении контейнерных терминалов, российская транспортная инфраструктура не справляется с удовлетворением потребностей экономических агентов в качественных транспортных услугах и с обеспечением реализации транзитного потенциала экономики России. Так, для России характерно отставание темпов развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества. В настоящее время приблизительно 8000 км автомобильных дорог работают в режиме перегрузки, особенно на подходах к крупным городам и на их улично-дорожной сети. Увеличение загруженности центральных направлений сопровождается все большей изоляцией периферийных районов. До настоящего момента 37% сельских населенных пунктов России не имеют связи с сетью путей сообщения общего пользования по дорогам с твердым покрытием. Косвенным показателем снижения качества транспортной инфраструктуры является число дорожно-транспортных происшествий на 100 000 населения, которое с 1990 по 2007 гг. увеличилось в целом по Российской Федерации в 1,2 раза. Одновременно с этим, начиная с 1992 года, аэродромная сеть страны из-за недофинансирования сократилась на 972 аэродрома. Только за 2007 год сеть уменьшилась еще на 21 аэродром. По развитию проектного финансирования Россия занимает 66 место в мире.

В этих условиях решающее значение приобретают теоретические и практические вопросы сочетания модернизации транспортной

¹ Viren Doshi, Gary Schulman, and Daniel Gabaldon, "Lights! Water! Motion!" *Booz Allen Hamilton Strategy+ Business*, No. 46 (Spring 2007): 3.

инфраструктуры и реализации транзитного потенциала. При усложнении глобальной цепочки поставок товаров и услуг и расширении системы мирохозяйственных связей повышается актуальность рассмотрения транзитного потенциала как механизма включения страны в мировую экономику и дополнительного источника экономического роста, стимулирующего повышение уровня благосостояния населения, обеспечения конкурентоспособности национальных организаций и экономических регионов страны.

В настоящее время Россия в значительной степени не реализует свое конкурентное преимущество в виде транзитного потенциала. Данные об экспорте транспортных услуг, количественном показателе реализации транзитного потенциала, показывают, что в 2007 году на долю России по этому показателю приходилось только 1,6% общемирового объема.

Недостаточная научная проработка указанных вопросов и важность их решения для российских регионов в условиях глобализации экономики определяют актуальность темы диссертационного исследования.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура региона, располагающего транзитным потенциалом.

Предметом исследования выступают экономические отношения, процессы управления и организационные механизмы модернизации транспортной инфраструктуры региона как фактора развития транзитного потенциала страны.

Цель исследования заключается в разработке научно–методических и практических рекомендаций по модернизации транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала страны.

Для достижения указанной цели в диссертационной работе поставлены и решены **следующие задачи:**

1. уточнено понятие транзитного потенциала, выделены показатели и факторы его реализации;
2. выявлены основные экзогенные и эндогенные факторы модернизации транспортной инфраструктуры региона в условиях реализации транзитного потенциала страны;
3. выполнен анализ тенденций развития транспортной инфраструктуры региона;
4. предложена модель управления модернизаций транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала страны;
5. разработана методика и проведена оценка эффективности государственных инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры региона;
6. подготовлены рекомендации по модернизации транспортной инфраструктуры региона как фактора реализации транзитного потенциала страны.

Теоретическую и методологическую основу исследования составили научные труды ведущих отечественных и зарубежных экономистов по проблемам развития транспортной инфраструктуры в условиях усиления

мирохозяйственных связей, основанных на экономической теории, региональной и международной экономике, экономике транспорта, стратегическому менеджменту и логистике. Среди отечественных ученых следует назвать В.И. Арсенова, З.И. Аксёнову, И.В. Белова, Т.В. Богданову, Н.М. Васильева, И.В. Галабурду, Н.Н. Громова, О. Н. Дунаева, А. А. Зайцева, Е.Ф. Косиченко, П.В. Куренкова, П.В. Метелкина, С. В. Милославскую, Л. Б. Миротина, В. Н. Образцова, В.А. Персианова, Ф. С. Пехтерева, Т.А. Прокофьеву, С.М. Резера, В. П. Третьяка, М. Ф. Трихункова, Н. С. Ускова, Л. С. Федорова, К.В. Холопова, А.Д. Чудновского, Ю. А. Щербанина и др.

При выработке практических рекомендаций и конкретных методик использованы нормативные документы Российской Федерации, регулирующие деятельность предприятий на рынке транспортных услуг.

Основные методы исследования. Решение поставленных в диссертации задач потребовало применения общенаучных методов к изучению объекта исследования, а именно: анализа и синтеза, абстрагирования и аналогии, дедукции и индукции, системного и комплексного подходов, методов структурного, сравнительного, экономического, статистического анализа. В основе исследования категорий диссертационного исследования использовались системный, процессный и функциональный подходы.

Информационную базу исследования составили статистических данные Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, информационные публикации в отечественной и зарубежной литературе, обзорные, аналитические и справочные материалы международных экономических и специализированных транспортных организаций, а также первичная информация, собранная автором в ходе проведения исследования.

Научная новизна состоит в разработке научно-практических рекомендаций по управлению модернизацией региональной транспортной инфраструктуры (на примере Свердловской области) в целях реализации транзитного потенциала.

К числу основных результатов исследования, полученных автором и имеющих самостоятельное научное и практическое значение, относятся:

1. На основе функционального подхода категория «транзитный потенциал» определена как совокупность всех имеющихся внутренних и внешних возможностей страны для оказания услуг по обслуживанию международных пассажирских и грузовых транспортных потоков, следующих из одного иностранного государства в другое по ее территории без взимания таможенных пошлин, налогов и применения к объекту перевозки мер национальной государственной экономической политики, что позволило выделить и содержательно охарактеризовать экзогенные (геоэкономические и геополитические) и эндогенные (инфраструктурные и технологические) факторы реализации транзитного потенциала. С точки зрения процессного подхода реализация транзитного потенциала представляет собой совокупность процессов, направленных на

удовлетворение потребностей в мобильности людей, товаров и факторов производства за счет обслуживания пассажирских и грузовых транзитных перевозок.

2. На основе обобщения отечественного и зарубежного опыта управления сетями всех видов транспорта, транспортно-логистическими центрами и технологическими процессами, обеспечивающими их функционирование, определены внутритранспортные (эндогенные) и внетранспортные (экзогенные) факторы модернизации транспортной инфраструктуры. Основными приоритетами при этом должно быть комплексное развитие ее объектов, обеспечение их надежности и безопасности, совершенствование технологий управления.

3. В результате анализа современного состояния и направлений модернизации транспортной инфраструктуры Свердловской области, доказано, что данный регион обладает высоким транзитным потенциалом и транспортной специализацией, развитие его инфраструктуры не соответствует темпам и направлениям экономического роста региональной экономики, существуют недоиспользованные возможности региональной транспортной инфраструктуры. Необходимость модернизации транспортной инфраструктуры Свердловской области определяется тем, что если с точки зрения потребителя развитие инфраструктуры автомобильного транспорта Свердловской области характеризуется позитивными тенденциями, то с производственной точки зрения действует нисходящая линия тренда. Приоритетным направлением модернизации транспортной инфраструктуры в действующих и разрабатываемых региональных программах признано развитие складских комплексов и использован комбинированный подход, сочетающий государственные и рыночные механизмы координации.

