

На правах рукописи

МАКАРОВ Дмитрий Борисович

**ИНСТРУМЕНТАРИЙ РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА**

Специальность

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

ТАМБОВ 2015

Работа выполнена на кафедре
политической экономики и мирового глобального хозяйства
Института экономики
ФГБОУ ВПО «Тамбовский государственный университет
имени Г.Р. Державина»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор,
КУЗНЕЦОВ Игорь Анатольевич

Официальные оппоненты: **САЛИКОВ Юрий Александрович**,
доктор экономических наук, доцент, профес-
сор кафедры экономической безопасности и
финансового мониторинга ФГБОУ ВПО «Во-
ронезский государственный университет ин-
женерных технологий» (г. Воронеж)

МУРАВЬЕВА Наталья Александровна,
кандидат экономических наук, доцент, научный
сотрудник Тамбовской региональной общест-
венной организации «Общество содействия об-
разованию и просвещению «Бизнес-Наука-
Общество» (г. Тамбов)

Ведущая организация: **ФГБОУ ВПО «Казанский национальный
исследовательский технический универси-
тет им. А.Н. Туполева-КАИ» (г. Казань)**

Защита состоится 28 марта 2015 года в 10 часов на заседании диссер-
тационного совета Д 212.261.01 при ФГБОУ ВПО «Тамбовский государст-
венный университет имени Г. Р. Державина» по адресу: г. Тамбов, ул. Со-
ветская, 6, Тамбовский государственный университет имени Г. Р. Держави-
на, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной биб-
лиотеке и на официальном сайте ФГБОУ ВПО «Тамбовский государствен-
ный университет имени Г.Р. Державина»: <http://www.tsutmb.ru>.

Автореферат разослан «__» _____ 2015 года

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор экономических наук,
профессор



Е.А. Колесниченко

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Как известно, транспортная инфраструктура играет крайне значимую роль в экономике страны и ее регионов. Важность проблемы инфраструктурного развития отмечена как исследователями, практиками, так и государственными деятелями, например, в высказываниях Президента РФ В. В. Путина говорится «...Нам нужна новая экономика, с конкурентоспособной промышленностью и инфраструктурой... Самые крупные из таких секторов — это, конечно, строительство и транспорт. Государство будет поддерживать крупные инфраструктурные проекты. В первую очередь — по обеспечению транспортной связанности нашей страны... Не менее важное направление — местная дорожная сеть».¹

Следует заметить, что сегодня динамика развития транспортной инфраструктуры регионов России характеризуется крайне противоречивыми и негативными тенденциями, ограничивающими реализацию как экономического потенциала отдельных регионов, так и преодоление межрегиональных пространств. По общим оценкам экспертов из-за неразвитости транспортной инфраструктуры экономика России ежегодно теряет 3-4 % ВВП. В этой связи, для решения проблем, ограничивающих развитие региона и межрегионального пространства необходима модернизация транспортной инфраструктуры региональной экономической системы, которая способна обеспечить создание новых организационно-экономических схем и алгоритмов регионального и межрегионального управления инфраструктурным развитием территорий. При этом сама модернизация транспортной инфраструктуры регионов должна осуществляться на основе рационального использования накопленного и вновь приобретенного зарубежного и отечественного опыта управления региональной транспортной инфраструктурой при непосредственном адаптивном государственном регулировании и контроле.

В данном контексте важное значение приобретает поиск наиболее действенного инструментария управления развитием транспортной инфраструктуры в регионах в контексте региональной кластеризации и межрегионального пространственного взаимодействия, а также организационно-экономических и институциональных механизмов взаимодействия хозяйствующих субъектов инфраструктурной системы региона с его населением.

Все вышеизложенное предопределило выбор темы диссертационного исследования, постановку его цели и задач, а также значимость в теоретическом и практических аспектах.

Степень разработанности проблемы. Исследованию развития экономики регионов, региональных экономических проблем, а также развитию

¹ Путин В. В. О наших экономических задачах // Ведомости. 2012. 30 янв.

теории и практики управления экономикой региона посвящены работы отечественных экономистов: Л. И. Абалкина, А.Г. Аганбегяна, П. И. Бурака, А. В. Бузгалина, В. А. Воротилова, С. Ю. Глазьева, А.Г. Гранберга, М. А. Гусакова, В. С. Золотарева, М. Ф.Замятина, В. Г. Игнатова, А. Е. Когут, Н. Д. Кондратьева, О. П. Литовки, В. Н. Лексина, М. Б. Мазанова, П. А. Минакира, И. С. Минко, Н. Н. Некрасова, Н. Я. Петракова, О. С. Пчелинцева, В. К. Романович, А. А.Румянцевой, И. В. Скомарцевой, А. И. Таркина, Е. Г. Чистяковой, И. Н. Шапкина, А. Н. Швецова и др.

В работах зарубежных ученых А. Андерсона, Б. Асхайма, Р. Аффтальона, Ж.-Р. Будвиля, А. Вебера, Э. Гувера, Дж. Даннинга, С.Р. Деннисона, А. Изаксена, Б. Йонсона Г. Камерона, М. Лоренцена, В. Ойкена, М. Портера, Э. Райнерта, Х. Ричардсона, М. Стопера, Дж. Фридмана, Л. Эрхарда исследуются проблемы структурного и инфраструктурного развития регионов, а также проблемы размещения производства по территории региона.

Изучением проблем управления развитием транспортной инфраструктуры регионов занимались: Б. А. Аникин, И. В. Белов, М. А. Гасанов, Н. Н Громов, Е. А. Жуков, Л. Б. Миротин, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев, Е. Ф. Тихомиров, М. П. Улицкий, В. И. Якунин и др.

Представленные труды раскрывают общие вопросы регионального развития, однако недостаточно освещают проблемы, заявленные в данном диссертационном исследовании. Большинство из них не раскрывает ряд проблем, характерных для модернизации инфраструктуры региональной экономики, в том числе и вопросы развития организационно-экономических и управленческих отношений в сфере инфраструктурного обеспечения региона и ее элемента – транспортной инфраструктуры, не получили должного, последовательного теоретического обоснования и практического решения, что обусловило выбор темы диссертационного исследования.

Цель диссертационного исследования состоит в научном обосновании теоретико-методических положений по совершенствованию инструментария развития транспортной инфраструктуры регионов и разработке рекомендаций по их реализации.

Достижение данной цели предполагало постановку и решение **следующих задач**:

- выявить место и роль единой транспортной системы региона (ЕТСР) в инфраструктурной системе региона, а также раскрыть ее содержательную характеристику и закономерности функционирования;
- определить стратегические ориентиры развития единой транспортной системы региона (ЕТСР) с учетом воздействующих на нее факторов;
- разработать схему управления развитием транспортной инфраструктуры региона и сформировать функциональную нагрузку ее новых элементов;

– определить вектор направлений региональной социально-экономической политики по развитию транспортной инфраструктуры регионов России;

– разработать управленческую матрицу по стимулированию развития единой транспортной системы региона (ЕТСР).

