



003494452

На правах рукописи

Носков Иван Владимирович

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
РЕГИОНА
(на примере Самарской области)**

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

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Самара 2010

25 MAR 2010

Работа выполнена в Самарском государственном экономическом университете

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Хасаев Габидулла Рабаданович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Мелиховский Виктор Михайлович

кандидат экономических наук, доцент
Болгова Елена Владимировна

Ведущая организация: Волжская государственная академия
водного транспорта

Защита диссертации состоится 16 апреля 2010 г. в 15 ч. на заседании диссертационного совета Д 212.214.05 при Самарском государственном экономическом университете по адресу: 443090, г. Самара, ул. Советской армии, д. 141, ауд. 325

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Самарского государственного экономического университета

Автореферат разослан 15 марта 2010 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор экономических наук, профессор



Е.Н. Королева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Транспортный комплекс - один из важнейших секторов экономики, который обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь необходимым инструментом достижения социальных и экономических целей. Устойчивая работа транспортного комплекса региона как совокупности транспортных средств, инфраструктуры и управления, функционирующего на территории субъекта Российской Федерации, должна формировать высокое качество и мобильность услуг для потребителей. В противном случае транспортный комплекс может стать фактором, сдерживающим экономический рост.

Парадигма постиндустриального развития экономики основывается на концепции "устойчивого развития". В отношении транспорта она требует улучшения потребительских индикаторов его развития.

В общем виде под устойчивым развитием понимается сбалансированное экономическое, социальное, институциональное развитие и экологическое благополучие, направленное на увеличение потенциала удовлетворения потребностей человека, при условии приемлемой антропогенной нагрузки на биосферу.

Транспортная стратегия России, разработанная на период до 2030 г., ставит перед отраслью серьезные задачи. Однако потенциал транспортных отраслей практически всех субъектов РФ в настоящее время еще не отвечает требованиям реализации этой стратегии.

Рынок жестко разделяет интересы производителей и потребителей транспортных услуг. Конечные цели производителей (максимизация прибыли, доминирующее положение на рынке и т.д.) остаются стабильными, тогда как цели потребителей динамично меняются, потребности растут и модифицируются, изменяется тип потребительского поведения.

Государство в лице региональных органов управления призвано защищать интересы, в первую очередь, потребителей транспортных услуг, создавая при этом наиболее благоприятные условия для производителей. Приоритет интересов потребителей над сферой производства вообще и сферой транспорта в частности обусловлен природой социальной рыночной экономики, а также принципами устойчивого развития, в основе которого лежит учет потребностей будущих поколений.

Выработка стратегических направлений развития транспортного комплекса и определение конкретных путей их реализации с учетом специфики отдельного региона являются сложной и важной теоретической и практической проблемой, что предопределяет актуальность темы диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Исследования проблем стратегического развития и управления региональными отраслевыми комплексами, осуществляемые как западными, так и российскими учеными, проводились в рамках теории экономического пространства, теории общественного разделения труда и ее составной части - теории территориального разделения труда, теории факторов производства.

Исторически теории экономического пространства предшествовала теория размещения (производства), представителями которой были И. Тюнен, В. Лаундхардт, В. Кристаллер, А. Вебер, А. Леш, Т. Паландер, а также модели пространственной и продуктовой дифференциации, разрабатываемые в неоклассическом направлении экономической теории такими авторами, как Г. Хотеллинг, Э. Чемберлин, С. Сэллоп, Д. Хэй, Ф.М. Шерер.

В современных экономических исследованиях большой научный интерес вызывает теория экономического пространства, представленная разработками М. Кастельс, К. Жан, П. Савона, И. Рюэгг-Штюрм, М. Янг, Э. Кочетов, П. Можаяев, В. Рогов, А. Неклесса, Б. Мильнер, Ю. Матвеев, И. Пилипенко, Е. Сапир, С. Паринов, А. Олескин, Н. Свиридов, В. Чекарев, В. Мелиховский и другие ученые.

Особое место в изучении пространства занимает региональная экономика. За последние десятилетия накоплен большой объем литературы, в которой можно выделить исследования и труды таких авторов, как А.Г. Гранберг, В.И. Бугроменко, Л.М. Григорьев, Б.М. Штульберг, С.Д. Валентей, Л.И. Якобсон, Г.В. Гутман, А.С. Маршалов, А.С. Новоселов, Л.В. Смирнягин, Н.Н. Свиридов, Л.П. Бажуткина, Е.В. Зарова и др.

Проблемам транспортного комплекса Самарской области посвящены работы С. Архангельского, В. Арсенова, В. Ефремова и других исследователей.

Однако, несмотря на имеющуюся обширную литературу по проблемам регионального развития и вопросам функционирования транспортной отрасли, роль транспорта как единого комплекса в экономическом и социальном развитии региона, рассмотрена неполно.

Преобладают пока работы, исследующие развитие отдельных видов транспорта, влияния транспорта на развитие региональных рынков. Практически не сформулированы требования территории к развитию транспортного комплекса на основе концепции устойчивого развития. Опыт развитых стран и регионов в развитии транспортного комплекса еще мало изучен и нуждается в обобщении. Уделено мало внимания проблеме использования транзитного потенциала региона.

Актуальность и недостаточная разработанность проблем стратегии развития транспортного комплекса региона, высокая практическая зна-

чимость результатов их решения обусловили выбор темы диссертации, постановку цели и задач исследования, выбор объекта и предмета работы.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке теоретических положений и практических рекомендаций по формированию ключевых стратегических направлений развития транспортного комплекса региона.

Достижение поставленной цели обусловило необходимость решения следующих задач:

- исследовать теоретические основы и систематизировать принципы и показатели разработки стратегии развития транспортного комплекса региона;

- оценить потенциал транспортного комплекса Самарской области, его роль в устойчивом развитии региона и отраслевых региональных кластеров;

- проанализировать потенциал развития межрегиональных, внутри-областных и транзитных транспортных перевозок и дать оценку уровню его использования;

- сформулировать основные направления развития транспортного комплекса Самарской области как опорного каркаса региональной экономики;

- обосновать систему целевых показателей развития транспортного комплекса региона и приоритетное развитие пассажирских перевозок, как услуги, обеспечивающей рост внутреннего спроса;

- выявить перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры региона, ориентированной на увеличение транспортной доступности территории региона и экологичности транспорта.

