

На правах рукописи

Гольская

Гольская Юлия Николаевна

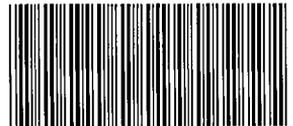
**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

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

17 ЯНВ 2013

Екатеринбург - 2013



005048477

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Институте экономики Уральского отделения Российской академии наук.

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент
Козлова Ольга Анатольевна (Россия),
заведующая сектором социального развития
региона Федерального государственного
бюджетного учреждения науки Института
экономики Уральского отделения
Российской академии наук, г. Екатеринбург

Официальные оппоненты: доктор технических наук, доцент,
Петров Михаил Борисович (Россия),
руководитель Центра развития и
размещения производительных сил
Федерального государственного
бюджетного учреждения науки
Института экономики Уральского отделения
Российской академии наук, г. Екатеринбург

кандидат экономических наук, доцент
Антипин Иван Александрович (Россия),
начальник отдела стратегического
планирования и контроля реализации
стратегического плана Департамента
экономики Администрации города
Екатеринбурга, г. Екатеринбург

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный
технический университет», г. Иркутск

Защита диссертации состоится 25 января 2013 г. в 10-00 часов на заседании
диссертационного совета Д 004.022.01 при Федеральном государственном
бюджетном учреждении науки Институте экономики Уральского отделения
Российской академии наук по адресу: 620014, г. Екатеринбург, ул.Московская, 29.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Федерального государственного
бюджетного учреждения науки Института экономики Уральского отделения
Российской академии наук.

Автореферат разослан «21» декабря 2012 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор экономических
наук, доцент



О.А.Козлова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Важнейшая задача современного этапа социально-экономического развития российских регионов заключается в обеспечении устойчивого экономического роста как основы повышения уровня и качества жизни населения. Данная задача требует динамичного и сбалансированного развития всех структурных составляющих региональной системы, включая транспортную инфраструктуру, которая в настоящее время начинает играть ведущую роль в расширении перспектив социально-экономического развития регионов.

Региональная транспортная инфраструктура имеет отличительные особенности: ее отрасли функционируют в общенациональном масштабе как единая система, и одновременно ее деятельность характеризуется четко выраженным региональным аспектом; наблюдается доминирующее влияние результатов ее функционирования на общие параметры жизнедеятельности региона; осуществляется тесная взаимосвязь и взаимозависимость транспортной инфраструктуры с другими составляющими региональной системы.

Усиление региональных функций транспортной инфраструктуры соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Однако, цели регионального развития определяют необходимость не просто реализации транспортных инфраструктурных проектов на территории того или иного региона, а согласования региональных и транспортных стратегий развития с учетом положительных и негативных факторов транспортного инфраструктурного воздействия на регион, что в настоящее время при разработке программ регионального развития учитывается не в полной мере.

Исследования влияния состояния автомобильных и железных дорог на экономику других стран показали, что развитие инфраструктуры снижает издержки внутренней и внешней торговли, однако исследований комплексного влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие в целом практически нет. Главная проблема здесь заключается в сложности установления причинно-следственных связей данного влияния.

В связи с этим важным аспектом научно-исследовательской задачи является развитие теоретических и методических положений по оценке места и роли транспортной инфраструктуры в социально-экономическом развитии региона. Важность и вместе с тем недостаточная изученность характера влияния транспортной инфраструктуры на состояние и динамику развития экономики региона и, на этой основе, определения перспективных направлений регионального развития определили выбор темы диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Значительный вклад в теоретические исследования регионального аспекта создания целостного механизма регулирования территориального развития внесли Л.И. Абалкин, А.Г. Аганбегян, Е.Г. Анимица, А.И. Анчишкин, Д.М. Гвишиани, А.Г. Гранберг, Е.М. Козаков, Н.Я. Каложнова, А.А. Куклиц, П.А. Минакир, Н.Н. Михеева, Н.Н. Некрасов, Н.Я. Петраков, О.С. Пчелинцев, А.И. Татаркин, Б. М. Штульберг и др.

Методические подходы к оценке уровня регионального развития освещены в работах С.В. Баранова, А.И. Гаврилова, О.А. Козловой, Т.Н. Мацкевича, О.А. Романовой, А.Г. Шеломенцева и др.

Исследования экономических инфраструктурных эффектов проводились Е.А. Коломак, Дж. Козном, Е. Маценга, К. Молако, П. Нийкампом, Дж. Д. Ошауе-

ром, М. Равном, П. Ритвельдом, П. Самуэльсоном, К. Харрисом. Проблемы оптимизации развития транспорта в регионах представлены в трудах Е.Б. Айзенберга, В.М. Акулиничева, Б.И. Алибекова, В.И. Апатцева, В.В. Багиновой, В.А. Болотина, Г.В. Бубновой, В.Н. Бугроменко, В.А. Буянова, П.В. Куренкова, А.В. Кутыркина, Р.Г. Леонтьева, Л.А. Мазо, Э.А. Мамаева, В.М. Николашина, В.А. Персианова, М.Б. Петрова, С.М. Резера и др.

Теоретические и методические проблемы функционирования и развития инфраструктурного обеспечения и оценки его влияния на региональное развитие представлены в работах И.Э. Гимади, О.Н. Дунаева, Г.Н. Ковшова, М.П. Комарова, В.Н. Лившиц, Р. Морено, Э. Лопез-Базо, С.И. Яковлевой.

Объектом исследования является транспортная инфраструктура как структурный элемент региональной системы.

Предмет исследования – социально-экономические отношения, обусловленные взаимодействием транспортной инфраструктуры и региональной системы.

Цель диссертационного исследования состоит в уточнении и развитии теоретико-методологических положений и методического инструментария оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона.

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

- определить характер и направления влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона;
- разработать и апробировать методический инструментарий оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона;
- предложить алгоритм обоснования приоритетных направлений регионального развития с учетом транспортного инфраструктурного фактора.

Теоретическую и методологическую основу исследования составили труды отечественных и зарубежных ученых в области региональной экономики, экономической теории, теории экономического роста.

Информационной базой исследования послужили аналитические и статистические материалы Росстата и его территориальных подразделений, данные министерств, ведомств, нормативные акты, прогнозные, аналитические, статистические и концептуальные материалы, содержащиеся в специальной научной литературе и базах данных. В работе также использованы аналитические материалы Института экономики УрО РАН; монографические работы; обзоры, содержащиеся в периодических изданиях.

Основные положения, выносимые на защиту, и их научная новизна:

1. Предложен теоретический подход к оценке влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие, включающий: уточнение социально-экономического содержания региональной транспортной инфраструктуры через понятие инфраструктурного капитала как системы отношений между субъектами (государством, бизнесом и населением) по его формированию и использованию, реализация которых способна приносить каждому из субъектов выгоды социально-экономического характера; разработку типологии влияния, отражающей его характер и направленность; определение эффектов влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие (способность увеличивать создаваемый региональный продукт; повышать уровень и качество жизни, территориальную мобильность

населения; расширять социально-экономические межтерриториальные взаимодействия) (пункты 3.14, 3.22 паспорта специальностей ВАК РФ).

