На правах рукописи

Медведев Владимир Липатович

Инструменты развития региональной товаропроводящей сети

Специальность 08 00 05 – Экономика и управление народным хозяйством: региональная экономика

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Красноярск 2007

Работа выполнена в Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф Решетнева»

Научный руководитель· кандидат физико-математических наук, доцент
Лукиных Валерий Федорович

Официальные оппоненты доктор экономических наук, профессор
Куимов Василий Васильевич

кандидат экономических наук, доцент
Лямзин Олег Леонидович

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Сибирский Федеральный университет»

Защита состоится "31" октября 2007 г в 14 00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.249.03 при ГОУ ВПО «Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М Ф Решетнева» по адресу. 660014, г. Красноярск, просп. им газ «Красноярский рабочий», 31, зал заседаний диссертационных советов, корпус «П»

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГОУ ВПО «Сибирский государственный аэрокосмический университет имени академика М.Ф Решетнева».

Автореферат диссертации размещен на официальном сайте Сибирского государственного аэрокосмического университета имени академика М Ф Решетнева http.//www sibsau ru

Автореферат разослан "28" сентября 2007года.

И.о. ученого секретаря
диссертационного совета,
доктор технических наук, профессор А.Н. Антамошкин

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. В настоящее время значительное число регионов являются дотационными и проблема роста объемов валового регионального продукта, его структуры и величины на душу населения становится все более значимой В сложившейся практике формирования валового регионального продукта заложены традиционные методы не всегда решающие задачи его структурирования, и в то же время, в региональной экономике, как сложном комплексном объекте, в недостаточной степени учитывается роль отдельных подсистем в создании валового регионального продукта Особое значение приобретают региональные товаропроводящие сети

Актуальность их теоретического и прикладного исследования обосновывается возрастающей ролью региона в мировой экономике и связанной с этим проблемой его конкурентоспособности, развитием мирохозяйственных связей на основе современных информационных технологий, укрупнением межрегиональных компаний, что создает предпосылки для исследования, разработки инструментов совершенствования и развития интеграционных процессов в региональных товаропроводящих сетях

Степень разработанности проблемы. Исследованиям в области социально-экономического развития региональной экономики посвящены многие работы Основные проблемы регионального развития рассматриваются в работах Бабаева А П , Беляковой Г Я , Вишневской Н Т , Гаврилова А И , Гневко В.А , Градова А.П., Гранберга А Г ,Звягинцевой А П Степанова М В Шеховцевой Л С. и других Проблемам развития и конкурентоспособности регионального сектора экономики в условиях рынка уделяют внимание В В Ивантер, В А Маух, Н Я Петраков, Е Г. Ясин, С С Артоболевский, Г М Лаппо и др Разработке теории проектирования и развития организационно-функциональных схем товаропроводящих сетей, принципам организационно-экономического управления товарными потоками и их оптимизацией, разработке организационно-управленческих структур в

экономической среде региона с целью достижения устойчивого его развития уделяется значительное внимание в работах А.И. Семененко, В.И Видяпина, К Л Комарова, В И Сергеева, Т А. Прокофьевой, О М Лопаткина, А М Кочетковой, О Д Проценко, М П Гордона, В В Щербакова, Л Б Миротина, Ы Э Тышбаева, В С Лукинского, А У Альбекова, В Я.Ткаченко, С.А Уварова, Е И Зайцева, В В Дыбской

Но в тоже время недостаточно изучены научно-методические подходы к формированию товаропроводящих сетей стран и регионов, не полностью учитываются последние тенденции развития сфер производства и обращения, инструментов и методов управления современными региональными сервисными системами с комплексным характером взаимоотношений предприятий и организаций в регионах Сибири, нуждаются в дополнительных исследованиях теоретические и методические основы развития региональных и межрегиональных сервисных товаропроводящих систем с учетом усиления современных тенденций к объединению отдельных компаний в рамках вертикально-интегрированных холдингов, уменьшения влияния территориальных границ на деятельность международных компаний, проникновением электронных, инновационных и интеллектуальных инструментов управления в практику, что и предопределяет цели и задачи диссертационного исследования.