Объектом исследования в диссертационной работе является транспортная инфраструктура регионов.

Предметом исследования в диссертационной работе выступают организационно-экономические отношения и управленческие решения, обеспечивающие развитие транспортной инфраструктуры регионов.

Теоретической основой исследования послужили фундаментальные концепции, изложенные в классических и современных научных публикациях как отечественных, так и зарубежных ученых, посвященных вопросам инфраструктурного развития региона, его транспортной составляющей, а также методологические аспекты оценки эффективности функционирования транспортной инфраструктуры регионов.

Методологическую основу диссертационного исследования составил комплексный подход к разработке теоретических и практических рекомендаций по совершенствованию инструментария развития транспортной инфраструктуры регионов.

Наряду с этим применялись общие и частные методы научного познания: абстрагирования, структурно-функционального, компаративного и историко-логического анализа, способы обработки данных методами описательной статистики, а также кластеризация регионов методом Варда.

Содержание диссертационного исследования соответствует пункту 3. Региональная экономика (3.17. Управление экономикой регионов. Методическое обоснование и разработка организационных схем и механизмов управления экономикой регионов; 3.22. Закономерности и особенности организации и управления экономическими структурами в регионах. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах) паспорта ВАК при Минобрнауки РФ специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством.

Нормативно-правовую основу научного исследования составили законодательные и нормативные документы Российской Федерации, регионов РФ, регулирующие развитие транспортной инфраструктуры регионов.

Информационной базой исследования послужили данные Федеральной службы государственной статистики и ее территориальных органов, эмпирический материал, содержащийся в специализированных и общеэкономических изданиях, методические материалы, материалы международных, всероссийских, региональных, межвузовских и внутриуниверситетских научно-методических и научно-практических конференций, монографий и периодической печати, результаты ежегодного мониторинга развития транспортной инфраструктуры регионов РФ.

Научная новизна диссертационной работы состоит в обосновании теоретических и практических положений, обеспечивающих системный подход к решению проблем комплексного развития транспортной инфраструктуры регионов, а также разработке организационно-экономического и методического инструментария развития единой транспортной системы региона (ЕТСР).

1. Выявлены факторы эндогенного и экзогенного характера и основные закономерности развития транспортной инфраструктуры регионов (прямая зависимость от сформировавшегося типа социокультурной среды региона; диалектико-интегральное развитие региональных и межрегиональных инфраструктурных транспортных систем; формирование нового «экологического сознания человека» и новых транспортных «эко-проектов»; потребность эффективной системы мониторинга и контроля в соответствии с диагностикой результатов развития региона; прямая зависимость рационализации транспортной системы от системы научных знаний и изобретений; потребность «связки» регионов в единое экономическое и оборонное пространство), ведущие к изменению ее функциональной нагрузки, что позволило ввести в научный оборот понятие единой транспортной инфраструктуры региона (ЕТСР) как подсистемы инфраструктуры регионов, элементы которой совершенствуют функции управления и услуги по перемещению в пространстве и во времени материальных (людей и продукты их деятельности, природные ресурсы) и нематериальных (информация, электрическая и иная энергия) объектов, и создающая обслуживающие условия для реализации социально-экономического потенциала региона) и выявить ролевое значение ее структурных элементов.

2. Определены стратегические ориентиры развития единой транспортной системы регионов (совершенствование административно-экономического инструментария, адаптивное регулирование транспортной политики, кластерное оформление транспортных проектов, формирование новых инфраструктурных организационных структур и виртуальных моделей-схем транспортных объектов; формирование новой концептуальной модели взаимосвязей в региональной политике по развитию ее единой транспортной системы) на основе учета детерминант, содействующих и сдерживающих развитие транспортной инфраструктуры регионов.

3. Предложена схема управления развитием транспортной инфраструктуры региона, отличительной особенностью которой является введение новых элементов «Инфраструктурный провайдер» и «Инфраструктурное поле» (как продукт услуги), функциональная значимость которых состоит в совершенствовании регионального инструментария организационно-экономических отношений по координации деятельности органов управления при решении хозяйственно-эксплуатационных и научно-технических задач транспортной инфраструктуры региона, а также эконо-

мической и правовой защите территориальных инфраструктурных интересов и прав граждан. Практическая направленность схемы управления обеспечивается через функционирование инфраструктурного провайдера – организации, которая от имени государства создает, регистрирует, хранит, передает для пользования иным физическим или юридическим лицам документацию (в электронном или ином виде) по видоизменению структуры инфраструктурного поля региона и предоставляет иные услуги в отношении данных документов.

4. Определены направления региональной социально-экономической политики по развитию транспортной инфраструктуры регионов России, дифференцированные по федерально-региональному, региональному и регионально-муниципальному компонентам, что позволит соблюсти региональный баланс интересов всех субъектов транспортного рынка; реализовывать инфраструктурные проекты частно-государственного партнерства, а также модернизировать межэлементные связи в системе региональной инфраструктуры.

5. На основе сформированной портретной характеристики регионов РФ по обеспеченности и результативности использования ими транспортной инфраструктуры разработана управленческая матрица по стимулированию развития ЕТСР: 1) для регионов с низким уровнем развития – комплекс мер по нивелированию последствий административно-командной экономики, разработка программ и мер инновационного пути развития; 2) для регионов со средним уровнем развития – внедрение заимствованных инновационных и уникальных технологий, административная поддержка инновационных механизмов управления, субсидирование технико-технологического конкурентного инструментария при широкой информативной поддержке; 3) для регионов с высоким уровнем развития – формирование благоприятной организационно-экономической и финансовой среды для создания уникальных многофункциональных организаций в транспортной инфраструктуре, дальнейшее определение частно-государственной стратегии при использовании высокотехнологичного инструментария функционирования данной сферы.

Теоретическая значимость диссертационной работы состоит в том, что представленные теоретические выводы и предложения, сформированные в рамках исследования проблем развития транспортной инфраструктуры региона, направлены, прежде всего, на теоретическое обоснование и практическое решение актуальных задач в области региональной экономики. Они могут послужить исходным материалом для дальнейших исследований, направленных на совершенствование управления развитием региональных систем в целом. Выявленные в работе факторы эндогенного и экзогенного характера, основные закономерности развития транспортной инфраструктуры региона, а также стратегические ориентиры развития единой транспортной системы региона могут послужить теоретико-

методологической основой для дальнейших исследований по данной проблематике.

Изложенные в диссертации теоретические выводы и предложения, а также авторский анализ транспортной инфраструктуры регионального хозяйства России могут послужить дополнительным источником для дальнейших теоретических и прикладных исследований в области выявления закономерностей и особенностей организации и управления экономическими структурами в регионах.