2. Разработан методический инструментарий комплексной оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие, в отличие от имеющихся учитывающий социально-экономический характер влияния и содержащий: формулировку принципов оценки (комплексность, оптимальность, системность, оперативность, целеполагание); классификацию факторов влияния; систему показателей, характеризующих влияние с учетом длительности воздействия и степени его проявления; алгоритм оценки и типологию регионов по уровню и характеру влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие (пункт 3.22 паспорта специальностей ВАК РФ).

3. Предложен алгоритм обоснования приоритетных направлений социально-экономического развития регионов на основе учета развития транспортной инфраструктуры. Алгоритм состоит из взаимосвязанных этапов: взаимоувязки стратегических целей и задач транспортного и регионального развития; учета региональных эффектов влияния транспортной инфраструктуры на региональную систему; формирования механизмов вовлечения регионов в развитие транспортной инфраструктуры; согласования государственных, региональных, корпоративных и общественных интересов по использованию транспортной инфраструктуры при реализации социально-экономических стратегий регионального развития (пункт 3.15 паспорта специальностей ВАК РФ).

Практическая значимость исследования состоит в развитии теоретико-методологических положений и методического инструментария оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие. Предложенная методика оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие применяется для обоснования стратегических направлений социально-экономического развития региона.

Результаты диссертационного исследования, в частности, проведенный теоретический и прикладной анализ, могут быть использованы в вузах при разработке лекционных курсов «Стратегический менеджмент», «Экономическая география», «Организация и управление инфраструктурой производства», «Менеджмент на транспорте», «Региональная экономика».

Апробация результатов исследования.

Основные положения и результаты исследования докладывались на международных, всероссийских и межвузовских конференциях:

Международная конференция молодых ученых «Инновационные технологии в управлении конкурентоспособностью территориальных социально-экономических систем» (Екатеринбург, 2012);

Межвузовская научно-практическая конференция «Транспортная инфраструктура Сибирского региона» (Иркутск, 2012);

Межвузовская научно-практическая конференция «Транспортная инфраструктура Сибирского региона» (Иркутск, 2009 г.);

Всероссийская научно-практическая конференция «Финансовые аспекты структурных преобразований экономики» (Иркутск, 2009);

Международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии транспорта и промышленности» (Хабаровск, 2007 г.);

Научно-практическая конференция «Развитая опорная транспортная сеть Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера как фактор ускоренного экономиче-

ского роста России, реализации национальных приоритетов, укрепления позиций страны в условиях глобализации» в рамках IV Байкальского экономического форума (Иркутск, 2006 г.).

Разработанные в диссертации методические положения и полученные выводы реализованы в рамках плановых научно-исследовательской работ ИЭ УрО РАН в 2009-2011 гг, а также при выполнении:

–Интеграционного проекта фундаментальных исследований, выполняемых в учреждениях Уральского отделения РАН «Концептуальные основы формирования региональной социально-экономической политики северных территорий с учетом фактора освоения природных ресурсов» на 2009-2011 гг.;

–Целевой программы УрО РАН поддержки междисциплинарных проектов, выполняемых в содружестве с учеными СО и ДВО РАН «Региональная социально-экономическая политика как инструмент устойчивого экономического роста в условиях экономической интеграции» на 2009-2011 гг.

Публикации

Основные положения диссертации опубликованы в 15 работах общим объемом 3,7 п.л. (авторских 2,7 п.л.), в том числе опубликованы 5 статей в журналах, рекомендованных ВАК РФ («Экономика региона», «Известия Иркутской Государственной Экономической Академии», «Современные технологии. Системный анализ. Моделирование»).

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных литературных источников из 228 наименований и 18 приложений; основной текст изложен на 198 страницах, содержит 23 рисунка, 27 таблиц.

Во введении обоснована актуальность темы исследования, сформулированы цель и задачи, определены объект и предмет исследования, обозначена научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы.

В первой главе «**Теоретико-методологические основы оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие**» систематизированы теоретические подходы к оценке влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие. Уточнено понятие транспортной инфраструктуры по отношению к другим понятиям – транспорт, транспортный комплекс, транспортная отрасль, транспортная система – и даны его характеристики. Обосновано понимание транспортной инфраструктуры как инфраструктурного капитала; определены эффекты влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие.

Во второй главе «**Методические положения оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона**» проведен анализ подходов к оценке роли транспортной составляющей в социально-экономическом развитии. Разработана методика оценки, включающая принципы, систему факторов и показателей, алгоритм и методы оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. Предложена модель оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие регионов.

В третьей главе «**Направления регионального развития на основе совершенствования транспортной инфраструктуры**» проведен анализ состояния транспортной инфраструктуры регионов Сибирского федерального округа; исследован вклад транспортной инфраструктуры в показатели социально-экономического развития и осуществлена оценка ее влияния на социально-

экономическое развитие регионов СФО. Оценены параметры модели, выявлены количественные зависимости показателей транспортной инфраструктуры и показателей социально-экономического развития. Предложена последовательность определения приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры в контексте социально-экономического развития региона. Сформулированы приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры на примере регионов СФО, в частности Иркутской области.

В заключении сформулированы основные выводы и результаты исследования.

ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Предложен теоретический подход к оценке влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие, включающий: уточнение социально-экономического содержания региональной транспортной инфраструктуры через понятие инфраструктурного капитала как системы отношений между субъектами (государством, бизнесом и населением) по его формированию и использованию, реализации которых способна приносить каждому из субъектов выгоды социально-экономического характера; разработку типологии влияния, отражающей его характер и направленность; определение эффектов влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие (способность увеличивать создаваемый региональный продукт; повышать уровень и качество жизни, территориальную мобильность населения; расширять социально-экономические межтерриториальные взаимодействия).

Из анализа имеющихся в научной литературе теоретических положений по оценке влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие автором сделан вывод, что при достаточно разнообразных подходах к решению данной проблемы оценка производится в основном через призму инвестиционной привлекательности региона. В то же время, на основе проведенного в диссертации анализа особенностей влияния транспортной инфраструктуры на регион, автором показано, что по социально-экономическому содержанию созданную в регионе транспортную инфраструктуру целесообразно рассматривать как определенный вид капитала, носящего специфический общественный характер, выражающийся в способности транспортной инфраструктуры приносить выгоды региону не только экономического, но и социокультурного свойства, и обуславливающий синергетический эффект от его реализации.

