

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

КАФЕДРА ЭКОНОМИКИ И МОДЕЛИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ
ПРОЦЕССОВ

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки 38.04.01 Экономика
очной формы обучения, группы 06001612
Уварова Евгения Александровича

Научный руководитель
д.э.н., профессор
Стрябкова Е.А.

Рецензент
д.э.н., профессор
БГТУ им В.Г. Шухова
Куприянов С.В.

БЕЛГОРОД 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА.....	6
1.1. Концепция конкурентоспособности региона.....	6
1.2. Роль транспортной инфраструктуры в формировании конкурентоспособного региона.....	15
1.3. Теоретико-методологические основы управления конкурентоспособностью региона.....	30
ГЛАВА 2. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	38
2.1. Анализ различных методик оценки конкурентоспособности региона.....	38
2.2. Авторская методика оценки конкурентоспособности региона с учетом развития транспортной инфраструктуры.....	54
2.3. Анализ конкурентоспособности Белгородской области на основе развития транспортной инфраструктуры.....	60
ГЛАВА 3. КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	69
3.1. Анализ проблем конкурентоспособности региона.....	69
3.2. Сравнительный анализ конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Белгородской области с регионами ЦФО.....	73
3.3. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры региона.....	90
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	100
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	103

ВВЕДЕНИЕ

Установление регионами Российской Федерации экономической самостоятельности требовалась как необходимость в целях переоценки их положения и функций в общем экономическом пространстве, это обусловило стремление каждого субъекта к своему самоутверждению, к выбору экономической структуры, которая будет способна обеспечить его развивающее положение в рыночном пространстве нашей страны. В данный период усилилась конкурентная борьба между компаниями, отраслями, регионами, а также и различными странами.

Предметом протекающей конкурентной борьбы между регионами представляют собой государственные программы и проекты, которые связаны с размещением инвестиций и территориальной организацией всего хозяйства, а также с поиском решений по социальным проблемам. На всем рыночном пространстве страны конфликтуют интересы всех субъектов, и преимущества обеспечивает себе лишь тот регион, который имеет сильные конкурентные позиции в различных направлениях.

Научный поиск проблем конкурентоспособности регионов, который был начат в последние годы, протекает в отечественной экономической науке при условиях трансформационных процессов. В данный момент методология изучения конкурентоспособности региона, а также его понятийный аппарат, основные необходимые условия формирования конкурентоспособности региона и другие важные проблемы, связанные с данным экономическим явлением, еще далеки от их завершения. На основании этого, важной актуальной задачей представляет собой всестороннее исследование основы понятия конкурентоспособности региона и установления механизма и направлений в целях повышения конкурентоспособности региона.

Актуальность данной работы определяется тем, что развитие конкурентоспособности региона в современных условиях находится в тесной взаимосвязи с экономическими условиями и факторами, которые функционируют как на территории региона, так и за его пределами. Данная

актуальность также дополняется практической значимостью формирования конкурентоспособности в целях развития регионов и страны.

Для эффективного установления конкурентоспособной экономики регионов требуется определение факторов формирования данной конкурентоспособности. Сложности, с которыми столкнулась отечественная экономика в кризисный период, требуют осмысления не только нового социально-экономического положения регионов, но также их взаимодействия в форме конкурентных отношений.

Теоретическое и методологическое развитие формирования конкурентоспособности региона в последние годы представляет собой предмет изучения для многих ученых. Данная проблема изучается на основах анализа конкуренции как особой формы в процессе отношений, как специфической практической характеристики экономического бытия.

Целью работы является исследование развития транспортной инфраструктуры Белгородской области с целью повышения конкурентоспособности региона.

Цель работы определила задачи, которые были установлены и решались в процессе исследования:

- исследовать сущность и содержание конкурентоспособности региона;
- рассмотреть факторы формирования конкурентоспособности региона и сформировать теоретико-методологические основы анализа конкурентоспособности региона;
- провести анализ состояния транспортной инфраструктуры в Белгородской области, а также сопоставить полученные результаты с другими региональными субъектами;
- разработать рекомендации по совершенствованию транспортной инфраструктуры в Белгородской области.

Объектом исследования являются процессы формирования конкурентоспособности региона.

Предметом исследования является транспортная инфраструктура региона.

При разработке основных положений работы применялись следующие методы: структурный, функциональный, сравнительный анализ.

Информационной базой исследования были научные труды отечественных и зарубежных ученых представленные по проблемам конкурентоспособности региональной экономики, материалы периодической печати, данные статистических сборников.

Научная новизна исследования представлена следующими пунктами:

- 1) Авторская методика оценки конкурентоспособности региона;
- 2) Авторская оценка состояния транспортной инфраструктуры региона.

Практическая значимость исследования заключается в разработке комплекса мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры с целью повышения ее конкурентоспособности.

Структура ВКР определена поставленными целями и задачами исследования.

В первой главе рассмотрены концепция конкурентоспособности региона, роль транспортной инфраструктуры в формировании конкурентоспособного региона и изучены теоретико-методологические основы управления конкурентоспособностью региона.

Во второй главе проведен анализ различных методик оценки конкурентоспособности региона, предложена авторская методика оценки конкурентоспособности региона с учетом развития транспортной инфраструктуры и осуществлен анализ конкурентоспособности Белгородской области на основе развития транспортной инфраструктуры.

В третьей главе был проведен анализ проблем, влияющих на состояние конкурентоспособности региона, а также осуществлен сравнительный анализ конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Белгородской области с регионами ЦФО и были предложены мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры региона.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА

1.1. Концепция конкурентоспособности региона

Определение понятия «конкурентоспособность», изучается учеными и экономистами с середины XVIII века. Кроме того, в современной экономической науке на данный момент не существует единой общепринятой трактовки содержания категории «конкурентоспособность», а также не определены общепринятые подходы к методам ее оценки и формирования.

Общепринятым считается в исследованиях последних десятков лет, что конкурентоспособность анализируется по отношению к товарам, предприятиям, фирмам, корпорациям, т.е. хозяйствующим субъектам и государствам. Однако некоторые авторы определяют эти понятия как идентичные [4, 9, 19, 27, 28], другие определяют понятие конкурентоспособности фирмы к понятию конкурентоспособности продукции [6, 26, 31, 48, 51], следующие исследователи соотносят понятия «конкурентоспособность произведенного товара», «конкурентоспособность фирмы» и «конкурентоспособность государства» в целую систему, включая в последний раздел все предыдущие понятия [5, 10, 34, 88, 89].

Стоит заметить, что важным элементом системной конкурентоспособности страны является региональная конкурентоспособность, она, тем не менее, в различных научных работах не учитывается. Мнение автора по соотношению определения конкурентоспособности на разных этапах экономической системы определяется в следующем: конкурентоспособность продукции национальных фирм, в общем счете, отражается в конкурентоспособности, во-первых, фирм, кластера или отрасли, в которому они принадлежат, во-вторых, региона, где находятся данные фирмы, и, наконец, в-третьих, государство в целом. Благодаря тому что конкуренция фирм на рынке принимает характерный вид конкуренции выпускаемой готовой продукции, фирмы являются опосредованными носителями качеств конкурентоспособности через производимые товары и услуги.

Замечено, что определение конкурентоспособности на уровне региона было введено в научный оборот относительно в недавнем времени в работах И.И. Вахрамеев [17], Г.В. Веселов [18], А.И. Гаврилов [20-22], С. Дробышевский [41], А.И. Зырянов [43], Л.С. Шеховцевой [94], Е.И. Лавров [53], А.И. Махнева [58], Е.В. Никулина [73-74], Г.В. Попова [78], и других. Среди известных работ, в которых предлагаются конкретные показатели оценки конкурентоспособности региона, можно назвать публикации Ф.З. Аралбаева [6-7], Г.В. Гутман [39], М.В. Иванов [44], А.З. Селезнева [90], И.В. Челноков [93], Л.С. Шеховцевой [94], Р.И. Шнипер [95], и другие.

Автором были изучены работы зарубежных исследователей посвященных анализу проблем развития территории, среди исследователей можно выделить Р. Барро [96], Д. Гилман [99], В. Хансен [100], А. Хюррел [101], А. Маркусен [103], и других авторов [97,98, 102, 104-109].

Проанализированное соотношение конкурентоспособности государства, региона, отрасли, кластера, фирмы и товара имеет свою структуру, представленную на рис. 1.

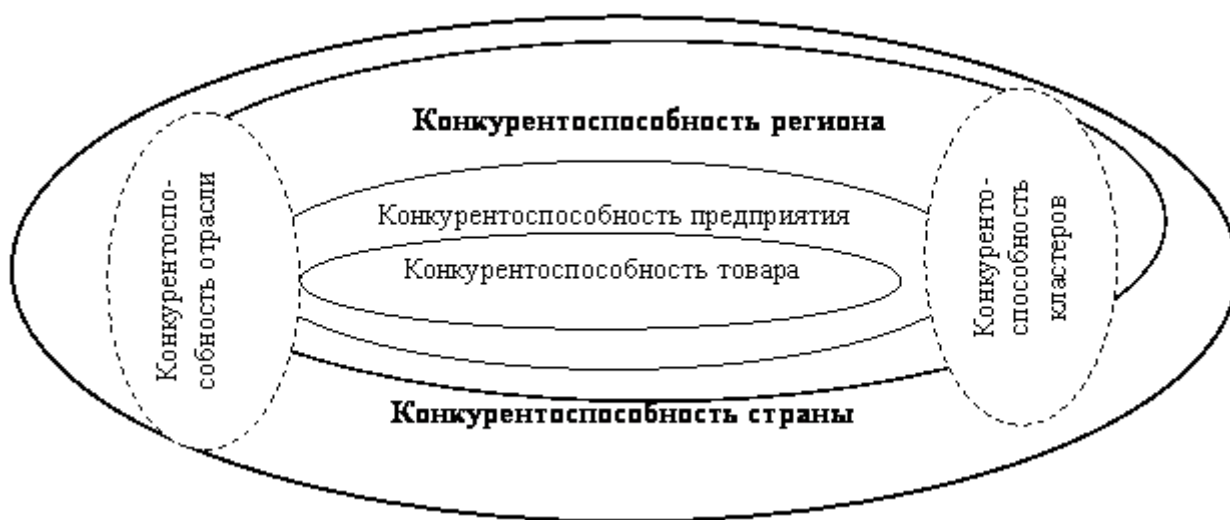


Рис. 1 - Соотношения понятий конкурентоспособности страны, региона, отрасли, кластера, предприятия и товара

В системе понятий конкурентоспособности региона автором рассматривается различие в общей, экономической и стратегической конкурентоспособности на региональном уровне.