4. Предложена модель управления модернизацией транспортной инфраструктуры региона в целях реализации транзитного потенциала страны, структура которой раскрывается по трем направлениям развития применительно к сетям всех видов транспорта, транспортно-логистическим центрам и технологическим процессам и правилам перевозки. В разработанной модели взаимозависимость модернизации транспортной инфраструктуры и реализации транзитного потенциала определяется через механизм мультипликатора-акселератора, который приводит к возникновению трех групп эффектов: производственных, перераспределения и эффектов от финансовых трансфертов. Модель управления основывается на сочетании количественных и качественных направлений развития и учитывает взаимодействие транспорта с другими отраслями народного хозяйства.

5. Выполнена оценка эффективности государственных инвестиций, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры, по разработанной автором методике, основанной на расчете статической и динамической эффективности с учетом показателя мультипликатора и определения сводного индекса результативности, позволяющего выделить приоритетные направления модернизации при использовании программно-

целевого подхода.

6. Подготовлены практические рекомендации по внедрению системы мониторинга, целью которой является комплексное наблюдение за состоянием транспортной инфраструктуры региона, оценка и прогноз изменений ее состояния под воздействием выделенных в диссертационном исследовании экзогенных и эндогенных факторов в целях реализации транзитного потенциала.

Практическая значимость исследования состоит в разработке рекомендаций по модернизации транспортной инфраструктуры региона на основе механизмов стратегического управления. Разработанный в диссертации инструментарий и полученные результаты могут быть использованы федеральными и региональными органами государственного управления при нормативном анализе эффективности изменений в уровне развития транспортной инфраструктуры и их вкладе в расширение мирохозяйственных связей, повышение конкурентоспособности национальных организаций на мировом уровне. Результаты диссертационного исследования могут быть использованы при преподавании курсов «Международные транспортные организации» и «Экономика отрасли (транспорт)».

Апробация работы осуществлялась в процессе обсуждения ее результатов на международных и всероссийских конференциях: II международная научно-практическая конференция «Инструменты анализа и управления переходными состояниями в экономике», г. Екатеринбург, 2007 г.; научно-практическая конференция «Место России в системе народно-хозяйственных связей (экономические аспекты)», г. Москва, 2006 г.; студенческая научная конференция «Современная экономика: модели, тенденции и перспективы развития», г. Екатеринбург, 2005 г.; студенческая научная конференция «Глобальные проблемы и последствия международного трансфера технологий», г. Екатеринбург, 2004 г.; международная научно-практическая конференция «Конкурентоспособность предприятий и территорий в меняющемся мире», г. Екатеринбург, 2002 г.; международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы вступления России в ВТО», г. Екатеринбург, 2002 г.; научно-практическая конференция «Стратегия развития РФ в период рыночных реформ: правовой и экономический аспект», г. Екатеринбург, 2002 г.

Публикации. По теме диссертации опубликовано 10 печатных работ общим объемом 8,8 печатных листов, в том числе лично автору принадлежит 4,25 печатных листов. 1 статья опубликована в научном журнале, входящем в список рецензируемых Высшей аттестационной комиссией.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников. Основной текст, изложенный на 154 стр. текста, проиллюстрирован 32 таблицами и 16 рисунками. Вспомогательный табличный и иллюстративный материал вынесен в приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается выбор темы диссертационного исследования, ее актуальность, сформулированы цели и задачи исследования, определены научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы.

В первой главе «Теоретические основы модернизации транспортной инфраструктуры для реализации транзитного потенциала страны» выявлены сущность и факторы реализации транзитного потенциала, а также проанализировано место и роль транспортной инфраструктуры в достижении целей экономического развития через обеспечение качественных транспортных услуг.

На основе рассмотрения юридических и экономических аспектов в диссертационном исследовании уточнено понимание категории «транзитный потенциал» как совокупности всех имеющихся внутренних и внешних возможностей страны для оказания услуг по обслуживанию международных пассажирских и грузовых транспортных потоков, следующих из одного иностранного государства в другое по ее территории без взимания таможенных пошлин, налогов и применения к объекту перевозки мер национальной государственной экономической политики.

Применение процессного подхода позволило описать реализацию транзитного потенциала как совокупность процессов по удовлетворению потребностей в мобильности людей, товаров и факторов производства за счет обслуживания пассажирских и грузовых транзитных перевозок (рис. 1).



Рис. 1. Процессный и функциональный подходы к реализации транзитного потенциала

Использование процессного подхода к реализации транзитного потенциала позволяет: во-первых, лучше понять требования заинтересованных экономических агентов и необходимых характеристик транспортной системы для их оптимального обеспечения; во-вторых, рассмотреть процессы с точки зрения создания добавленной стоимости для экономических агентов; в-третьих, выявить факторы влияния на достижение результатов выполнения процессов; в-четвертых, выработать систему объективного мониторинга изменений процессов для их постоянного улучшения.

В работе обосновано, что для количественной характеристики реализации транзитного потенциала на практике целесообразно использовать статистику по экспорту транспортных услуг, который может служить показателем выхода с точки зрения процессного подхода. Предложенный показатель представляет собой денежные поступления резидентов одной страны за услуги, оказанные ими резидентам другой по перевозке на всех видах транспорта пассажиров и грузов с учетом аренды перевозчиков с экипажем и оказания связанных вспомогательных услуг.

Анализ данных Всемирной торговой организации за 1994-2007 гг. показал, что 27 стран стабильно обеспечивают более 70% от всего общемирового объема экспортного оборота транспортных услуг (Рис.2), причём доля России колеблется в пределах от 0,92% до 1,6% (Рис.3).

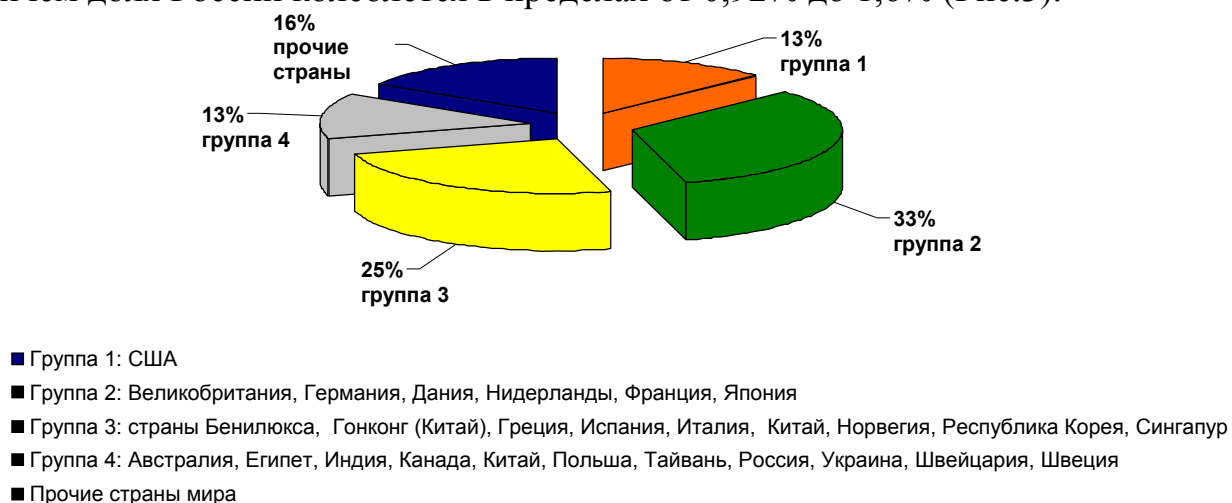


Рис. 2. Географическая структура экспорта транспортных услуг в мире в среднем за период с 1994 по 2007 гг.