В данном контексте автором предлагается рассматривать региональный транспортный инфраструктурный капитал как систему отношений по использованию транспортной инфраструктуры в интересах субъектов этих отношений (региональных, местных органов управления, бизнеса и населения), обуславливающую, напрямую или опосредованно, проявление социально-экономических эффектов от использования транспортной инфраструктуры.

В отличие от технократического отраслевого подхода, при котором под транспортной инфраструктурой понимается совокупность материально-технических объектов, авторская трактовка позволяет производить оценку влияния транспортной инфраструктуры не только по экономическим, но и по социальным параметрам регионального развития, формулируя как количественные, так и

качественные характеристики данного процесса. Незрелость отношений по использованию транспортной инфраструктуры, либо ее использование в интересах какой-то одной группы субъектов без учета интересов других, может вызвать проявление негативных эффектов и, в конечном итоге, отрицательно отразится на социально-экономическом состоянии региона.

В диссертации показано, что влияние транспортной инфраструктуры на региональное развитие может как усиливаться, так и ослабевать под действием региональных факторов. На рис.1 представлено взаимовлияние инфраструктурных и региональных факторов на социально-экономическое развитие региона.



Рис. 1. Влияние региональных факторов и транспортной инфраструктуры на уровень социально-экономического развития региона

В диссертационном исследовании акцент сделан на определение социальных эффектов от использования транспортной инфраструктуры, обеспечивающих рост качества жизни населения региона. На основе проведенного анализа показано, что хорошо функционирующая транспортная инфраструктура обеспечивает устойчивость и доступность пассажирского сообщения для населения; возможность свободного передвижения по территории региона и повышения межрегиональной мобильности; формирует условия для развития системы расселения, занятости, рекреации.

Сущность транспортной инфраструктуры как инфраструктурного капитала в диссертации раскрывается через конкретные эффекты влияния на региональное развитие, представленные в таблице 1.

Эффекты влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие

Характер влияния	Эффекты влияния
Прямое	1. Снижение/ Повышение издержек на производство продукции. 2. Снижение/Повышение эффективности работы местных предприятий. 3. Рост/Сдерживание мобильности, рекреационных возможностей населения, социальных контактов. 4. Расширение/Ограничение межтерриториальных взаимодействий
Опосредованное	1.Рост производства регионального продукта. 2. Выравнивание уровней развития территорий региона. 3.Улучшение инвестиционного климата. 4.Повышение инновационной активности. Стимулирование интенсивного развития смежных отраслей. 5. Повышение эффективности использования других факторов производства; повышение рыночных возможностей их использования. 6. Формирование совокупного спроса.
По продолжительности	Долгосрочное воздействие: удовлетворение потребностей бизнеса и населения в качественных транспортных услугах; повышение налоговых поступлений от наличия транспортной инфраструктуры; доставка населения до рабочих мест; создание рабочих мест; предоставление (доставка) населению продукции. Краткосрочное воздействие: эффекты снижения или, напротив, повышения издержек; удовлетворение потребности населения в переездах различного целевого назначения в определенное время года.
По способу воздействия	Эндогенное влияние: улучшение транспортного сообщения для предприятий и населения; повышение инвестиционной привлекательности региона и как места постоянного проживания. Экзогенное влияние: включение региона в межрегиональные и внешне-экономические связи.
По уровню воздействия	Местный уровень – развитие внутренних перевозок, расширение локальных рынков, повышение спроса для бизнеса, повышение мобильности населения. Региональный уровень – расширение бизнеса, повышение возможностей формирования агломераций; мобильность населения и улучшение кадрового обеспечения предприятий. Национальный уровень – обеспечение национальной безопасности, территориальной целостности страны, создание возможностей для масштабирования бизнеса, мобильности населения и капиталов.

Развитая транспортная инфраструктура обуславливает вовлечение в сферу материального производства ресурсов отдельных территорий региона, повышая территориальную и социальную мобильность населения. Поэтому она способствует организации экономического пространства, обеспечивает дальнейшую реализацию пространственного разделения труда, освоение новых территорий. Экономически развитая транспортная инфраструктура создает эффект обратной связи, привлекая на данную территорию деловые структуры, расширяя пределы эксплуатации природных ресурсов, придавая важный импульс притоку населения.

2. Разработан методический инструментарий комплексной оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие, в отличие от имеющихся учитывающий социально-экономический характер влияния и содержащий: формулировку принципов оценки (комплексность, оптимальность, системность, оперативность, целеполагание); классификацию факторов влияния; систему показателей, характеризующих влияние с учетом длительности воздействия и степени его проявления; алгоритм оценки и типологию регионов по уровню и характеру влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие.

Авторский методический инструментарий построен на использовании социально-экономического подхода к оценке влияния транспортной составляющей на региональное развитие. Данный методологический подход отличается от *отраслевого* тем, что учитывает влияние транспортной инфраструктуры на устойчивое развитие региона. В отраслевом подходе к исследованию транспортной инфраструктуры слабо отражена социальная роль транспорта.

При разработке методического инструментария оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие автор руководствовался принципами:

- *комплексности*: процедура оценки должна охватывать всю совокупность социально-экономических процессов, идущих в регионе;
- *оптимальности*: согласно этому принципу, принятие любого управленческого решения, связанного с использованием транспортной инфраструктуры, должно исходить из задачи получения оптимального, с точки зрения качества жизни населения, результата;
- *системности*: транспортная инфраструктура рассматривается как часть региональной социально-экономической системы, составляющая с ней единое целое;
- *оперативности*: использование полученной информации при проведении мониторинга влияния и своевременного реагирования на проявление негативных процессов;
- *целеполагания*: транспортные и региональные цели развития должны быть тесно взаимосвязаны и отвечать главной цели социально-экономического развития: повышению уровня и качества жизни населения.

Авторский подход к оценке влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие основан на следующих методических положениях:

1. Наличие связи между динамикой показателей использования транспортной инфраструктуры и динамикой показателей социально-экономического развития регионов.

2. Учет влияния транспортной инфраструктуры на основные конечные показатели социально-экономического развития регионов: ВРП, темпы роста ВРП, доходы населения.

3. Учет влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона через действие региональных факторов.

4. Определение влияния транспортной инфраструктуры на обеспечение социокультурных аспектов развития региона, таких как правопорядок, общественная безопасность, здоровье населения, образование, культура, физическая культура и спорт, жилищно-коммунальное хозяйство, доступность и качество жилья.

5. Учет особенностей развития конкретных регионов.

6. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие служит базой для обоснования стратегических целей и тактических задач регионального развития.

Алгоритм оценки влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона представлен на рис. 2.

