

0-794153

*На правах рукописи*

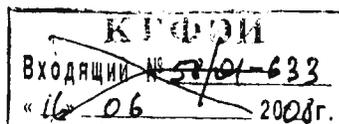
**Христофоров Анатолий Михайлович**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ  
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА**

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

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

Чебоксары 2008



Работа выполнена в ФГОУ ВПО «Чувашский государственный университет имени И.Н. Ульянова»

**Научный руководитель:** доктор экономических наук, профессор,  
академик РАО  
**Кураков Лев Пантелеймонович**

**Официальные оппоненты:** доктор экономических наук, профессор  
**Кадьплев Евгений Николаевич**

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000715314

кандидат экономических наук  
**Котова Мария Сергеевна**

**Ведущая организация:** Нижегородский государственный  
архитектурно-строительный  
университет

Защита состоится «27» июня 2008 г. в 11<sup>00</sup> часов на заседании  
диссертационного совета Д 212 301 01 ФГОУ ВПО «Нижегородский

есу:  
)1.

ПО  
з»

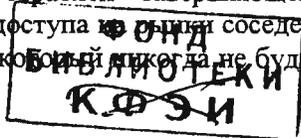
## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В современных условиях, когда усилилась интеграция экономик всех государств в мировое хозяйство, повышается объём потребления сырьевых ресурсов, всё острее становится вопрос о стабильном и гарантированном обеспечении ими экономической деятельности. Решить данную проблему без соответствующего развития транспортной системы невозможно.

Транспортная система представляет собой наличие не столько соответствующего подвижного состава, путей сообщения и квалифицированной рабочей силы, сколько специальной инфраструктуры и сферы обслуживания транспортного процесса, коммуникационных узлов и единой диспетчерской службы, в совокупности позволяющих обеспечить необходимую скорость доставки грузов и пассажиров.

С точки зрения государственных интересов, транспортная система в первую очередь должна обеспечивать экономическую и военную безопасность территории страны, всемерно способствовать укреплению и повышению ее потенциала и уровня жизни граждан. Кроме того, на долю транспорта выпадает важная задача обеспечения внешнеэкономической деятельности всех хозяйствующих субъектов, но не в ущерб экономическим и военно-политическим интересам государства. Выполнению экономических интересов государства должно способствовать разрешение нескольких ограничений развития.

Во-первых, это касается развития международного сообщения, прежде всего с экономически более развитыми государствами. Необходимо обеспечить эффективное развитие приграничных территорий на значительную глубину с созданием конкурентоспособной промышленности, особенно в тех отраслях, которые наиболее развиты в сопредельных и более отдалённых районах наших международных соседей. Во-вторых, развитие транспорта в приграничной территории должно осуществляться главным образом в целях обеспечения более интенсивного развития высококонкурентоспособных отраслей завершающего цикла переработки за счёт получения доступа к рынку соседей, а не для элементарного вывоза сырья, который никогда не будет

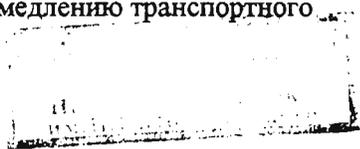


испытывать никаких экономических противодействий. В-третьих, все предложения по ускоренному развитию приграничной транспортной системы, поступающие от иностранных государств, как следует из практики развития мировой экономики, должны отклоняться, поскольку главная цель таких предложений, пусть даже с финансированием из заинтересованных источников, заключается всего лишь в получении гарантированного источника сырья, без какого бы то ни было развития даже первичной переработки на местах.

Чувашская Республика является одним из небольших в территориальном значении субъектов Приволжского федерального округа Российской Федерации. Но при этом по плотности автомобильных дорог ЧР прочно занимает первое место в ПФО. Располагаясь на пересечении двух транспортных направлений «Север–Юг» и «Запад–Восток», наша республика является участником международного сообщения, интенсивность которого в последние годы заметно возросла, особенно автомобильного.

Значение автомобильного транспорта в конце XX– начале XXI вв. во всём мире постепенно возрастает, что нельзя считать абсолютно верной тенденцией. С точки зрения себестоимости перевозок, производительности труда, размера наносимого ущерба окружающей среде автомобильный транспорт, даже в условиях ужесточения экологических требований к подвижному составу и экономичности эксплуатации, остается слишком энерго- и фондоемким, достаточно зависимым от погодных условий. Его преимущества в скорости и манёвренности доставки грузов и пассажиров приносят положительный эффект лишь на небольших расстояниях перевозки, что свойственно странам ЕС, но не Российской Федерации.

Повышение роли автомобильного транспорта сопровождается значительным увеличением расходов на эксплуатацию и новое строительство дорожной сети Российской Федерации. Основная масса дорог строилась ещё в советские времена и рассчитывалась на менее интенсивное использование и меньшие осевые нагрузки, в результате этого дорожное полотно во многих регионах получает чрезмерное воздействие, быстро ветшает и выходит из строя, приводя к резкому замедлению транспортного



потока, увеличению энергетических затрат и себестоимости автомобильных перевозок.