Учет таких факторов, как выгодное географическое положение между тремя экономическими центрами (Западной Европой, Азией и Северной Америкой) протяженность территории и уровень развития российской транспортной системы, позволяет сделать вывод о неэффективном использовании транзитного потенциала Российской Федерации.

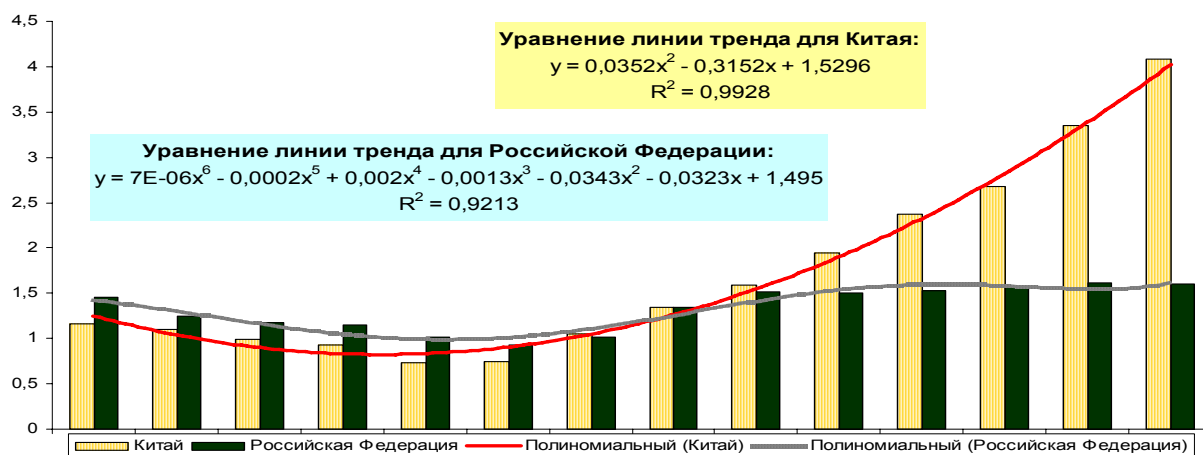


Рис. 3. Динамика изменения доли России и Китая в общемировом объеме экспорта транспортных услуг

Проведенное исследование показывает, что при прочих равных условиях тенденция неэффективного использования транзитного потенциала Российской Федерации сохранится. В действующих нормативных документах приоритетным направлением модернизации выступает улучшение автомобильных дорог. На эти цели выделяется большая часть государственного финансирования (70,9% от общего объема в 2008г. в сравнении с 1% от общего объема государственного финансирования на развитие экспорта транспортных услуг).

Использование в исследовании функционального подхода позволило определить, что реализация транзитного потенциала зависит от двух типов факторов (рис. 4):

- Экзогенно заданных – факторов внешней среды, на которые субъект управления совсем не влияет или оказывает опосредованное воздействие.
- Эндогенно заданных - факторов внутренней среды, на которые направлены меры макроэкономической политики.



Рис. 4 Факторы реализации транзитного потенциала

На основе анализа эмпирических исследований доказано, что наиболее важным фактором реализации транзитного потенциала служит транспортная инфраструктура, так как она создает институциональные основы для качественного предложения транспортных услуг и экономические агенты обладают всеми возможностями для влияния на уровень ее развития.

В исследовании используется процессный подход к изучению модернизации транспортной инфраструктуры, что позволяет сделать основной акцент на транспортные услуги как результат функционирования транспортной системы. Это условие определяет необходимость единой транспортной системы с универсальным органом государственного регулирования транспорта, гарантирующим ее сбалансированность и стабильность, а также рассмотрение особенностей видов транспорта с точки зрения разграничения движения пассажиров и грузов.

Анализ отечественного и зарубежного опыта модернизации транспортной инфраструктуры выявил наличие двух групп факторов: внутритранспортных (эндогенных) и внетранспортных (экзогенных) (табл. 1).

Таблица 1

Факторы модернизации транспортной инфраструктуры

Внутритранспортные факторы	Внетранспортные факторы
Нормативно-правовое регулирование функционирования транспортной инфраструктуры	Приемлемый уровень стоимости доставки грузов «от двери до двери» и пассажиров «от дома до дома»
Комплексное развитие сетей всех видов транспорта	Промышленная политика
Координация работы различных видов транспорта, обеспечивающих грузовые перевозки «от двери до двери» и пассажирские - «от дома до дома»	Удовлетворение потребностей экономических агентов в качественных транспортных услугах в глобальной цепочке поставок товаров и услуг
Информационное обеспечение пассажирских и грузовых перевозок	Скорость доставки и вариативность маршрутов для обеспечения доставок точно в срок
Обеспечение высокой мобильности транспорта за счет создания резервов провозных и пропускных способностей	Сохранность и гарантии выполнения доставки по контакту с транспортными организациями
Создание единого транспортного документа для обеспечения интермодальных перевозок	Гармонизация технологических процессов транспортных организаций и потребителей транспортных услуг
Наличие единого регулирующего органа	Надежность и безопасность пассажирских и грузовых перевозок
Снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду	Меры по обеспечению экологической устойчивости развития экономики
Скорость доставки грузов и пассажиров	Регулярность доставки и вывоза по стабильному, неизменяемому временному графику для сырьевых отраслей
Внедрение научно-технического прогресса в области транспортных средств и технико-технологических процессов	Внедрение научно-технического прогресса в отраслях экономики

Исследование показало, что для реализации транзитного потенциала Российской Федерации необходима комплексная модернизация транспортной инфраструктуры как по направлению увеличения количества, так и улучшения качества сетей всех видов транспорта и пунктов их взаимодействия, а также уровня развития транспортно-логистических центров и применяемых технологических процессов. Это позволит расширить пропускные, перевозные и перерабатывающие возможности и обеспечить мобильность факторов производства, товаров и людей за счет их перемещения в географическом пространстве.

Во второй главе «Анализ развития транспортной инфраструктуры региона при реализации транзитного потенциала страны» проведен анализ роли и места региональной транспортной инфраструктуры в реализации транзитного потенциала России на примере Свердловской области; выделены текущие ограничения и обоснована необходимость ее модернизации.

Проведенный анализ по разработанной автором методике позволил выявить следующие особенности Свердловской области как региона, обладающего существенным транзитным потенциалом:

1. С позиций геоэкономического фактора значимость Свердловской области как транзитного региона определяется выгодным географическим положением на границе Европы и Азии на пересечении трансконтинентальных потоков, что обеспечивает близость емких рынков сбыта. Потоки товарного экспорта в Свердловскую область из основных международных регионов за 2007 г. свидетельствуют о высокой степени интеграции Свердловской области в процесс международной торговли (рис. 5). В целом 25% всех перевозок по субширотным дорогам области носят транзитный характер. Проходящие через территорию Свердловской области маршруты железной дороги обеспечивают транспортными услугами более 10% территории России и более 7% населения России.