Системная конкурентоспособность региона обозначается присутствием ресурсного потенциала, а также общностью самых различных условий территориального развития, реализация которых гарантирует высокие позиции региона в международных обменах и высокое качество жизни населения в данном месте.

Как отмечает И.Е. Рисин, необходим комплексный подход к методологическому обеспечению реализации мероприятий которые направлены на улучшение состояние региональной экономики [87].

Конкурентоспособность региональной экономики – это умение эффективно использовать располагающиеся в регионе ресурсы развития экономики и воспроизводить товары (услуги), которые отвечают высшим запросам спроса национального и международных рынков, создавать условия для гарантии устойчивого роста потенциала конкурентоспособности субъектов хозяйствования через проведения системных инноваций, эффективного производственного процесса и капитализации региональных ресурсов, при этом гарантировать сравнительно высокий уровень жизни людей.

Стратегическая конкурентоспособность региона – это задача достижения высокой конкурентоспособности региона в стратегической перспективе через реализацию наличных и доступных факторов регионального развития, а также путем эффективной адаптации регионального состояния к систематическим изменениям внешней окружающей среды [69].

Под стратегической конкурентоспособностью региональной экономики, обозначается система ее высших свойств в будущем периоде времени, которая обеспечивает лидирующие позиции региональной системы в международных обменах и основывающая условия для достижения максимального дохода собственникам различных видов капиталов в данном местоположении данной территории. Данные системные качества

достигаются на основе постоянного процесса экономического развития региона.

Экономическая конкурентоспособность региона – это главный, но не единственное условие для его системной конкурентоспособности. Она имеет различные варианты, это означает что конкурентоспособный регион обязан иметь либо диверсифицированную инновационную экономическую систему с преобладающим показателем постиндустриального сектора или же уникальным односекторным производством в условии протекания существенного экспорта и реального участия жителей региона в распределении получаемых доходов.

За прошедший период времени, несмотря на протекания процесса глобализации отраслей, роль государства и региона функционирования фирмы возросла. Важность местных условий для возникновения конкурентных преимуществ бизнес структур была изучена в теории международной конкуренции М. Портера [79]. Конкурентоспособность региона по М. Портеру, – это продуктивность (или производительность) использования регионом имеющихся у нее ресурсов, таких как рабочая сила и капитал, при сравнении с другими регионами, она интегрируется в величине и динамике валового регионального продукта (ВРП) на душу населения, а также определяется другими показателями.

Также отмечено, что европейский эксперт в области экономики Д. Сепик отмечает, что конкурентоспособность на региональном уровне выявить значительно сложнее, нежели на уровне фирм [91]. Во-первых, из-за того, что, конкурентоспособность на региональном уровне обычно изучается в рамках макроконцепции, а не как специфически региональный вопрос. Во-вторых, потому, что не имеет место быть широкому консенсусу относительно конкурентоспособности на макроуровне. В-третьих, из-за того, что значение конкурентоспособности изменяется во времени. В Европейском Союзе экономика считается конкурентоспособной, в том случае, когда ее жители

имеют определенно высокий и растущий уровень жизни и высокий уровень занятости на постоянной основе.

В монографии А.З. Селезнева анализируются существующие проблемы повышения конкурентоспособности России. Существующие конкурентные позиции региональных систем на уровне рынков А.З. Селезнев предлагает выявлять на основе установления тринадцати различных показателей. К ним можно отнести следующие значения: мощности производимого на территории региона сырья, материалов, топливно-энергетических ресурсов; обеспеченности производственной, рыночной и социальной инфраструктурой; степени износа оборудования и перспективы его замены; отдаленности поставщиков и потребителей основной массы ввоза-вывоза (не менее 60% объема); наличия транспортных скоростных магистралей, морских и речных портов, инфраструктуры международной связи; экологической обстановки; обеспеченности высококвалифицированными кадрами и др. [90].

С.Г. Важенин, А.Р. Злоченко, А.И. Татаркин выдвигают методику оценки конкурентоспособности федеральных округов (макрорегионов) на основе условий их экономического поведения, в нее включают: затраты на рабочую силу, а также их структура, скорость обновления основных производственных фондов, состояние конъюнктуры для инвестиционного рынка, инновационная мобильность [16].

С.В. Казанцев выдвигает методику оценки конкурентоспособности регионов по отношению ВРП (валового регионального продукта) региона к ВВП (валовому внутреннему продукту) страны на основе душевого исчисления. Отмечено, что оценка факторов конкурентоспособности предполагается на относительных показателях, таких как, пространство региона, капиталовложения, основные фонды, денежные поступления, плотность железных дорог и автодорог, кредиты, количество занятых в НИОКР (научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах) [47].

В случае применения системного подхода к определению состояния конкурентоспособности региона, то можно обозначить несколько направлений ее изучения:

- 1) результативное, которое рассматривает и анализирует результаты функционирования региона по его показателям конкурентоспособности;
- 2) факторное, она рассматривает основные источники развития региона и создания его системы функционирования конкурентоспособности;
- 3) процессное, в данном случае, она учитывает условия воспроизводства населения, товаров и услуг, регионального потенциала и др.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что конкурентоспособность региона – это свойство региональной системы как экономической системы способной функционировать и развиваться в условиях рыночной среды, а также способная эффективно обеспечивать процессы воспроизводства человека, благ и регионального потенциала, в данном случае, оно может изучаться в разных аспектах и на разных уровнях (рис.2.)

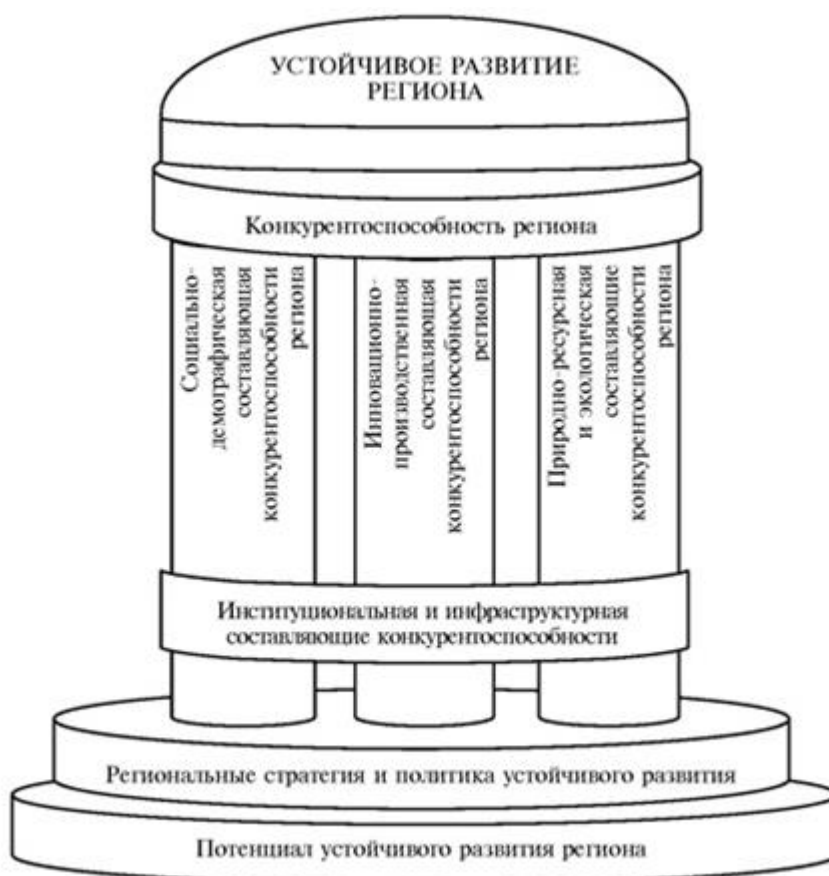


Рис. 2 - Составляющие элементы конкурентоспособности региона как факторы его устойчивого развития

Определение конкурентоспособности региона, учитывающее разные аспекты и уровни рассмотрения, может быть представлено на основе модификации значения, предложенного исследователем А.З. Селезневим. Конкурентоспособное состояние региональной системы – это состояние экономических, социальных, политических, экологических и других факторов положения в регионе, а также его показателей отдельных подсистем, отраслей, товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках, которые отражают через определенные значения, адекватно описывающие данное состояние и его последующую динамику [90].

Данное определение включает в себя различные уровни конкурентоспособности региона, такие как: макро-, мезо- и микроуровень. Если говорить более подробно, то на макроуровне конкурентоспособность региона анализируется в целом по территориальному образованию (интегрированная конкурентоспособность) или же по ее определенным составляющим (экономическая конкурентоспособность, социальная, управленческая и другие), а также она способна использоваться для межрегиональных сопоставлений как внутри страны, так и с другими странами. На мезоуровне конкурентоспособность региона рассматривается по его внутрирегиональным составляющим: территориальным комплексам, секторам экономики, отраслям, муниципальным образованиям. Что же касается микроуровня, то конкурентоспособность региона исследуется по конкретным видам и сегментам рынков, по отдельным предприятиям и группам товаров, по внутриотраслевым и внутримunicipальным образованиям. На микроуровне экономическая конкурентоспособность региона – это, прежде всего, умение региональных фирм реализовывать свою продукцию, а также увеличивать или сохранять доли на внутренних и внешних рынках, которые будут достаточны для расширения и развития фирм, для

повышения уровня жизни в регионе, для поддержания крепкой и эффективной страны.