Объектом исследования является региональная товаропроводящая сеть

Предметом исследования являются инструменты и методы развития и совершенствования региональной товаропроводящей сети

Область исследований. Работа выполнена в соответствии с п 5 9 «Исследование тенденций, закономерностей, факторов и условий функционирования и развития региональных социально-экономических подсистем»

Целью диссертационного исследования является теоретическое

обоснование и разработка методических инструментов обеспечения конкурентных преимуществ региональной товаропроводящей сети (РТС) на примере Красноярского края

В соответствии с поставленной целью исследования потребовалось решение ряда **задач**, основными из которых являются следующие

- исследовать тенденции и современное состояние региональной товаропроводящей сети в регионах Сибири;
- проанализировать соотношение между параметрами товаропроводящей сети и показателями конкурентоспособности региональной экономики,
- теоретически обосновать значимость представления региональной товаропроводящей сети как полюса роста региональной экономики,
- разработать модель региональной товаропроводящей сети,
- разработать систему мероприятий для обеспечения развития региональной товаропроводящей сети

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили труды зарубежных и отечественных авторов по вопросам развития и создания региональных товаропроводящих сетей и их роли в повышении конкурентоспособности региональной экономики

При решении поставленных задач автором использованы методы и принципы системного анализа, логического моделирования социально-экономических процессов и их элементов, статистические методы Постановка и доказательство рабочих гипотез выполнялись на основе методов классифицирования, кластерного анализа и синтеза, структурно-функционального моделирования, балльно-индексных оценок и теории кумулятивного роста экономики региона

Решение поставленных задач осуществлялось на основе критического восприятия отечественных и международных материалов по исследуемой проблеме

Информационную основу исследования составили официальные данные федеральных и региональных органов государственной статистики,

органов государственной власти и местного самоуправления Красноярского края и Сибирского федерального округа, материалы, а также монографические исследования отечественных и зарубежных ученых

В результате диссертационного исследования получены следующие результаты, содержащие **научную новизну**

1 Уточнено понятие региональной товаропроводящей сети как комплексной сервисной социально-экономической системы с интегративной формой деятельности функциональных составляющих, позволяющее определить ее границы в регионе и условия развития

2 Теоретически обоснованы параметры товаропроводящей сети и степень их влияния на состояние конкурентоспособности региона, что позволило ее определить как приоритетный полюс роста региональной экономики

3 Разработаны методика и методические инструменты интегрированного развития региональной товаропроводящей сети

4 Разработана модель региональной товаропроводящей сети, объединяющая региональные товаропотоки в комплексе товаро-распределительных центров, в их общем информационном пространстве

5 Разработан комплекс мероприятий по совершенствованию региональной товаропроводящей сети, являющийся инструментом процесса ее реформирования

Практическая и теоретическая значимость диссертационной работы заключается в теоретическом обосновании приоритетности развития сервисной структуры региональной экономики в регионах сырьевой направленности Сибири, разработке модели, методик и инструментов ее диагностики и развития Выводы и предложения диссертационной работы могут являться методической базой при совершенствовании процессов товародвижения в регионе

Разработанные методы и инструменты развития РТС могут быть использованы для реформирования организационно-функциональных структур РТС в экономике региона

Результаты диссертационного исследования могут быть применены в учебном процессе при подготовке курсов региональной экономики, государственного регулирования экономики, регионального и муниципального управления для студентов экономических специальностей и магистерских программ.

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные результаты, выводы и предложения получены автором при выполнении научно-исследовательских работ и проектов в компаниях "Красноярские авиалинии", ОАО "Российские железные дороги", ОАО "Красноярское речное пароходство",

а также по заказам Администрации Красноярского края и Сибирского государственного аэрокосмического университета

Основные разделы диссертационной работы выполнялись в соответствии с программой социально-экономического развития Красноярского края до 2017 г., программой трехстороннего сотрудничества в области улучшения социального развития региона и создания мультимодального транспортного узла в г. Красноярске.

Научно обоснованные в диссертационной работе теоретические положения, методические результаты и предложения докладывались и обсуждались на конференциях и семинарах

Публикации. По материалам исследований автором опубликовано 12 работ общим объемом 4,34 п л (вклад автора – 2,1 п л)

Структура и объем работы Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка объемом 152 наименования Текст диссертации изложен на 158 страницах, включая 12 рисунков и 10 таблиц

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Региональная товаропроводящая сеть как приоритетный полюс роста региональной экономики

Исследование структуры валового регионального продукта регионов Сибири позволило установить, что в последние годы увеличивается его часть, создаваемая не за счет производства, а за счет сферы услуг По статистическим данным, приведенным в диссертации, очевиден увеличивающийся в динамике по годам дисбаланс между вкладами в объем валового регионального продукта сфер производства и услуг в пользу последней в 2000 г соотношение в объеме валового регионального продукта производства товаров к производству услуг имело следующее значение 54,6% / 45,4 %, а уже в 2006 г. - 47,5% / 52,5%