Следует отметить, что, развивая транспортную систему Чувашской Республики, необходимо больше внимания уделять созданию крупных и средних логистических центров в рамках выполнения Транспортной стратегии Российской Федерации, поскольку на их основе можно оптимизировать скорость доставки грузов и качество транспортных услуг.

**Степень изученности проблемы.** Наиболее существенное влияние на формирование теоретических и практических результатов настоящей диссертационной работы оказали труды таких российских экономистов в области управления транспортной системой, как А.А. Бачурин, В.И. Бережная, С.Н. Васильев, В.М. Власов, В.Н. Воронцов, В.Г. Галабурда, Н.Н.Громов, Д.Б. Ефименко, К.Л. Комаров, Г.А. Кононова, Л.П. Кураков, В.С. Лукинский, С.В. Милославская, Л.Б. Миротин, В.А. Персианов, К.И. Плужников, А.В. Постолиг, Н.А.Троицкая, Н.С. Усков, А.Б. Чубуков, В.И. Якунин, а также диссертационные работы российских исследователей, посвященные проблемам функционирования и развития отдельных видов транспорта и путей его совершенствования на примере регионов Российской Федерации.

Однако, несмотря на наличие значительного количества публикаций, пока отсутствуют научные работы, в которых потребность в государственном вмешательстве и регулировании транспортной системы находила бы конкретное теоретическое и методологическое подкрепление.

Таким образом, **цель данного исследования** состоит в разработке методических подходов и рекомендаций, направленных на совершенствование организационных и экономических основ региональной транспортной системы на примере Чувашской Республики, а также на формирование рациональных форм управления развитием транспорта, стимулирующих повышение конкурентоспособности республики.

**Объектом диссертационного исследования** является транспортная система региона как неразрывный элемент транспортной системы Российской Федерации.

**Предметом диссертационного исследования** являются организационные и экономические отношения, возникающие в ходе развития транспортной системы региона.

В соответствии с поставленной целью, объектом и предметом исследования в диссертации определены задачи:

1. Исследовать региональные особенности функционирования транспортной системы и основные направления её развития на современном этапе.

2. Исследовать методологические основы действующей системы управления транспортом в регионе.

3. Провести сравнительный анализ развития транспорта Чувашской Республики с субъектами Приволжского федерального округа.

4. Выявить и оценить необходимые предпосылки и условия развития транспортной системы Чувашской Республики.

5. Определить основные направления интеграционных процессов регионального транспорта в экономические системы других уровней.

**Теоретическая и методологическая основа исследования.** Теоретической основой исследования послужили работы отечественных авторов, занимающихся вопросами развития и совершенствования транспортной системы, разработкой программ целевого развития на определенную перспективу, научные публикации в специализированной печати по исследуемой проблеме, законодательные и нормативные акты федеральных и региональных органов государственной власти Российской Федерации, материалы научно-практических конференций и семинаров.

В ходе диссертационного исследования применялся системный подход, достаточно эффективно используемый в современной науке. При изучении конкретных экономических отношений между участниками транспортного процесса применялись такие методы, как сочетание исторического и логического, экспертный и экономико-статистический методы обработки информации, сравнительный и факторный анализ.

**Научная новизна результатов исследования** заключается в следующем:

- уточнена сущность понятия транспортной системы и дополнена её структура в части элементов, определяющих её активную составляющую, включающую в себя органы территориального управления, их структуру и взаимосвязи, отражающие управленческий аспект транспортной системы;

- выявлены тенденции развития транспортной отрасли на региональном уровне в сравнении с субъектами ПФО, такие как опережающий темп роста автомобильных дорог, их высокая плотность, опережающий уровень развития автотранспорта и его невысокая эффективность использования;

- предложен комплексный инструментарий стимулирования развития отрасли, включающий в себя совокупность правил, целей, инструментов и программ государственной региональной транспортной политики;

- сформулирован специфический инновационный метод развития отрасли на основе требований экологичности, экономичности, безопасности и государственной значимости;

- предложены организационно-структурные подходы интеграции транспортной системы региона в российскую сеть посредством целевого стратегического программного развития на основе инновационного метода.

**Практическая значимость** работы состоит в том, что методические выводы диссертационного исследования могут быть использованы региональными и отраслевыми органами управления транспортом в целях совершенствования транспортной системы региона в условиях интеграции Российской Федерации в мировую экономику.

**Апробация работы.** Основное содержание и выводы диссертационного исследования отражены в научных публикациях. По теме диссертации опубликовано 5 научных работ, общим объёмом 2,4 п.л., апробированы на научно-практических конференциях и рекомендованы к практическому применению.

**Структура диссертационного исследования.** Работа состоит из введения, трех глав, содержащих девять параграфов, заключения, общим объёмом 209 с., библиографического списка из 167 наименований.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

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

В первой главе «Методологические основы управления транспортной системой региона» рассмотрены методологические основы и особенности управления на транспорте, особенности транспорта как объекта управления, формы и методы государственного регулирования на транспорте.