Конкурентоспособность региона возможно изучить и в других различных аспектах. В случае, когда будет учитываться фактор времени, то в этой ситуации, может рассматриваться текущая и перспективная конкурентоспособность, в случае учета типа поведения региона как экономического субъекта – оперативная, тактическая и стратегическая конкурентоспособность.

Проанализируем определения данных видов конкурентоспособности, обозначая, что регион в тоже самое время может являться субъектом и объектом формирования конкурентоспособности.

Текущая (фактическая) конкурентоспособность обозначает фактическое (существующее) состояние субъекта (объекта) в текущий момент времени. Перспективная конкурентоспособность показывает возможное (прогнозируемое, будущее) состояние или положение субъекта (объекта) в стратегический момент времени.

Оперативная конкурентоспособность определяет состояние или положение субъекта в случае инерционного развития и пассивного поведения. Стратегическая конкурентоспособность определяет состояние или положение субъекта (объекта) с позиции возможности достижения им стратегических целей развития в случае активного поведения. Стратегическая конкурентоспособность региона определяется как способность к необходимым и полноценным изменениям процессов внутренней и внешней среды, которые обеспечивают эффективное достижение различных целей развития. Она определяется с возможностью региона эффективно основывать новые функции, товары, услуги, производить старые с новым качеством, на новом технологическом уровне и обеспечивать развитие региона на инновационной, интенсивной основе.

Некоторые исследовательские подходы к обозначению конкурентоспособности региона можно продемонстрировать в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Подходы к определению конкурентоспособности региона

Автор	Определение
М. Портера	Конкурентоспособность региона по М. Портеру, – это продуктивность (или производительность) использования регионом имеющихся у нее ресурсов, таких как рабочая сила и капитал, при сравнении с другими регионами, она интегрируется в величине и динамике валового регионального продукта (ВРП) на душу населения, а также определяется другими показателями.
Д. Сепик	Конкурентоспособности региона - это экономика, в которой ее население имеет достаточно высокий и растущий уровень жизни и высокий уровень занятости на устойчивой основе
А.З. Селезнев	Конкурентоспособное состояние региональной системы – это состояние экономических, социальных, политических, экологических и других факторов положения в регионе, а также его показателей отдельных подсистем, отраслей, товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках, которые отражают через определенные значения, адекватно описывающие данное состояние и его последующую динамику
С.Г. Важенин, А.Р. Злоченко, А.И. Татаркин	Конкурентоспособность региона предлагается оценивать в федеральных округах (макрорегионов) по следующим параметрам их экономического поведения: затраты на рабочую силу и их структура, интенсивность обновления основных фондов, конъюнктура инвестиционного рынка, инновационная мобильность
С.В. Казанцев	Конкурентоспособности региона предлагает оценивать по отношению ВРП региона к ВВП страны в душевом исчислении. Оценка факторов конкурентоспособности основана на относительных показателях, таких, как территория региона, капиталовложения, основные фонды, денежные доходы, плотность железных дорог и автодорог, кредиты, количество занятых в НИОКР

Можно сказать, что конкурентоспособность региона представляет из себя сложное, многогранное явление, которое может быть изучено и

проанализировано в различных аспектах, которые довольно часто переплетаются между собой:

- по элементам экономической системы: ресурсная, факторная, результативная, потоковая и др.;

- по функциям системы: экономическая, социальная, управленческая, инфраструктурная, институциональная, экологическая и другие виды конкурентоспособности;

- по уровням экономической системы: макро-, мезо-, микроконкурентоспособность;

- по отношению к стране пребывания: внутренняя и внешняя конкурентоспособность;

- по фактору времени: текущая и перспективная конкурентоспособность;

- по типу поведения: оперативная, тактическая и стратегическая конкурентоспособность.

Общее понятие региональной конкурентоспособности можно сформулировать определенным образом: конкурентоспособность региона — это состояние, которое определено экономическими, социальными, политическими и другими факторами, протекающими в регионе, а также отдельным состоянием фирм на внутреннем и внешнем рынках.

1.2. Роль транспортной инфраструктуры в формировании конкурентоспособного региона

Расположенность и масштабы территориального пространства России детерминирует высокие барьерные преграды для мобильности факторов производства и товаров, что негативно влияет на конкурентоспособность целых регионов и страны. В России имеется высокий транспортно-транзитный потенциал территориального развития, который в свою очередь не реализуется, что определенным образом сказывается на снижении целостности национального экономического пространства страны. Данное обстоятельство обусловило высокий уровень регионализации, консервацию

имеющихся в распоряжении технологий производства и управления, а также медленную мобильность трудовых ресурсов и т.д. Следует сказать, что одним из доминантных факторов повышения национальной и региональной конкурентоспособности страны, на взгляд автора, будет являться разработка новых стратегий и повышения эффективности транспортной системы (рис.3).

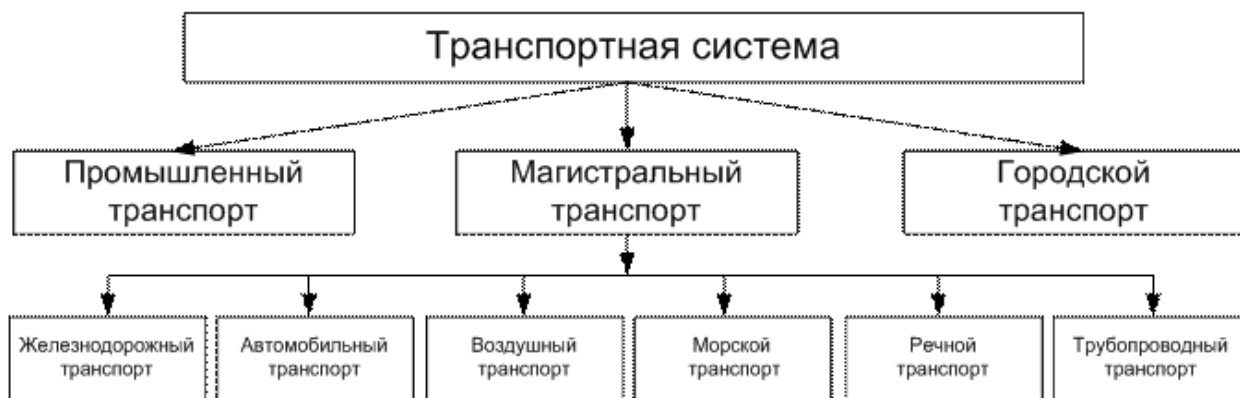


Рис. 3 – Транспортная система Российской Федерации

Данная проблема актуальна в связи с удаленностью отдельных субъектов РФ, прежде всего тех, кто расположен в Сибири и на Дальнем Востоке страны, далеко от экономических и политических центров. Данные факторы говорят о том, что необходимо повышение эффективности государственного управления различными процессами модернизации дорожно-транспортной системы и инфраструктуры в целом, для целей обеспечения единства экономического пространства России, её устойчивого и безопасного развития в различных сферах деятельности.

Транспортная система с точки зрения современного города является как единая система, в которую включены элементы внешнего и внутригородского транспорта, которые взаимодействуют определенным образом между собой, и они обеспечивают ритмичное функционирование городских структур. Следует заметить, что базовыми элементами транспортной инфраструктуры являются: улично-дорожная сеть; внеуличная транспортная сеть (наземная, надземная и подземная); сети внешнего (междугородного) транспорта, проложенные через городские планировочные структуры; сооружения по обслуживанию транспортного хозяйства (парки и депо для стоянки, ремонта и

обслуживания подвижного состава, грузовые терминалы или станции, энергетическое хозяйство, вокзалы).

На фоне отчетов о глобальной конкурентоспособности Мирового экономического форума безоговорочно ставится транспортная инфраструктура в ряд восьми важных условий для повышения конкурентоспособности и экономического роста, а для России - трех главных условий. Следует отметить, что транспортная подсистема региона, с одной стороны, является одним из ключевых факторов конкурентоспособности региона, а с другой – может вносить вклад региона в межрегиональном разделении труда. Считается, что под региональной конкурентоспособностью можно понимать экономический потенциал региона, который обеспечивает его результативный вклад в межрегиональную конкурентную борьбу на внутреннем и внешнем рынках в целях достижения стратегического развития, через эффективную организацию политических и экономических процессов управления явными конкурентными преимуществами территории, которая локализована в административных границах целостного экономического пространства национального хозяйства Российской Федерации.

Как отмечают исследователи М. Ганелин [23-24], О.Б. Ганин [25], Т.Н. Гоголева [33], А.Г. Гранберг [37,38], Д.В. Енин [42], А.М. Кудрявцев [50], А.И. Кузнецова [52], М.Г. Лапаева [54], В.В. Майорова [56], роль транспортной инфраструктуры является очень значимой и подлежит детально рассмотрению в различных аспектах деятельности.

Недостаточная развитость транспортного сектора в России обладает негативными макро- и микроэкономическими последствиями. Получается таким образом, что объем транспортных затрат в себестоимости продукции относительно высок и составляет 10-25% против 6-9% в тех странах где развита рыночная экономика. В одном ряду с объективными факторами это может быть связано со слабым развитием системы товародвижения.

Не имеющиеся эффективные институционально-правовые основы и организационно-экономические механизмы, которые не позволяют получить

существенные коммерческие инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры, однако, как отставание в её развитии является узким местом, которое не позволяет нарастить динамику ВВП и конкурентоспособности экономики страны. Отмечено, что создание и функционирование объектов транспортной инфраструктуры практически осуществлялось посредством государственных денежных средств.