Область исследования. Работа проведена в рамках специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: региональная экономика Паспортов специальностей ВАК (экономические науки): подпунктов 5.2 "Пространственное распределение экономических ресурсов, теоретические, методические и прикладные аспекты размещения предприятий, отраслей, комплексов", 5.18 "Разработка проблем функционирования и развития предприятий, отраслей и комплексов региона, рациональное использование природно-ресурсной базы.

Объектом исследования является транспортный комплекс региона.

Предмет исследования - экономические и организационные отношения по формированию стратегических направлений развития транспортного комплекса региона как фактора устойчивого развития региональной экономики.

Теоретической и методологической основой исследования являются труды российских и зарубежных ученых в области региональной

экономики и экономики транспортных отраслей; федеральные и региональные законодательные и нормативные акты, регулирующие пропорции регионального развития и развития транспорта в России; публикации в периодической печати, материалы научно-практических конференций.

При проведении исследования был использован в качестве основного методологического инструмента системный подход, позволяющий наиболее полно и объективно выявить проблемы формирования стратегии развития транспортного комплекса как фактора регионального развития.

В работе использовались следующие общенаучные и конкретно-научные методы: дедукции и индукции, анализа и синтеза, группировок, построения обобщающих экономических показателей, международных сопоставлений, индексного анализа, ранжирования, статистических и экономико-математических методов.

Информационная база работы включает материалы Росстата, Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Самарской области, Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области, Министерства транспорта, связи и автомобильных дорог Самарской области, публикации научно-исследовательских организаций, информационные ресурсы Интернета, а также результаты собственных исследований.

Научная новизна исследования состоит в теоретическом обосновании и разработке методических основ и практических рекомендаций по формированию стратегических направлений развития транспортного комплекса региона, ориентированного на достижение долгосрочных качественных показателей использования транспортной составляющей регионального развития и кластеров региональной экономики.

К наиболее существенным результатам, характеризующим научную новизну исследования, относятся следующие:

- сформулированы принципы формирования транспортного комплекса региона: интеграция и информационное взаимодействие различных видов транспорта, инфраструктуры и управления; кластерный подход к размещению на территории производительных сил; оценка чистого вклада транспорта в производство ВРП и роли транспорта в повышении капитализации региона; интегрирующая функция транспортного комплекса в рамках экономического пространства; оптимизация соотношения административных и экономических границ;

- обоснованы методические подходы и рекомендации к формированию стратегических направлений развития транспортного комплекса региона на основе предложенной системы целевых показателей: грузо- и пассажироёмкость ВРП, интегральная транспортная доступность (ИТД),

минимальный транспортный стандарт (МТС), уровень социальной подвижности населения;

- доказан приоритет пассажирского транспорта общего пользования в обеспечении равенства социальных условий жизни населения и показано возрастающее значение городского электрического транспорта для устойчивого развития мегаполиса;

- определены направления расширения и повышения капитализации экономического пространства региона на основе развития его транспортного каркаса (максимизация внутреннего спроса, расширение транзитных возможностей территории, рост социально-территориальной справедливости, повышение уровня безопасности и экологичности транспорта, снижение степени транспортно-хозяйственных рисков);

- определены факторы достижения высокой транспортной доступности территории и социальной подвижности населения (создание благоприятной транспортно-коммуникационной среды, развитие скоростных железнодорожных и автомобильных перевозок, усиление роли водного транспорта, оптимизация маршрутной сети транспорта общего пользования, восстановление внутриобластного авиасообщения и модернизация системы городского электрического транспорта).

Теоретическая и практическая значимость исследования определяется тем, что основные выводы работы являются предпосылкой дальнейшего развития некоторых положений теории региональной экономики и теоретических концепций экономики транспортных отраслей.

В работе впервые на примере Самарской области определены ключевые стратегические направления развития транспортного комплекса региона, ориентированного на достижение качественных результатов снижения грузоемкости и роста пассажироемкости экономики, высокого уровня интегральной транспортной доступности территории региона и его капитализации.

Практическое значение исследования состоит также в возможности использования методических предложений и рекомендаций в процессе стратегического планирования развития регионального транспортного комплекса, а также в практике формирования региональной кластерной политики. Отдельные выводы и предложения, сформулированные в диссертационном исследовании, могут использоваться территориальными органами управления при разработке программ социально-экономического развития, а также органами государственной статистики для формирования системы показателей транспортного комплекса региона и его влияния на социально-экономическое развитие региона.

Методические разработки и материалы диссертационного исследования могут быть использованы в учебном процессе экономических

высших учебных заведений и экономических институтов транспортных университетов при изучении таких дисциплин, как: "Региональная экономика", "Стратегическое планирование и прогнозирование", "Государственное и муниципальное управление", "Экономика транспорта".

Апробация работы. Основные положения диссертационного исследования прошли обсуждение на научно-практических конференциях:

- на Международной научно-практической конференции "Наука и образование транспорту" (Самара, 2009);

- V Всероссийской научно-практической конференции "Актуальные проблемы развития транспортного комплекса" (Самара, 2009);

- Всероссийской научно-практической конференции "Всероссийская перепись населения как информационно-статистическая база стратегирования социально-экономического развития государства и регионов" (Пенза, 2008);

- Международной научно-практической конференции "Развитие транспортной инфраструктуры - основа роста экономики забайкальского края" (Чита, 2008);

- Всероссийской научно-практической конференции "Стратегии регионального развития: методология и практика" (Самара, 2007);

- Международной научно-практической конференции "Актуальные проблемы современного социально-экономического развития" (Самара, 2006);

- VII Всероссийском форуме молодых ученых и студентов "Конкурентоспособность территорий и предприятий во взаимозависимом мире" (Екатеринбург, 2004);

- Региональной научно-практической конференции студентов и молодых ученых "Факторы развития производительных сил и рост бюджетного потенциала сельских территорий" (Самарская область, с. Кошки, 2003);

- V Всероссийской научно-практической конференции "Территориальная организация общества и управления в регионах" (Воронеж, 2002);

- Международной научно-практической конференции "География и регион" (Пермь, 2002);

- научных конференциях профессорско-преподавательского состава Самарского государственного экономического университета (2006-2009).

Материалы диссертации используются в практической работе Министерства экономического развития, инвестиций и торговли Самарской области, Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Самарской области, а так же при чтении лекций и проведении семинарских занятий по дисциплине "Региональная экономика" в Самарском государственном экономическом университете.

По теме исследования автором в 2007 г. был получен грант Самарского областного конкурса научных работ студентов, аспирантов и молодых ученых.