Также теоретические результаты исследования подлежат использованию в преподавании дисциплин: «Региональная экономика», «Региональная экономическая политика» в вузах РФ, а также на курсах повышения квалификации работников транспортной сферы и государственного управления.

Практическая значимость диссертации состоит в возможности использования полученных выводов и рекомендаций:

- комплексный организационный инструментальный институционального регулятора «Инфраструктурный провайдер» применим органами государственной власти в обеспечении видоизменения транспортной структуры инфраструктурного поля региона с созданием единой транспортной системы регионов;

- модель взаимосвязей ЕТСР будет способствовать модернизации межэлементных связей в системе региональной инфраструктуры деятельности хозяйствующих субъектов;

- схема управления развитием транспортной инфраструктуры региона применима региональными и муниципальными органами власти в институциональном совершенствовании регионального инструментария организационно-экономических отношений по координации деятельности органов управления при решении хозяйственно-эксплуатационных и научно-технических задач транспортной инфраструктуры;

- выявленные направления совершенствования транспортной инфраструктуры системы регионального регулирования (информационно-виртуальные, технико-технологические, новые технологии и методы управления) будут способствовать формированию адаптивных региональных и муниципальных программ развития;

- схема этапов создания и функционирования уникальной организации «Инфраструктурный провайдер» может быть использована в качестве организационно-экономического инструмента согласования в информационно-управленческом процессе на региональном и муниципальном уровне.

Апробация результатов исследования. Сформулированные исследователем научные положения, результаты и выводы докладывались на научных конференциях различного уровня, в том числе: X Международной научно-практической конференции «Проблемы управления экономикой в трансформируемом обществе» (Пенза, 2013); на заседаниях Тамбов-

ского регионального отделения Вольного экономического общества России (Тамбов, 2013); в публикациях Красноярского «Научно-инновационного центра» (Красноярск, 2014); Международной научно-практической конференции «Наука, образование, общество: тенденции и перспективы» (Москва 2014).

Отдельные положения и результаты исследования рассматривались на заседаниях и семинарах при разработке программы развития и модернизации транспортной инфраструктуры в Администрации Тамбовской области, в текущей деятельности ФКУ Упрдор Москва-Волгоград.

Публикации. Результаты диссертационного исследования опубликованы в 9 научных работах общим объемом 14,2 п. л. (авт. объем – 10,7 п. л.), в том числе 4 статья в изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки РФ общим объемом 3,1 п. л. (авт. объем – 2,6 п. л.) и в одной монографии. Список публикаций приведен в конце автореферата.

Структура и объем исследовательской работы были определены в соответствии с необходимостью решения поставленных в исследовании научных задач. Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и рекомендаций, списка использованной литературы. Структура исследования и ее логическое изложение согласуются с предметом и целью, что находит свое отражение в оглавлении диссертации. Объем диссертации составляет 168 страниц машинописного текста. Она имеет следующую структуру:

Глава 1. Теоретико-методологические основы исследования транспортной инфраструктуры региона.

1.1. Транспортная система в региональной инфраструктуре: содержательный аспект.

1.2. Эволюция транспортной системы как базового элемента инфраструктуры региональной экономики.

Глава 2. Схемы управления развитием транспортной инфраструктуры регионов.

2.1. Факторы развития транспортной инфраструктуры регионов.

2.2. Сущностные характеристики схемы управления развитием транспортной инфраструктуры регионов.

Глава 3. Совершенствование системы регионального регулирования в системе развития транспортной инфраструктуры регионов.

3.1. Направления совершенствования регионального управления единой транспортной системой региона (ЕТСР).

3.2. Комплекс мероприятий по совершенствованию федерального и регионального регулирования организационно-экономическими процессами в ЕТСР.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ, СОДЕРЖАЩИЕСЯ В ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЕ

1. Определены место и роль единой транспортной системы региона в инфраструктурной системе региона, а также дана ее содержательная характеристика.

Инфраструктурная трансформация социально-экономического развития российского национального хозяйства определяет объективную необходимость инфраструктурных изменений в региональной системе хозяйствования, в частности, выявление сущности, изменения стратегии и методологии построения транспортной инфраструктурной системы региона.

Единая транспортная инфраструктура региона – это подсистема инфраструктуры региона, элементы которой («Инфраструктурный провайдер» и «Инфраструктурное поле») совершенствуют функции управления и услуги по перемещению в пространстве и во времени материальных объектов (людей и продукты их деятельности, природные ресурсы) и нематериальных объектов (информация, электрическая и иная энергия), и создающая обслуживающие условия для реализации социально-экономического потенциала региона.

Инфраструктурная взаимосвязь элементов в единой транспортной системе региона представлена на рисунке 1. Здесь ключевым элементом является «Инфраструктурный провайдер».

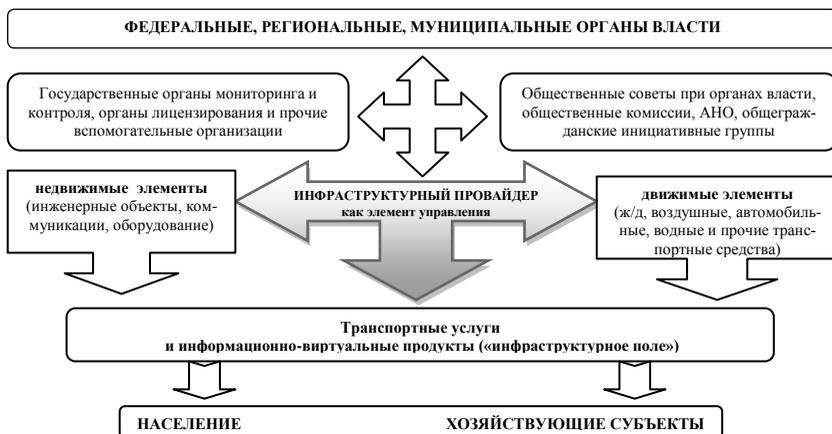


Рис. 1. Организационно-управленческая структура единой транспортной системы региона (ЕТСП)

Эволюционные изменения в транспортной инфраструктуре вызваны рядом объективных и субъективных причин, представленных на рисунке 2.