В диссертации отмечается, что одной из причин замедления роста объемов производства в отраслях специализации региона является недостаточность общерегиональных инфраструктурных элементов региональной товаропроводящей сети (далее - сеть)

Теоретические основы решения проблемы развития сети, в основном, базируются на одной из двух теорий регионального роста неоклассической теории и теории кумулятивного роста

Соответствие теории кумулятивного роста региональной экономики проблеме диссертационного исследования определяется в проведении активной региональной политики для стимулирования экономического развития регионов в отличие от двойственности неоклассической теории, предполагающей с одной стороны, нецелесообразным централизованное вмешательство в развитие регионов, а с другой – необходимость финансовой поддержки регионов

Сторонники теории кумулятивного роста - Г Мюрдель, А Вебер, Х Ричардсон отмечали, что преимущественный вклад в рост экономики регионов (или территорий в регионах) вносят так называемые полюса роста (точки, центры роста) К таким полюсам роста авторы относили крупные

городские агломерации, группы неравномерно размещенных предприятий, обеспечивающих рост экономики за счет высокой добавленной стоимости Дж Фридман, Ж.-Р. Будвиль распространили идею полюсов роста на производственные отрасли, расположенные в больших и малых городах В модели Х Ричардсона региональный рост базируется на внутренних немобильных ресурсах и привлечении мобильных ресурсов из других регионов Он отмечает, что эффект агломерации (транспортные издержки осуществляют локализацию в городских и других центрах) и предпочтения инвесторов выступают ключевыми элементами регионального роста При этом, появление территориальных полюсов роста авторы связывают с неравномерностью масштабов и эффективностью производств, наличием удобных территорий для размещения эффективных предприятий и тенденцией к смещению инноваций из крупных городов в малые с высокотехнологичным потенциалом В диссертации на основе проведенных исследований экономики Красноярского края и регионов Сибирского федерального округа установлено, что в сибирских регионах сырьевой направленности действуют иные факторы инновации перемещаются в малые города не с высокотехнологическим потенциалом, а в малые города с высокоресурсным (подземные ископаемые) потенциалом при одном условии – наличии высокоразвитой товаропроводящей инфраструктуры

На этом основании в диссертации формулируется концепция роста валового регионального продукта за счет вклада региональной товаропроводящей сети, как базовой сервисной составляющей региональной экономики

Автор распространяет понятие полюсов роста на сферу услуг и доказывает, что в регионах сырьевой направленности с проблематичностью стратегии производственно-технологического развития малых городов, важнейшим фактором формирования регионального валового продукта является его структурная сервисная составляющая – региональная товаропроводящая сеть

В работе выявлено наличие двойственного вклада региональной товаропроводящей сети в региональный валовой продукт· во-первых, непосредственного вклада сервисной составляющей в региональный валовой продукт и, во-вторых, косвенного (подталкивающего) вклада в развитие его производственной составляющей, что позволяет определить статус товаропроводящей сети как полюса роста в региональной экономике.

На основе сравнительного анализа экономических показателей регионов Сибири (таблица 1) установлена связь экономических показателей, характеризующих темпы изменения объемов сервисных услуг региональной товаропроводящей сети, а также иллюстрируется тенденция опережения темпов роста сервисной составляющей валового регионального продукта в регионах Сибири над производственной, перерастающая в характерную особенность развития регионов сырьевой направленности

Таблица 1 Показатели изменений вкладов в валовой региональный продукт производственных и сервисных предприятий в Сибирском федеральном округе

Наименование	2000	2001	2002	2003	2004
Денежные доходы на душу населения, в среднем за месяц, рублей/ реальные денежные доходы населения в % к предыдущему году	1901/-	2531/ 109%	3310/ 113%	4355/ 112%	5230/ 108,5%
Объем промышленной продукции, млн руб / Индекс физического объема промышленного производства в % к предыдущему году	546897/ 108,5%	620292/ 106%	702910/ 105,6%	859679/ 107,3%	1177817/ 103,8%
Объем розничной торговли, млн руб / Индекс физического объема оборота розничной торговли в % к предыдущему году	257688/ 110%	339771/ 112%	429810/ 113,7%	528961/ 111,3%	652486/ 113,5%
Оборот оптовой торговли, млн руб	346107	403499	504328	608542	889995