За последнее десятилетие XX в. резко ухудшились показатели использования транспортных средств в нашей стране, что вызвано ошибочным курсом в проведении экономических реформ. Из-за недостатков в организации перевозочного процесса возникают непроизводительные простои транспортных средств, что снижает их эффективность. В процессе доставки каждая тонна груза подвергается многократным перегрузочным операциям, что вызывает гигантскую дополнительную работу и снижает скорость доставки, которая в среднем не превышает 8–10 км/ч. По причине частых перегрузок и недостаточной контейнеризации перевозок растет трудоемкость операций и численность работников, занятых на транспорте.

Малые скорости доставки грузов и пассажиров, низкое качество транспортного обслуживания хозяйства и населения страны принято объяснять недостатками технических возможностей транспорта. Однако главным, а подчас и единственно возможным способом увеличения объема и качества перевозок остается совершенствование управления транспортом, улучшение взаимодействия различных его видов, планомерное и пропорциональное развитие всех звеньев транспортной системы страны. С переходом транспорта на рыночные отношения роль эффективного управления будет возрастать.

*Основными вещественными элементами транспортной системы являются:*

1) пути сообщения разных видов транспорта с расположенными на них постоянными устройствами (здания, мосты, тоннели, путепроводы, гидроузлы и другие искусственные сооруже-

ния), средствами сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и связи;

2) транспортные средства (подвижной состав) разных видов транспорта (локомотивы, вагоны, суда, самолеты, автомобили);

3) погрузочно-разгрузочные машины, механизмы и другие устройства, обеспечивающие транспортный процесс в пунктах отправления и назначения грузов, также в местах их перевалки с одного вида транспорта на другой;

4) материалы, топливо и электроэнергия, обеспечивающие работу средств тяги и подъемно-транспортных машин;

5) промышленные предприятия по производству и ремонту транспортных средств и других устройств, необходимые для эксплуатации и содержания основных фондов транспорта в технически исправном состоянии (заводы по ремонту локомотивов, вагонов, самолетов, погрузочно-разгрузочных машин и другой техники).

Сами по себе вышеперечисленные вещественные элементы не являются «производительными». Для приведения их в действие и получения специфической транспортной продукции (эффекта перемещения) необходимы физические усилия и знания человека, а именно органы территориального управления и трудовые ресурсы.

Транспорт, его крупные подразделения и отдельные предприятия структурно могут быть представлены двумя подсистемами – управляющей и управляемой (рис. 1): первая – осуществляет интегративную «управленческую функцию», вторая – процесс транспортного производства («технологическую функцию» в широком смысле). Во второй подсистеме видны внутренние блоки (части): технический (функционирующие постоянные устройства и подвижной состав) и технологический (в узком смысле) – совокупность или набор правил, определяющих последовательность операций и процессов, связанных с выполнением перевозок (правила перевозок грузов и взимания тарифов, технической эксплуатации транспорта, выполнения погрузочно-разгрузочных работ и др.). Процесс перемещения и есть соединение технической и технологической частей в единое по средством приложения физических усилий и знаний персонала.

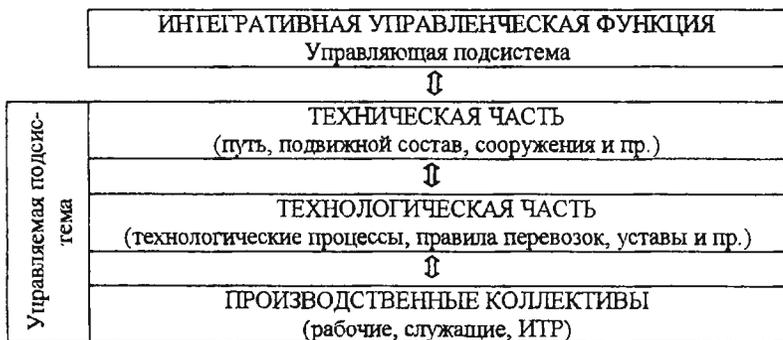


Рис. 1. Взаимодействие управляющей и управляемой подсистем

Система управления транспортом носит иерархический характер. В ней можно условно выделить следующие уровни: народнохозяйственный, отраслевой, региональный.

*Специфическими функциями управления транспортным производством*, характерными для всех видов транспорта и зависящими от особенностей их деятельности, являются:

- 1) планирование перевозок;
- 2) оперативное управление перевозочным процессом и регулирование хода этого процесса;
- 3) техническая и технологическая подготовка транспортного производства;
- 4) обеспечение безопасности движения поездов, судов, автомобилей, самолетов и других средств в транспортных сетях;
- 5) подбор, обучение, воспитание и расстановка кадров;
- 6) организация материально-технического обеспечения;
- 7) организация рабочего снабжения;
- 8) организация труда и заработной платы;
- 9) организация финансовой деятельности;
- 10) организация бухгалтерского учета и отчетности;
- 11) экономический анализ, совершенствование планирования и управления транспортным производством.

Системы управления транспортом переживали значительные изменения за всю историю своего развития, но в качестве основных всегда выдвигались требования системного организованного развития при активном вмешательстве государства, что

в итоге позволило в условиях ограниченного объема финансовых ресурсов обеспечить необходимую скорость развития транспорта и выполнение объемов транспортной работы.

Переход с административно-командного способа на рыночный метод управления экономикой ознаменовался почти полным невниманием к проблемам и основным задачам развития транспортной системы страны, которую ещё в 80-х гг. XX в. многие ученые, работающие в транспортной сфере, называли Единой транспортной системой.