Получается так, что с учетом определенных особенностей транспортно-инфраструктурных проектов, в которых преобладает государственное финансирование в будущем времени может сохраниться, однако это станет возможным при условии дополнения коммерческими инвестициями. Исходя из того, что модернизация транспортной подсистемы региона требует крупных инвестиций в течение долгого периода времени, то необходимо заметить, что применение новых организационно-экономических механизмов в целях реализации модернизационных задач в транспортной сфере, будет являться государственно-частное партнерство. В целом, исходя из оценок Министерства транспорта Российской Федерации, для модернизации национального транспортного комплекса необходимо привлечь в инфраструктурные проекты около 600 млрд. руб. на ежегодной основе, которые будут дополнять коммерческие инвестиции в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) как определенно гибкого механизма, который позволит максимально эффективно распоряжаться, с одной стороны, имеющимися государственными средствами, а с другой, посодействовать привлечению недостающих средств, опыта и ресурсов от бизнеса.

В текущий момент времени в Российской Федерации возрастают внутренние противоречия, которые связаны с углублением несоответствия порогового значения развития дорожно-транспортной инфраструктуры и системы её регулирования по отношению к значительному росту количества отечественных и иностранных покупателей транспортно-транзитных услуг, которые проявляются в дисбалансе как качественных, в тоже самое время и количественных значениях. В данном случае является необходимым, кроме

увеличения капиталовложений в транспортную инфраструктуру из всех доступных источников, обеспечить процесс модернизации государственного и регионального уровней системы управления транспортной подсистемы, которая в себя определяет:

- сформировать на транспортной подсистеме единого информационного пространства;
- координирование в развитии инфраструктуры всевозможных видов транспорта;
- нахождение компромиссов между различными подсистемами, которые взаимодействуют с транспортной системой и объединение усилий всех уровней исполнительной власти в целях развития транспортной подсистемы и «стыковку» транспортных комплексов по отдельным регионам;
- развитие на паритетных условиях правовых основ транспортной деятельности;
- регулирование межвидовой конкуренции;
- равномерное распределение бюджетных средств между различными видами транспорта;

Целями данной модернизационной политике выступают:

- максимизация внутреннего спроса и расширение транзитных возможностей территории как источника внешних поступлений;
- повышение степени социально-территориальной справедливости как гарантии транспортной доступности для населения социальных благ, а также экономии свободного времени;
- снижение степени неопределенности (риска) хозяйственной деятельности в части, зависящей от транспортных факторов;
- повышение безопасности в той ее части, которая зависит от транспорта.

Транспортная система является интегрированной в каждый из элементов национального хозяйства и благодаря этому она оказывает как прямое, так и обратное влияние на динамику социально-экономических показателей развития страны в целом и регионов, в частности. Совершенствование

транспортной инфраструктуры является как один из приоритетов государственной экономической политики на несколько лет и значимым условием для повышения конкурентоспособности регионов и национальной экономики. Благодаря этому определяется потребность в переходе от инерционного к активному сценарию развития транспортной подсистемы страны, который позволит использовать географические условия России как её конкурентные преимущества перед остальными странами. Значимыми условиями оценки эффективности функционирования транспортной подсистемы представляют собой следующие параметры:

- уровень и состояние дорожной инфраструктуры;
- системы управления транспортными потоками;
- степень безопасности дорожного движения и др.

В кругу аналитиков, исследователей и экспертов существует подход, по которому транспортная инфраструктура считается как часть более крупной системы [10, 13, 35, 36, 46]. При этом в нее также могут входить иные системы:

- правовая — устанавливающая нормы, на основе которых функционирует транспортная инфраструктура;
- управленческая — определяющая порядок работы рассматриваемой системы;
- финансовая — как источник ресурсов, за счет которых осуществляется выстраивание транспортной инфраструктуры и других компонентов рассматриваемой системы.

Транспортной системе и инфраструктуре в соответствующей модели можно отвести значимую роль. В данном случае, она будет объектом правового регулирования со стороны государства — при разработке норм или же стратегий управления данной системой. В целях строительства, проведения необходимой экспертизы, приемки, оценки уязвимости всех объектов транспортной инфраструктуры — будут являться основными видами расходов при осуществлении процесса распределения финансовых ресурсов в контексте данной системы. Рассмотрение правовых, управленческих, но и также

финансовых механизмов может являться в определенной степени детальной, но при слаборазвитой транспортной инфраструктуре данное обстоятельство не будет иметь весомого значения. Получается, что она является главным системным элементом в представленной модели. В транспортную инфраструктуру включаются фактически все варианты дорог, магистралей, контактных линий, в том числе объектов, которые расположены на их территории. Зачастую в качестве ее элементов участвуют системы связи и навигации, механизмы управления движением определенных транспортных средств, в том числе коммуникации с пользователями. Можно рассмотреть следующую ситуацию, в том случае, если таковыми являются пассажиры железнодорожной сети, то подобными механизмами коммуникации будут кассы, онлайн-сайты бронирования билетов, информационное интернет пространство транспортных железнодорожных фирм.

Адекватный учет региональной специфики, когда происходит процесс развития транспортной системы, по мнению автора, способствует преодолению важных отличий в социально-экономическом развитии российских регионов и прилегающих на их территории инфраструктурных ограничений, а также развитию единой государственной производственно-экономической территории, рациональному межрегиональному разделению труда и т.д. Автор выражает мнение, что наилучшим образом взаимосвязи стратегии развития транспортной системы с региональными приоритетами будет являться федеральный округ. В данном случае при развитии и совершенствовании системы управления транспортом обязаны стимулироваться разработка стратегических транспортных планов в разрезе федеральных округов, утверждение инфраструктурных транспортных проектов в разрезе субъектов Российской Федерации, которые входят в определенный федеральный округ, а также другие виды координации развития региональных транспортных систем, находящиеся в пределах расположения федеральных округов.

Главенствующим направлением развития транспортной подсистемы региона будет представлять в виде топологизации и проведение мероприятий по совершенствованию транспортной подсистемы с целью максимального удовлетворения потребностей экономических агентов и населения в транспортно-транзитных услугах. Создание эффективной транспортной инфраструктуры гарантирует: целостность экономического пространства на всей территории Российской Федерации, снижение транспортных издержек фирм, улучшение качественно-количественных характеристик пассажиропотока и товаропотоков в различные направления. Развитые транспортные коммуникации устанавливают межрегиональные связи на более крепком уровне, чем у остальных регионов без данных связей, улучшают конкурентоспособность региональных хозяйственных систем и товаропроизводителей, стимулируют рост бизнес активности, убирают ограничения в развитии и совершенствовании имеющихся территорий и освоение новых территорий, позволяют проводить эффективную отраслевую реструктуризацию экономики посредством снижения доли транспортных издержек в готовой стоимости конечной продукции фирмы.

Существующие трудности пространственной интеграции представляются ещё более важными в связи с потребностью в реализации новой концепции регионального развития, базирующейся на видении «регионов-двигателей роста». Субъект может быть таким двигателем роста для слабо развивающихся территорий в условиях высокого уровня межрегионального обмена, через соответствующую инфраструктуру.

Под пространственной экономической интеграцией регионов можно понять протекающий процесс приближения производственных потенциалов нескольких субъектов хозяйствования, происходящие посредством интенсификации товарного, ресурсного и информационного обмена, которые протекают через соответствующую инфраструктуру.

Значимость регионов-двигателей роста на соседние, на слабо развивающиеся регионы распределяется посредством расширения рынков

сбыта, условий для использования трудового потенциала, ресурсного обеспечения, что является в общей сложности представляет собой механизм для пространственной интеграции региональных экономик.

Необходимо выделить ряд направлений в процессе пространственной интеграции регионов:

- организация сбыта продукции конечного потребления промышленных комплексов в соседних регионах с учётом особенностей их предпринимательского климата;

- эффективная организация каналов снабжения региональной экономики ресурсами, находящимися за пределами данного региона;

- использование системы подготовки кадров соседних регионов (концентрация учебных учреждений в регионах часто не соответствует концентрации промышленного производства);

- установление связей между промышленными предприятиями, обусловленных использованием полуфабрикатов, производимых в одном регионе, для производства конечной продукции в другом.

Выше представленные направления способны быть реализованы только на посредством наличия соответствующего инфраструктурной гарантии межрегионального обмена.

Пространственная интеграция регионов определяет максимально интенсивный процесс взаимодействия хозяйствующих субъектов двух и более регионов по различным существующим каналам коммуникаций. В контексте каналов коммуникации предполагаются главные способы движения межрегиональных потоков информации, финансовых и ТМЦ. Важнейшие факторы, которые способны оказывать определенное влияние на использование каналов коммуникаций, а также на пространственную интеграцию, рассмотрены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 - Факторы пространственной экономической интеграции регионов

Фактор	Область воздействия	Зависимые каналы коммуникаций	Региональные условия пространственной интеграции
1	2	3	4
Информационное обеспечение	<ul style="list-style-type: none"> - государственные программы развития отраслей и конкретных производств; - развитие венчурного финансирования для реализации инновационных проектов - реализация предпринимательских инноваций, получивших успех в других регионах 	<ul style="list-style-type: none"> - средства массовой информации; - межфирменная деловая переписка; - дипломатическая почта (государственные межрегиональные почтовые сообщения); - телефонная и телевизионная связь 	<ul style="list-style-type: none"> - доступность и объективность информации - формирование меморандума о разрешении доступа к информации; - организация бесперебойного сообщения почтовой связи; - своевременное обеспечение ремонта коммуникационных нарушений на магистралях связи между регионами
Ресурсное обеспечение	<ul style="list-style-type: none"> - промышленное производство в регионах; - удовлетворение потребностей граждан; - развитие сервисного и гарантийного обеспечения сбыта. 	<ul style="list-style-type: none"> - логистические средства и системы; - дорожная сеть; - движение трудовых ресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> - разработка программ развития межрегионального складского хозяйства; - унификация технических регламентов; - субсидирование строительства платных дорог коммерческого использования. - программы подготовки и

			переподготовки кадров
Транспортное обеспечение	<ul style="list-style-type: none"> - интенсивность связей промышленных предприятий; - объем импорта и экспорта регионального продукта; 	<ul style="list-style-type: none"> - грузоперевозки товаров и ресурсов; - пассажирские перевозки. 	<ul style="list-style-type: none"> - повышение требований к качеству средств перевозки; - повышение ответственности перевозчика за качество оказываемой услуги.
Технологическое обеспечение	<ul style="list-style-type: none"> - исследовательские работы; - патентные отношения; - способы реализации инноваций 	<ul style="list-style-type: none"> - грузоперевозки оборудования и комплектующих; - обмен технической документацией для стратегического сотрудничества и формирования единого регламента; 	<ul style="list-style-type: none"> - совершенствование правового регулирования обращения прав интеллектуальной собственности - регламентирование договорных отношений о сотрудничестве

Исходя из сложившихся представлений, транспортная инфраструктура региона представляет собой как связующее звено в протекающих региональных процессах производства, распределения, обмена и потребления распределяя материальные потоки и оказывая влияние на значительную часть затрат в сферах производство и реализация, основывая, таким образом, планомерный рост региональной экономики.