Для оценки динамики изменений региональной товаропроводящей сети в концепции полюса роста экономики региона, автором диссертации вводится показатель кумулятивности Ккум. для определения эффекта масштаба, то есть отношение величины валового регионального продукта (ВРП), связанного с

товародвижением, к числу хозяйствующих субъектов (N) в регионе на основании того, что практически все хозяйствующие субъекты являются потребителями услуг региональной товаропроводящей сети. Этот параметр отличается от традиционного показателя эффективности системы, выражающийся как отношение результатов к затратам, что позволит оценить эффект интегративного изменения состояния региональной товаропроводящей сети за счет увеличения масштабов ее деятельности.

$$Ккум = ВРП/N$$

Выявленная проблема, исследование которой проводится в диссертационной работе, заключается в недостаточной динамике факторов, влияющих на развитие региональной товаропроводящей сети, представляемой в качестве полюса роста региональной экономики.

2) Выявление факторов, влияющих на развитие и состояние региональной товаропроводящей сети

На основе анализа функций региональной товаропроводящей сети в диссертации дано следующее ее определение - это комплексная социально-экономическая система функциональных составляющих· транспортных фирм, информационных центров, торговых посредников, банков, страховых компаний, таможенных постов, складских комплексов, предприятий связи, направленная на развитие качественно новых интегративных взаимоотношений

В диссертации исследованы экономические показатели регионов по Сибирскому федеральному округу за период 2000-2006г г, практическая деятельность отдельных отраслей и предприятий с целью выявления источников возникновения проблем в региональных товаропроводящих сетях Сибири При сопоставлении статистических данных можно сделать вывод, что по развитию транспортных и торговых услуг – основной сферы товаропроводящей сети региона - Красноярский край отстает от многих сибирских регионов

В работе исследована корреляция региональных данных по размерам оптовой и розничной торговли в Сибирском Федеральном Округе, при этом был определен коэффициент объема оптовых продаж в расчете на одну хозяйствующую единицу Наибольшие значения коэффициента у Омской области – 4,76 млн руб на одну хозяйствующую единицу и Кемеровской - 4.49 млн руб. В то же время, у Красноярского края коэффициент объема оптовых продаж на одну хозяйствующую единицу равен 1.51 млн руб С другой стороны, в области объема розничных продаж Красноярский край не уступает регионам и входит в тройку лидеров совместно с Новосибирской и Кемеровской областями.

Приведенные данные позволяют выявить основные факторы и проблемы развития региональной товаропроводящей сети Красноярского края, а именно низкий уровень услуг товаропроводящих структур и относительно невысокий объем оптовых продаж в расчете на одну хозяйствующую единицу в регионе.

Исследование факторов, влияющих на развитие региональной товаропроводящей сети позволило определить причины снижения конкурентоспособности экономики Красноярского края

- отставание в развитии транспортной инфраструктуры и межтерриториальных коммуникаций в регионе,

- отставание уровня сервиса при организации межрегиональных перевозок от мирового уровня,

- низкий уровень согласованности между собственниками разных видов транспорта в регионе, в связи, с чем не реализуются современные потребности клиентов в комплексных перевозках;

- неразвитая координационная информационная инфраструктура обеспечения перевозок в регионе;

- недостаточна законодательная и нормативная базы для поддержки развития товаропроводящих систем

3) Методика и методические инструменты интегрированного развития региональной товаропроводящей сети

Для решения проблемы развития региональной товаропроводящей сети необходимо использование одного из основополагающих методологических принципов анализа и синтеза - системного подхода, на основе которого можно создать методики и инструменты изменения процессов в существующей сети В этом случае логика конструирования механизма развития региональной товаропроводящей сети будет выглядеть следующим образом новое знание (о сервисе, как о полюсе роста) – новые методики развития - новая структура – новое качество структуры – новый продукт в сфере услуг (новая система взаимоотношений между отраслями в регионе) – новая РТС. Создание нового качества региональной товаропроводящей сети является содержанием процессов ее развития

В работе определены системообразующие требования к разрабатываемым методикам и инструментам развития региональной товаропроводящей сети достаточное их множество, взаимосвязанность; упорядоченность связей, что способствует созданию нового качества сети.