Цель государственного регулирования рынка транспортных услуг (РТУ) – создать равные и благоприятные условия для свободной продажи транспортных услуг в географических границах России и отдельного региона, единое транспортное пространство и условия для динамичной интеграции российского РТУ в мировой. Учитывая важность и специфические особенности региональных проблем транспорта, необходимо разрабатывать для каждого субъекта Федерации систему критериев и показателей диагностики и анализа состояния РТУ, основанную на региональном методическом подходе, которая должна включать:

- материально-техническую базу и производственный потенциал участников рынка;
- цены на транспортные услуги и их динамику;
- стоимость новых основных фондов;
- уровень среднеотраслевых затрат;
- способность функционировать в условиях режима расширенного воспроизводства;
- границы критической зависимости экономики региона от импорта/экспорта услуг и товаров;
- госконтроль над стратегическими ресурсами;
- устойчивость финансовой системы;
- поддержание научного и инновационного потенциала;
- сохранение и развитие экономического и транспортного производства в регионе;
- обеспечение необходимого уровня государственного регулирования с целью формирования условий для нормального функционирования и развития рынка транспортных услуг (РТУ).

Поэтому государственная политика должна быть ориентирована на максимальное стимулирование спроса на отечественную транспортную технику, с жёстким контролем качества её производства и высокой степенью ответственности производителей за результаты своего труда и её эксплуатации.

Вторая глава «Анализ развития транспортной системы Чувашской Республики в Приволжском Федеральном округе» посвящена выявлению условий и факторов, определяющих специфику развития транспортной системы указанного региона.

Транспорт, являясь ведущей инфраструктурной отраслью экономики, без сомнения, должен и будет играть важнейшую роль в решении задач удвоения ВВП к 2010 г. и удержания такого темпа в последующем, повышении социальной стабильности общества, укреплении национальной безопасности. Экономика России и ее коммуникации все больше втягиваются в мировое хозяйство, о чем свидетельствуют многочисленные межгосударственные соглашения и программы, в том числе проекты создания трансконтинентальных железнодорожных магистралей.

Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 г. и Стратегией развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г. определены принципиальные направления развития транспортной системы страны, формирования опорной сети, в основе которой транспортные коридоры.

Особое место в развитии международных транспортных коридоров (МТК) занимают проекты создания до 2010 г. так называемых Критских транспортных коридоров. Развитие торгово-экономических связей России с Германией, Польшей и Белоруссией, СНГ и ЕС увеличивает спрос на транспортные услуги.

МТК входят клиньями в структуру нашей транспортной сети, и их вторжение может отрицательно сказаться на загрузке тех линий, которые оказываются за пределами коридоров. Поэтому важной практической задачей для России и стран СНГ является сохранение целостности основных транзитных ходов. Единая ширина колеи (1520 мм), общие габариты подвижного состава и приближения строений, стандарты глубины водных путей, размерений судов, габаритов гидроузлов, единые правила

строительства и эксплуатации путей сообщения обеспечивают необходимые условия для их эффективного использования.

Для республик Центральной Азии и Кавказа маршрут ТРА-СЕКА имеет стратегическую важность в плане открытия альтернативного транспортного выхода в Европу в дополнение к традиционному Транссибу. Участие в этом проекте противоречит не только экономической целесообразности, но и геополитическим интересам России.

Помимо железнодорожного транспорта, возможно использование водных путей сообщения. В связи с активизацией работ по освоению месторождений нефти на Каспии появляется возможность возродить перевозки грузов по Волго-Донскому соединению на следующих направлениях:

- порты прикаспийских государств – Астрахань – р. Волга – Волго-Донской канал – р. Дон – Азовское море – порты стран Черного и Средиземного морей с применением прямых схем транспортировки судами смешанного "река-море" плавания;

- зарубежные порты – российские порты на Азовском и Черном морях с перевалкой на железную дорогу;

- перевозки грузов между портами прикаспийских государств, включая Россию, и портами придунайских стран:

- а) транспортировка грузов по р. Дунай речными судами с перевалкой в его устьевых портах на судах "река-море" плавания для доставки на р. Волгу и Каспий через Волго-Донской канал и в обратном направлении;

- б) перевозки грузов судами "река-море" плавания от пункта отправления до пункта назначения;

- в) использование интермодальных систем.

В связи с этим в сфере транспорта необходимо содействие инновациям, проведению фундаментальных и прикладных исследований, направленных на создание интегрированной евроазиатской транспортной системы и выбор рациональных технических параметров инфраструктуры МТК. В настоящее время по территории Российской Федерации проходит ряд международных транспортных коридоров, в том числе 1-й, 2-й и 9-й панъевропейские, евроазиатские МТК "Восток - Запад" и "Север - Юг", основу которых составляет транспортная инфраструктура Рос-

сии. Кроме того, ряд направлений интенсивных перевозок не определён как транспортные коридоры.

Реализация проектов развития МТК потребует создания какой-то специальной управленческой структуры. Возможно, будет создано управление строительством коридоров и их эксплуатацией, скажем, РАО "МТК", и тогда возникнет вопрос о месте России в управлении МТК.