Публикации. Основные положения диссертационного исследования изложены в 16 научных публикациях общим объемом 22,3 печ. л. (лично авторских - 7,3 печ. л.), в том числе в 8 публикациях в изданиях, определенных ВАК.

Структура и объем работы. Структура работы отражает логику диссертационного исследования и включает в себя введение, три главы, заключение, список использованной литературы (203 источника). Работа содержит 24 таблицы и 5 рисунков.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ.

Во введении обоснована актуальность выбранной темы, определены объект, предмет, цель и задачи исследования, сформулирована научная новизна и показана практическая значимость полученных результатов.

В первой главе "Теоретические основы формирования транспортного комплекса региона" исследованы теоретические аспекты, сформулированы цели и принципы развития транспортного комплекса региона, обоснована актуальность оптимизации границ в рамках экономического пространства, выдвинуто положение о транспортно-логистической составляющей региональных кластеров и сформулированы дополнительные условия развития кластеров в соответствии со складывающимися транспортными коридорами и узлами. Разработаны методические подходы к созданию обобщающих экономических показателей, которые можно использовать для оценки стратегических изменений в транспортной составляющей регионов.

Определено, что теоретической базой исследования проблем регионального транспортного комплекса являются теория экономического пространства и концепция устойчивого развития, теория общественного разделения труда и ее составная часть - территориальное разделение труда, теория факторов производства. Обобщение точек зрения различных авторов на содержание теории экономического пространства позволяет сделать вывод относительно излишне расширительного определения этого понятия, уменьшающего его практическое значение. Так, О.В. Черковец говорит об экономическом пространстве как об общественно-хозяйственном пространстве, Р.С. Беков исследует его с позиции собственности - владении, распоряжении природным веществом в процессе труда, В.В. Чекмарев называет экономическое пространство предметом

экономической науки. Используя в качестве теоретической основы определение экономического пространства А.Г. Гранберга¹, мы пришли к выводу, что интегрирующая функция в экономическом пространстве принадлежит транспортному комплексу. Такой подход помогает оценить роль транспортного комплекса в развитии социально-экономической структуры региона и процессах кластеризации экономики.

Процесс формирования эффективного транспортного комплекса региона должен соответствовать достижению следующих целей:

- максимизации внутреннего спроса, являющегося главным источником экономического роста (в соответствии со среднесрочной стратегией развития страны) и расширению транзитных возможностей территории как источника внешних финансовых поступлений;

- росту социально-территориальной справедливости, под которой понимается гарантия транспортной доступности услуг и социальных благ для населения, а также возможности экономии свободного времени;

- снижению степени риска хозяйственной деятельности в части зависящей от транспортных факторов, для чего важным является сокращение удельных затрат времени на перевозки (пассажирские и грузовые);

- повышению уровня безопасности граждан, в части, зависящей от транспортного фактора.

В диссертации показано, что достижение целей эффективного развития транспортного комплекса региона должно основываться на следующих принципах:

- интеграция и информационное взаимодействие различных видов транспорта, инфраструктуры и управления;

- оценка чистого вклада транспорта в производство ВРП. По некоторым данным, при расчете ВРП 1,1% выпуска продукции транспорта недоучитывается вообще, а около 20% выпуска незаслуженно присваивается смежными отраслями, потребляющими услуги транспорта²;

- кластерный подход к размещению на территории производительных сил. В диссертации под кластером понимается технологически взаимосвязанное сочетание производства товаров и услуг с учетом про-

¹ "Экономическое пространство - это насыщенная территория, вмещающая множество объектов и связей между ними: населенные пункты, промышленные предприятия, хозяйственно освоенные и рекреационные площади, транспортные и инженерные сети и т.д." (*Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: учеб. для вузов. М.: ГУВШЭ, 2000. С. 25*).

² См.: Географические проблемы устойчивого развития природной среды и общества. М.: ИГРАН, 1996.

странственного фактора, которое обеспечивает максимальный прирост ВРП. Исходя из такого понимания природы кластера, на наш взгляд, правильно говорить не о самодостаточном транспортном кластере, а о транспортной составляющей различных кластеров. Для Самарской области и других регионов, ориентированных на развитие региональных кластеров, в этой связи можно сформулировать новый принцип транспортной политики - обеспечение с помощью развитого транспортного комплекса формирование различных кластеров в экономике региона. Эффективный транспортный комплекс выступает мощным катализатором кластеризации и следовательно, роста конкурентоспособности региональной экономики.

- учет роли транспорта в процессе повышения капитализации региона. Капитализация региона - рост рыночной стоимости совокупных (фактических и потенциальных) активов, находящихся на его территории. Экономика региона формирует общественный "заказ" на транспортный комплекс, а последний обеспечивает освоение территории, коммуникационные условия ведения бизнеса и транспортной доступности для населения, формирование более эффективного экономического пространства, существенно влияет на привлечение инвестиций, т.е. увеличивает капитализацию региона;

- формирование стратегических направлений и индикаторов развития транспортного комплекса региона во взаимосвязи с показателями его устойчивого развития. В рамках существующих методик развитие транспорта оценивается лишь производственными показателями (объем отправленных грузов/пассажиров, грузооборот и т.п.), материально-техническим состоянием отдельных видов транспорта или абстрактными характеристиками (плотность сети на 1000 жителей, плотность сети на 10,0 тыс.кв.км).

Данные показатели позволяют оценить объем ресурсов, необходимых для развития транспортного комплекса и его элементов (подвижного состава, дорожного и путевого хозяйства и т.п.), но не учитывают экономические цели этого развития и потребности кластеризации экономики.

Формирование транспортного комплекса на базе сформулированных принципов, позволяет обосновать методологические подходы к формированию стратегических направлений и индикаторов его развития во взаимосвязи с показателями устойчивого социально-экономического развития региона. Реализация этих подходов - основа для разработки методических рекомендаций к определению целевых показателей развития транспортного комплекса, которые можно использовать для разработки стратегии развития транспортного комплекса.