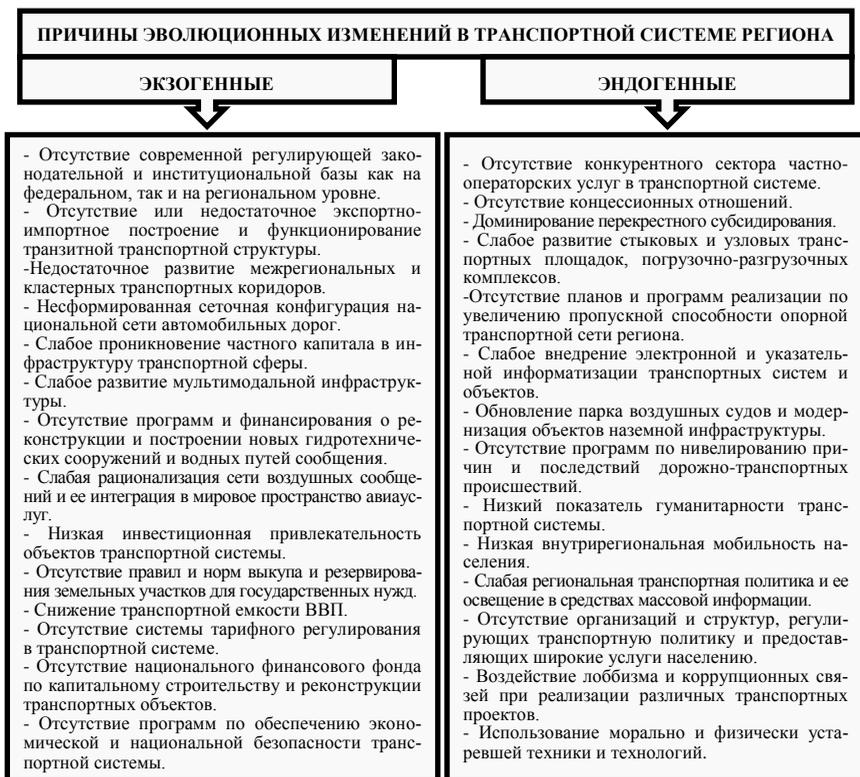


Рис. 2. Экзогенные и эндогенные характеристики причин требуемых изменений в транспортной системе региона

Эволюция приводит к изменениям функциональной нагрузки в транспортной системе и обуславливает задачу консенсуса стратегии развития общественного сектора экономики с экономической мотивацией конкретного хозяйствующего субъекта, что, в свою очередь, проявляет новые закономерности в организационно-экономическом развитии регионов, представленные в таблице 1.

Рольевое значение новых элементов – «Инфраструктурного провайдера» и «Инфраструктурного поля» и всей усовершенствованной транспортной инфраструктуры в инфраструктурной системе региона выражается в том, что:

- имеют свою отличительную индустриальную составляющую и свой материально-технический и транспортно-коммуникационный комплекс, эффективность которого напрямую влияет на все инфраструктурные элементы региона;

Таблица 1

Функциональные изменения и проявления закономерностей в транспортной инфраструктуре регионов

ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ НАГРУЗКА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ	ПРОЯВЛЯЮЩИЕСЯ ЗАКОНОМЕРНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ
<p>Экономическая функция. Стратегическая линия – это формирование «единой транспортной системы региона» (ЕТСР), которая позволит оптимизировать экономически федеральные и региональные транспортные проекты и программы, наладить кластерное функционирование транспортной логистики, устраняющей региональные и межрегиональные диспропорции, административные барьеры и коррупционную составляющую</p>	<p>Диалектико-интегральное развитие региональных и межрегиональных инфраструктурных транспортных систем</p>
<p>Социокультурная функция. Изменения в транспортной инфраструктуре должны адекватно отвечать изменениям в социокультурной системе; генерировать новые креативные экономические стандарты и формы инфраструктурного развития, расширять и преобразовывать социокультурное пространство и строить новую транспортную систему на новых территориях. Генерировать сложную структуру собственного общественного и территориального пространства; распространять эстетические ценности, а передаваемый различный поток информации адаптировать временным и трудовым характеристикам человека</p>	<p>Формирующаяся транспортная инфраструктура имеет прямую зависимость от сформировавшегося типа социокультурной среды и особых социально-экономических и культурных форм территории или региона.</p>
<p>Экологическая функция. Транспортная инфраструктура имеет прямое негативное влияние на экологическое состояние жизнедеятельности населения и на сохранение благоприятной экологической ситуации в регионе. Поэтому в качестве нивелирования антагонистических проявлений требуется, как и в цене транспортируемого объекта, так и в различных бюджетах, закладывать определенные финансовые средства на программы по экологическому оздоровлению, или иными словами «Экологическая надбавка к цене». А в бюджетах различных уровней управления, в том числе хозяйствующих субъектов, формировать статью расходов «Экологического фонда»</p>	<p>Функционирование транспортной инфраструктуры приводит к постоянной деградации природных экосистем и создает угрозы крупных техногенных катастроф. Формируется новое «Экологическое сознание человека» и новые транспортные инфраструктурные проекты «Экологического типа»</p>
<p>Кластерная функция. Кластерное построение экономики вызывает изменение целей, задач, функций, организационной структуры предприятий транспортной инфраструктуры, а также модернизацию всех ее объектов и элементов наполнения. Ресурсные, товарные и иные связи между предприятиями, хозяйствующими субъектами и органами региональной и муниципальной власти внутри кластера осуществляются по многочисленным транспортным каналам, и от их эффективности во многом зависит состояние, как самого кластера</p>	<p>Постоянные потребности человека в эффективной транспортной системе на территориях относительной замкнутости, в соответствии с производственной составляющей региона и взаимной выгоды отношений хозяйствующих субъектов, социальных групп общества</p>
<p>Институциональная функция. Эволюционное развитие транспортной инфраструктуры порождает институциональные изменения в своей организационной и управленческой структуре. Требуется создание нового институционального элемента организационно-управленческого плана, которому мы дали название «Инфраструктурный провайдер»</p>	<p>Построение эффективной системы мониторинга, контроля транспортной инфраструктуры региона в соответствии с диагностикой результатов развития</p>

<p>Инфраструктурная логистика. Требуется организация и ее продукт, которые способны быстро обрабатывать сложные модернизационные и инновационные объекты реально-го и виртуального характера. Предложенная нами структура инфраструктурного провайдера способна объединить и унифицировать систему формирования транспортной логистики, даже с учетом экономической и национальной безопасности, сокращая финансовые и временные затраты по принципу «одного окна». Данная структура разрабатывает новый элемент как продукт транспортного коммуникационного плана – «Инфраструктурное поле», и имеет службы, отделы по обеспечению и согласованию данного элемента</p>	<p>Всегда будет существовать потребность и спрос на качественные унифицированные услуги по формированию и пользованию современной инженерной логистикой, коммуникационными сетями транспортной инфраструктуры, потребительно-адекватные социально-экономическому развитию территории.</p>
<p>Научная функция. Наука призвана адаптировать человеческое восприятие к научно-технологическим изменениям в транспортной инфраструктуре через: мировоззренческую составляющую (стремлением человека понять окружающий коммуникационный мир, познать истину), технологическую составляющую (обеспечение ускоренного развития производительных сил благодаря внедрению достижений науки в транспортную инфраструктуру), а также рационализация человеческого поведения (рациональные модели и схемы поведения, направленные на повышение эффективности транспортных результатов)</p>	<p>Система научных знаний ведет к рационализации человеческого поведения в пространственном и временном измерении в транспортной системе</p>
<p>Функция национальной безопасности. Это обеспечение профилактики и реальной защиты коммерческой информации, финансовых операций, сохранения в целостности транспортируемых товаров и пассажиров от краж и иных негативных объективных и субъективных воздействий окружающего мира. Обеспечение данной защиты должно происходить на различных уровнях: индивидуальном, групповом, муниципальном, региональном, федеральном</p>	<p>Потребность в территориальной целостности государства в глобализирующемся мире, «связка» регионов в единое экономическое и оборонное пространство, комплексное освоение территорий.</p>