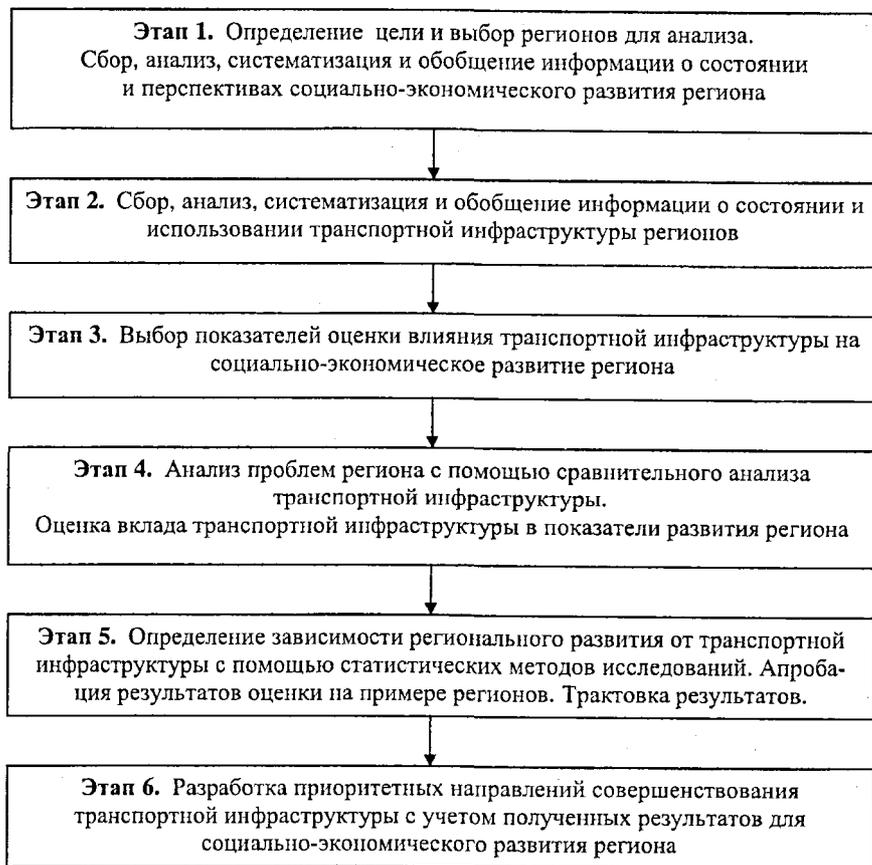


Рис. 2. Алгоритм оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное социально-экономическое развитие

Результаты и показатели социально-экономического развития региона, характеризующие влияние транспортной инфраструктуры, приведены в таблице 2. Каждый результат может оцениваться несколькими показателями.

Определены и обоснованы показатели социально-экономического развития регионов, непосредственно связанные с развитием транспортной инфраструктуры. Выбор показателей для характеристик указанных результатов может варьироваться и зависит от наличия и доступности статистических данных, преобладания статистических показателей.

Таблица 2

**Результаты и показатели социально-экономического развития региона,
на которые оказывает влияние транспортная инфраструктура**

Вид результата	Характеристика результата	Показатель результата
Развитость предпринимательства в регионе	Состояние предпринимательского потенциала региона, уровень предпринимательской активности	Число предприятий и организаций в регионе. Число малых и средних предприятий всего и на 10000 чел. населения. Число занятых на предприятиях малого и среднего бизнеса
Уровень инвестиционной и инновационной активности	Состояние инвестиционного потенциала и фактическая инвестиционная активность в регионе. Уровень инновационного потенциала и состояние фактической инновационной активности в регионе	Объем инвестиций в основной капитал. Объем инновационных товаров, работ и услуг. Уровень затрат на инновации на предприятиях
Социально-экономическая интеграция территориально-пространства	Формирование интегрированной структуры взаимосвязанных и взаимодействующих экономических пространств регионов, которая характеризуется свободным перемещением населения, продукции, услуг, труда и капитала	Доля валового продукта региона, вывозимого за пределы региона. Объем товаров и услуг, ввозимых в регион. Показатели миграции населения (въезд и выезд населения).
Уровень и качество жизни населения	Степень удовлетворения материальных, социальных потребностей населения	Численность экономически активного населения, уровень занятости и денежных доходов населения
Уровень финансовой обеспеченности региона	Формирование бюджетной обеспеченности региона	Объемы палоговых платежей, доходы консолидированного бюджета на душу населения
Развитость межрегионального сотрудничества	Степень укрепления межрегиональных связей	Ввоз и вывоз продукции в / из субъектов Федерации.

Разработанная в диссертации система показателей, увязывающая показатели функционирования железнодорожной транспортной инфраструктуры и показатели социально-экономического развития регионов, приведена в табл. 3.

Оценка влияния проведена на примере железнодорожного транспорта субъектов РФ, входящих в Сибирский федеральный округ (в систему анализа не были включены регионы, где отсутствует железнодорожный транспорт), интервал наблюдения определен периодом с 2000 по 2010 гг.

При разработке методического инструментария была использована система одновременных эконометрических уравнений, отражающая взаимозависимость показателей социально-экономического развития региона и региональной транспортной инфраструктуры на примере железнодорожного транспорта. Система одновременных уравнений определяет характер и степень влияния показателей наличия и использования транспортной инфраструктуры, которые в модели выступают независимыми переменными, на показатели социально-экономического развития регионов.

Таблица 3

Показатели социально-экономического развития региона и связанные с ними показатели функционирования транспортной инфраструктуры (на примере железнодорожного транспорта)

Показатели социально-экономического развития региона	Показатели функционирования железнодорожной транспортной инфраструктуры	
	Абсолютные	Относительные
Валовой региональный продукт (ВРП) – y_1	Валовая добавленная стоимость железнодорожных предприятий	Удельный вес валовой добавленной стоимости железнодорожных предприятий в общем объеме по региону. Изменение валовой добавленной стоимости железнодорожных предприятий за год, %
Инвестиции в основной капитал – y_2	Инвестиции в основной капитал предприятий железнодорожного транспорта	Удельный вес инвестиций в основной капитал предприятий железнодорожного транспорта в общем объеме по региону. Изменение объема инвестиций в основной капитал предприятий железнодорожного транспорта за год, %
Доходы консолидированных бюджетов субъектов – y_3	Доходы консолидированных бюджетов от предприятий железнодорожного транспорта	Доля доходов консолидированных бюджетов от предприятий железнодорожного транспорта
Уровень денежных доходов населения, средний уровень заработной платы – y_4	Средний уровень денежных доходов и средняя заработная плата работников ж/д транспорта.	Доля денежных доходов работников железнодорожного транспорта в общих доходах населения региона, соотношение средней заработной платы в регионе и на железнодорожном транспорте
Объем инновационных товаров, работ, услуг – y_5	Объем инновационных товаров, работ, услуг железнодорожных предприятий	Удельный вес объема инновационных товаров, работ, услуг железнодорожных предприятий в общем объеме по региону
Финансовый результат деятельности организаций – y_6	Финансовые результаты железнодорожных предприятий	Удельный вес финансовых результатов железнодорожных предприятий в общем объеме по региону. Изменение финансовых результатов железнодорожных предприятий в общем объеме по региону за год, %
Плотность дорог	Густота железнодорожных путей – x_1	Изменение густоты железнодорожных путей
Отправление грузов	Объем отправления грузов железнодорожным транспортом – x_2	Удельный вес объема отправления груза железнодорожным транспортом в общем объеме по региону. Изменение объема отправления груза железнодорожным транспортом за год, %
Перевозки пассажиров	Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом – x_3	Удельный вес объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в общем объеме по региону. Изменение объема отправления груза железнодорожным транспортом.