В диссертации сформулированы принципы и показатели формирования направлений стратегического развития транспортного комплекса Самарской области. Выделим некоторые из них:

- снижение грузоемкости экономики как критерий эффективности использования транспорта, определяемый динамикой отношения грузооборота в тонно-км к объему ВРП в денежном выражении (без учета транзита) - эффективное развитие транспорта выражается в снижении этого показателя;

- повышение пассажироемкости региональной экономики, которая рассчитывается отношением пассажирооборота в пасс-км к объему ВРП. Эффективность развития пассажирских перевозок определяется темпами его повышения, так как чем выше уровень этого показателя, тем большая подвижность населения обеспечивается при данном уровне ВРП. Решающим фактором повышения пассажироемкости экономики является опережающий рост подвижности населения, что, в свою очередь, в условиях развития постиндустриальной экономики, является важнейшей предпосылкой дальнейшего роста ВРП;

- рост подвижности населения, который рассчитывается отношением пассажирооборота в пасс-км к численности населения региона. Как известно, чем выше уровень социально-экономического развития страны, тем выше в ней показатели мобильности и подвижности населения;

- интегральная транспортная доступность, представляющая собой средневзвешенные затраты времени на пассажирские и грузовые перевозки. Этот показатель характеризует качество транспортной среды региона, учитывает совокупность взаимовлияния всех видов путей сообщения на конкретной территории, причем как их техническую надежность, так и надежность конфигурации. Надежной считается такая сеть всех видов путей сообщения региона, которая позволяет достичь любую его точку из любой другой за определенное нормативное время;

- минимальный транспортный стандарт - минимально необходимый набор потребления услуг транспорта конечным потребителем, от которых существенно зависят условия жизнедеятельности и хозяйствования в регионе. Его параметры в имеющихся немногочисленных научных публикациях определяются следующими показателями: доля транспорта в загрязнении окружающей среды; вклад автотранспорта в суммарное загрязнение окружающей среды; надежность дорожного обеспечения; уровень транспортной дискриминации населения; удельный фонд потерянного свободного времени на 1 чел/нед; уровень ДТП по вине автодорог, ед./1000000 поездок; грузоемкость экономики, ткм/1 ВВП; подвижность населения с социально - культурными целями; доля затрат на под-

важной состав регионального транспорта; доля затрат на инфраструктуру регионального транспорта; доля общественного транспорта в пассажирских перевозках; уровень развития мускульных видов транспорта; эффективность финансирования.

Учитывая значение данного показателя для оценки качества жизни населения и условий хозяйствования, автор предлагает принять Федеральный закон "О минимальном транспортном стандарте".

Таким образом, применение теории экономического пространства и устойчивого развития позволяют существенно уточнить принципы и показатели развития транспортного комплекса региона, сменить ориентиры стратегии регионального развития в целом, отказаться от некоторых парадигм региональной политики (например, от понимания комплексности как самодостаточности региона, выравнивания уровней социально-экономического развития регионов и др.).

В диссертации дана подробная характеристика транспортного комплекса Самарской области. Его конкурентные преимущества определяются не только уровнем развития отдельных видов транспорта, инфраструктуры и управления, но и трансграничным положением области на пересечении железнодорожных, водных, автомобильных и воздушных магистралей.

В регионе созданы предпосылки (наличие уже сформировавшихся транспортных коридоров на территории региона и высокая степень его инфраструктурной освоенности др.) для превращения его в один из основных центров переработки транзитных и экспортно-импортных грузопотоков на евроазиатском направлении.

Среди важнейших стратегических проблем области, которые могут быть решены только при опережающем транспортно-дорожном развитии, следует выделить:

- снижение уровня территориальной дифференциации социально-экономического развития (т. е. достижение социальной справедливости в рыночном понимании как равенства стартовых условий жизни и хозяйствования).

- рост инвестиционной привлекательности региона за счет увеличения капитализации территории посредством значительного улучшения транспортной доступности мест;

- увеличение экспортных услуг транспорта за счет роста транзитных перевозок.

Во второй главе "**Потенциал и основные направления развития межрегиональных и внутриобластных транспортных перевозок в Самарской области**", с учетом разработанных методологических подходов и методических рекомендаций, дана оценка состояния и перспек-

тив развития транспортного комплекса региона. Выявлены задачи, решение которых необходимо для обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса. Представлены и оценены варианты развития и усиления интеграции основных видов транспорта в условиях формирования эффективного транспортного комплекса Самарского региона как фактора развития региональной экономики.

Проведенный в диссертации анализ показателей транспортной обеспеченности и деятельности железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта региона позволил сделать вывод, что транспортный комплекс Самарской области имеет высокий потенциал. Однако для его устойчивого развития и достижения минимального транспортного стандарта в работе определены следующие стратегические направления развития межрегиональных, внутриобластных перевозок и транспортного комплекса в целом.

1. Развитие и усиление интеграции всех видов транспорта, управление грузовыми потоками через логистические структуры с применением контейнерных технологий перевозки грузов, что позволит снизить грузоемкость ВРП, увеличить объемы транспортных перевозок. Использование логистических резервов развития региона ускорит его устойчивый экономический рост на основе формирования региональных экономических кластеров.

2 В транспортном комплексе региона необходимо: преобразование железнодорожных линий "Сызрань - Самара - Похвистнево" и "Самара - Курумоч - Тольятти" в скоростные магистрали; ряда автомобильных дорог, пересекающих весь регион, в автомагистрали - скоростные дороги с автоматическим регулированием движения; активнее развивать местные речные пассажирские перевозки на скоростных судах, которые будут способствовать улучшению ИТД, повышению подвижности населения и качества жизни, росту эффективности в работе всех потребителей транспортных услуг, в частности, повышению привлекательности региона для транзита грузов и пассажиров.

3 В транспортной составляющей крупных городов Самарской области обеспечить решение проблем внутригородского транспорта: ликвидации "пробок", что возможно только инновационным путем - за счет строительства скоростных, эстакадных и внеуличных магистралей, организации одностороннего движения; значительного повышения удельного веса перевозок пассажиров общественным транспортом по сравнению с индивидуальным.

4. Развитие областной сети скоростного транспорта - сети автодорог, которые обеспечат высокую транспортную доступность для населения об-

ласти, позволят свести к минимуму транспортную дискриминацию сельского населения региона и повысить качество его жизни. Для небольшой части сельского населения, остающегося в условиях низкой транспортной доступности, целесообразно ввести компенсационные выплаты.

5. Важным направлением является разработка комплекса мер по установлению тесного взаимодействия различных видов транспорта не только на территории Самарского региона, но и на сопредельных территориях. Речь идет об установлении на первом этапе хотя бы ориентиров экономической границы Самарского региона и соответственно транспортных сетей.