Текущее состояние транспортной системы в большинстве субъектов управления не предоставляет возможности обеспечить снижение удельных транзакционных и транспортных издержек бизнес группе и активировать

кластеризацию региональной экономической системы. В данном случае, важной задачей является поиск инструментов развития транспортной инфраструктуры.

Транспортная система на уровне региона - это совокупность субъектов рынка транспортных услуг, которые увязаны в процессе взаимосвязи в механизме управления материальными, информационными, финансовыми, сервисными и прочими потоками. Также данные потоки создаются и перемещаются на пространственной территории региона с конкретной задачей в целях оптимизации и рациональной организации их доставки в транспортном коридоре с минимальными издержками и максимально возможным полезным эффектом для принимающих участие в данной системе сторон и собственников материальных потоков только в случае соблюдения ими установленного требования со стороны заказчика по уровню предоставляемого сервиса.

Создание благоприятной среды – является процессом достаточно длительным, который в свою очередь подкрепляется наличием адекватной инфраструктуры. Под инфраструктурой можно понимать целый комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур, которые в свою очередь обеспечивают основу для развития и совершенствования состояния хозяйствующих экономических структур.

Такого видения придерживаются исследователи В. Леонтьев [55], А.С. Маршалова [57], Т.В. Миролубова [61-62], Е.В. Мишон [65-68], Н.В. Мордовченков [69], И.Ю. Проскурина [82] и другие.

В инфраструктуру входит система специализированных институтов, которые оказывают помощь в разработке и реализации принятой государственной политики в сфере бизнеса, данной структуры (институты) создаются и функционируют на пространственной территории при государственном участии или же, в случае инициативы от действующих предпринимательских структур. Данные институты, которые предоставляют

востребованные и доступные для бизнеса услуги, формируют главные элементы инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура – является частью инженерной инфраструктуры, которая включает в себя структуру транспортных коммуникаций и устройств, которые способны обеспечивать устойчивые грузовые и пассажирские перевозки на пространственной территории действующих систем расселения.

Региональная транспортная инфраструктура представляет собой один из элементов инфраструктуры рыночного пространства, которое соединяет сферы производства, перераспределения, и конечного потребления в одну систему, обеспечивая при этом ускоренный оборот всех потоков, протекающих на региональном и межрегиональном уровне функционирования экономики. Данная система представляет концепцию пространственной сетевой структуры, в ней все элементы увязаны между собой на уровне региона, а также за его пределами. Главными узлами данной сетевых структур являются транспортные фирмы и компании.

Современная научная литература по транспортной инфраструктуре представляет собой источник, через который можно изучать различные объекты городской инфраструктуры и инженерных сооружений, которые включают в себя определенный комплекс составляющих их объектов (коммуникации, оборудование и сооружения систем навигации, аварийно-спасательные службы и др.).

Транспортная инфраструктура определенного субъекта должна гарантировать необходимые условия для функционирования и предоставить основу для протекания надежных условий развития главных отраслей производства, а также обеспечивать всевозможное эффективное использование транспортных коммуникаций в целях развития и совершенствования бизнес направлений.

Современные научно-практические исследования не предоставляют необходимых оснований для формирования методических систем в целях

разработки межрегиональных сетевых структур. Однако развитие транспортной инфраструктуры как важнейшей части современной экономики требует особое внимание.

В существующих социально-политических и экономических условиях транспортной инфраструктуре региона требуется реализовать опережающие планы развития своего направления, если сравнивать с другими функционирующими отраслями экономики.

Регион должен развивать собственные отрасли хозяйствования, близкие к протекающим условиям функционирования друг другу, однако при всем этом ресурсная потребность в любом производстве требует процесса организации межрегионального обмена. Совершенствование региональной транспортной инфраструктуры является как зависимость от форм и основы ее организации на региональном пространстве.

Механизм формирования региональной транспортной инфраструктуры имеет зависимость от следующих параметров:

- цели и задач по формированию транспортного комплекса региона;
- имеющихся способов организации в целях передачи главных материальных потоков;
- экономических значений выработки и предполагаемой загрузки транспортной региональной системы;
- развития бизнес направлений - транспортных организаций внедряющих инновационную основу осуществления деятельности;
- соотношение производственной базы имеющимся возможностям организации перевозок;
- уровня развитости существующих коммуникаций между региональными производственными системами.

Отмечено, что региональные транспортные инфраструктуры имеют отношение к макросистемам, которые имеют свои специфические особенности, задачи и функции. Стоит заметить, что проведение деления микротранспортных систем на внешние и интегрированные, по авторскому

мнению, разрешимо применить и на макротранспортные структуры. Интегральная концепция синтеза региональной транспортной инфраструктуры в данном случае будет являться в виде согласования стратегических и тактических целей и задач бизнес структур в региональной транспортной инфраструктуре в контексте интегрального подхода к управлению материальными потоками.

Необходимо выделить приоритетные задачи, решаемые транспортными фирмами в региональной транспортной инфраструктуре современных регионов Российской Федерации:

- унификация типоразмеров упаковок;
- унификация контейнерной перевозки;
- совершенствования подвижного парка;
- развитие системы планирования маршрутов по региону и за его пределами;
- обеспечение возможностей совмещенных перевозок несколькими видами транспорта;
- организация и использование мультимодальных и многотерминальных перевозок;
- формирование общих планов координации грузоперевозки в транспортных узлах;
- внедрение новаций в систему погрузо-разгрузочных работ;
- автоматизация ручного труда на складах и терминалах;
- рациональное распределение инвестиционных ресурсов в транспортной системе.

Определенный прогресс в современном мировом пространстве достигнут в создании и совершенствовании макроэкономических торговых, транспортных и информационных систем, например, как на уровне регионов, государств, так и во всемирном территориальном масштабе. Для Российской Федерации развитие и совершенствование макротранспортных транспортных и информационных (телекоммуникационных) системных компонентов

представляет первостепенное значение, потому что позволяет увеличить скорость протекающих интеграционных процессов нашего государства во всемирное экономическое и информационное территориальное пространство.

Создание транспортных систем без учета мощностей производственных систем региона не представляется возможным, а потребность учета возможностей реализации инноваций посредством развития и совершенствования хозяйствующих субъектов является главенствующей задачей для всех макроэкономических субъектов хозяйствования.

Можно сказать, что стратегической целью, достижения которой предполагает решение задач по распределению хозяйствующих субъектов региона, будет являться исследование и систематизация результатов современных исследований в направлении нахождения путей межрегиональной интеграции транспортной региональной инфраструктуры. Это позволяет на коммерческих условиях совершенствовать векторы развития межрегиональных автотранспортных отношений, которые обеспечивают минимальное количество потерь и установленные сроки доставки продукции покупателю. Получается, что создание межрегиональных сетевых структур будет содействовать уменьшению затрат на импорт стратегически важных производственных ресурсов для региона, увеличится отдача от реализации экспорта промышленной продукции из региона, активизируются межрегиональные потоки благ и услуг, формируя при этом условия для пространственной интеграции и нивелируя межрегиональную дифференциацию в уровне развития.

1.3. Теоретико-методологические основы управления конкурентоспособностью региона

Конкурентоспособность региональной, а также пространственной экономики – уже устоявшиеся проблемы. Можно сказать, что классические теории производственной и торговой специализации регионов, которые образованы на сравнениях абсолютных и относительных преимуществ, широко распространены в выявлении конкурентных преимуществ регионов

как требуемой предпосылки для их развития в конкурентных условиях. Считается необходимым выделение глобальных, локальных, стратегических и геополитических целей управления конкурентоспособностью региона (рис. 4).