Стоимость услуг в потребительской корзине региона	Стоимость железнодорожных пассажирских перевозок – x_4	Средняя величина расходов на пассажироперевозки на 1 жителя региона. Доля стоимости транспортных услуг в потребительской корзине жителей региона
Стоимость продукции в производственном секторе	Стоимость железнодорожных грузовых перевозок – x_5	Изменение стоимости железнодорожных грузовых перевозок
Число предприятий и организаций – x_6	Число железнодорожных предприятий	Доля железнодорожных предприятий в их общем числе по региону
Основные фонды в экономике – x_7	Основные фонды предприятий железнодорожного транспорта	Удельный вес основных фондов предприятий железнодорожного транспорта. Изменение стоимости основных фондов предприятий железнодорожного транспорта за год, %
Численность экономически активного населения, уровень занятости – x_8	Численность работников, занятых на железнодорожных предприятиях	Доля работников, занятых на железнодорожных предприятиях, в объеме работающих в регионе (вклад транспортной инфраструктуры в занятость в регионе). Изменение численности работников, занятых на железнодорожных предприятиях.

* Обозначения зависимых и независимых переменных в модели

На основании статистических данных была построена корреляционная матрица факторов, отражающих социально-экономическое развитие регионов (y_i и x_k). Затем с помощью метода пошагового исключения статистически незначимых факторов были построены уравнения регрессии для результирующих показателей социально-экономического развития региона.

Выбор состава факторных переменных в каждом уравнении осуществлялся экспериментально, то есть путем сравнения наблюдаемой величины критерия Стьюдента с критическим значением. Также в каждом уравнении для исключения межфакторной корреляции учитывались значения коэффициентов парной корреляции. Полученная система эконометрических уравнений, которая описывает структуру связей между факторами y_i и x_k , имеет вид:

$$\begin{cases} y_1 = 20038,04 + 3,83y_3 + 0,52x_6 + 2,51y_5 + 0,19y_6 - 555,16x_1 + 462,9x_2 + 166,26x_3 \\ y_2 = 711,29 + 1,34y_3 - 9716,45x_3 \\ y_3 = -4559 + 0,21y_1 + 86,32x_1 - 51,18x_2 - 0,19x_3 \\ y_4 = 8,95 + 0,00029y_3 + 1,2 \cdot 10^{-5} x_7 - 6,11x_3 - 0,022x_4 \\ y_5 = -919,24 + 0,015y_1 + 0,026x_6 + 209,73y_4 - 0,0048x_7 \\ y_6 = 22578,9 + 0,39y_1 - 0,51x_4 - 4543,91y_4 - 133,9x_2 - 144,65x_3 \end{cases}$$

Исследование статистической зависимости между показателями развития региона и показателями железнодорожной транспортной инфраструктуры показало, что статистически значимыми являются: x_2 – объем грузоперевозок, где наблюдается прямая зависимость, и x_3 – объем пассажироперевозок, где наблюдается обратная зависимость. Эти показатели влияют на такой показатель регионального развития, как валовой региональный продукт. Это значит, что повышение грузоперевозок благоприятно воздействует на валовые показатели экономического развития

региона (в отличие от пассажирских перевозок, которые являются убыточными; необходимые субсидии для покрытия убытков от пассажирских перевозок в дальнем сообщении предусматриваются в федеральном бюджете). Отметим, что густота железных дорог оказывает обратное влияние на валовой региональный продукт. Это означает, что для валовых показателей регионального развития важна не густота, а интенсивность использования дорог.

В то же время густота железных дорог прямо влияет на доходы консолидированных бюджетов субъектов Федерации. Это означает, что само наличие железнодорожной инфраструктуры является важным фактором размещения местных предприятий, отчисляющих доходы в региональные бюджеты. В то же время объемы грузоперевозок обратно связаны с доходами консолидированных бюджетов субъектов, что может означать, что значительная часть грузов перевозится не местными операторами, а фирмами, зарегистрированными в других регионах, налоги от которых не поступают в региональные бюджеты.

Индексы тарифов на грузовые и пассажирские перевозки статистически обратно влияют на уровень денежных доходов населения и финансовый результат деятельности организаций. Тем самым, мы подтвердили статистически, что уровень доходов населения и уровень прибыльности организаций существенно зависят от уровня железнодорожных тарифов.

На основе полученных результатов автором сделаны следующие выводы:

1. Обратная связь показателя густоты железных дорог с показателем валового регионального продукта свидетельствует о необходимости повышения обоснованности принятия решений об инвестициях в железнодорожную инфраструктуру, а также об уточнении процедур принятия решений о строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры.

2. Регионы пока не получают существенной выгоды от роста объема перевозок в виде доходов регионального бюджета, о чем говорит обратный характер взаимосвязи объема перевозок грузов и доходов консолидированных бюджетов регионов.

3. Наличие и густота транспортной инфраструктуры положительно сказываются на доходах консолидированных бюджетов регионов, что связано с поступлением налога на имущество организаций. Таким образом, регионы на данном этапе субъективно заинтересованы в самой транспортной инфраструктуре, а не в ее использовании.

4. Повышение тарифов на грузовые перевозки увеличивает издержки региональных товаропроизводителей, вследствие чего организации вынуждены снижать фонды оплаты труда, а это ведет к снижению заработной платы и уменьшению денежных доходов населения. В диссертации автором обоснована необходимость пересмотра основных принципов формирования железнодорожных тарифов на базе антимонопольной государственной политики по отношению к приоритетным перевозкам грузов с учетом снижения стоимости продукции у конечных потребителей.

5. Рост тарифов на пассажирские перевозки уменьшает сальдированный финансовый результат организаций. Это может быть объяснено тем, что население, оплачивая увеличение расходов на поездки железнодорожным транспортом, вынуждено уменьшать расходы на другие потребительские товары и услуги, что в итоге сказывается на снижении доходов и прибыли организаций, функционирующих в регионе.

Значимое влияние железнодорожной инфраструктуры на показатели регионального развития свидетельствует о том, что принятие решений о развитии инфраструктуры и соответствующие финансовые ресурсы следует в определенной мере делегировать от федерального к региональному уровню управления, вопреки сложившейся тенденции нарастания степени централизации принимаемых решений относительно регионов.