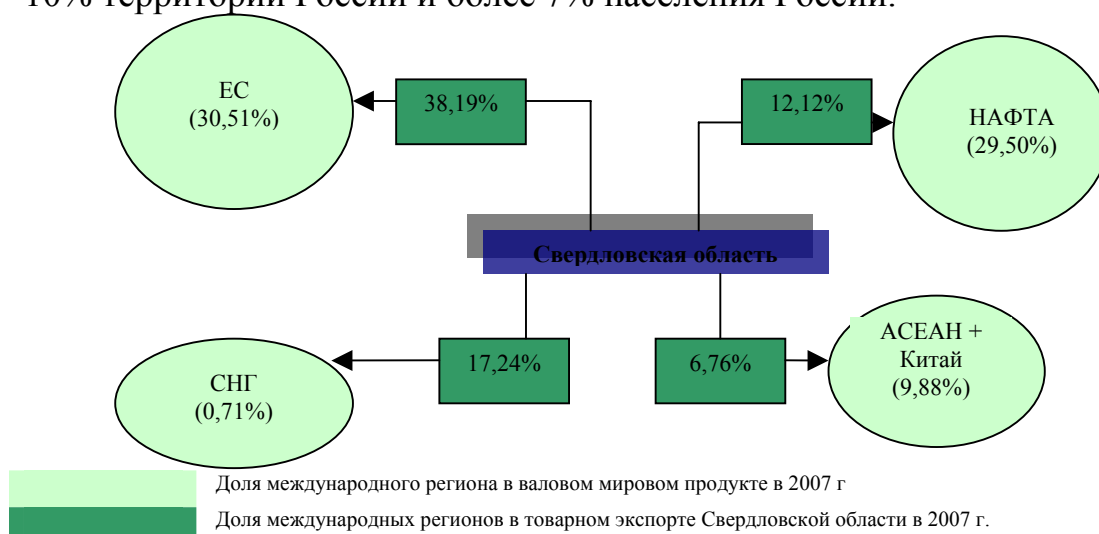


Рис. 5. Ориентированность экспорта Свердловской области на ключевые международные регионы в 2007 г .

2. С точки зрения геополитического фактора транзитный потенциал Свердловской области высок, так как регион стабильно поддерживают внешнеэкономические связи более, чем с 100 странами мира. По достигнутым международным договоренностям II международный транспортный коридор будет продлен до административного центра, г. Екатеринбурга.

3. Транспорт Свердловской области играет важную роль в обеспечении социально-экономических процессов за счет обслуживания грузовых потоков страны (Табл. 2). Доля транспорта в структуре валового внутреннего продукта области стабильно превышает аналогичный показатель в среднем по России.

Таблица 2

Динамика удельного веса Свердловской области в работе транспорта по грузообороту, в % от общероссийского объема

Показатель	Годы						
	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Грузооборот на всех видах транспорта	4,45	4,01	4,15	4,20	4,36	4,25	4,40
в том числе по видам транспорта:							
железнодорожный*	9,28	8,32	8,44	8,49	8,90	8,48	8,54
автомобильный	1,50	1,32	1,45	1,37	1,19	1,16	1,26
трубопроводный	1,68	1,50	1,52	1,49	1,46	1,44	1,43
воздушный	0,02	0,03	0,03	0,05	0,03	0,02	0,02

* в целом по Свердловской железной дороге

Рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики www.gks.ru

4. С позиций технологического фактора существующая сегодня транспортная и складская база г. Екатеринбурга и Свердловской области в целом не позволяет в полной мере реализовать принципы современного логистического управления процессом перевозки, переработки и хранения груза. Так, по расчетам компании «Делойт энд Туш» грузы, перевозимые в контейнерах, составляют всего 3% от общего объема грузоперевозок Свердловской железной дороги (без учета транзитных грузов).

5. Инфраструктурный фактор еще в большей степени, чем технологический, накладывает ограничения на реализацию транзитного потенциала.

Результаты рассмотрения факторов реализации транзитного потенциала применительно к Свердловской области позволили сделать вывод о необходимости усиления целенаправленного воздействия на инфраструктурные и технологические факторы, которые в отличие от благоприятных геоэкономических и геополитических выступают существенным ограничением.

Анализ практического опыта функционирования транспортной инфраструктуры Свердловской области показал, что управление видами транспорта без регулирования общих межотраслевых интересов их взаимодействия приводит к ее неэффективному использованию (Табл. 3).

Сводные показатели развития транспортной инфраструктуры Свердловской области

Показатель	Годы						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Относительная густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Свердловской области	1,74	1,74	1,72	1,72	1,75	1,81	1,63
Относительная густота железнодорожных путей общего пользования в Свердловской области	3,66	3,66	3,66	3,66	3,64	3,64	3,64
Коэффициент Успенского	0,20	0,19	0,18	0,17	0,16	0,15	0,13
Коэффициент Энгеля	0,008	0,010	0,011	0,011	0,012	0,012	0,012
Коэффициент транспортной специализации	1,28	1,29	1,2	1,08	1,13	1,07*	0,94*
Уровень развития транспортной инфраструктуры (по уровню занятости)	0,92	0,88	0,88	0,86	0,85	0,85	0,87
Степень использования транспортной инфраструктуры (по уровню занятости)	0,52	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,53

* Рассчитано автором по данным для транспорта и связи

Рассчитано по данным Федеральной службы государственной статистики www.gks.ru

На основе проведенного анализа уровня развития транспортной инфраструктуры Свердловской области и ее степени использования по показателю занятости выявлено, что на протяжении всего рассматриваемого периода имеющиеся возможности используются не на полную мощность.

Анализ динамики изменения коэффициента Энгеля, показывающего уровень обеспеченности населения автомобильными дорогами, свидетельствует о позитивных тенденциях в развитии транспортной инфраструктуры Свердловской области с точки зрения потребителя. Однако при сопоставлении регионального показателя с общероссийским выявлена негативная тенденция, связанная с потерей конкурентного преимущества. Начиная с 2006 г. региональный коэффициент Энгеля стал меньше, чем аналогичный общероссийский.

Несмотря на существенные объемы автомобильных грузоперевозок и положительные темпы прироста (рис. 6), потребности в них в регионе удовлетворяются не полностью. Этот вывод подтверждается сопоставлением с рассчитанными значениями коэффициента Успенского, отражающего уровень обеспеченности производства автомобильными дорогами (Рис. 7).

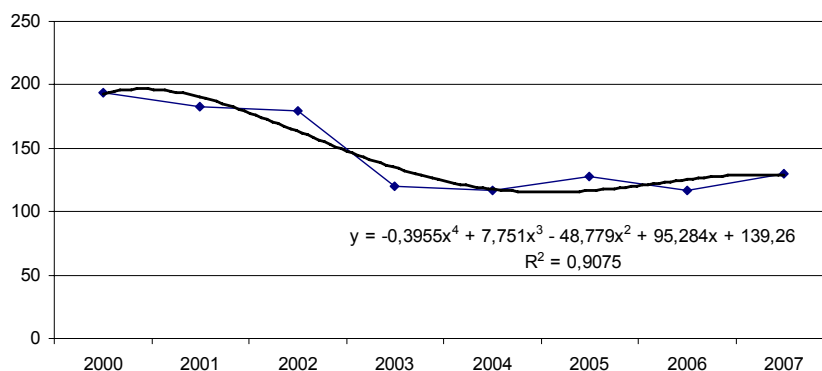


Рис. 6. Динамика автомобильных грузоперевозок в Свердловской области

Выявленные тенденции развития объемов автомобильных грузоперевозок и уровня обеспеченности производства автомобильными дорогами разнонаправлены. Если первый показатель с вероятностью 91 % будет продолжать свой рост (Рис. 6), то второй с вероятностью 99,3 % продолжит падение (Рис. 7). Кроме того, в рассматриваемый период снижается относительная густота автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием с 1,79 в 1995 г. и 1,81 в 2005г до 1,63 в 2006 г.