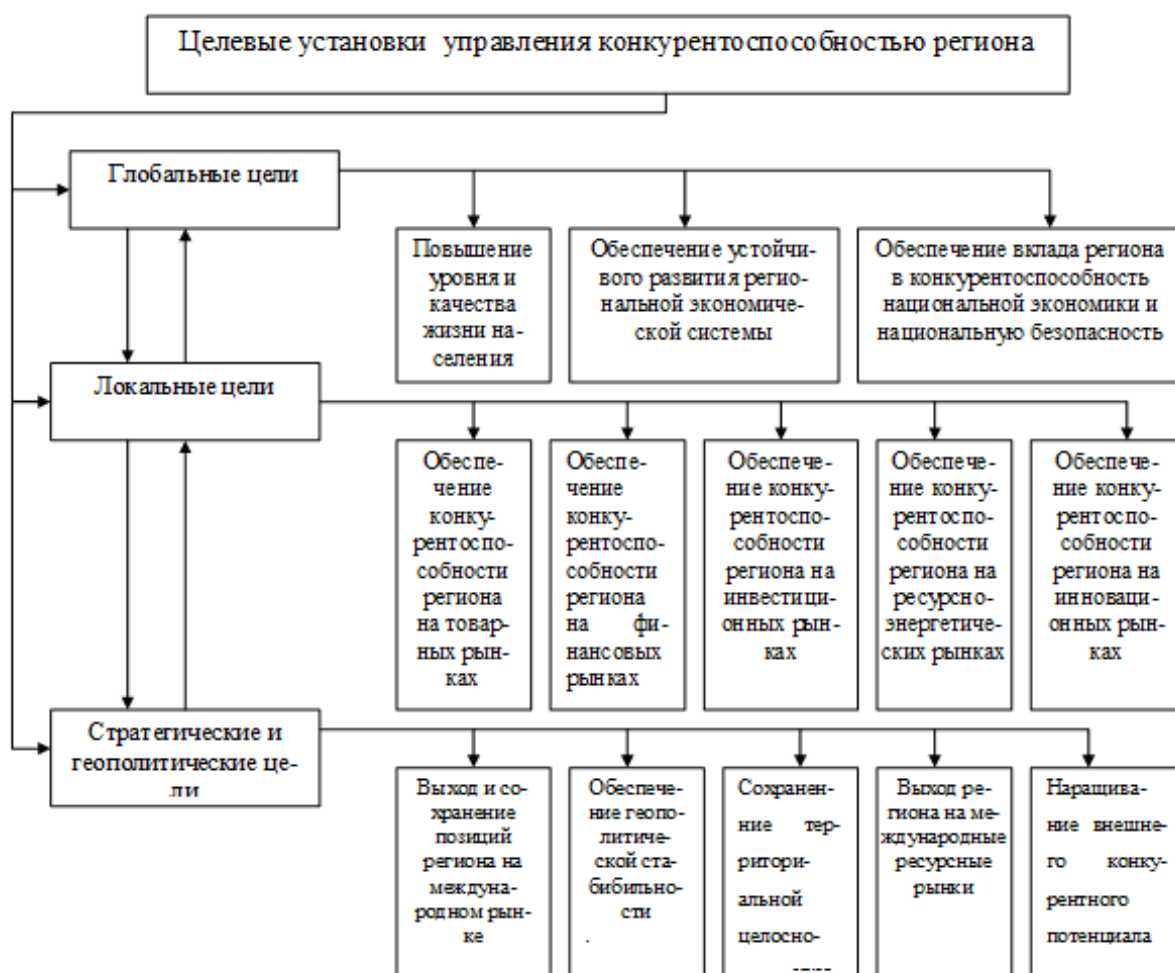


Рис. 4 - Региональная система целевых установок управления конкурентоспособностью

Методология управления конкурентоспособностью региона является совокупностью различных методов, которые требуется исследовать в научном (на уровне концепций) и практическом (на уровне инструментария выработки и реализации решений) аспектах (рис. 5).

МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ РЕГИОНА					
Концептуальный подход				Инструментарий выработки решений	
Роль региона трансформации экономики	Элементы системы управления	Участие элементов системы в устойчивом развитии региона	Способы участия элементов системы	Оценка способов участия элементов в управлении	Оценка эффективности способов управления развития региона

Рис. 5 - Методология управления конкурентоспособностью региона

Имеет быть месту систематизация концептуальных подходов к управлению конкурентоспособностью региона, они являются как основа для различных теоретических (на уровне выдвигаемых гипотез) содержаний и представляют собой как определенный вклад в системное управление конкурентоспособностью региона (таб. 1.3).

Таблица 1.3 - Концептуальные подходы к управлению к управлению конкурентоспособности региона

Концепция	Основное содержание	Вклад в управление конкурентоспособностью региона
1	2	3
Системный подход	Объект управления необходимо рассматривать с позиций общей теории систем	Конкурентоспособность региона необходимо рассматривать как систему с учетом основных свойств региональной экономической системы
Теория государственного управления экономикой	Экономика региона - объект государственного регулирования и управления	Использование основных методов и инструментов системы государственного управления экономикой и ее конкурентоспособностью (формирование региональной экономической политики, систему индикативного планирования, систему регионального мониторинга)
Теория управления региональной экономикой	Проблемы функционирования и развития экономики России рассматриваются как системы с учетом	Использование теории рационального территориального распределения ресурсов и экономического

	рационального пространственного распределения экономических ресурсов; территориальной и функциональной экономической дифференциации и интеграции	взаимодействия на региональном уровне в интересах обеспечения конкурентоспособности региона
Кластерный подход	Рассматривается территориально-производственный принцип структуризации хозяйственных систем	Использование преимуществ кластеров в целях управления региональной конкурентоспособностью
Теории и концепции конкурентоспособности	Конкурентоспособность рассматривается как способность объекта конкурировать с аналогичными объектами в целевом пространстве	Позволяет идентифицировать сущность управления и обеспечения конкурентоспособности региона, выявлять факторы, влияющие на конкурентоспособность
Стратегический менеджмент	Управление строится на основе формирования и реализации стратегий, обеспечивающих достижение заявленных (гипотетических) целевых установок	Обеспечивает стратегическую конкурентоспособность региона на основе перспективного прогнозирования и стратегического планирования регионального развития
Концепция устойчивого развития	Управление в условиях целевой установки – сохранение природного потенциала в интересах будущих поколений	Учитывает совокупность экологических проблем и идентифицирует экологические преимущества как конкурентные
Концепция менеджериального подхода к государственному управлению экономикой	Использование теории и методов менеджмента организации в управлении территориальными экономическими системами	Дает возможность разработать инструментарий управления конкурентоспособностью, основанный на последних достижениях научного менеджмента

Можно добавить, что одним из важных моментов в общей системе управления конкурентоспособностью региона представляет собой оценка текущего состояния данной системы.

Отмечено, что элементы маркетингового подхода уже существуют в практике региональной политики и представляется возможным их использование в управлении конкурентоспособностью на региональном уровне (рис. 6).

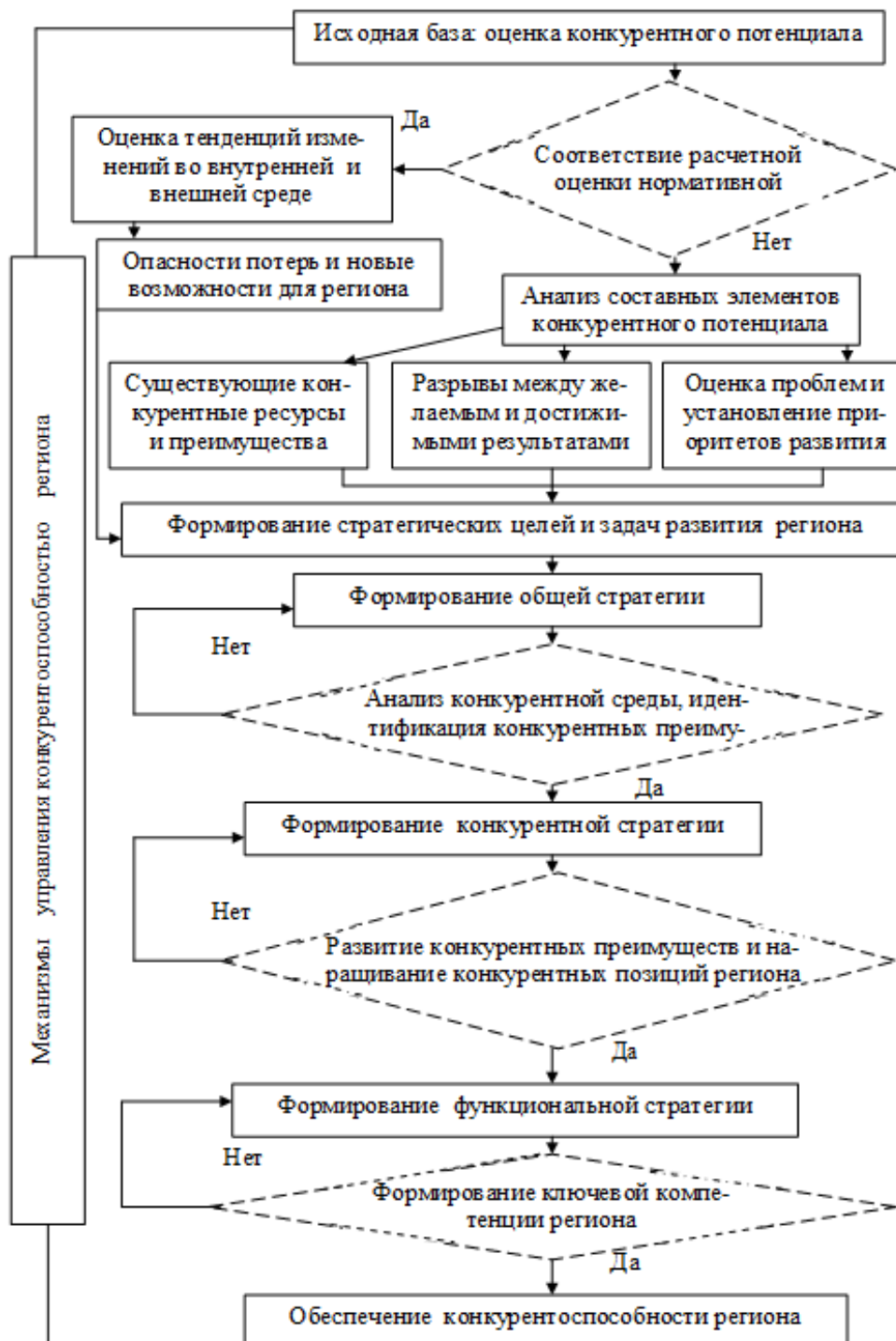


Рис. 6 - Алгоритм управления конкурентоспособностью региона

Некоторые авторы проводят глубокий анализ влияние маркетинга на развития конкурентоспособности региона, из авторов можно выделить А.П. Абрамов [1], Е.В. Мишон [66] и другие.