В отношении развития транспортной системы Приволжского федерального округа (ПФО) следует отметить, что она является связующим звеном между федеральными округами, обеспечивая транзит грузов и пассажиров в направлениях «Север–Юг» и «Запад–Восток». ПФО составляет на конец 2006 г. 21,34% всей численности населения и 21,31% по экономически активному населению. По стоимости основных фондов на долю ПФО приходится всего лишь 17,81%. Следовательно, данный округ имеет относительно большую величину населения, о сохранении условий жизни которого необходимо особенно тщательно заботиться. Транспорт и связь ПФО по стоимости основных фондов составляют 17,7% от российской величины на конец 2006 г. При этом внутри ПФО транспорт и связь составляют 31,96%, причем в РФ транспорт и связь составляют 32,16% от стоимости всех основных фондов на конец 2006 г., что свидетельствует о его соответствии среднероссийскому уровню, хотя по степени износа – 35,7% и 10,5% полностью изношены и можно сказать об определенных сложностях с их обновлением. Объемы грузооборота и перевозки автомобильным транспортом увеличиваются начиная с 2002 г., железнодорожным – с 1998 г.

Чувашская Республика располагается на пересечении транспортных коридоров, имеет высокую плотность автомобильных дорог, населения. Численность всего и экономически активного населения составила на конец 2006 г. 4,24 и 4,31%, а стоимость основных фондов – 3,38% от уровня ПФО. Следовательно, в составе округа ЧР имеет определенный избыток населения или недостаток основных фондов. На конец 2006 г. основные фонды транспорта и связи составляют 3,45% от ПФО, или 32,65% от фондов самой республики, что немного выше объёмов этих фондов внутри самого округа. В нашей республике, судя по по-

казателям использования транспорта, в основном используется автомобильный, что объясняется относительно небольшой территорией и уровнем его развития.

При этом по плотности автомобильных дорог в 264 км на 1000 км<sup>2</sup> территории на конец 2006 г. республика занимает первое место в ПФО, поэтому высока значимость автомобильных дорог и автомобильного транспорта для экономики Чувашской Республики. Однако следует отметить, что ещё достаточно высок процент дорог низкой категории (III, IV и V).

Для решения указанной проблемы и повышения качества дорог руководством Чувашской Республики принимаются активные меры. Так, согласно Республиканской программе дорожного строительства, к концу 2008 г. предполагается соединить все населенные пункты асфальтобетонными дорогами и создать опорную транспортную сеть.

В рамках развития транспортной системы Правительство Чувашской Республики активно осуществляет регулирование перевозочной деятельности на пассажирском транспорте через систему нормативно-правового регулирования, которая четко определяет права и обязанности всех участников, а также направления совершенствования их работы.

Проведенные автором исследования позволили выделить следующие направления государственного регулирования развития транспортной системы:

- разработка и осуществление республиканских программ развития транспортной системы за счёт средств республиканского и федерального бюджетов;
- субсидирование на конкурсной основе проектов приобретения новой техники через кредитные или лизинговые схемы;
- привлечение частных инвесторов для создания новых объектов транспортной инфраструктуры общего и необщего пользования.

В настоящее время следует отметить большую целевую направленность использования средств республиканского бюджета на дорожное строительство через целевые программы.

В третьей главе «Стратегия развития транспортной системы Чувашской Республики» представлен авторский взгляд

на формирование политики регулирования развития транспортной системы в регионе, разработан механизм её регулирования в Чувашской Республике, а также предложены направления развития инструментов государственного регулирования рассматриваемой проблемы.

По мнению многих видных ученых и специалистов-практиков, в развитии транспортной сети бывшего СССР было допущено немало ошибок, и одна из них стратегического характера – явно недостаточные масштабы нового железнодорожного и автодорожного строительства. В настоящее время их невозможно решить чисто рыночными методами, поскольку рынок сам по себе несовершенен, а с точки зрения государственных интересов необходимо развивать те виды, которые приносят максимальный эффект при минимальных затратах. Но при этом рентабельность перевозок по российским железным дорогам среди развитых стран мира на уровне средних показателей.

Транспортная сеть России в XXI в. должна обрести новый облик, и суть его будет определяться переходом от моноцентризма в структуре путей сообщения к полицентризму на основе комплексного инструментария стимулирования развития, включающего в себя совокупность правил, целей, инструментов и программ государственной региональной транспортной политики позволит обеспечить наиболее рациональное её развитие.

Для этого требуется соблюдения определенных правил:

- социально ориентированной рыночной экономике России (по Конституции РФ) должна соответствовать социально ориентированная транспортная система;
- возможно более полное использование существующих производственных мощностей транспорта и их развитие, как правило, с опорой на собственные силы;
- укрепление целостности и единства транспортной системы путем разумного сочетания государственного регулирования с действием рыночных механизмов, устраняя разрушительную конкуренцию и поддерживая интеграционные процессы на всех уровнях управления транспортом;
- строгий баланс интересов общества и бизнеса;
- обеспечение экономической и национальной безопасности.

Таким образом, первая стратегически важная задача – снять все транспортные ограничения на пути социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока.