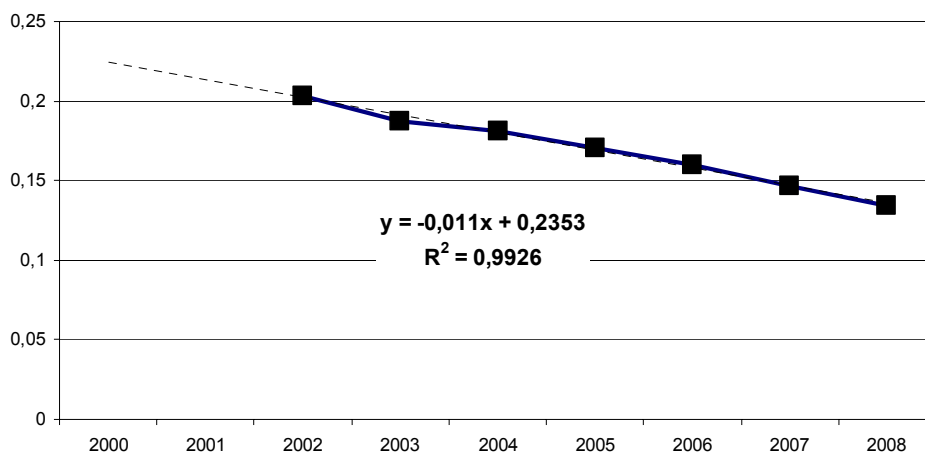


Рис. 7. Динамика коэффициента Успенского для Свердловской области

Хозяйственная система региона в большей степени ориентирована на грузы и выделенный тренд изменения пропорции грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом позволяет спрогнозировать усиление этой тенденции в будущем.

Проведенный анализ развития транспортной инфраструктуры региона при реализации транзитного потенциала страны позволил сформулировать следующие выводы:

1. Свердловская область обладает высоким транзитным потенциалом. По территории области проходят все виды пассажирских и грузовых транзитных перевозок из потенциально возможных на региональном рынке транспортных услуг: международные и межрегиональные транзитные перевозки, междугородние и внутригородские транзитные перевозки.

2. Несоответствие в уровне развития инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта региона и спроса на транспортные услуги выступает существенным ограничителем социально-экономического развития региона и реализации транзитного потенциала страны.

3. Реализуемые в регионе меры по развитию транспортной инфраструктуры не позволяют прогнозировать в средне- и долгосрочной перспективе полное устранение существующего дисбаланса и удовлетворение растущего спроса на транспортные услуги, так как выбранные приоритеты не отвечают задачам обеспечения мобильности людей, товаров и факторов производства и повышения надежности работы транспорта. Например, основным приоритетом текущих программ является

развитие складских сооружений и автомобильного транспорта, а не транспортно-логистических центров с комплексным развитием транспортных сетей с учетом потребностей экономических агентов. Одновременно анализ выявил противоречие в задачах программ разного уровня и отсутствие специальных показателей оценки эффективности реализуемых мер и деятельности создаваемых организаций. Тем самым доказана необходимость разработки и применения комплексной модели управления модернизации транспортной инфраструктуры с учетом потребностей экономических агентов и основных отраслей экономики в целях улучшения качества жизни населения и интенсивного развития экономики. Для эффективной ее реализации на практике требуется систематический мониторинг изменения уровня развития с возможностью получения оперативной информации для своевременного принятия управленческих решений.

В третьей главе **«Перспективы развития транспортной инфраструктуры региона при реализации транзитного потенциала страны»** разработана двухуровневая модель управления модернизацией транспортной инфраструктуры региона, предложены и выработаны практические рекомендации по мониторингу ее осуществления и расчету эффективности инвестиционных проектов.

Предложенная модель управления основана на том положении, что модернизация транспортной инфраструктуры региона должна обеспечивать возрастающие потребности экономических агентов и отраслей народного хозяйства в мобильности, надежности и доступности транспортных услуг. Параллельно с этим необходимо создавать условия для усиления степени участия России в глобальных цепочках поставок товаров и услуг как дополнительного источника экономического роста и повышения уровня благосостояния населения.

Автор определяет модель управления модернизацией транспортной инфраструктуры как динамично развивающуюся последовательность процессов, необходимых для реализации миссии транспорта путем координации и распределения ограниченных ресурсов, способных создать необходимые условия для обеспечения своевременной и качественной транспортировки пассажиров и грузов, отвечающих запросам потребителей и требованиям конкурентного рынка. Миссия транспорта заключается в обеспечении мобильности людей, товаров и факторов производства как основы повышения качества жизни и экономического развития национальной экономики (рис. 8).

На первом уровне предлагается наладить взаимодействие структурных элементов транспортной инфраструктуры и обеспечить их количественное и качественное улучшение в соответствии с современными потребностями экономических агентов в мобильности и скорости, надежности и безопасности, устойчивости и прогнозируемости всех действий, приемлемости цен на транспортные услуги, совместимости видов транспорта, недискриминации и сотрудничества, прозрачности в принятии решений,

эффективности использования и делегирования полномочий по модернизации на региональный уровень.