6. В условиях глобализации экономики особое значение приобретает развитие водных путей как Самарской области, так и всей Европейской части России. В увязке с развитием сухопутных путей международных транспортных коридоров развитие водных путей будет способствовать переключению на сеть водных коммуникаций экспортно-импортных грузов на направлении коридора № 7 (Дунай - Дон - Волга) и коридора "Север - Юг" (Иран - Каспий - Волга - Санкт-Петербург). Широкое использование малых рек, как части единой транспортной системы могло бы значительно увеличить промышленный и транспортный потенциал региона.

7. С учетом развития сельскохозяйственных и других отраслевых кластеров и транспортной сети целесообразно изменить административную сеть сельских муниципальных районов в сторону их укрупнения.

8. Необходимо добиться улучшения структуры основного капитала транспортных организаций - удельный вес стоимости подвижного состава должен превышать удельный вес стоимости транспортной инфраструктуры (дорог, путей, станционных и других сооружений). Качество и техническая оснащенность транспортного комплекса, обеспечиваемые характеристиками подвижного состава, должны отражать скоростные параметры, надежность и комфортность. Это необходимо для повышения такого важного социального показателя, как подвижность населения.

9. Возрастающее значение приобретает проведение сбалансированной тарифной политики. Она должна обеспечить соответствие тарифов на пассажирские перевозки уровню доходов населения. Тарифная стратегия не должна быть фактором, препятствующим росту пассажироёмкости экономики. В вопросах тарифообразования на городском общественном транспорте показателен опыт Западной Европы: в среднем месячные затраты на городской общественный транспорт там колеблются от 5 до 7%. Аналогичные значения для Самарской области в 2001-2007 гг. колебалась от 4,7 до 6,2%, следовательно невозможно осуществлять повышение тарифов без существенного роста доходов населения.

10. Основным видом транспорта в Самарской области, как и во всей России, является железнодорожный транспорт, на долю которого приходится около 90 % грузооборота и около 45 % пассажирооборота региона (без учета трубопроводного транспорта). Самарский транспортный узел и, прежде всего, его железнодорожная составляющая может выполнять функции транспортного центра Среднего Поволжья и Южного Урала по консолидации и распределению грузовых и пассажирских потоков.

11. Одной из причин неразвитости транзитных перевозок, наряду с непривлекательными тарифами, портовыми и таможенными ограничениями, является отсутствие логистических центров. Это узкое место в транспортном комплексе региона. Строительство терминально-логистических центров должно быть приоритетом в ближайшие годы. Автор предлагает разработать соответствующую областную целевую программу.

12. Значимое для экономики не только региона, но и страны стратегическое направление - развитие транзитного потенциала региона посредством использования передовых технологий перевозок грузов, совершенствования элементов транспортной инфраструктуры, развития современных логистических структур и информационных систем.

13. Создание регионального транспортного консолидирующего центра. Его целесообразность определяется явным превосходством Самарской области в объеме осуществления грузоперевозок по сравнению с другими транспортными центрами европейской части России. По суммарному грузопотоку железнодорожного, водного и автомобильного транспорта Самарский транспортный узел уступает только Москве, но значительно превышает показатели таких транспортных узлов, как Санкт-Петербург, Казань, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Астрахань³ (рис. 1).

14. На автомобильном транспорте увеличивается объем транзитных перевозок. Поэтому стратегически необходимым на перспективу становится приоритетное развитие автомобильного транспорта и строительство автодорог способных выдерживать движение грузовых автопоездов весом до 30 и даже до 50 т.

В третьей главе "Направления развития транспортного комплекса Самарской области как опорного каркаса региональной экономики" выявлены наиболее значимые направления, рассмотрены возможности и последствия стратегического развития транспортного комплекса региона.

³ *Архангельский С.В., Арсенов В.И., Хасаев Г.Р.* Региональные консолидирующие центры - опорные узлы системы международных транспортных коридоров. Самара, 2004. С. 247.

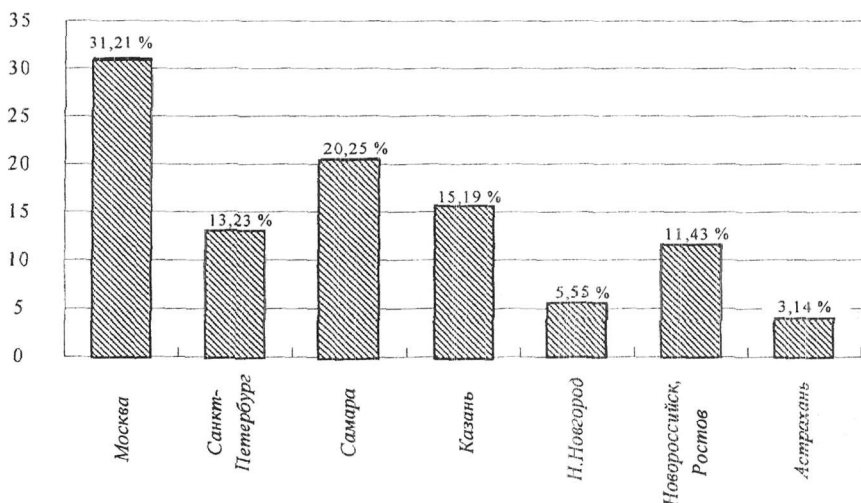


Рис. 1. Распределение грузопотоков в зонах локального транспортного обслуживания по центрам грузопереработки в Европейской части РФ

Перспективы развития транспортного комплекса Самарской области, в котором занято 114 тыс. человек или 8% экономически активного населения региона предполагают реализацию ряда приоритетных стратегических направлений, способных оказать влияние на расширение экономического пространства региона и рост его капитализации.

Конкретизация стратегических направлений развития транспортного комплекса региона, частично изложенных во второй главе диссертации, сводятся к следующим моментам.

Во-первых, экономическая динамика индустриально развитых стран свидетельствует о положительности тенденций сокращения грузоемкости ВВП, поскольку они характеризуют качественный процесс освобождения экономики от транспортной зависимости. Данные по Самарской области приведены в табл. 1.

В то же время пассажироемкость ВРП должна расти, ибо рост подвижности населения (особенно с социально-культурными целями) - характеристика уровня цивилизованного развития в современном мире.

Соотношение интенсивности этих показателей таково, что рост грузооборота должен быть меньше роста пассажирооборота и, в еще большей степени, ниже темпов роста ВРП. Тогда можно будет сделать вывод о тенденциях постепенного перехода экономики Самарской области в постиндустриальную стадию развития, сопровождающуюся снижением вклада традиционных секторов экономики в ВРП и увеличением подвижности населения, в первую очередь, с социально-культурными целями.