- обслуживают все стороны хозяйственной и бытовой деятельности человека, трансформирует социально-экономическую среду обитания человека и модернизационное развитие всех элементов инфраструктуры региона;
- способна к географическому расширению и преобразованию экономического и социокультурного пространства новых территорий.
- обуславливает межрегиональную и межкластерную адаптацию транспортных инфраструктурных проектов;
- формирует системы мониторинга и контроля за транспортной инфраструктурой региона, способна приводить транспортные объекты в соответствии с диагностикой результатов развития хозяйствующих субъектов региона;
- инфраструктурный институт «инфраструктурный провайдер» оказывает консалтинговые услуги по прогнозированию и проектированию транспортных «инфраструктурных полей» для различных государственных и частных организаций;
- регулирует и управляет построенными и вновь создаваемыми «инфраструктурными полями» элементов транспортной инфраструктуры региона.

2. Выявлены факторы развития транспортной инфраструктуры, и определено их воздействие на формирование региональной политики инфраструктурного обеспечения.

Эволюция региональных экономических и социокультурных систем накладывает свой отпечаток на процессы транспортного инфраструктурного освоения пространства в рамках определенного территориального образования.

Понимание аспектов экономического, социокультурного воздействия и опосредованных вследствие этого организационно-экономических решений в транспортной инфраструктуре зависит от антагонизма факторных характеристик этой системы, представленных в таблице 2.

Учет положительного воздействия содействующих факторов и нивелирование сдерживающих на развитие транспортной инфраструктуры региона имеет, прежде всего, социально-экономическую направленность:

- формирует административно-экономический инструментарий по согласованию экономико-политических интересов хозяйствующих субъектов, органов власти и населения;
- адаптивно регулирует транспортную инфраструктурную политику и ее информационное сопровождение, создает благоприятный социально-экономический имидж региона;
- формирует кластерное оформление транспортных инфраструктурных проектов;
- формирует транспортную инвестиционную привлекательность региона для привлечения средств федеральных и региональных финансовых структур, а также частного капитала;
- формирует в экологической и рекреационно-туристической сфере адаптивный транспортный кластер региона;
- обуславливает построение виртуальных моделей «инфраструктурных полей» – схем транспортной инфраструктуры населенных пунктов и территорий региона;
- внедрение инновационных стандартов, технологий, товаров и услуг развивает производственную и коммерческую инфраструктуру вследствие перераспределения денежных средств населения региона;
- формирование институциональной среды в транспортной системе позволяет улучшить социальный климат населения, содействует установке новых правил поведения, норм, обычаев, традиций и т. п.;
- формирует модель взаимосвязей по развитию концепции единой транспортной системы региона и транспортной инфраструктуры РФ, представленную на рисунке 3.

Таблица 2

Региональные факторы развития транспортной инфраструктуры и их характеристика

Факторы	Сдерживающие развитие	Содействующие развитию
Экономические	недостаточный аспект капитализации хозяйствующих субъектов производственной деятельности; использование постсоветской транспортной инфраструктуры; межрегиональная экономическая нестабильность; отсутствие эффективных региональных механизмов управления ЕТСР; наличие множества частных собственников элементов и объектов транспортной инфраструктуры с разнородностью интересов в потреблении и степени ответственности в экономических отношениях; проблема федерального и регионального целеполагания в экономических затратах на проекты транспортной инфраструктуры (нет экономической сервисной привязки к нуждам региона)	развитие конкурентных отношений по движимым объектам, особенно в сфере индустрии туризма и активного досуга населения; кластерное построение экономики в регионах, на основе взаимных интересов по производственной и иной кооперации; присутствие иностранных хозяйствующих субъектов и инвестиции, активизирующих развитие рынка транспортных услуг и коммуникаций
Технологические	несоответствие пропускной способности транспортного канала интенсивности товародвижения; проблема относительной замкнутости транспортных потоков; отсутствие хордовых и кластерных систем сообщения между регионами; проблема развития транспортных «инфраструктурных полей».	внедрение новых технологий, заимствованных из европейских моделей в транспортной сфере; использование качественной и надежной импортной техники; развитие импортзамещающих отечественных технологий
Институциональные	проблема бюрократических и криминальных издержек при государственных актах регистрации отдельных объектов транспортной инфраструктуры; проблема «ручного управления», основанная на неформальных принципах связей глав регионов с членами федерального правительства и Президентской командой; недостаточная реорганизации множества предприятий и организаций транспортной инфраструктуры; аспекты сдержанной конкуренции хозяйствующих субъектов, входящие в один кластер; проблемы соответствия количественной и качественной составляющей транспортной инфраструктуры; недостаточное нормативно-правовое обеспечение условий регионального функционирования; недостаточное координационное и методологическое сопровождение региональных транспортных проектов	формирование в сознании людей «транспортной идеологии» по модернизации объектов и коммуникаций; проведение конкурсов по созданию проектов для реализации федеральных и региональных Программ развития транспортной инфраструктуры; построение новых организационно-управленческих структур; формирование и совершенствование правовых федеральных и региональных документов на базе складывающихся новых норм, традиций, образов территориального и временного поведения человека
Социально-культурные	проблема экономических затрат на содержание транспортной инфраструктуры на малонаселенных территориях; недостаточный учет национальных, религиозных особенностей и традиции, уклада жизни населения региона; антагонизм человека с природой, и человека с человеком по поводу экономических интересов в построении и функционировании транспортной инфраструктуры; формальные и неформальные факторы организационно-административных противоречий при построении транспортной инфраструктуры	миграционное движение людей обогащает и качественно изменяет транспортную инфраструктуру; построение в новых местах новой транспортной инфраструктуры изменяет психологию и мировоззрение человека как пользователя и потребителя; использование виртуальных компьютерных технологий обогащает культурную составляющую человеческого поведения

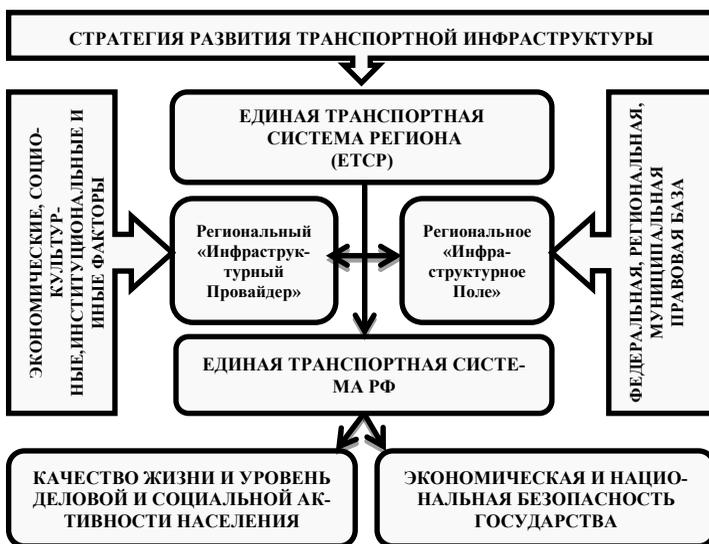


Рис. 3. Модель взаимосвязей по реализации инфраструктурной политики в развитии единой транспортной системы региона и страны

3. Предложена схема управления развитием транспортной инфраструктуры региона.