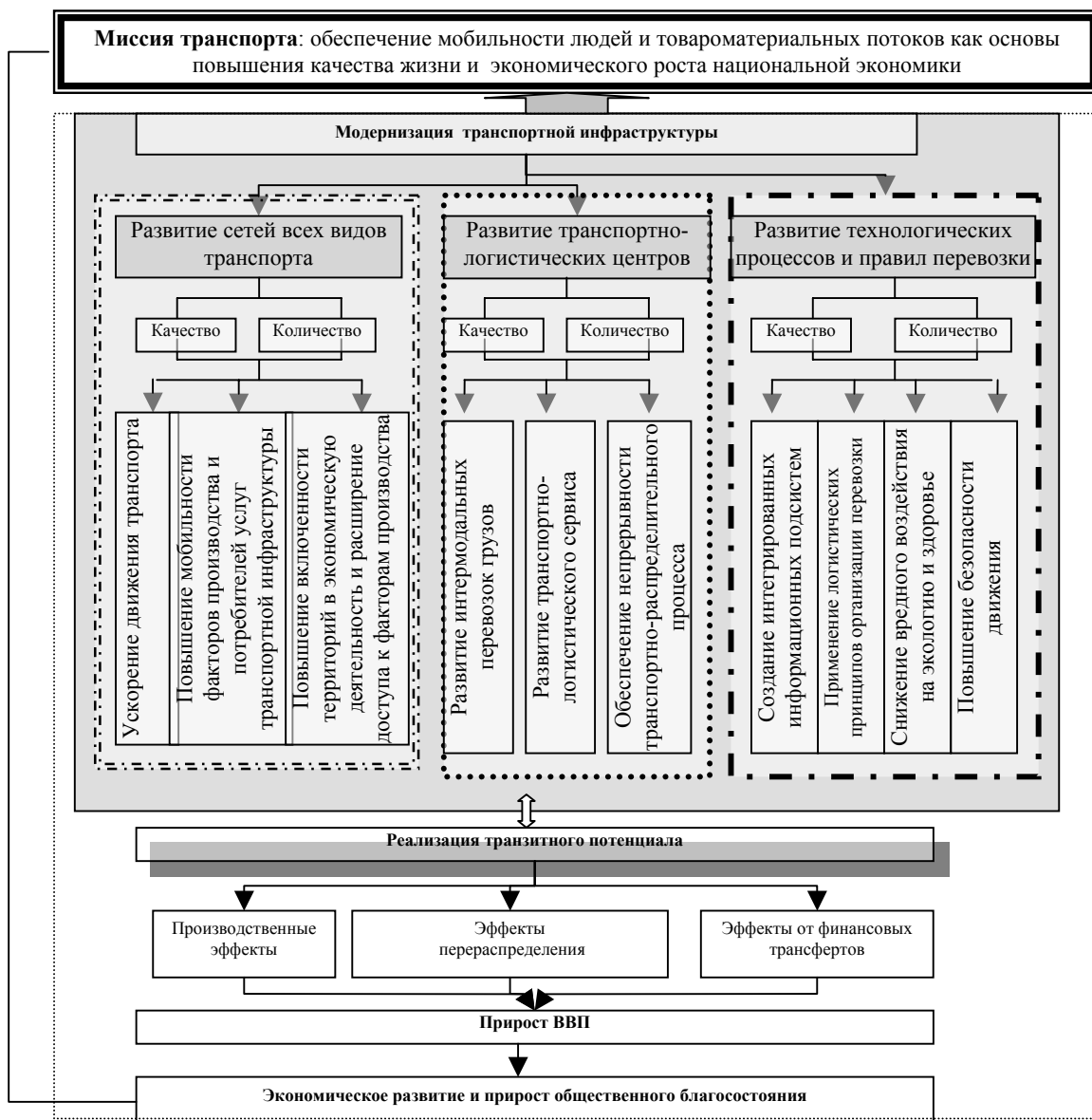


Рис. 8. Модель управления модернизации транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала страны

При практическом использовании данной модели следует учитывать следующие положения:

- необходимо развивать не только и не столько отдельные виды транспорта, а, главным образом, интегрированную транспортную систему;

- учитывать потребности экономики в размещении производственных сил, миграционных потоков, сезонной специфики перевозки и в целом экономических реалий;

- в развитии транспортной инфраструктуры важен в первую очередь результат – качественные перевозки пассажиров и грузов;

- развитие должно идти как в отношении прироста количественных характеристик, так и по направлению усовершенствования качественных характеристик.

В диссертации обосновано, что модернизированная транспортная инфраструктура оказывает мультипликативное влияние на реализацию транзитного потенциала, который в свою очередь на нее воздействуют через эффект акселератора. На втором уровне модели оцениваются последствия от реализации транзитного потенциала на экономический рост и рост общественного благосостояния через действие трех эффектов (табл. 4).

Таблица 4

Виды экономических эффектов от реализации транзитного потенциала

Производительные эффекты	Эффекты перераспределения	Эффекты от финансовых трансфертов
Выгоды пользователей (экономия времени в пути, улучшение безопасности, изменение операционных расходов)	Освоение территории (например, развитие кластеров вокруг транзитных центров)	Совместное освоение доходов местными учреждениями
Прирост занятости и дохода, несвязанного со строительством системы, осуществления деятельности или содержанием и техническим обслуживанием	Рост занятости и прирост дохода в результате освоения территории	Рост занятости и прирост доходов, связанных со строительством, осуществлением операций, содержанием и техническим обслуживанием объектов
Внешние эффекты (например, качество воздуха)	Интенсификация экономической деятельности по транзитному коридору	Эффект от снижения транспортной нагрузки валового внутреннего продукта
Положительный эффект от мобильности (например, улучшения доступа к местам работы, объектам здравоохранения, услугами системы образования)		Эффект от снижения транспортных издержек в цене товара
Сокращение издержек на развитие в результате улучшения пропускной способности транспортных сетей		
Выгоды от агломерации / урбанизации (например, рост производительности, снижение инфраструктурных издержек)		

Для обеспечения практической реализации модели предложена программа действий, включающая шесть этапов (рис. 9). Последовательный переход от анализа потребностей сторон, заинтересованных в реализации транзитного потенциала (потребителей и поставщиков транспортных услуг, населения региона) и выделения основного приоритета в модернизации транспортной инфраструктуры к практическому внедрению улучшений предусматривает определение четких целей и задач, уточнение характеристик спроса и предложения на рынке транспортных услуг,

выявление показателей оценки и подготовку сценариев модернизации с разработкой механизмов координации действий и контроля над процессами внедрения улучшений. Для отслеживания процессов в динамике предлагается предусмотреть сбор и оценку информации для оценки качества транспортной инфраструктуры.



Рис. 9. Программа действий по реализации модели управления модернизацией транспортной инфраструктуры

В диссертации предложена методика и выполнена оценка эффективности инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Разработанная автором методика (рис. 10) основана на методе «затраты-выгоды» и отличается от существующих учетом не только статической эффективности, но и динамической, мультипликативного эффекта (два вида мультипликаторов: инвестиционного и амортизационного) и разработкой единого индекса, учитывающего три вида эффекта от реализации транзитного потенциала (производственного, эффекта перераспределения и финансовых трансфертов).

В целом эффективность определяется отношением выгод к затратам, при этом статическая эффективность определяется размерами чистой прибыли, а динамическая - размером чистой динамической прибыли, экономией затрат в связи с совершенствованием технологии перевозки.