Таблица 1

Динамика грузоемкости экономики Самарской области*

Показатели	Годы									2008 г., % к 2000 г.
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
ВРП в сопоставимых ценах, % к предыдущему году	100	106,8	103,9	104,8	108,7	101,7	106,4	108,1	103,6	153,2
Грузооборот**, млрд. т-км	131,0	136,5	146,9	159,4	169,1	161,2	168,4	169,8	168,2	
Грузооборот, % к предыдущему году	100	104,2	107,6	108,5	106,1	95,3	104,5	100,8	99,1	128,4
Грузооборот без трубопроводного транспорта, млрд. т-км	41,2	41,4	44,9	50,0	53,7	53,8	63,0	64,7	66,6	
Грузооборот без трубопроводного транспорта, % к предыдущему году	100	100,4	108,6	111,3	107,3	100,3	117,1	102,6	102,9	161,5
Грузоемкость, % к предыдущему году	100	97,6	103,6	103,5	97,6	93,7	98,2	93,2	95,7	83,8
Грузоемкость без трубопроводного транспорта, % к предыдущему году	100	94,0	104,5	106,2	98,7	98,6	110,0	94,9	99,3	105,4

* Рассчитано по данным Самарского статистического ежегодника. Самара, 2009. С. 12, 232.

** С учетом грузооборота автотранспорта всех видов деятельности.

Во-вторых, развитие транспортного комплекса Самарской области требует большей синхронизации с целями и задачами социально-экономического развития региона и задачами кластеризации экономики, что обуславливает необходимость увязывать интересы регионального развития с интересами развития транспортной системы страны.

Направления тактического характера, конкретизируя стратегические направления развития транспортного комплекса как опорного каркаса региональной экономики, можно свести к следующему.

1. Приведение всех звеньев транспортного комплекса в состояние, адекватное целям устойчивого социально-экономического развития,

особенно тех, которые связаны с обеспечением массовых общественных перевозок, с целью стимулировать внутренний спрос.

Основу прироста объема работы транспортного комплекса должен составлять прирост пассажирооборота, что обеспечивает равенство социальных условий населения. Пассажирские перевозки транспортом общего пользования снизились в период 2002-2008 гг. на 63,9%, что нельзя объяснить только уменьшением численности населения региона. Такое резкое снижение пассажироперевозок вызвано сокращением перевозок пассажиров автобусным транспортом по причине негативных последствий монетизации льгот. Фактически это сокращение меньшее, так как объем пассажирских перевозок, учитываемый государственной статистикой, особенно во внутригородском сообщении, не отражает полностью объемы перевозок частными компаниями и автомобилизацию населения.

Социальная подвижность населения за период с 2002 по 2008 г. снизилась с 3030 до 1974 пасс.-км на 1 жителя, или на 35%, что отражает существенное снижение количества поездок с социально-культурными целями.

Современные принципы организации внутригородских транспортных потоков подразумевают расчет пропускной способности улиц по числу перевезенных за час пассажиров, а не по количеству пропущенных транспортных средств. Это прогрессивный метод оценки, основанный на опыте западных стран и новейших исследованиях отечественных ученых в области экономики транспорта. Более того, данный метод вписывается в общую концепцию повышения пассажироемкости экономики.

Городской электрический транспорт имеет огромную транспортную и социальную значимость. Опыт европейских стран говорит о том, что при лавинообразном росте автомобилизации общества, мегаполис не сможет развиваться без эффективного рельсового транспорта.

2. Обеспечение роста пассажирских перевозок предполагает развитие потенциала транспортных отраслей, ориентированных на эту услугу, что обеспечит решение задач устойчивого развития транспортного комплекса Самарской области с позиций достижения высокой транспортной доступности территории региона.

Развитие транспортного комплекса Самарской области предполагает совершенствование регионального транспортного каркаса за счет формирования новых скоростных транспортных, в частности автодорожных, сетей высокого уровня качества, включая автомагистраль "Центральная", строительство мостовых переходов, особенно через р. Волгу в районе г.о. Октябрьск.

В качестве критерия для оценки социально-экономических аспектов развития транспортного комплекса необходимо использовать показатель

ИТД в его нормативном и фактическом значении. Он отражает сводные характеристики надежности функционирования транспортной сети и в этом смысле представляет аналитическую ценность с позиций пользователей транспорта, которые заинтересованы оплачивать не километры построенных или реконструированных дорог, а реальное снижение затрат времени на грузо- и пассажироперевозки.

Норматив ИТД транспортной сети является расчетным для каждого региона (области, края) и определяется временем, которое необходимо затратить на перевозку пассажира или единицы груза в пределах территории до самой отдаленной точки района и обратно. Для сельских муниципальных районов области норматив для грузоперевозок составляет 2,4 ч (чистое время движения без остановок и ожиданий), для пассажироперевозок - около 1,8 ч, в зависимости от системы расселения.

Процент обеспеченности территории транспортной сетью - это главный показатель качества транспортной инфраструктуры региона, который определяется как соотношение фактических средневзвешенных затрат времени на перевозки (грузовые или пассажирские) к нормативным.

Нормативы средневзвешенных затрат времени являются гибкими, определяются спецификой района и связаны с удельным весом регулярных связей, т.е. регулярного сообщения, необходимого для потребления услуг гарантированного минимума (специализированной медпомощи, мероприятий культуры и соцобеспечения, ремонта сложной бытовой техники и т.д.).

По уровню транспортной дискриминации населения все районы Самарской области могут быть разделены на три группы: благоприятный уровень (менее 10%); удовлетворительный уровень (10-40%); неудовлетворительный уровень (более 40%).

В настоящее время 29,1% населения области проживает вне зоны нормативной транспортной доступности, что составляет около 930 тыс. чел., в пределах сельских муниципальных районов разница в транспортном обеспечении его жителей превышает 30% - это чрезвычайно высокий уровень территориальной дифференциации транспортной обеспеченности.

Уровень транспортной дискриминации населения значительно колеблется по районам области. Большинство районов (18) имеет неблагоприятный уровень транспортной дискриминации, при этом надежность единой транспортной сети (ЕТС) по пассажирским перевозкам в 1,2 раза ниже, чем по грузовым, главным образом, за счет низкой надежности функционирования речного и автобусного транспорта.