Решение проблемы развития транспортной инфраструктуры видится в создании схемы управления, элементами которой будут те структуры, которые позволят соблюсти баланс экономических интересов бизнеса и общества в целом. Целевая направленность предложенной схемы проявляется в институциональном совершенствовании регионального инструментария организационно-экономических отношений по координации деятельности органов управления при решении хозяйственно-эксплуатационных и научно-технических задач транспортной инфраструктуры, а также экономическая и правовая защита территориальных интересов и прав граждан региона. На рисунке 4 представлена схема управления развитием транспортной инфраструктуры региона, основой которого будет выступать структура «Инфраструктурного провайдера». Как видно из схемы управления, институциональным регулятором выступает «Инфраструктурный провайдер».

Инфраструктурный провайдер – это организация, которая от имени государства создает, регистрирует, хранит, передает для пользования иным физическим или юридическим лицам документацию (в электронном или ином виде) по видоизменению структуры инфраструктурного поля региона и предоставляет иные услуги в отношении данных документов.



Рис.4. Схема управления развитием транспортной инфраструктуры региона

Функциональная нагрузка данного элемента реализуется через:

- информационное сопровождение в средствах массовой информации инфраструктурной политики для формирования благоприятного социально-экономического имиджа региона;
- предоставление консалтинговых услуг по прогнозированию и проектированию транспортных инфраструктурных полей для различных государственных и частных организаций;
- создание институциональных предпосылок к инновационным проектам для федеральных транспортных программ инфраструктурного развития;
- создание транспортной инвестиционной привлекательности на территориях региона;
- создание условий для разгосударствления отдельных видов услуг и объектов в транспортном инфраструктурном секторе с целью привлечения средств частных финансовых структур;
- создание электронно-информационной базы или реестра транспортных инфраструктурных полей;
- предоставление универсальной электронной карты физическим или юридическим лицам по доступу к информационной базе инфраструктурных полей региона;

- управление и регулирование построенными и вновь создаваемыми «инфраструктурными полями» элементов транспортной инфраструктуры региона;
- формирование единого транспортного инфраструктурного поля региона;
- формирование кластерной экономической политики транспортного инфраструктурного развития региона;
- межрегиональная и межкластерная адаптацию транспортных инфраструктурных проектов;
- формирование системы мониторинга и контроля транспортной инфраструктуры региона в соответствии с диагностикой результатов развития хозяйствующих субъектов;
- формирование транспортной инфраструктуры, соответствующей экологической и рекреационно-туристической инфраструктуре региона;
- централизацию текущей связи различных государственных органов и коммерческих хозяйствующих субъектов по функционированию инфраструктурных полей на основе использования современных информационных технологий и т. п.

Для регионов с высоким уровнем развития предлагается внедрить организационно-управленческую структуру – «Инфраструктурный провайдер», этапы создания и функционирования которой изображены на рисунке 5.

Организационно-правовая форма данной структуры, может выступать как в форме муниципального унитарного предприятия, так и в форме частно-государственного партнерства. Выбор конкретной формы организации во многом будет зависеть от конкретной социально-экономической ситуации в развитии того или иного региона.

4. Определен вектор направлений региональной социально-экономической политики по развитию транспортной инфраструктуры регионов России.

Векторное развитие региональной транспортной инфраструктуры в сторону создания единой транспортной системы региона (при одновременном процессе создания единой транспортной системы России) по инновационному пути должны содержать следующие направления социально-экономической политики:

1. Федерально-региональная компонента:

- обеспечение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, включая повышение безопасности железнодорожного транспорта, авиационной безопасности и безопасности полетов, обеспечение безопасности мореплавания, безопасности судоходных гидротехнических сооружений на внутренних водных путях, безопасность дорожного движения;

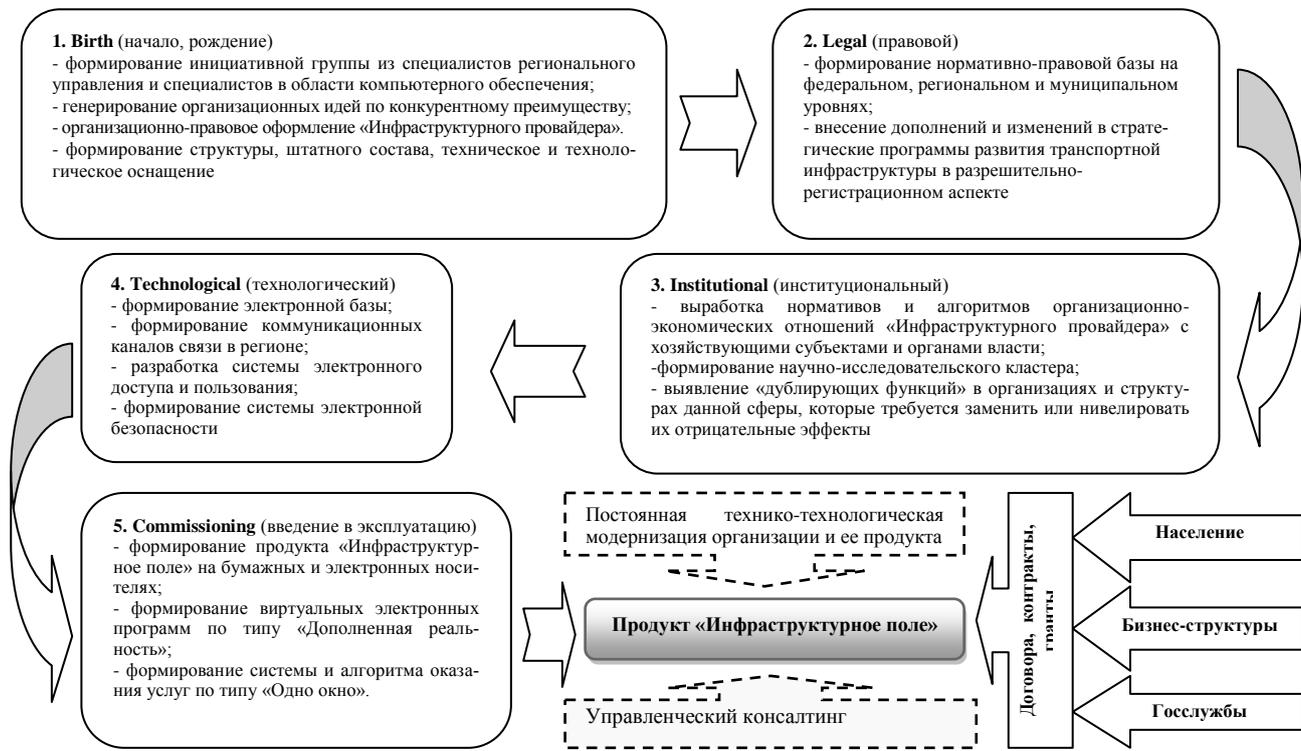


Рис. 5. Этапы создания и функционирования уникальной организации – « Инфраструктурный провайдер»