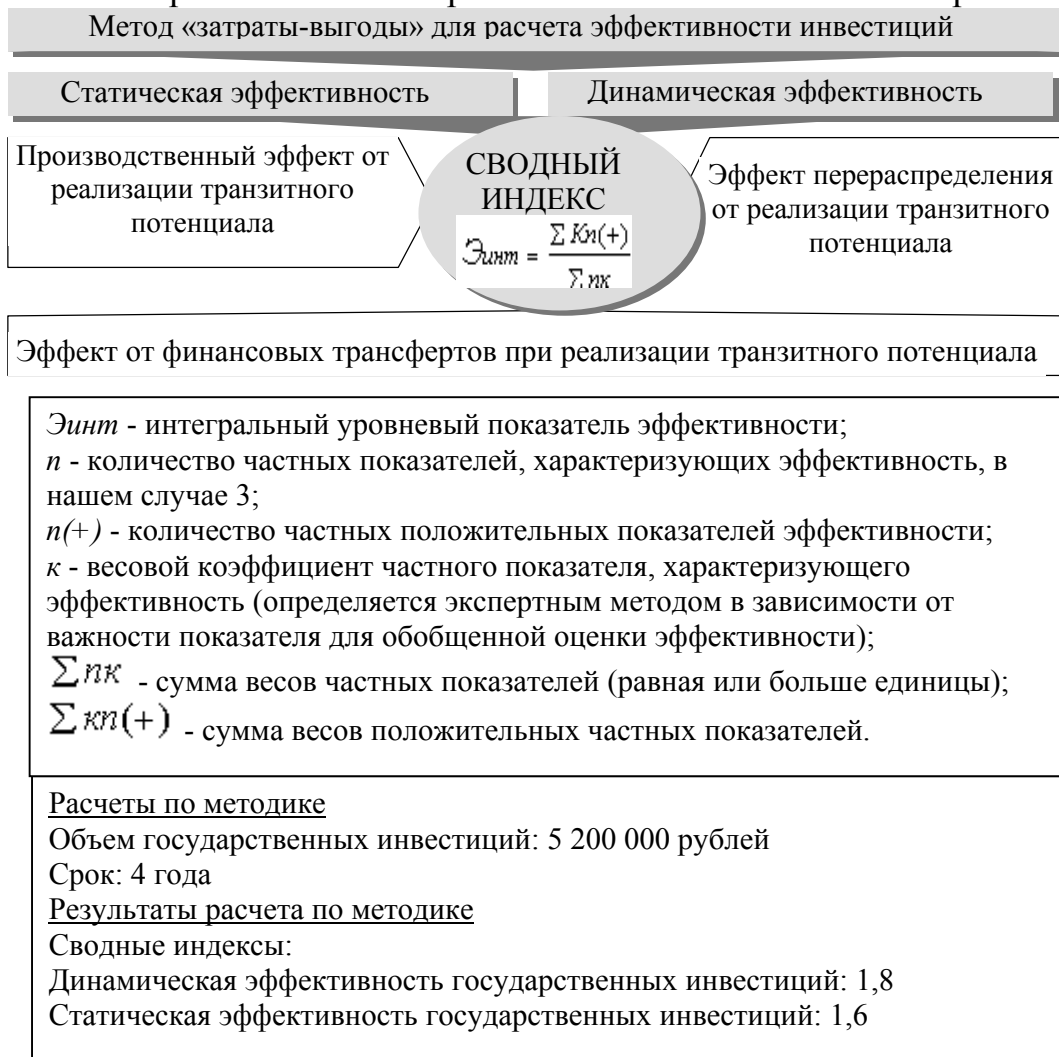


Рис. 10. Методика оценки эффективности государственных инвестиций в инфраструктурные объекты

Использованный в диссертации пример расчетов динамической и статической производственной эффективности позволил определить динамическую эффективность государственных инвестиций равную 1,8, а статическую – 1,6 при государственных инвестициях в размере 5200 тыс. руб., рассчитанных на 4 года. Таким образом, учет эффекта мультипликатора позволяет более точно определить эффективность инвестиций на основе динамической эффективности.

Сводный индекс результативности государственных инвестиций в транспортную инфраструктуру предлагается использовать для реализации следующих целей: установление результатов затрат по осуществлению мероприятий, направленных на модернизацию транспортной инфраструктуры; выявление динамики их эффективности этих затрат и темпов роста; оценка отраслевых и территориальных пропорций при

распределении финансовых ресурсов; оценка степени освоения финансовых ресурсов; характеристика фактической и планируемой эффективности затрат; принятие решений об использовании способов преодоления инфраструктурных ограничений и их набора.

В диссертационной работе предлагается проводить мониторинг программ модернизации транспортной инфраструктуры (рис. 11).

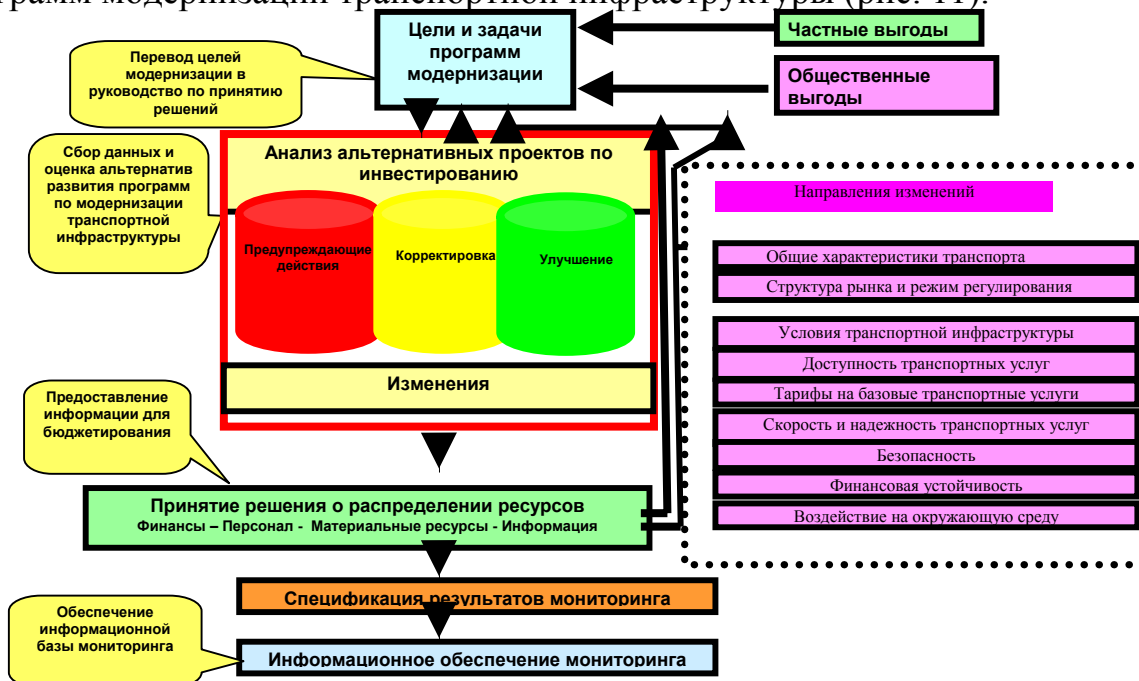


Рис. 11. Мониторинг программы модернизации транспортной инфраструктуры

На основе предложенной системы мониторинга с разработанными автором девятью группами показателей по трем направлениям модернизации транспортной инфраструктуры (рис. 11) выделены три основных сценария внесения изменений в используемые программы:

- «предупреждающие действия» - программа модернизации результативна, цель практически достигнута, но требуется проведение мероприятий для предупреждения появления несоответствий.

- «корректировка» - наблюдаются несоответствия, используемый инструментарий не результативен, цель не достигнута, требуется принятие срочных корректирующих действий для выявления и устранения сложностей и изменения используемых методов.

- «улучшение» - используемый инструментарий результативен, цель достигнута, выявлена возможность улучшения и постановки более высокой цели. На программу следует направлять больше ресурсов.

Определение необходимости внесения изменений в выделенные сценарии осуществляется с использованием формулы Бекхарда и Харриса:

$$C = [A * B * D] > X, \text{ где:}$$

- C – необходимость внесения изменений в используемый сценарий модернизации транспортной инфраструктуры
- A – уровень недовольства основных заинтересованных групп текущими характеристиками транспортной инфраструктуры

- В – желание органов государственной власти внести предложенные изменения
D – практичность изменений (минимальный риск и разрушительные последствия)
X – стоимость изменений

Уровень степени недовольства основных заинтересованных групп текущими характеристиками транспортной инфраструктуры определяется на основе выборочного опроса с использования метода фокус-групп для расчета интегрального показателя по трем направлениям:

- развитие сетей всех видов транспорта: общие характеристики транспорта, условия транспортной инфраструктуры и доступность транспортных услуг,
- развитие транспортно-логистических центров: тарифы на базовые транспортные услуги и финансовая устойчивость,
- развитие технологических процессов и правил перевозки: скорость и надежность транспортных услуг, безопасность на транспорте и степень воздействия на окружающую среду.