Методика интегрированного развития региональной товаропроводящей сети включает проведение аналитических исследований региональных условий по признакам соответствия концепции развития сети· рыночные, административные, коммуникационные, консолидационные, квалификационные условия, и разработку тактики и моделей реформирования Проведенные исследования условий, определяющих возможность развития сети, позволили автору диссертации провести их классификацию (таблица 2). Анализ состояния экономики Красноярского края и степени его участия в российских и международных товарных потоках позволяют определить, что в настоящее время недостаточно условий для развития региональной товаропроводящей сети Поэтому, на основе классификации условий развития РТС, разработана методика ее двухэтапного реформирования, позволяющая определить цели первого этапа, как развитие функциональных звеньев РТС в

достаточном по количеству и качеству объеме и второго этапа - развитие интеграционного процесса в РТС

Развитие РТС приведет к возникновению социально-экономических изменений в регионе: повышению экономического потенциала региона, расширению межрегиональных и международных экономических связей, созданию надежных экономических связей внутри региона

Таблица 2. Этапы и условия реформирования региональной товаропроводящей сети (РТС)

Условия	Этапы
1 этап Цель- развитие функциональных звеньев РТС в достаточном по количеству и качеству объеме	
Рыночные условия 1 наличие в регионе тенденций роста объемов оптовой, розничной торговли и централизации услуг, 2 наличие большого количества основных потребителей услуг РТС - торговых, транспортных, промышленных, экспедиторских и складских компаний *Административные условия* 1 упрощение административных согласований и разрешений на этапе проектирования узлов РТС, 2 создание координирующего органа по вопросам развития РТС в регионе *Коммуникационные и консолидационные условия* 1 наличие намерений к консолидации у клиентов и операторов в структуре РТС *Квалификационные условия* 1 наличие в регионе образовательных услуг по подготовке квалифицированных специалистов в области управления товародвижением	*Задачи 1-го этапа* 1 развитие системы дистрибьюции, транспортной и складской логистики для оптимизации межрегиональных и международных транспортно-экономических связей, 2 определение оптимального количества и мест рационального размещения оптовых складов и распределительных центров в товаропроводящих сетях, 3 внедрение прогрессивных технологий организации транспортного процесса, включая терминальную технологию, информатизацию системы товародвижения, развитие контейнерных перевозок грузов, 4 развитие региональной системы подготовки высококвалифицированных кадров в области логистики и логистического менеджмента, 5 создание системы нормативно-правового обеспечения деятельности РТС
2 этап Цель - развитие интеграционного процесса в РТС	
Рыночные условия 1 развитие региональных и межрегиональных торговых сетей, 2 приход на региональный рынок крупных иностранных и федеральных компаний *Коммуникационные и консолидационные условия* 1 переоборудование либо строительство необходимого количества транспортно-складских консолидирующих терминалов на основных торговых путях *Квалификационные условия* 1 наличие подготовленных человеческих	*Задачи 2-го этапа* 1 создание в качестве самостоятельных коммерческих структур посреднических логистических компаний, 2 обеспечение развития транспортной инфраструктуры путем создания в узлах транспортной сети интермодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, 3 реализация в РТС системы комплексного управления функционированием транспортных

ресурсов для осуществления операций товародвижения на современном международном технологическом уровне *Административные условия* 1 наличие государственной поддержки инфраструктурного обеспечения деятельности РТС, 2 наличие инвестиций и доступность кредитных ресурсов	узлов, 4 создание межрегиональных и международных интегрированных транспортно-логистических систем для развития российской части международных транспортных коридоров

4) Модель региональной товаропроводящей сети

Структуру региональной товаропроводящей сети можно представить в разных вариантах, но наиболее эффективным вариантом для товарных потоков Красноярского края может быть комплексная транспортно-складская сеть с распределительными центрами, с возможностью консолидации основной массы груза в складских терминалах в районах пересечения транссибирской магистрали, федеральной автомобильной трассы М53 – Москва-Владивосток и грузовых речных портов на Енисее

Основными системообразующими элементами предлагаемой к формированию Красноярской РТС являются территориальные транспортно-распределительные центры, размещаемые в узлах транспортной сети региона

Всего на территории Красноярского края предлагается к формированию 14 узлов РТС, из них пять крупных (мощностью грузопереработки от 750 до 1250 тыс тонн в год) в городах Красноярского края Красноярск, Канск, Ачинск, Лесосибирск-Енисейск, Минусинск-Абакан (рисунок 1), и девять средних (мощностью 250 - 600 тыс тонн переработки грузов в год) в населенных пунктах Богучаны, Северо-Енисейск, Новоселово, Тура, Игарка, Дудинка, Диксон, Абан, Бор На рис 1 узлы РТС показаны в сочетании с товаропроводящей сетью соседней с Красноярским краем Иркутской областью