- модернизация законодательной и институциональной базы на федеральном уровне;
- повышение конкурентоспособности федеральной транспортной системы, за счет формирования технического, технологического и сервисного потенциала;
- преодоление ограничений социально-экономического развития через увеличения затрат в федеральном бюджете до 4,5 % ВВП и создание федеральных инвестиционных программ для иностранных и отечественных инвесторов;
- развитие перегрузочных портовых комплексов с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему;
- расширение пропускной способности федеральной транспортной сети;
- реализация транзитного экспорт-импортного потенциала через комплекс инвестиционных мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров в направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг», «Трансполярные авиатрассы», «Северный морской путь»;
- создание программ финансирования о реконструкции и построении новых гидротехнических сооружений и водных путей сообщения;
- создание федеральной рациональной сети воздушных сообщений и ее интеграция в мировое пространство авиационных услуг;
- транспортное инфраструктурное обеспечение по разработке новых месторождений полезных ископаемых на Центральных территориях, Сибири и Дальнего Востока;
- формирование новых транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг;
- создание национального финансового фонда по капитальному строительству и реконструкции транспортных объектов и коммуникаций;
- формирование сеточной конфигурации национальной сети автомобильных дорог;
- построение системы тарифного регулирования в транспортной системе;
- формирование правил и норм выкупа и резервирования земельных участков для госнужд под создание новых объектов и коммуникаций транспортной системы.

II. Региональная компонента:

- внедрение новой техники и технологий на рынке морских перевозок, в частности, газозовов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности, ледоколов нового поколения, а также внедрение воздушных судов нового поколения;
- обновление парка воздушных судов и речных судов;

- поддержка в развитии конкурентного сектора частных операторских услуг в транспортной системе региона;
- развитие опорной транспортной сети в регионах;
- реализация высокоскоростных железнодорожных перевозок, организация скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог;
- реализация крупных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях, включая строительство вторых ниток шлюзов на водных путях, а также гидроузла на реке;
- региональное обустройство направлений международных транспортных коридоров и их ответвлений: обходы крупных городов, внеклассные мосты, подъезды к крупнейшим транспортным узлам, морским и речным портам, аэропортам, пунктам пропуска, терминалам;
- реконструкция и строительство региональной железнодорожной инфраструктуры кластерного типа;
- техническая модернизация объектов авиатранспортной инфраструктуры в региональных и муниципальных аэропортах;
- совершенствование гуманитарности региональной транспортной системы;
- строительство и реконструкция пассажирских причалов и объектов инфраструктуры на внутренних водных путях;
- устранение регионального лоббизма и коррупционных связей при реализации различных транспортных проектов;
- формирование и развитие институциональных организаций и структур, регулирующих транспортную политику и предоставляющих широкие услуги населению;
- формирование концепции развития трубопроводного транспорта;
- разработка планов и программ реализации увеличения пропускной способности опорной транспортной сети региона;
- построение региональной транспортной сети-связки федеральных дорог;
- формирование региональных программ по нивелированию причин и последствий дорожно-транспортных происшествий;
- формирование сети узловых распределительных центров как основа создания условий для повышения конкурентоспособности доставки грузов от отправителя до грузополучателя, включая сокращение времени доставки, снижение транспортных издержек, уменьшение рисков, контроль за движением груза на всем протяжении пути;
- формирование системы высокотехнологичных проектов по развитию региональных транспортных узлов и мультимодальных центров;
- формирование концепции развития региональной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования;

III. Регионально-муниципальная компонента:

- модернизация и развитие муниципальной инфраструктуры морских, речных, озерных портов;
- обеспечение на муниципальных территориях устойчивых, надежных и доступных для населения коммуникационных сообщений с социально важными объектами и другими территориями региона;
- обеспечение современного информационно-технического оснащения муниципальных транспортных узлов и коммуникаций, систем навигации;
- обновление морально и физически устаревшей техники и технологий в муниципальной транспортной системе;
- совершенствование парка воздушных судов и модернизация объектов наземной инфраструктуры;
- устранение перекрестного субсидирования в реализации муниципальных транспортных проектах;
- формирование и развитие стыковых и узловых транспортных площадок, погрузочно-разгрузочных комплексов;
- формирование информационной концепции муниципальной транспортной политики и ее освещение в средствах массовой информации;
- формирование концепции и широкое внедрение концессионных отношений на муниципальном уровне;
- создание муниципальной концепции сервисного обслуживания федеральных и региональных транспортных коммуникаций как фактора трудоустройства и занятости местного населения;
- построение муниципальных транспортных развязок и инженерных систем жизнеобеспечения населения;
- широкое внедрение электронной и указательной информатизации на транспортных объектах.

Реализация вышеперечисленных направлений создает не только новые продукты, технику, но и новые технологии управления, новые организационно-управленческие структуры, способные явиться основой социально-экономического развития любой сферы деятельности человека или хозяйствующего субъекта.

5. Разработана управленческая матрица по стимулированию развития ЕТСР.

С целью принятия обоснованных управленческих решений и реализации мероприятий, направленных на стимулирование развития Единой транспортной системы региона, в диссертации дана портретная характеристика регионов РФ по обеспеченности и результативности использования транспортной инфраструктуры, которая представлена в таблице 4.