Предложенные рекомендации позволят качественно осуществлять нормативный анализ эффективности изменений в уровне развития транспортной инфраструктуры и их вкладе в расширение мирохозяйственных связей, повышение конкурентоспособности национальных организаций на мировом уровне и прирост благосостояния экономических агентов.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В диссертационной работе на основе теоретического исследования и практического анализа экономических отношений, процессов управления и организационных механизмов модернизации транспортной инфраструктуры сформулированы следующие главные выводы и предложения:

1. Уточнено понятие «транзитный потенциал» с позиции функционального подхода. Транзитный потенциал рассматривается как совокупность всех имеющихся внутренних и внешних возможностей страны для оказания услуг по обслуживанию международных пассажирских и грузовых транспортных потоков, следующих из одного иностранного государства в другое по ее территории без взимания таможенных пошлин, налогов и применения к объекту перевозки мер национальной государственной экономической политики. С точки зрения процессного подхода реализация транзитного потенциала представляет собой совокупность процессов по удовлетворению потребностей в мобильности людей и товароматериальных потоков за счет обслуживания пассажирских и грузовых транзитных перевозок. Выявлены экзогенные (геоэкономические и геополитические) и эндогенные (инфраструктурные и технологические) факторы реализации транзитного потенциала. Наиболее важным является уровень развития транспортной инфраструктуры региона.

2. Определены внутритранспортные (эндогенные) и внетранспортные (экзогенные) факторы модернизации транспортной инфраструктуры на основе изучения отечественного и зарубежного опыта управления

транспортными сетями всех видов транспорта, транспортно-логистическими центрами и технологическими процессами, обеспечивающими их функционирование. Выявлено, что основными приоритетами должны быть комплексное развитие объектов транспортной инфраструктуры, обеспечение их надежности и безопасности, совершенствование технологий управления.

3. Выполнен анализ современного состояния и тенденций развития транспортной инфраструктуры одного из ведущих регионов страны по показателям вклада в валовый региональный продукт, обороту розничной торговли и объему промышленного производства, уровню инвестиций в основной капитал - Свердловской области. Доказано, что регион обладает высоким транзитным потенциалом. Эндогенные факторы (технологические и инфраструктурные) являются существенным ограничением для его реализации. Выявлено несоответствие между темпами прироста транспортной инфраструктуры и существующего спроса на нее, что свидетельствует о необходимости дальнейшего совершенствования хозяйственного механизма и управления модернизацией транспорта в целях улучшения качества транспортных услуг.

4. Обоснована двухуровневая модель управления модернизацией транспортной инфраструктуры региона при реализации транзитного потенциала как динамично развивающаяся последовательность процессов, необходимых для реализации миссии транспорта путем координации и распределения ограниченных ресурсов, способных создать необходимые условия для обеспечения своевременной и качественной транспортировки пассажиров и грузов, отвечающих запросам потребителей и требованиям конкурентного рынка. Ее практическое применение позволяет запустить в действие механизм мультипликатора-акселератора между модернизацией транспортной инфраструктуры и реализацией транзитного потенциала, что приводит к возникновению трех групп эффектов: производственных, перераспределения и эффектов от финансовых трансфертов. Конечным результатом является обеспечение экономического развития и прироста общественного благосостояния.

5. Разработана методика и выполнена оценка эффективности государственных инвестиций при модернизации транспортной инфраструктуры, основанная на учете статической и динамической эффективности и расчете сводного индекса результативности. Полученные в результате ее применения выводы позволяют оценить эффекты реализации транзитного потенциала.

6. Предложена система мониторинга программ модернизации транспортной инфраструктуры для обеспечения объективного принятия управленческих решений и своевременного прогнозирования необходимости внесения изменений за счет определения трех сценариев: предупреждающие действия, корректировка и улучшение программ модернизации.

Основные положения диссертации были отражены в следующих публикациях автора:

1. Дунаева Н. О., Кузнецова Е. Ю. Конкурентоспособность авиакомпаний на международном рынке / Вестник Южно-Уральского Государственного университета. Серия Экономика и менеджмент, Выпуск 6., 2008, № 14. – С. 65-79. – 0,5 п. л. (авт. – 0,25 п. л.) – сборник включен в список ВАК.

2. Дунаева Н. О. Правовое обеспечение влияния транспортной инфраструктуры на конкурентоспособность региона. Сборник материалов II международной научно-практической конференции «Инструменты анализа и управления переходными состояниями в экономике», Екатеринбург, 2007. – авт. 0,4 п. л.

3. Дунаева Н. О. Влияние транспортной инфраструктуры на конкурентоспособность России при вступлении в ВТО // Учебно-методическое пособие для студентов, обучающихся по специальности «Мировая экономика», Уральский институт экономики, управления и права, Екатеринбург, 2007. - авт. 2,2 п. л.

4. Дунаева Н. О. Особенности деятельности авиакомпании на международном и российском рынке авиатранспортных услуг. Сборник материалов научно-практической конференции «Место России в системе народно-хозяйственных связей (экономические аспекты)», Всероссийская академия внешней торговли, М., 2006. – авт. 0,3 п. л.

5. Дунаева Н. О. Конкурентоспособность компаний на основе стратегического взаимодействия на международном рынке авиаперевозок. Сборник материалов студенческой научной конференции «Современная экономика: модели, тенденции и перспективы развития», экономический факультет Уральского государственного университета им. А. М. Горького, Екатеринбург, 24 ноября 2005 г., Екатеринбург: Изд-во УрГУ, 2005. - 0,1 п.л.

6. Дунаева Н. О., Кулакова Т. В., Глембовская К. А., Решетова Я. М. Эффективность деятельности региональной авиакомпании на рынке пассажирских перевозок. Препринт, Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН, 2005. –4,5 п.л. (авт. 0,6 п. л.)

7. Дунаева Н. О., Черепанова Ю. С. Взаимосвязь между уровнем применения технологии в отрасли и степенью присутствия компании на мировом уровне// Сборник материалов студенческой научной конференции «Глобальные проблемы и последствия международного трансферта технологий», Екатеринбург, 2004. - 0,3 п. л. (авт. 0,1 п. л.)

8. Дунаева Н. О., Уймина Т. В. Развитие конкурентоспособности авиатранспортного предприятия крупного региона. // Сборник материалов международной научно-практической конференции «Конкурентоспособность предприятий и территорий в меняющемся мире», Екатеринбург, 2002. - 0,2 п. л. (авт. 0,1 п. л.)

9. Дунаева Н. О., Горбушин К. В. Сравнительный анализ российских и итальянских регионов при вступлении в ВТО. // Сборник материалов международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы вступления России в ВТО», Екатеринбург, 2002. -0,2 п. л.(авт. 0,1 п. л.).

10. Дунаева Н. О. Сравнительный анализ интеграционных процессов на региональном уровне в странах с развитой и переходной рыночных экономиках. // Сборник материалов научно-практической конференции «Стратегия развития РФ в период рыночных реформ: правовой и экономический аспект».- Екатеринбург, 2002. – авт. 0,1 п. л.