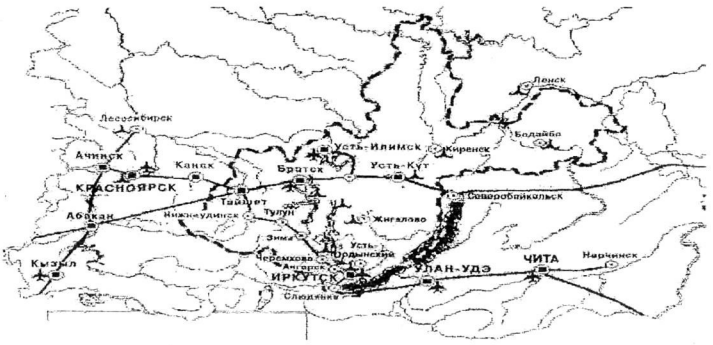


Рис.1. Карта размещения крупных узлов РТС в Красноярском крае в сочетании с товаропроводящей сетью Иркутской области

В работе проведена оценка эффективности региональной товаропроводящей сети по проектам-аналогам, в частности, в Иркутской и Московской областях. По предварительной оценке, создание на территории Красноярского края 14 Мультимодальных Товарораспределительных Центров (с объемом инвестиций около $500 млн. и суммарной мощностью грузопереработки 6720 тыс. тонн в год) может обеспечить экономический эффект в виде интегрального (накопительного) прироста чистой прибыли (за вычетом единовременных затрат) в размере около $1300 млн., при среднем сроке окупаемости капитальных вложений в инвестиционные проекты создания Товарораспределительных Центров 5-7 лет. При этом будет создано дополнительно около 6 тыс. рабочих мест, а бюджетная эффективность (налоговые поступления в бюджеты всех уровней) за десятилетний период составит порядка $900 млн.

Определено, что развитие РТС, как полюса роста является необходимым инновационным проектом региональной экономики, способными вызвать деловую и коммерческую активность, привлечь дополнительные грузопотоки и необходимые на развитие производственной и транспортной инфраструктуры

инвестиции, создать новые рабочие места и обеспечить приток дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны

Создана и апробирована инновационная модель звена РТС в экономической среде Красноярского края в виде интермодального транспортно-складского центра (ТСЦ) в восточной части Красноярского края В каждом из районных центров восточной зоны Красноярского края планируется организация транспортно-складских терминалов на базе существовавших ранее товарных баз

Рекомендуемая для ТСЦ форма организации представляет собой специализированное транспортно-экспедиционное предприятие, выполняющее функции оператора интермодального сообщения

Проведен анализ логистических издержек грузопереработки Установлена возможность увеличения производительности труда, что позволит уменьшить эксплуатационные расходы, в соответствии с расчетами с 12,89 руб./мес /тонна до 1,84 руб /мес /тонна

5) Мероприятия по совершенствованию региональной товаропроводящей сети

В результате анализа экономики региона выделены обеспечивающие признаки конкурентоспособности региона, объединенные системой хозяйствования в нем: эффективность управления экономикой, скорость и простота протекания экономических процессов, в том числе финансовых, товарных, наличие разного вида инфраструктур региона - от производственных до сервисных

На основе исследований связи параметров конкурентоспособности региона с параметрами состояния товаропроводящей сети определено, что решение целевых задач развития РТС будет содействовать повышению конкурентоспособности региона по направлениям соответствие экономической структуры региона современным требованиям отечественных и мировых рынков, наличие развитой товаропроводящей инфраструктуры, устойчивость

межрегиональных и хозяйственных связей, эффективность существующих схем товародвижения, что, в свою очередь, приведет к системным изменениям экономических параметров региона, то есть к появлению качественно новой социально-экономической ситуации напрямую связанной с уровнем организации РТС, что соответствует признакам экономического развития в части наличия достаточной рыночной инфраструктуры с необходимыми информационными и управленческими технологиями

Инструментом процесса реформирования является разработанный алгоритм последовательности мероприятий по обеспечению развития РТС в кумулятивной модели, представленный на рис 2

В результате исследования влияния региональной товаропроводящей сети на социально-экономическую среду региона определено, что ее развитие в сибирских регионах должно осуществляться в концепции полюса роста региональной экономики путем формирования региональных и межрегиональных транспортно-распределительных систем, что приведет к обеспечению высокой эффективности в системе грузо- и товародвижения, значительному мультипликативному эффекту и, в конечном итоге, к увеличению регионального валового продукта за счет сервисной составляющей, стабилизации и повышении конкурентоспособности региональной экономики.