Отмечено, что механизм управления конкурентоспособностью региона состоит из следующих составных частей: анализ элементов конкурентного потенциала, формирование стратегических целей и задач развития региона, формирование конкурентной стратегии, однако главная условие установки системного управления регионом – повышение его конкурентоспособности.

Конкурентоспособность региона – является относительно новым для Российской Федерации явлением, которое требует внимания и не только в контексте осмыслении категоричной сущности, но и также в исследовании и разработке научно-практического инструментария системного управления - методологии и методике выработки мер управляющего воздействия.

Процессы модернизации и специализации транспортной подсистемы региона представляет собой приоритетные направления в целях повышения ее конкурентоспособности и способны достигаться за счет применения институциональных и организационно-экономических инструментов, которые в свою очередь позволяют повысить мобильность населения, обеспечить доступность транспортных услуг для всех категорий потребителей, снизить инфраструктурные ограничения, использовать автоматизированную систему управления транспортными потоками, уменьшить количество и тяжесть дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации [27, 80].

Таким образом, автор может сделать следующие выводы:

1) Во-первых, конкурентоспособность региона требуется отличать от конкурентных преимуществ, однако последние в определенной степени формируют конкурентный потенциал региона, а также не тождественны понятию конкурентоспособности региона. Однако конкурентные преимущества изучаются как географические, климатические, природные условия определенного региона или же как его утвержденная определенными

процессами роль в естественном и технологическом разделении труда в стране;

2) Во-вторых, конкурентоспособность региона является динамичным явлением, которое эволюционно формируется под воздействием многочисленных условий. Чтобы лучше понять данное явление необходимо выделять первоочередные и обеспечивающие признаки конкурентоспособности региона. Под первоочередными признаками анализируемого явления можно определять природные богатства региона, уровень разработок и достижений в научно-технической сфере как совокупный уровень технико-технологического обеспечения хозяйствования, на сколько развит интеллект в рассматриваемом регионе. Основные условия конкурентоспособности региона — это функционирующая система хозяйствования в регионе как показатель эффективности управления экономикой, скорость и прозрачность функционирования экономических процессов; формирование и протекание хозяйственного механизма в рассматриваемом регионе, его развитость в институциональной составляющей регионального хозяйства в плане формы взаимодействия первоочередных и обеспечивающих признаков конкурентоспособности региона;

3) В-третьих, под содержанием конкурентоспособности региона можно определять совокупность ее базовых и обеспечивающих условий и форм функционирования данных детерминант. В тоже время, как экономическая категория конкурентоспособность региона отражает отношения функционирования системы производительных сил на территории, экономических отношений и институциональных форм осуществления данных процессов, которые формируют синергетический эффект от условий данного взаимодействия;

4) В-четвертых, конкурентоспособность региона будет отличаться от конкурентных его позиций. Последнее условие понимается как сумма конкурентных преимуществ, представленными факторными условиями и дающих региону выгодное положение на соответствующем факторном

конкурентном рынке. Другими словами, конкурентная позиция региона является как среднее звено между конкурентоспособностью и реальной конкуренцией региона.

ГЛАВА 2. МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНА НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. Анализ различных методик оценки конкурентоспособности региона

Существуют разнообразные подходы к анализу состояния конкурентоспособности региона, в основе которых находятся определенные индикаторы, которые позволяют определить конкурентоспособность региона, а также протекающие изменения, способные оказывать влияние на уровень развитости региона по отношению к другим регионам. Европейский эксперт Д. Сепик утверждает, что конкурентоспособность региональной экономики рассчитать намного труднее, нежели на уровне фирм, из-за того, что конкурентоспособность региональной экономики должна анализироваться в контексте макроконцепции [91].

Для рассмотрения анализа конкурентоспособности региона, можно использовать методы расчета предложенной Европейской комиссией занимающейся анализом развития регионов. Специально для этого Европейской комиссией применяется способы бенчмаркинга, т.е. сравнение собственных полученных показателей по качеству, свойствам и эффективности с аналогичными показателями другим регионов [49].

Можно рассмотреть некоторые индикаторы, они используются в отчетах о проводимой экономической и социальной интеграции:

- 1) экономика (занятость по отраслям, валовой региональный продукт на душу населения);
- 2) демография (численность, плотность населения на один квадратный метр, процент населения в возрасте до 15 лет, 15-64 и более 65 лет);
- 3) образование (образовательный уровень лиц в возрасте 25 -59 лет);
- 4) рынок труда (уровень занятости населения в возрасте 15-64 лет, уровень безработицы).

В рассмотренной методике Европейского союза сообщается, что в том случае, если у населения региона замечен высокий уровень жизни и высокий процент постоянно работающего населения, то экономика данного региона будет считаться конкурентоспособной. Как уже замечено, в данной методике важная роль в оценке конкурентоспособности региона будет выделяться образованию, как основному и главному «поставщику» научных знаний и интеллектуального капитала. В данном моменте образование выступает в качестве отдельного параметра в контексте проведения оценки конкурентоспособности региона [49].

Изучим другой способ оценки конкурентоспособности государств и регионов - модель Всемирного экономического форума. Данная модель применяется в случае осуществления тщательного и масштабного анализа конкурентоспособности экономики государств или регионов, используя анализ более чем 50-ти факторов и различных показателей [49].

В современной методике выделяется 12 факторов, которые представляются как базовые показатели конкурентоспособности государства.

Фактор 1. Функционирующие институты. Государственные и социальные институты участвуют в формировании бизнес-условий, в которых существуют индивиды, фирмы и органы государственной власти, формируя товароматериальные ценности, зарабатывая доходы и усиливая территориальную экономику. Институты оказывают главное влияние на конкурентоспособность в целом, формируя целостную деловую атмосферу в государстве. Их роль считается неоценимой в условиях осуществления формирования механизмов при распределении имеющихся материальных благ в нашем обществе. Сущность институтов в создании конкурентоспособности не ограничивается только лишь сферой права. Протекающие отношения правительства к свободам в современном обществе, уровень коррумпированности государственных структур, доверие в бизнес-процессах и бизнес-этика, процессы бюрократизма, уровень регулирования государством бизнес развития — это немногие элементы первого фактора.

Фактор 2. Развитая инфраструктура. Данный фактор по большей части определяет географическую концентрацию бизнес активности государства в целом и отдельных секторов отечественной экономики, в частности. Функционирующая на стабильном уровне инфраструктура уменьшает отрицательный эффект от расположенности компаний по территории государства и дальних расстояний между промышленными территориями, способствуя ускорению интеграции государства в мировую экономическую систему. Для примера можно сказать, что развитые системы в транспортном процессе сообщений, коммуникации, электроснабжения оказывают влияние на эффективное функционирование рынков и ускоряя развития экспортно-импортной деятельности.

Фактор 3. Макроэкономическая стабильная ситуация. Представленный фактор способствует оказывать воздействие как на развитие фирм в государстве, так и на конкурентоспособность государства в целом. В протекающих условиях макроэкономической нестабильности является невозможным реализация долгосрочных стратегий развития региональной экономики, финансовый сектор не способен оптимально функционировать при большом значении дефицита бюджета.

Фактор 4. Формирование здоровья и получение начального образования. Физическое состояние здоровья трудоспособного населения государства является необходимым условием для повышения производительности труда. Получается, что инвестиции в улучшение здоровья населения государства, очевидно, представляются критичным фактором для развития национальной экономики в целом. Без учета данных факторов, касающихся состояния здоровья граждан, к данной группе параметров также отражаются оценка состояния полученного начального образования, число которого постоянно увеличивается в современной экономике.

Фактор 5. Получение среднего и высшего профессионального образования. Высокие уровни среднего и высшего профессионального образования являются важными для тех государств, которые пребывают уже

на высоких позициях экономического территориального развития и осуществляют переход или планируют перейти на инновационный путь своего развития. Например, для протекания процесса современной глобализации экономики необходимо глубоко применять знания высококвалифицированной рабочей силы, потому что они способны быстро приспосабливаться к изменяющейся внешней среде.

Фактор 6. Протекающие процессы на товарных рынках. Государства с эффективными товарными рынками формируют большой ассортимент товаров и услуг и показывают интенсивное потребление произведенных товаров. Получается, в данных условиях важным будет являться имеющаяся конкуренция в государстве и прозрачность при осуществлении экспортно-импортных операций, что будет способствовать развитию бизнес активности в государстве. Замечено, что эффективность товарных рынков является зависимым от условий предъявляемого спроса, определяемых уровнем развития покупательской способности, их поведения и существующих предпочтений.

Фактор 7. Эффективный рынок труда. Также замечено, что для рынков труда необходимы отработанные механизмы рационального распределения рабочей силы, включая при этом миграцию из одного функционирующего сектора национальной экономики в другой в зависимости от протекающей экономической ситуации и имеющихся регулирующих эффективных уровней оплаты наемного труда.

Фактор 8. Развитый финансовый рынок. Функционирующий финансовый сектор, представляющий различные механизмы управления финансами, требуется, чтобы максимально эффективно использовать внутренние имеющиеся накопления денежных средств для их дальнейшего перераспределения. Развитые финансовые механизмы привлечения средств способствуют ускорению реализации инноваций и инвестиций в процессе функционирования экономики страны.

Фактор 9. Технологическая оснащенность. Потребность в скорейшем освоении современных технологий приобретает все важное значение по мере роста усложнений самих же этих технологий. Получается, что активное использование современных технологий в государстве приводит к тому, что технологический разрыв, существующий между данным государством и государством-импортером имеющихся технологий скорейшим образом, ликвидируется.