Вышеперечисленные принципы, направленные на реализацию данной цели, должны опираться на совокупность инструментов и программ, поскольку именно таким образом можно действительно эффективно осуществлять государственное регулирование развития транспортной системы на уровне отдельного региона и Российской Федерации в целом.

В числе первоочередных проектов, знаменующих "смену парадигмы" в формировании транспортной сети, следует считать строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали от Усть-Илимска через Богучаны – Лесосибирск – Белый Яр – Сургут – Ивдель – Сыктывкар – Котлас к Санкт-Петербургу (Архангельску, Мурманску). Создание этого нового широтного хода отвечает требованиям:

- национальной безопасности;
- экономического развития.

Рассматривая инновационный подход к развитию транспорта Чувашской Республики, мы предлагаем исходные предпосылки не только эффективного его развития, но и сохранения благоприятных условий жизни для нашего населения.

Так, в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации до 2020 г. предстоит осуществить дополнительное развитие транспортной системы Чувашской Республики. Для этого необходимо наряду с исполнением республиканской программы укрупненного строительства опорной сети автомобильных дорог более активно повышать уровень интеграции всех доступных видов транспорта. В качестве доступных следует считать автомобильный, железнодорожный, речной и воздушный.

В отношении системного взгляда на вопрос интеграции транспортной системы региона в российскую сеть, мы считаем необходимым изменить состав сфер и методов государственного регулирования на транспорте (рис. 2) и предлагаем ввести техническую и стратегическую сферы для обеспечения требования экономической и военной безопасности государства.

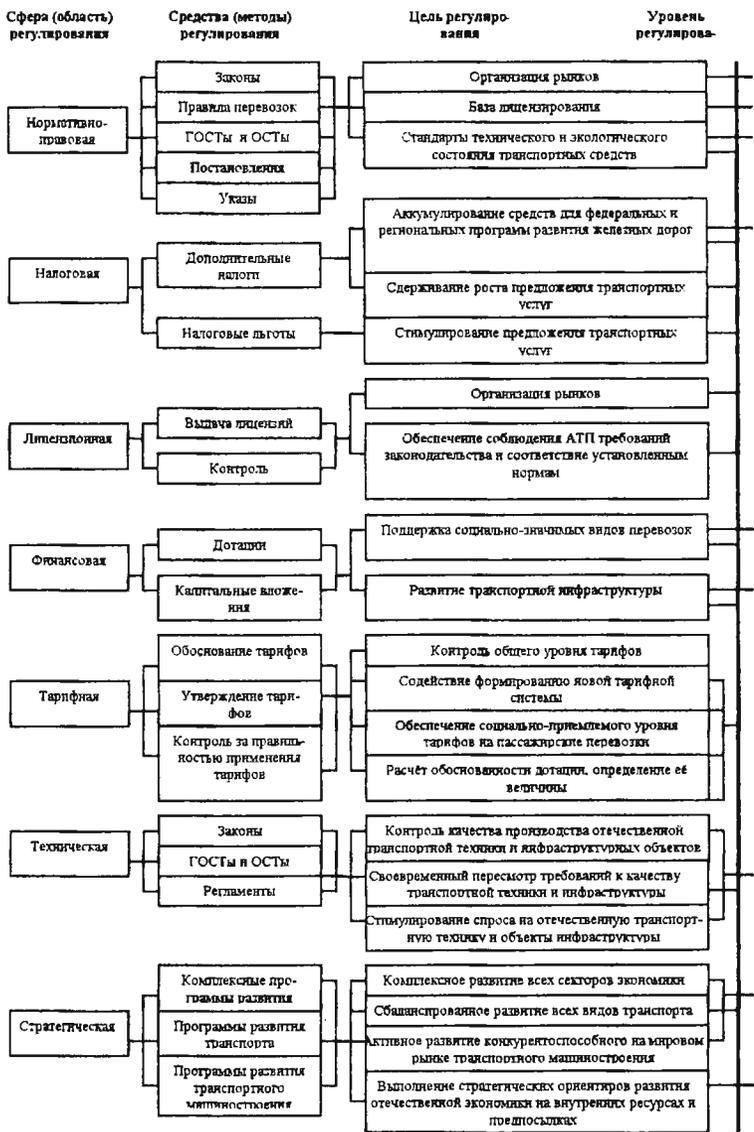


Рис. 2. Сферы и методы государственного регулирования на транспорте: — — региональный; - - - — федеральный уровень

Техническая сфера, по нашему мнению, позволит обеспечить более четкие требования к транспортной технике, производимой в нашей стране, повысить её качество практически по всем параметрам: экологическим, экономическим, эргономическим, сделать её действительно конкурентоспособной на мировом рынке, в том числе транспортных услуг. Стимулирование спроса на неё позволит повысить уровень жизни её производителей и экономическую безопасность государства. Точный контроль качества позволит не только повысить эффективность транспортной техники, но и создаст необходимые предпосылки для экономии ресурсов в процессе её эксплуатации.