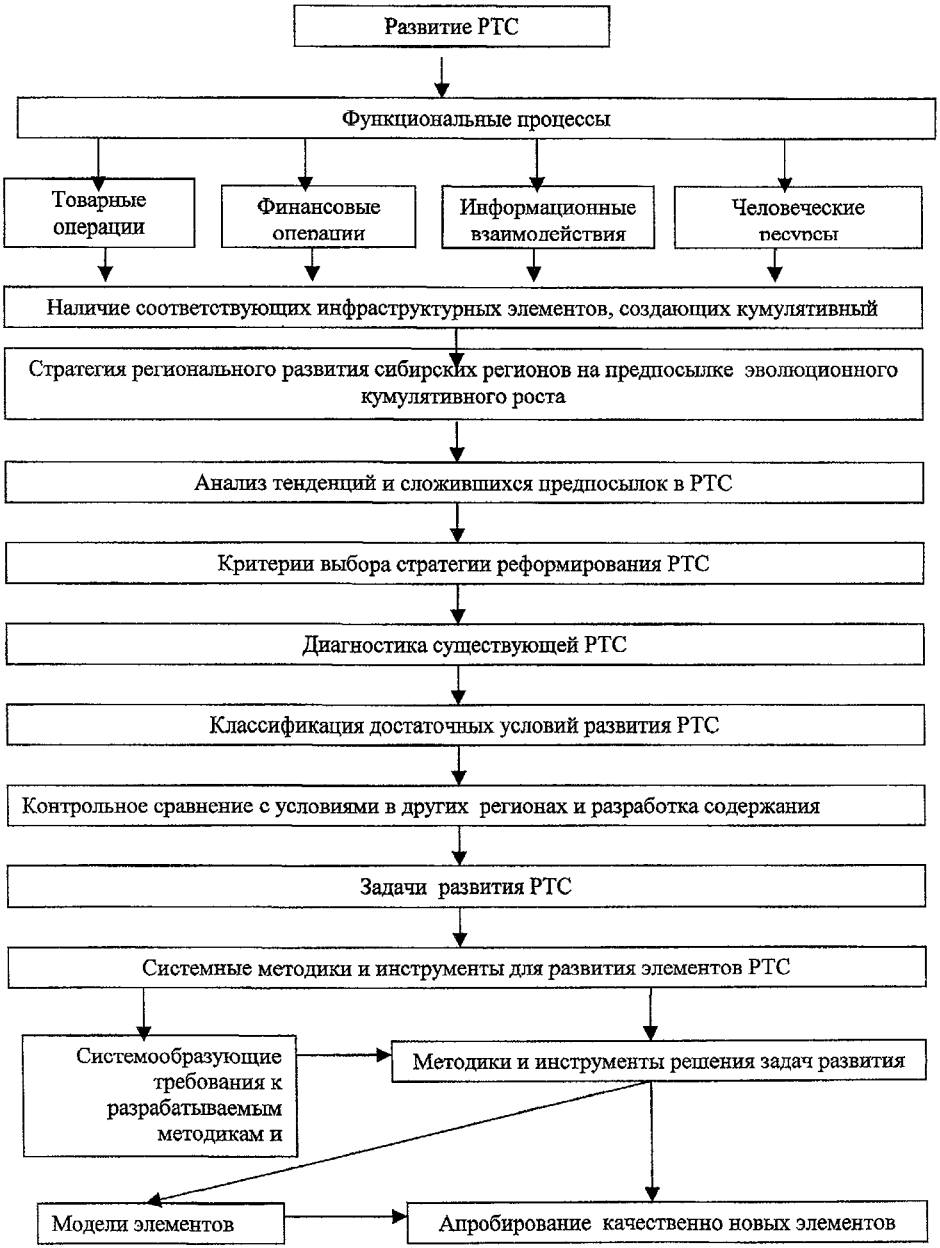


Рис 2 Алгоритм последовательности мероприятий по обеспечению развития РТС, как полюса роста региональной экономики

II. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Статьи в научных изданиях, рекомендованных ВАК:

1 Медведев В Л Мультимодальный транспортный узел в Красноярском крае Статья/ Вестник Сиб гос аэрокосмического ун-та, сб научн. тр /под ред проф Г П Белякова; Сиб гос аэрокосмический ун-т – Вып 5(12), Красноярск 2006 277с с 155-158. 0,25п л /авт 0,25п л