Таблица 4

Портретные характеристики регионов РФ по обеспеченности и результативности использования транспортной инфраструктуры

Регионы	Плотность железнодорожных путей общего пользования, километров на 1000 км ² территории	Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием	Число легковых автомобилей на 1000 чел.	Количество автобусов на 100000 чел.	Грузооборот автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности	Отправлено грузов жд транспортом млн т
1:Белгородская, 2:Брянская, 3:Владимирская, 4:Воронежская, 5. Калужская, 8:Курская, 9:Липецкая, 10:Московская, 11:Орловская, 12:Рязанская, 13:Смоленская, 14:Тамбовская, 15:Тверская, 16:Тульская, 17: Ярославская, 22:Калининградская, 23: Ленинградская, 25: Новгородская, 26:Псковская, 27:Республика Адыгея, 29:Краснодарский край, 31:Волгоградская, 33:Республика Дагестан, 34:Республика Ингушетия, 35:Кабардино-Балкарская республика, 37:Республика Северная Осетия (Алания), 38:Чеченская Республика, 40:Республика Башкортостан, 42:Республика Мордовия, 43:Республика Татарстан, 44:Удмуртская Республика, 45:Чувашская Республика, 48:Нижегородская, 50:Пензенская, 51:Самарская, 52:Саратовская, 53:Ульяновская области	233,8919	312,6216	225,8973	43,6757	1995,2432	12,1108
5:Ивановская, 7:Костромская, 18:Республика Карелия, 19:Республика Коми, 20:Архангельская, 21: Вологодская, 24: Мурманская, 28:Республика Калмыкия, 30:Астраханская, 36:Карачаево-Черкесская республика, 39:Ставропольский край, 41:Республика Марий Эл, 46:Пермский край, 47:Кировская, 49:Оренбургская, 54:Курганская, 58:Республика Бурятия, 59:Республика Хакасия, 60:Алтайский край, 61:Забайкальский край, 65:Новосибирская, 66:Омская, 67:Томская, 68:Республика Саха (Якутия), 69:Приморский край, 70:Хабаровский край, 71:Амурская, 72:Сахалинская, 73: Еврейская АО	95,60648	156,52021	50,55495	21,01065	1793,46534	13,18066
32:Ростовская, 5:Свердловская, 56:Тюменская, 7:Челябинская, 62:Красноярский край, 63: Иркутская, 64:Кемеровская области	77,5862	84,7621	222,8793	31,2069	1282,4138	14,5034
Всего	42,23279	76,44228	37,34440	17,71879	1014,03904	10,97258
Среднее значение	114,5714	77,2857	248,1857	53,8571	5401,8571	76,0857
Стандартное среднеквадратическое отклонение	89,72710	61,05111	26,09013	17,33425	4853,46304	68,98093
	160,3562	199,5356	226,8356	39,6986	2038,7260	19,1959
	108,05957	167,81818	43,90951	20,60386	2302,64257	29,65699

На основе различных методов статистического анализа вышеприведенных показателей в диссертации представлены: показатели описательной статистики (в таблицах); диаграммы распределения регионов РФ по плотности («ящик с усами»); гистограммы, диаграммы и графики нормального распределения регионов РФ; дендограмма распределения регионов РФ по состоянию и использованию транспортной инфраструктуры.

Согласно портретной характеристике в управленческой матрице, представлено рациональное региональное управление транспортной инфраструктурой как элементом инфраструктуры экономики и предполагает внедрение и развитие как инновационных, так и уникальных технологий в организационно-экономических процессах, для регионов с низкой, средней и высокой степенью совершенствования, представленных на рисунке 6.

		Уровень развития транспортной инфраструктуры регионов		
		Низкий	Средний	Высокий
Технологии совершенствования	Инновационные	Формирование системы стимулов к внедрению инновационных технологий развития. Управленческий и технологический консалтинг	Распространение доступных технологических инноваций посредством широкой информатизации населения региона	Внедрение инновационных технико-технологических программ, инновационных фондов развития объектов транспортной инфраструктуры региона
	Уникальные	Институциональная модернизация управления в мегаполисах с высокой плотностью населения и социокультурной особенностью территории	Создание организационно-управленческих структур по типу «Инфраструктурного провайдера»	Использование методик управления через «Инфраструктурное поле» по типу виртуальной модели «Дополненная реальность»

Рис. 6. Управленческая матрица мероприятий по стимулированию развития транспортной сферы

Реализация мер институционального воздействия на транспортную инфраструктурную составляющую экономики региона включает:

- для регионов с низким уровнем развития – комплекс мер по нивелированию последствий административно-командной экономики, разработка программ и мер инновационного пути развития;
- для регионов со средним уровнем развития – внедрение заимствованных инновационных и уникальных технологий, административная поддержка инновационных механизмов управления, субсидирование технико-технологического конкурентного инструментария при широкой информативной поддержке;
- для регионов с высоким уровнем развития – формирование благоприятной организационно-экономической и финансовой сред для создания уникальных многофункциональных организаций в транспортной инфраструктуре, дальнейшее развитие частно-государственной стратегии

при использовании высокотехнологичного инструментария функционирования данной сферы.

Таким образом, реализация вышеизложенных теоретических положений и практических мероприятий обеспечит рациональное управление развитием транспортной инфраструктуры в регионах, а также будет способствовать социально-экономическому совершенствованию региональной инфраструктуры в целом.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА

Статьи согласно перечню периодических научных изданий, рекомендованных ВАК при Минобрнауки РФ:

1. Макаров Д. Б. Особенности и закономерности организации и управления хозяйствующими субъектами региональной транспортной инфраструктуры // Горизонты экономики. 2013. № 1 (13). 0,8 п.л.

2. Макаров Д. Б. Социокультурные и экологические факторы формирования механизма развития транспортной инфраструктуры региона // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 12. 0,5 п.л.

3. Макаров Д. Б. Проблемы развития региональной транспортной инфраструктуры: кластерный подход // Вестник Тамбовского университета. Сер. Гуманитарные науки. 2013. Вып. 12. 0,8 п.л.

4. Макаров Д. Б. Приоритетные направления развития региональной транспортной системы / Проскурин И. Ю. Макаров Д. Б. // Лесотехнический журнал. 2014. №3. 1,0 п.л. (авт. 0,5 п.л.).

Монографии:

5. Макаров Д. Б., Кузнецов И. А. Единая транспортная система региона: инфраструктурный аспект. Тамбов: Изд-во ТГУ им. Г.Р. Державина, 2014. 9,0 п.л. (авт. 6,0 п.л.).

Другие публикации автора:

6. Макаров Д. Б. Специфика управления транспортными инфраструктурными полями в региональной экономике // Проблемы управления экономикой в трансформируемом обществе: сборник статей X Междунар. науч.-практ. конф. - Пенза: Приволжский Дом знаний, 2013. 0,5 п.л.

7. Макаров Д. Б. К вопросу о влиянии региональных социокультурных факторов на развитие транспортной инфраструктуры // Ученые записки Тамбовского регионального отделения Вольного экономического общества России. Тамбов, 2013. 0,5 п.л.

8. Макаров Д. Б. Проблемы и перспективы реализации инновационных моделей механизмов управления в транспортной инфраструктуре регионов // Наука Красноярья. 2014. №1(12). 0,6 п.л.

9. Макаров Д. Б. Место и роль транспортной инфраструктуры в инфраструктурной системе региона // Наука, образование, общество: тенденции и перспективы: сборник науч. тр. по мат-лам Междунар. научно-практ. конф. М.: «АР-Консалтинг», 2014. 0,5 п.л.