Проведенный в диссертации анализ подтверждает необходимость включения в региональную политику вопросов развития транспортной инфраструктуры регионов как важного фактора их социально-экономического развития. В то же время следует обращать внимание не на показатели увеличения физических элементов транспортной инфраструктуры, как это часто утверждается при обосновании решений об инвестициях в транспортную инфраструктуру, а в первую очередь на улучшение и эффективность использования существующих сетей, улучшение менеджмента в транспортной инфраструктуре, а также заинтересовывать региональные власти в повышении интенсивности их использования.

По полученным результатам оценки влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие за период 2000-2010 гг. в диссертации проведена типологизация регионов с развитой сетью железнодорожных путей по степени влияния транспортной инфраструктуры (на примере субъектов Федерации, входящих в состав Сибирского федерального округа).

Группировка регионов проведена по значению показателей социально-экономического развития региона и эффективности использования в регионе транспортной инфраструктуры. Значения показателей распределены по трем уровням, характеризующим высокую, среднюю и низкую степень взаимодействия. Выделены регионы, наиболее близкие друг к другу по значению показателей. После проведения группировки получены четыре региональных кластера.

Использование метода кластерного анализа дало возможность классифицировать регионы по типам и оценить однородность исследуемых совокупностей. В таблице 4 приведена типология регионов по уровню развития транспортной инфраструктуры и социально-экономического развития за 2000-2010 гг.

Таблица 4

Типология регионов по соответствию уровня развития региональной системы уровню использования транспортной инфраструктуры в регионе

Уровни развития	Регионы с высоким уровнем социально-экономического развития	Регионы со средним уровнем социально-экономического развития	Регионы с низким уровнем социально-экономического развития
Регионы с высоким уровнем использования транспортной инфраструктуры		Иркутская область, Кемеровская область, Новосибирская область	
Регионы со средним уровнем использования транспортной инфраструктуры	Красноярский край		
Регионы с низким уровнем использования транспортной инфраструктуры		Алтайский край, Омская область, Томская область	Республика Бурятия, Республика Хакасия, Забайкальский край

Сравнение темпов роста развития транспортной инфраструктуры и региональной системы представлено на рисунках 3-6.



Рис. 3. Сопоставление основных показателей использования транспортной инфраструктуры и регионального развития по кластеру 1 (Красноярский край)

В первый кластер выделен регион с наиболее высоким уровнем социально-экономического развития и относительно невысоким уровнем развития транспортной инфраструктуры (Красноярский край). В этом регионе территорию можно разделить на две характерные зоны – южную, в основном промышленно развитую, имеющую относительно густую сеть постоянно действующих транспортных коммуникаций, обслуживающих внутрирегиональные, межрегиональные и международные перевозки пассажиров и грузов, и северные регионы, находящиеся в стадии пионерного хозяйственного освоения. Если рассматривать регион в целом, то получается, что транспортная инфраструктура играет второстепенную роль в его развитии.

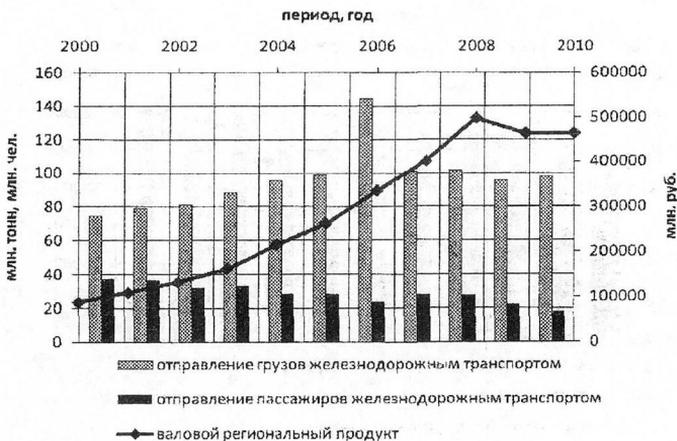


Рис. 4. Сопоставление основных показателей использования транспортной инфраструктуры и регионального развития по кластеру 2 (Иркутская область, Кемеровская область, Новосибирская область)

Во второй кластер отнесены регионы со средним уровнем социально-экономического развития и высокоэффективным функционированием системы транспортных сообщений, что проявляется в их взаимосвязи.

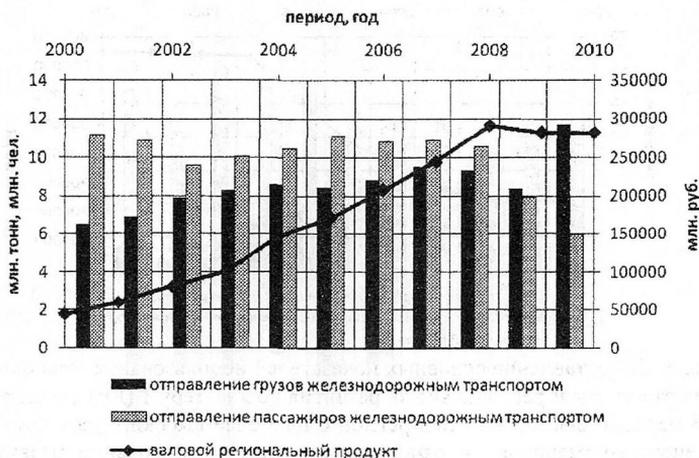


Рис. 5. Сопоставление основных показателей использования транспортной инфраструктуры и регионального развития по кластеру 3 (Алтайский край, Омская область, Томская область)

В регионах третьего кластера наблюдается средний уровень развития региональной системы при наименьшем уровне развития транспортной инфраструктуры. Здесь возможно наращивание объемов производства региона без привлечения железнодорожных перевозок.



Рис. 6. Сопоставление основных показателей использования транспортной инфраструктуры и регионального развития по кластеру 4 (Республика Бурятия, Республика Хакасия, Забайкальский край)

В регионах четвертого кластера, в которых наблюдается наиболее низкий уровень социально-экономического развития, происходит отставание темпов развития железнодорожного транспорта при общем росте валового регионального продукта.

Анализ влияния показателей развития железнодорожного транспорта на социально-экономическое состояние регионов свидетельствует о целесообразности проведения дифференцированной транспортной политики в отношении регионов, относящихся к различным кластерным группам.

Для регионов первой и третьей кластерных групп актуально решение задачи завершения создания опорной транспортной сети и обеспечения выхода на нее большинства населенных пунктов путем строительства подъездных дорог. В таких регионах предполагается принятие специальных мер по их поддержке.

Для регионов второй кластерной группы следует ожидать опережающее развитие железнодорожных перевозок грузов и пассажиров. В области транспортной инфраструктуры требуется скоординированное развитие конкурирующих коммуникаций железнодорожного транспорта, повышение пропускной способности существующей железнодорожной сети, сооружение обходов крупнейших городов, в первую очередь – в полосе международных транспортных коридоров.