2 Медведев В.Л., Лукиных В.Ф. Методика поэтапного реформирования региональной подсистемы товаропроводящей сети. Статья/ Вестник Сиб гос аэрокосмического ун-та, сб научн. тр /под ред проф Г П Белякова_ Сиб гос аэрокосмический ун-т – Вып. 3(16) Красноярск 2007 220с - с 125-132 0,44п л. /авт.0,25п л

3 Медведев В Л, Лукиных В Ф, Коренная С В Анализ внутрирегиональных условий развития товаропроводящей сети Статья/ Вестник Сиб. гос аэрокосмического ун-та, сб. научн. тр /под ред проф Г.П.Белякова; Сиб гос аэрокосмический ун-т – Вып 3(16) Красноярск 2007 220с -с 145-153 0,5п л /авт 0,2п.л

4 Медведев В.Л., Лукиных В Ф Региональная подсистема товаропроводящей сети как полюс роста региональной экономики Российский экономический интернет-журнал [Электронный ресурс] регистрационное свидетельство №079 от 28 11 2006г, номер государственной регистрации 0420700008 -Режим доступа http||www e-rej ru/Speakers htm#let_m_cus, 27 08 2007 Свободный – загл с экрана. 0,5п л /авт 0,25п л

2. Научные печатные труды:

5 Медведев В Л, Лукиных В Ф Роль товаропроводящей сети в повышении конкурентных преимуществ региона Статья/ Вестник Сиб гос аэрокосмического ун-та, сб научн. тр / под ред. проф. Г.П.Белякова_ Сиб гос аэрокосмический ун-т – Вып 2(15), Красноярск 2007-с 68-74 0,5п л /авт 0,25п л

6 Медведев В Л ,Беляков Г.П.Полеты - в небе, учеба - на земле /Статья/ Журнал «Мир транспорта», Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), декабрь 2004 г., выпуск №4, 160с С 92-94 0,2п л /авт 0,1п л

7 Медведев В Л, Зосимов А.Г, Шаймарданов Л Г Надежность функциональных систем длительно эксплуатирующихся самолетов Статья/ Вестник Сиб гос. аэрокосмического ун-та; сб научн тр /под ред проф Г.П Белякова; Сиб гос аэрокосмический ун-т –Вып 5(12) Красноярск 2006 277с -с 165-170 0,3п.л /авт.0,1п л

8 Медведев В.Л., Зосимов А Г, Бойко О Г., Шаймарданов Л Г Методика оценки надежности функциональных систем самолетов Г А по статистическим материалам эксплуатанта Статья/ Вестник Сиб гос аэрокосмического ун-та; сб. научн тр /под ред проф Г.П Белякова_ Сиб

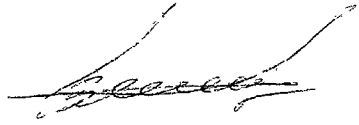
гос. аэрокосмический ун-т – Вып 5(12) Красноярск 2006 277с -с 153-164. 0,8п л /авт 0,2п л

9 Медведев В Л , Никушкин Н В , Коваленко Г Д. Повышение качества подготовки специалистов в формах научно-исследовательской деятельности студентов Научно-методический сборник/ СибГАУ, Красноярск, 2007 356с. с 178-180 0,2п л /авт 0,1п л

10 Медведев В.Л , Проблемы подготовки кадров для гражданской авиации Сибири и Дальнего Востока САКС 2004 3-5 декабря 2004г Красноярск 2005 152с С 117-120 0,25п л /авт 0,25п л

11 Медведев В Л ,Г Д. Коваленко Развитие авиационно-технического творчества молодежи в Красноярском крае САКС 2004 Материалы международной научно-практической конференции 3-5 декабря 2004г Красноярск 2005. 152с С.100-103 0,25п л /авт 0,15п л

12 Медведев В Л , Н В Никушкин. Проблемы подготовки кадров для гражданской авиации САКС 2004 Материалы международной научно-практической конференции 3-5 декабря 2004г. Красноярск 2005 152с С 106-108 0,2п л /авт.0,1п л

Соискатель  В Л Медведев

Подписано в печать 28 09 2007г
Формат 60х84/16 Объем 1,1п л.
Тираж 70 экз Заказ № 394
Отпечатано в отделе копировально-множительной техники
Сиб гос аэрокосмич ун-та им акад М Ф Решетнева
660014, г Красноярск, просп. им. газ Красноярский рабочий, 31