В Российской Федерации и Чувашской Республике вместо приобретения качественной новой отечественной техники многие перевозчики предпочитают импортную бывшую в употреблении. И это несмотря на то, что затраты на эксплуатацию старой, первоначально некачественной техники приводят к перерасходу материальных, трудовых и временных ресурсов, резко снижая эффект и повышая себестоимость транспортной работы для всей экономики, определяя худшие условия работы отечественных транспортных организаций и даже видов транспорта.

Для системного развития транспорта мы также предлагаем введение стратегической сферы государственного регулирования, значимость которой определяется приоритетностью задач, решаемых в процессе развития транспортной системы, которая должна изменяться не в интересах мировой экономики, а ради решения государственных задач и получения максимального эффекта от экономичного, экологичного и безопасного использования транзитного потенциала РФ.

Развитие с учётом предложенной иерархии ценностей возможно лишь в результате комплексного программного развития всех отраслей экономики на основе стратегической сферы.

При этом параллельно и сбалансированно должны развиваться не только все виды транспорта и инфраструктуры, но и отрасли отечественного транспортного машиностроения. Соблюдение указанных принципиальных основ позволит обеспечить исходные предпосылки эффективного развития транспортной системы России и субъектов, включая и Чувашию.

Рассматривая сферы госрегулирования нельзя не затронуть систему взаимосвязей видов государственной политики в области развития транспорта (рис. 3).



Рис. 3. Система взаимосвязей видов государственной политики в области развития транспорта

Именно под воздействием всех уровней власти возможно сформировать те универсальные принципы государственного регулирования развития транспортной системы, на основе которых должна строиться государственная транспортная политика, которая по своей сути должна быть органичным элементом соответствующих финансово-кредитной, бюджетной, налоговой, промышленной политик. Осуществляя разработку транспортной политики государство ориентируется на принятые ранее программы развития, наиболее комплексной из которых является Транспортная стратегия РФ до 2020 г.

Разработанная транспортная политика должна опираться на соответствующий механизм реализации (рис. 4). Применение указанных инструментов позволяет сформировать программу региональной транспортной политики, качественное осуществление которой приводит к достижению важных социально и экономически значимых результатов. Наиболее важным результатом является, прежде всего, решение стратегических государственных задач развития экономики, выполняя которые в целом можно достичь решения остальных: ускорение реализации национальных проектов развития транспорта, повышение качества транспортной сети и техники, повышение эффективности его работы, экономичности, экологичности и безопасности.

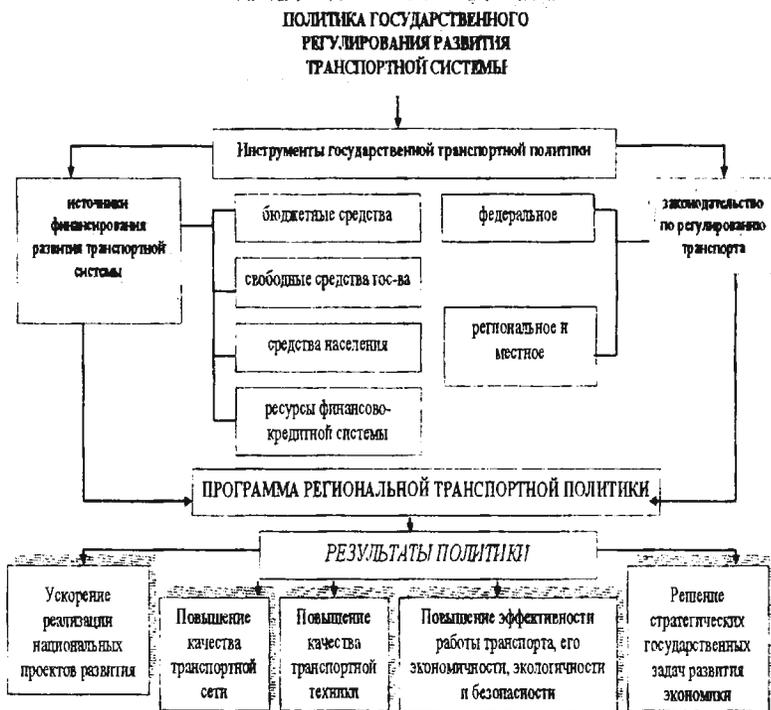


Рис. 4. Механизм реализации политики государственного регулирования развития транспортной системы в Чувашской Республике

Используя указанный механизм реализации государственного регулирования развития транспортной системы в Чувашской Республике, можно обеспечить ускоренное развитие данной отрасли в соответствии с общегосударственными требованиями и целевыми ориентирами, повысить экономическую активность организаций и населения, улучшить условия жизни.

Непосредственное осуществление регулирования развития транспортной системы в Чувашской Республике возможно на основе соответствующего механизма госрегулирования (рис. 5). В соответствии с предложенным механизмом, мы предлагаем на основе законодательно установленных требований определять реестр по субсидированию Минстроа ЧР на основании заявок администраций городов и районов о необходимости государст-

венной поддержки деятельности транспортных организаций.