3. Одной из основных характеристик роли пассажирского транспорта в экономическом развитии региона является пассажироемкость валового регионального продукта. Отрицательная динамика этого показателя в Самарской области не соответствует возможностям ее транспортного потенциала и потребностям экономического развития (табл. 2).

Кроме того, абсолютное значение пассажироемкости в Самарской области ниже, чем в России в целом, не говоря о многих развитых странах, что свидетельствует о сравнительно низком качестве индустриального и социально-экономического развития региона, показателей мобильности и подвижности населения. При этом в западных странах лишь 35-40% пассажирооборота приходится на трудовые поездки (в России и развивающихся странах - 60% и более).

Таблица 2

Динамика пассажироемкости экономики Самарской области*

Показатели	Годы									2008 г., % к 2000 г.
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
ВРП в сопоставимых ценах, % к предыдущему году	100	106,8	103,9	104,8	108,7	101,7	106,4	108,1	103,6	153,2
Пассажирооборот, млн. пасс.-км	10247	10229	9804	9269	8791	6670	6538	6522	6266	
Пассажирооборот, % к предыдущему году	100	99,8	95,8	94,5	94,8	75,9	98,0	99,8	96,1	61,1
Пассажироемкость, % к предыдущему году	100	93,4	92,2	90,2	87,2	74,6	92,1	92,3	92,8	39,9

* Рассчитано по данным Самарского статистического ежегодника. Самара, 2009. С. 12, 233.

Анализ выявленных тенденций позволил установить значимые перспективные направления развития пассажирского транспорта Самарской области:

а) изменение структуры пассажирооборота (снижение доли автомобильного транспорта в общей структуре пассажирооборота; относительно быстрое развитие железнодорожных перевозок в первую очередь; за

счет скоростных пригородных линий и скоростной транспортной системы Самара - Аэропорт - Тольятти; укрепление роли водного транспорта в связи с увеличением регулярности и надежности пригородных и междугородних перевозок по Волге, а также воздушного транспорта для связи с отдаленными районами области и соседними регионами);

б) обеспечение существенного роста подвижности населения, выраженной в пасс-км в расчете на 1 жителя, что станет благоприятной тенденцией развития пассажирского транспорта. Однако следует учесть, что одним из основных измерителей транспортной подвижности, характеризующих уровень подвижности и контактности населения, является показатель потребления пассажирских транспортных услуг с социально-культурными целями, выраженный в величине километров, которое проехал каждый житель в течение года. Именно этот показатель должен использоваться в качестве показателя-ориентира МТС. Каждый взрослый житель Самарской области уже сегодня должен проезжать не менее 3000км в год с социально-культурными целями (по критериям западных стран - 4000км), фактически же проезжает около 2000 км.

4. Возможности реализации выгод географического положения Самарской области и ее транспортных коммуникаций определяют перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры региона.

Комплексный анализ маршрутов между установившимися центрами перевозки грузов показал, что Самарский транспортный узел располагается в зоне стыка трасс международных перевозок из Южной Европы, южных портов России (Астрахани, Ростова-на-Дону, Новороссийска) в направлении Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, а также со всего европейского континента (от северного региона до портов Азово-Черноморского бассейна) в направлении Казахстана, Средней и Центральной Азии.

Такое расположение определяет его геополитическую перспективу как опорного узла при продлении панъевропейского МТК № 3 (а также МТК № 5) на Транссиб, что позволит не только разгрузить "широтный ход" МТК № 2 через Нижний Новгород, но и конкурировать с внероссийским МТК "ТРАСЕКА". В связи с этим перспектива строительства в Самарской области транспортного консолидирующего центра по обработке грузов и контейнеров, в рамках развития транспортной системы России, заключается в обеспечении консолидации и распределении грузовых потоков (внешнеторговых и международного транзита, преимущественно в контейнерном исполнении) для соседних российских регионов с формированием соответствующих локальных зон транспортно-

го обслуживания: Самарской, Пензенской, Ульяновской и Оренбургской областей, а также республик Башкортостан и Мордовии, входящих в зону функционирования Куйбышевской железной дороги. Площадь зоны такого локального обслуживания составит около 20% европейской территории страны с численностью населения более 30 млн. чел.

5. Концепция устойчивого регионального развития требует при принятии управленческих решений сохранения окружающей природной среды.

Продуктивным, с этих позиций, является анализ роли транспорта в устойчивом региональном развитии в составе двух направлений воздействия, во-первых, непосредственно на природу, во-вторых, на социум, а через него опосредованно на природу (рис. 2).

Обобщенно прямое влияние транспорта на природную среду предлагается оценивать показателем природоемкости транспортных систем, а мерой такого влияния должен стать интегральный показатель транспортной дестабилизации природной среды, которым является доля транспорта в суммарном загрязнении окружающей среды.

Реализация перспектив развития транспортного каркаса Самарской области за счет формирования новых транспортных сетей высокого уровня качества, развития транспортно-логистической инфраструктуры региона приведет к расширению экономического пространства региона и повышению его капитализации.

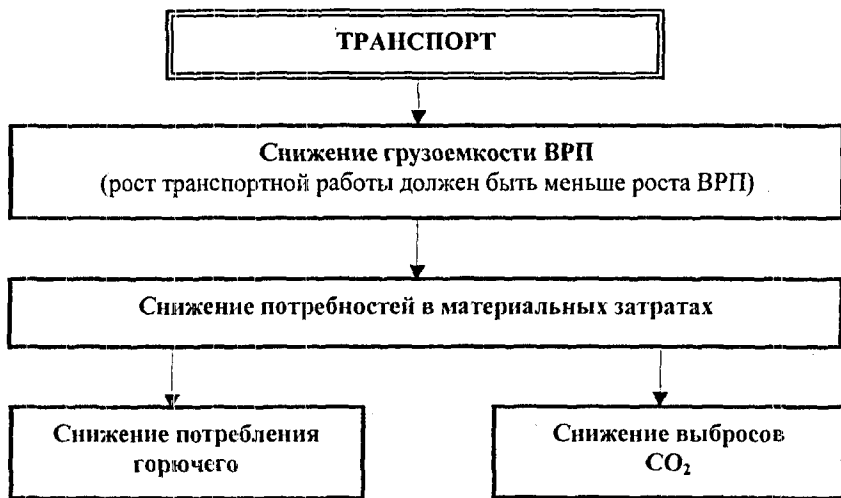


Рис. 2. Взаимозависимость транспорта и устойчивого развития экономики

Кризисное состояние российской экономики в 2008-2009 гг. как следствие воздействия мирового финансово-экономического кризиса корректирует тенденции развития транспортного комплекса, сложившиеся в докризисные годы. Должны быть реализованы иные, чем в докризисное время, подходы к направлениям и мероприятиям развития транспортного комплекса: во-первых, усиление режима экономии ресурсов предполагает завершение ранее начатых проектов, в том числе нового строительства, и приостановку реализации проектов, находящихся на стадии планирования и обоснования; во-вторых, ужесточение финансовой дисциплины, обеспечение необходимой сбалансированности доходов и расходов транспортных предприятий; в третьих, рационализация политики привлечения заемных источников финансирования, особенно внешних заимствований, увеличение роли прибыли в финансировании реализации инвестиционных проектов; в четвертых, расширение межтранспортного кооперирования с целью оптимизации затрат на перевозки грузов и пассажиров и др.