В регионах четвертой группы должны предъявляться повышенные требования к развитию транспортной сети в целях стимулирования социально-экономического развития.

Проведенный анализ позволил автору сделать вывод о том, что региональным приоритетом в среднесрочном периоде должна стать реализация региональных проектов развития транспортной инфраструктуры для улучшения уровня их транспортного обеспечения и развития стратегически важных направлений.

3. Предложен алгоритм обоснования приоритетных направлений социально-экономического развития регионов на основе учета развития транспортной инфраструктуры. Алгоритм состоит из взаимосвязанных этапов: взаимоувязки стратегических целей и задач транспортного и регионального развития; учета региональных эффектов влияния транспортной инфраструктуры на региональную систему; формирования механизмов вовлечения регионов в развитие транспортной инфраструктуры; согласования государственных, региональных, корпоративных и общественных интересов по использованию транспортной инфраструктуры при реализации социально-экономических стратегий регионального развития.

На основе определения взаимосвязей между целями транспортной и региональной стратегии (см. рис. 7) выделены следующие **проблемные зоны согласования этих целей и интересов:**

1) сложность нахождения однозначного решения в области формирования транспортной инфраструктуры, одновременно удовлетворяющего органы управления транспортом, федеральные и региональные органы власти;

2) необходимость учета эффектов влияния транспортной инфраструктуры на региональное развитие.

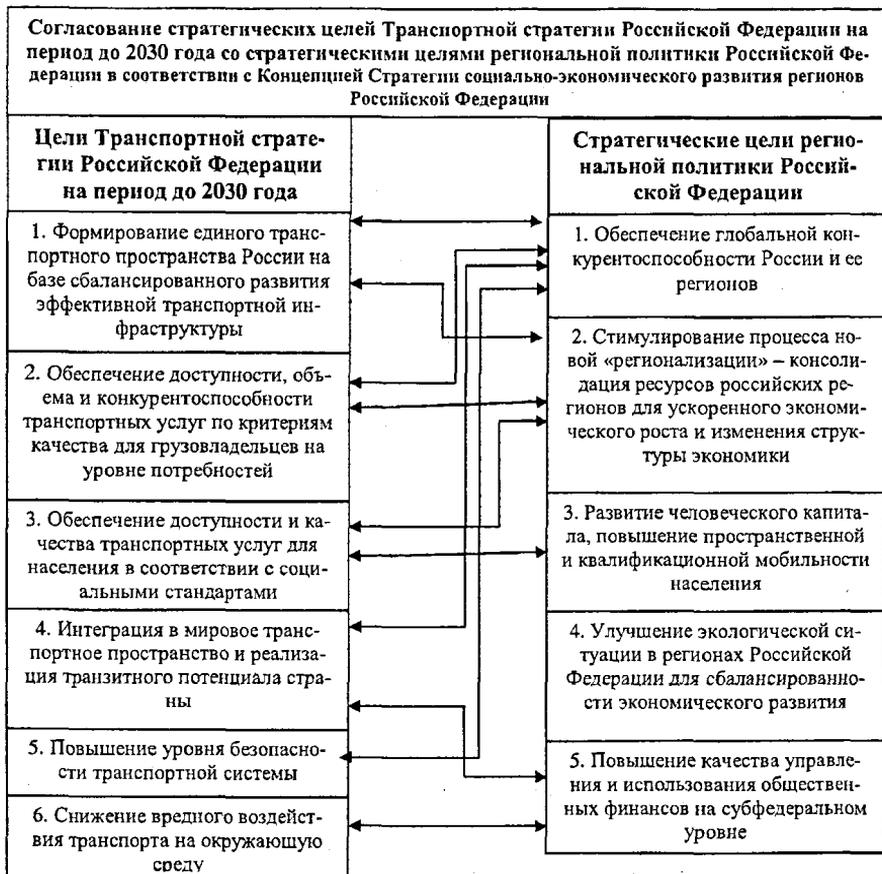


Рис. 7. Согласование стратегических целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года со стратегическими целями региональной политики РФ и в соответствии с Концепцией Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации.

Как показано в работе, инструментом региональной политики, обеспечивающим долгосрочное развитие транспортной инфраструктуры в целях сбалансированного социально-экономического развития территорий, являются механизмы согласования указанных целей и интересов, необходимой частью которых является создание специальных органов, занимающихся согласованием этих интересов и синхронизацией планов развития железной дороги и планов социально-экономического развития регионов, или возложение функций согласования на региональные органы планирования.

В диссертации проведено сопоставление стратегических целей транспортной и региональной стратегий на федеральном уровне со стратегическими целями на уровне регионов на примере Сибирского федерального округа. Выявлено расхож-

дение между федеральным уровнем целей относительно транспортной инфраструктуры и вовлеченностью регионов в их реализацию (табл. 5).

Таблица 5

Сопоставление стратегических целей регионального и инфраструктурного развития
(на примере железнодорожного транспорта)

Стратегические цели регионального развития*	Стратегические цели и задачи железнодорожного транспорта**	Соответствие/ несоответствие. Дополнения
Обеспечение глобальной конкурентоспособности России и ее регионов	Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузопользователей на уровне потребностей инновационного развития экономики страны	+ Нет указания на ценовую доступность +
Стимулирование процесса «регионализации» – консолидация ресурсов российских регионов для ускоренного экономического роста и изменения структуры экономики	Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузопользователей на уровне потребностей инновационного развития экономики страны Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами	Не указана необходимость кооперации регионов для развития транспортной инфраструктуры Нет указания на ценовую доступность Нет указания на ценовую доступность
Развитие человеческого капитала, повышение пространственной и квалификационной мобильности населения	Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами Создание условий для углубления экономической интеграции и повышения мобильности трудовых ресурсов Снижение совокупных транспортных издержек, в том числе за счет повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта	+ + +
Улучшение экологической ситуации в регионах Российской Федерации для сбалансированности экономического развития	Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду	+
Повышение качества управления и использования общественных финансов на субфедеральном уровне	На железнодорожном транспорте обеспечивается эффективное сочетание государственного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования	+

* Концепция Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации

** Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года

Для реализации направлений развития транспортной инфраструктуры с учетом региональных интересов в диссертации обоснована необходимость использования организационно-управленческого механизма, представленного на рис. 8.



Рис. 8. Организационно-управленческий механизм развития транспортной инфраструктуры в регионе

Реализация организационно-управленческого механизма согласования целей транспортного и регионального развития возможна на основе формирования регионального координационного совета, в функции которого должно входить согласование интересов всех заинтересованных сторон и обеспечение процесса вовлечения регионов в развитие транспортной инфраструктуры. В задачи регионального координационного совета должны входить:

- определение первоочередных направлений развития регионов исходя из стратегии регионального развития;
- определение соответствия или несоответствия состояния транспортной инфраструктуры указанным направлениям, определение параметров необходимого состояния транспортной инфраструктуры для реализации стратегии, определение необходимых средств для развития инфраструктуры;

– разработка предложений по развитию транспортной инфраструктуры для включения в транспортную стратегию страны;

– разработка конкретных проектов развития транспортной инфраструктуры внутри региона на основе государственно-частного партнерства.