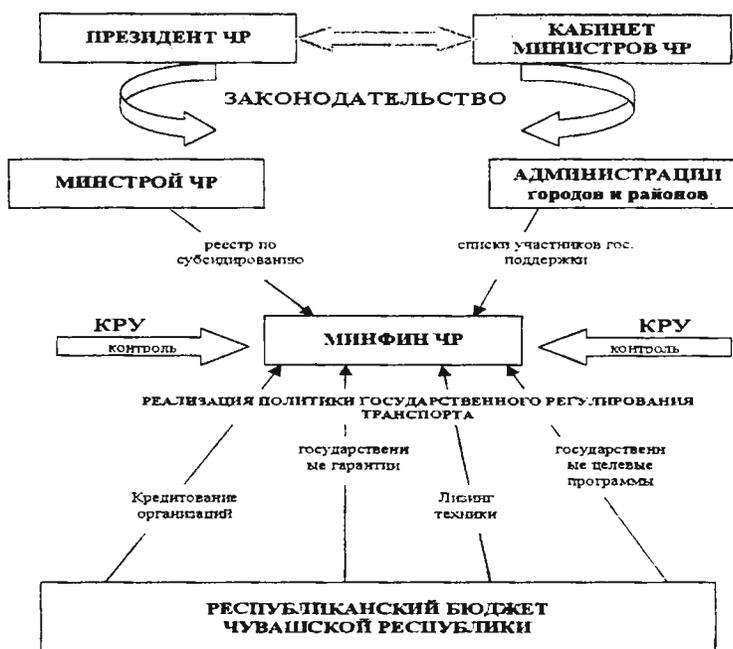


Рис. 5. Механизм государственного регулирования развития транспортной системы в Чувашской Республике

Для включения в список участников господдержки должны предъявляться определённые требования к заявителям, среди которых необходимо учитывать не только социальную значимость, но и критерии экономической эффективности деятельности заявителя до настоящего времени. Такие требования позволят очертить круг законопослушных, экономически эффективных и социально значимых объектов, поддержка деятельности которых окажет значительный эффект.

На основании данных списков с учетом целей потребности финансовых ресурсов и сопоставления их с задачами и направлениями государственной транспортной политики Минстроем определяется реестр по субсидированию с уточнением возможного объема средств. Доведение указанных объемных финансовых показателей с точным наименованием адресатов до Минфи-

на ЧР создаст исходные основания для получения такой помощи организациям и индивидуальным предпринимателям, желающим значительно расширить масштабы своей деятельности и рассчитывающих на поддержку государства.

При этом следует помнить, что средства бюджета любого региона всё же ограничены, и развивать транспортную систему необходимо таким образом, чтобы не создавать избыточные запасы транспортной техники, а добиваться максимального использования передовой и экономичной, сокращать её непроизводительный простой, обеспечивать в целом экономию всех ресурсов, сохраняя максимально природную среду республики.

Именно точная государственная поддержка транспортной отрасли создаст естественные условия эффективного её развития, что не свойственно чисто рыночным механизмам управления, примером деятельности которого можно считать повышение автомобильного транспортного потока практически во всех регионах нашей страны, оказывающего вредное воздействие на дорожное покрытие при резком сокращении скорости перемещения грузов, для чего мы предлагаем.

Во-первых, необходимо формировать четкую и эффективную программу развития транспорта региона в рамках государственной транспортной политики, в соответствии с которой развивать инфраструктуру.

Во-вторых, поддерживать и стимулировать работу научно-исследовательских организаций, осуществляющих исследования по разработке техники и технологии для всех отраслей.

В-третьих, создавать условия для повышения эффективности транспортных организаций, их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг России.

В-четвёртых, регулировать развитие транспорта, с целью максимального развития тех видов, которые оказывают минимальный вред окружающей среде.

В заключении диссертации обобщены основные теоретические положения диссертационного исследования, определены закономерности, особенности и направления совершенствования развития транспортной системы региона, и обеспечивающей его устойчивое и динамичное развитие.

10=

### **Список работ, опубликованных по теме диссертации**

1. Христофоров А.М. Инновационное развитие транспорта региона //Вестник Чуваш. ун-та. Гуманитарные науки. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2006. – № 6. – 0,85 печ.л.

2. Христофоров А.М. Развитие транспортной инфраструктуры как фактор улучшения демографической ситуации муниципального образования //Социально-экономические проблемы воспроизводства населения в свете концепции демографической политики Российской Федерации: материалы Межрегион. науч.-практ конф.– Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. – 0,3 печ.л.

3. Христофоров А.М. Оценка влияния развития транспортной системы на экономику региона //Социально-экономические проблемы воспроизводства населения в свете концепции демографической политики Российской Федерации: материалы Межрегион. науч.-практ конф.– Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008.– 0,3 печ.л.

4. Христофоров А.М. Влияние транспортной системы на экономическую активность муниципальных образований //Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. Вып.1. – 0,6 печ.л.

5. Христофоров А.М. Оценка взаимосвязи развития транспортной инфраструктуры и интенсивности использования транспорта ЧР //Сборник научных статей докторантов, аспирантов и соискателей. – Чебоксары: Изд-во Чуваш. ун-та, 2008. Вып.2. – 0,4 печ.л.

Подписано в печать 23.05.2008. Формат 60x84/16.

Бумага писчая. Объем 1,5 п.л.

Тираж 100. Заказ № 277.

Чувашский государственный университет  
Типография университета  
428015 Чебоксары, Московский просп., 15.