Предлагаемые направления и мероприятия развития транспортного комплекса региона способны обеспечить устойчивое социально-экономическое развитие региона, решение его экономических проблем, значительное повышение качества жизни, переход региона на новый этап постиндустриального развития - этап экономики знаний.

Результаты исследования стратегических направлений развития транспортного комплекса региона на опыте одного из ведущих регионов страны - Самарской области - должны оказаться полезными для науки и практики.

В заключении диссертационной работы в соответствии с ее целью и задачами сформулированы основные выводы, полученные в процессе выполненного исследования, а также рекомендации по практическому применению его результатов.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Публикации в изданиях, определенных ВАК РФ

1. *Носков, И.В.* Роль транспорта в устойчивом развитии Самарской области [Текст] / И.В. Носков // Вестн. СГЭУ. 2009. № 5. С. 78-82. 0,6 печ. л.
2. *Носков, И.В.* Теория экономического пространства и развитие транспортной инфраструктуры региона [Текст] / И.В. Носков // Вестн. СГЭУ. 2009. № 5. С. 73-77 (в соавторстве). 0,6/0,3 печ. л.
3. *Носков, И.В.* Роль электрического транспорта в устойчивом развитии транспортной системы мегаполиса [Текст] / И.В. Носков // Вестн. СамГУИС. 2009. Вып. 5 (17). С. 65-67. 0,4 печ. л.

4. *Носков, И.В.* Логистические факторы развития транспортного комплекса Самарской области [Текст] / И.В. Носков // Вестн. СамГУПС. 2009. Вып. 2 (14). С. 62-67 (в соавторстве). 0,7/0,4 печ. л.

5. *Носков, И.В.* Формирование принципов развития транспортного комплекса региона [Текст] / И.В. Носков // Вестн. СамГУПС. 2009. № 1. С. 23-29 (в соавторстве). 0,9/0,5 печ. л.

6. *Носков, И.В.* Экономический рост в регионе за счет транспорта [Текст] / И.В. Носков // Вестн. СамГУПС. 2009. №1. С. 39-46. 1,0 печ. л.

7. *Носков, И.В.* Оценка состояния транспортной инфраструктуры Самарской области [Текст] / И.В. Носков // Изв. Самар. науч. центра Рос. акад. наук. Т. 8. 2006. № 3. Самара, С. 925-935. 1,3 печ. л.

8. *Носков, И.В.* Современные проблемы и направления развития транспортно-логистического комплекса Самарской области [Текст] / И.В. Носков // Изв. Самар. науч. центра Рос. акад. наук. Т. 8. № 4. Самара, 2006. С. 978-987. 0,6 печ. л.

Публикации в других изданиях

1. *Носков, И.В.* Городской электрический транспорт - важнейший фактор стабильного функционирования транспортной системы мегаполиса [Текст] / И.В. Носков // Наука и образование транспорту: материалы Междунар. науч.-практ. конф. Самара: СамГУПС, 2009. С. 14-15 (в соавторстве). 0,2/0,1 печ. л.

2. *Носков, И.В.* К вопросу о формировании принципов развития транспортной инфраструктуры региона [Текст] / И.В. Носков // Актуальные проблемы развития транспортного комплекса: материалы V Всерос. науч.-практ. конф. Самара: СамГУПС, 2009. С. 242-244 (в соавторстве). 0,3/0,2 печ. л.

3. *Носков, И.В.* Роль транспорта в обеспечении экономического роста в регионе [Текст] / И.В. Носков // Актуальные проблемы развития транспортного комплекса: материалы V Всерос. науч.-практ. конф. Самара: СамГУПС, 2009. С. 244-247. 0,4 печ. л.

4. *Носков, И.В.* Дорожно-транспортная инфраструктура и связь // Факторы развития производительных сил сельской территории в условиях конкурентной экономики [Текст] / И.В. Носков: разд. в моногр. / под ред. Г.Р. Хасаева. Самара: СГЭА, 2004. С. 102-109. 0,5 печ. л.

5. *Носков, И.В.* Транспортная система района, как предпосылка конкурентоспособности его экономики [Текст] / И.В. Носков // Конкурентоспособность территорий и предприятий во взаимозависимом мире: материалы VII Всерос. форума молодых ученых и студентов. Екатеринбург, 2004. С. 178. 0,1 печ. л.

6. *Носков, И.В.* Транспортный потенциал Кошкинского района в условиях конкурентной экономики [Текст] / И.В. Носков // Вестн. молодых ученых СГЭА. Самара, 2003. С. 51-54. 0,3 печ. л.

7. *Носков, И.В.* Проблемы функционирования волжского речного транспорта в условиях становления рыночных отношений [Текст] / И.В. Носков // География и регион: материалы Междунар. науч.-практ. конф. Пермь, 2002. С. 123-126 (в соавторстве). 0,3/0,2 печ. л.

8. *Носков, И.В.* Местные и пригородные перевозки в регионах Волги в условиях рынка [Текст] / И.В. Носков // Территориальная организация общества и управления в регионе: материалы V Всерос. науч.-практ. конф. Воронеж, 2002. С. 70-72 (в соавторстве). 0,3/0,2 печ. л.

Подписано в печать 11.03.2010 г.
Формат 60X84/16 Бум. лисч. бел. Печать офсетная.
Гарнитура "Times New Roman". Объем 1,5 печ. л.
Тираж 150 экз. Заказ № 84.
443090, г. Самара, ул. Советской Армии, 141.
Отпечатано в типографии СГЭУ.

26