Механизмами вовлечения региона в развитие транспортной инфраструктуры являются государственно-частное партнерство, региональные целевые программы, межрегиональная кооперация в развитии транспортной инфраструктуры.

Обоснована необходимость **межрегиональной кооперации** в проектах развития транспортной инфраструктуры для строительства новых и модернизации действующих участков транспортных магистралей.

По мнению автора диссертационного исследования, выстроенная в последние годы система конкурентного федерализма привела к укреплению отношений только по двум направлениям: *регион – федеральный центр* и *регион – международная среда*. Результатом явилось то, что регионы вступают в экономические, политические или общественные связи не «по горизонтали», с такими же регионами, а напрямую – с федеральным центром и с внешней средой, что особенно негативно сказывается на развитии транспортной инфраструктуры, требующем объединения средств и развития межрегионального взаимодействия как на уровне региональных властей, так и общественных организаций. Перспективным для Иркутской области является участие в формировании международных транспортных коридоров. Реализация этой задачи, по мнению автора, возможна лишь на пути межрегиональной кооперации.

В качестве ведущего направления повышения эффективности функционирования транспортной инфраструктуры Иркутской области автором обоснована необходимость улучшения менеджмента, сделав акцент на оптимизации взаимодействия элементов транспортной инфраструктуры региона на основе создания транспортно-логистического комплекса, интегрирующего автодорожную, железнодорожную и аэропортовую сети и создание регионального координирующего совета. Комплексное и опережающее развитие опорной транспортной сети, повышение доступности для населения транспортных услуг позволит создать условия для социально-экономического развития региона; повысить инвестиционную привлекательность региона, предпринимательскую активность, инновационную активность, оказать положительное влияние на рост доходов населения.

Обоснована на примере железнодорожного транспорта необходимость активизации участия региональной администрации в разработке стратегии по управлению транспортной инфраструктурой в регионе.

НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в журналах, рекомендованных ВАК РФ

1. Гольская Ю.Н. Совершенствование инвестиционного процесса на железнодорожном транспорте // Известия Иркутской Государственной Экономической Академии. – 2006. – № 4. – С. 58-60. (0,2 п.л.)

2. Сидоренко В.И., Гольская Ю.Н. Проблемы планирования и распределения затрат отраслевых предприятий в условиях кризиса // Экономика региона. – 2010. – № 1. – С. 203-207. (0,4 п.л., в т.ч. авт – 0,2 п.л.)

3. Гольская Ю.Н., Кузнецова И.А. Оценка влияния транспорта на социально-экономическое развитие регионов // Известия Иркутской Государственной Экономической Академии. – 2010. – № 5. – С. 61-65. (0,4 п.л., в т.ч. авт – 0,2 п.л.)

4. Гольская Ю.Н., Рошин Л.В. Социальная роль транспорта в экономике региона // Экономика региона. – 2011. – № 1. – С. 244-249. (0,4 п.л., в т.ч. авт – 0,3 п.л.)

5. Сидоренко В.И., Гольская Ю.Н. Планирование и распределение затрат предприятий железнодорожного транспорта // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2012. – № 1 (33). – С. 208-212. (0,4 п.л., в т.ч. авт – 0,2 п.л.)

Публикации в журналах, сборниках научных трудов

6. Гольская Ю.Н. Особенности инвестирования на железнодорожном транспорте в период реформирования // Экономические аспекты реформирования естественных монополий: сб. науч. тр. – Иркутск: Изд-во ИрГУПС, 2004. – С. 24-27 (0,2 п.л.)

7. Гольская Ю.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия и основные методы расчета финансово-хозяйственных показателей на железнодорожном транспорте // Модернизация российской экономики: проблемы и перспективы: сб. науч. тр. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2004. – С. 120-124 (0,2 п.л.)

8. Гольская Ю.Н. Пути привлечения инвестиций на железнодорожный транспорт // Экономические аспекты реформирования естественных монополий: сб. науч. тр. – Иркутск: Изд-во ИрГУПС, 2005. – С.87-92 (0,2 п.л.)

9. Гольская Ю.Н. Необходимость привлечения инвестиций в основные фонды ОАО «РЖД» // Финансово-кредитные отношения в регионе: проблемы и перспективы реформирования: сб. науч. тр. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2005. – С. 45-49 (0,3 п.л.)

10. Гольская Ю.Н. Лизинг как инвестиционный механизм приобретения подвижного состава // Трансформация финансового механизма железнодорожного транспорта в условиях структурной реформы: сб. науч. тр. – Иркутск: Изд-во ИрГУПС, 2006. – 119 с. (0,2 п.л.)

11. Гольская Ю.Н., Кузнецова И.А. Модель управления инвестиционным процессом на железнодорожном транспорте в условиях инфляции // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2006. – № 3. – С. 192-195 (0,2 п.л., в т.ч. авт. – 0,1 п.л.)

12. Гольская Ю.Н. Обновление основных производственных фондов железнодорожного транспорта // Финансовые аспекты структурных преобразований экономики: сб. науч. тр. – Иркутск, 2009. – С. 31-36 (0,3 п.л.)

13. Гольская Ю.Н. Совершенствование системы начисления амортизации транспортной отрасли // Проблемы и перспективы развития бизнеса на предприятии и в регионе: сб. науч. тр. – Иркутск, 2009. – С. 143-145 (0,2 п.л.)

14. Гольская Ю.Н. Принципы формирования транспортной системы // Финансовые аспекты структурных преобразований экономики: сб. научн. тр. – Иркутск, 2010. – С. 30-32 (0,2 п.л.)

15. Гольская Ю.Н. Понятие транспортной инфраструктуры и оценка ее влияния на региональную экономику // Транспортная инфраструктура Сибирского региона: материалы второй межвузовской научно-практической конференции: в 6 т. – Иркутск; ИрГУПС, 2011. – С. 157-162 (0,4 п.л.)

Подписано в печать 11.12.12 г.
Формат 60 x 90 1/16. Бумага офсетная.
Печать трафаретная. Усл. печ. л. 1,4
Тираж 130 экз. Заказ № 1313

Отпечатано: Федеральное государственное унитарное
геологическое предприятие «Урангеологоразведка».
Юридический адрес: 115148, г. Москва, ул. Б. Ордынка, дом 49,
стр.3. ИНН 7706042118

Справки и информация: БФ «Сосновгеология» «Глазковская типография».
Адрес: 664039, г. Иркутск, ул. Гоголя, 53; тел.: 38-78-40, тел./факс: 598-498