Фактор 10. Объем рынка. Объем рынка также способен оказывать влияние на производительность рабочего труда, так как географически широкий рынок имеет преимущество для фирм, использующих эффект масштаба. По мере роста процессов глобализации все меньшее значение приобретает территориальное расположение рынка, и международные рынки становятся как замена внутренних рынков для большинства фирм.

Фактор 11. Бизнес-процессы. Грамотное осуществления бизнеса - важное условие в целях эффективного производства товаров и услуг. Факторы, изучаемые в данной группе, касаются как всей системы развития бизнеса в стране, так и отдельных фирм, их функционирующих стратегий и процессов операционной деятельности.

Фактор 12. Политика инноваций. Данный фактор представляется как исключительно необходимый для планового роста экономики любого государства. Получается, что проводимая активная инновационная деятельность требует помощи как на уровне правительства: финансирование фундаментальных и прикладных научных исследований, так и на уровне фирм и институтов: плодотворное сотрудничество и конкуренция между научно-исследовательскими институтами, университетами, производственными фирмами.

Представленные факторы при проведении анализа подразделяются на две группы или два субиндекса: оценка конкурентоспособности фирм и оценка бизнес-климата государства или региона.

Первый субиндекс - оценка конкурентоспособности фирм региона оценивает способность фирм к процессам конкуренции существующих на внутреннем и международном рынках товаров и услуг. Данный фактор еще включает в себя оценку применения инноваций в целях оптимизации производственных процессов, параметры качества и эффективность деятельности персонала, инвестиции в научные исследования, разработки и т.д. Второй субиндекс рассматривает бизнес-климат государства или региона и необходимые условия для развития кластеров. Предложенная оценка качества заключается в проведение тщательного анализа тех факторов, которые описывают интеллектуальные ресурсы и образование, возможность осуществления финансирования, уровень развития инфраструктуры, эффективность государства в процессах управления регионом, а также другие важные факторы развития фирм. Модель Всемирного экономического форума возможно применить, как для оценки конкурентоспособности государств, так и в случае оценки отдельных регионов государства, из-за того, что сама структура представленной модели подразумевает возможность проведения анализа и сравнивать масштабные и небольшие экономические объекты. Получается, можно учесть, что из вышеописанных субиндексов, в модели Всемирного экономического форума при проведении анализа конкурентоспособности регионов проводится оценка в первую очередь социальных факторов, таких как, уровень образования и качества труда персонала, как платформу для развития направлений бизнеса и предпринимательства.

Евразийский институт конкурентоспособности также принимает участие в проведение оценки конкурентоспособности регионов и при проведении своих исследованиях она анализирует более 10 показателей регионального развития, например, уровень среднедушевого валового регионального продукта (ВРП), численность населения, богатство кластерных портфелей, бизнес-климат, а также имеющаяся региональных правительств

фактической стратегии на «опережающее развитие территории и партнерство с бизнес средой» [49].

Следующий рейтинг - рейтинг развития регионов (РРР). Он является собой список, в котором регионы сосредоточены по уровню развития: самый менее развитый регион определяется на последнем месте, а наиболее развитому отводится первое место. Отмечено, что рейтинг развития регионов проводится на ежемесячной основе. В процессе влияния на положение регионов в рейтинге оказывают региональные события. В течении месяца проводится мониторинг основных региональных событий. Главные эксперты, которые представляют собой ведущих специалистов в сфере регионалистики, проводят оценку региональных событий с позиции влияния на развитие региона. В конце каждого месяца осуществляется итоговый опрос: каждому случившемуся событию, которое потенциально может повлиять на развитие региона, устанавливается оценка каждым экспертом в диапазоне от -5 (крайне негативное влияние на развитие) до +5 (крайне позитивное влияние на развитие), 0 - если данное событие не оказывает влияния на развитие региона. В том случае, когда эксперт не может провести оценку влияния события на процессы развития региона, он не принимает участие в его оценке. Далее оценки экспертов по каждому определенному событию усредняются, где подводимая итоговая оценка указывает на движение регионов в данном рейтинге. Когда средняя оценка случившегося события от 4 до 5, то данный регион увеличивается в рейтинге на три позиции; когда его оценка от 3 до 3.99, то его позиция увеличивается на две позиции; от 2 до 2.99 - увеличивается на одну позицию. В том случае, когда средняя оценка данного события от -4 до -5, то данный регион понижается в рейтинге на три позиции; если полученная его оценка от -3 до -3.99, то его позиция понижается на две позиции; полученная оценка от -2 до -2.99 - понижается на одну позицию. Порядок передвижения регионов: сперва повышаются позиции тех регионов, где произошли события, которые имеют положительный эффект для региона. Движение в рейтинге проводится следующим образом: первым делом

передвигаются регионы, которых необходимо повысить на три позиции в рейтинге, затем - на две позиции, затем — на одну позицию. Далее изменяется место регионов, в которых были события, имеющие отрицательный эффект на развитие региона: сперва передвигаются те регионы, которые должны быть понижены на три позиции, затем - на две позиции, затем - на одну позицию [49].

Первоначальные позиции каждого региона в РРР устанавливаются на основе 15 статистических показателей, которые отражают наиболее полное состояния развития региона. Представленные показатели имеют отношение к трем аспектам развития: социальная сфера, экономика, социальная и экономическая инфраструктура. В процессе расчета стартового рейтинга была выбрана методика ранжирования. На первом шаге регионам устанавливается позиция по каждому из 15 статистических показателей. Первую позицию занимает регион где установлены наилучшие значения показатели, последняя позиция - с наихудшими. После этого установленные места суммируются по всем полученным 15 показателям. Итоговое место региона устанавливаются согласно сумме позиций региона по каждому установленному показателю: чем получена меньше сумма мест, значит будет выше место региона в представленном стартовом рейтинге. В том случае, когда два или более регионов получают одинаковую сумму позиций, тогда они снова ранжируются в контексте развития экономики: тот регион, который получит более высокое место в позиции развития экономики получает более высокую позицию. Учитывая, что стартовый рейтинг является основой для установления начальных мест региона в РРР, данный рейтинг позволяет анализировать полученные различия в развитии регионов, а также помогает выделить «позиционирующие» по какому-либо одному показателю регионы. Далее описываются статистические показатели, которые включены в стартовый рейтинг развития:

1) Социальная сфера: Предполагаемая продолжительность жизни при рождении: наиболее приближенный к реальному значению возраст, до

которого способен дожить тот, кто родился в данном году в данном регионе ребенок. Коэффициент младенческой смертности: число смертей среди детей в возрасте до года на 1000 родившихся. Заболеваемость населения: число больных, у которых впервые в жизни установлены диагнозы, которые были выявлены в течение года при обращении в лечебно-профилактическое учреждение или при профилактическом осмотре, рассчитывается за год на 1000 человек населения. Уровень преступности: число убийств и покушений на убийство на 1000 жителей. Миграционное сальдо: полученная разница между числом прибывших в регион человек и числом выбывших граждан из региона, считается, что данный показатель характеризует привлекательность региона для граждан государства.

2) Развитие экономики: Валовой региональный продукт на душу населения: рассматривает и описывает произведенный на территории региона общий объем товаров и услуг, которые приходятся на одного жителя проживающего в регионе. Количество инвестиций в основной капитал (основные фонды) на душу населения: определяет стратегический потенциал развития региональной экономики. Рост энергопотребления в регионе. Увеличение объемов энергопотребления в бизнес среде свидетельствует о развитии энергоемкой промышленности в регионе или может говорить о повышении благосостояния граждан - когда богаче население, тогда больше оно может себе использовать предметов бытовой техники, работающих на электричестве. Суммарный объем долгов по заработной плате. Данный показатель корректируется на прожиточный минимум в регионе. Номинальные денежные доходы в расчете на душу населения. Значения данного показателя корректируется с учетом прожиточного минимума в регионе. Оборот розничной торговли и суммарный объем оказанных платных услуг на душу населения.

3) Социальная и экономическая инфраструктура: Средний темп роста строительства в регионе. Доходы от предоставления услуг связи. Данный показатель является в виде суммарного дохода всех операторов связи, которые

были полученные за объем реализованных потребителям услуг почтовой и электросвязи. Рассчитывается на душу населения. Густота автомобильных дорог: длина автомобильных дорог с твердым покрытием на 1000 кв. км территории региона. Данный показатель характеризует степень освоенности территории региона, на которую способны повлиять региональные власти. Обеспеченность населения объектами социальной инфраструктуры - рассчитывается на основе трех показателей: Кол-во спортивных площадок и залов на 1000 человек населения. Кол-во детских садов и школ на 1000 человек населения. Количество студентов, обучающихся в государственных ВУЗах на 1000 человек населения. Значения ранее упомянутого показателя рассчитывается аналогичным образом: все регионы ранжируются по каждому из трех показателей, для каждого региона рассчитывается сумма мест региона по всем трем показателям. Следующим образом регионы упорядочиваются исходя из значения этой суммы мест: регион с наилучшей обеспеченностью получает первое место, с наихудшей - последнее. Итоговое место региона будет определяться по полученной сумме мест региона по каждому показателю: чем меньше сумма мест, тем выше место региона в стартовом рейтинге. В том случае, когда два или более регионов получают одинаковую сумму мест, то данный регионы вновь ранжируются согласно развитию экономики: тот из них, который получил более высокое место по развитию экономики, получает более высокое место.

Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг» также разработало новый российский рейтинг социально-экономического положения субъектов РФ. В рейтинге детализируются и проводится анализ ключевых показателей регионального развития, которые в свою очередь, характеризуют экономическую, социальную и бюджетную сферы деятельности. Каждая из данных групп показателей включает ряд определенных количественных индикаторов, данные которых представлены на официальных Интернет-ресурсах Росстата и Минфина. Отмечено, что всего для построения рейтинга

используются 16 статистических количественных показателей. Также отмечено, что в данном рейтинге отсутствуют экспертные оценки [86].

Некоторые исследователи осуществляли попытки количественно оценить конкурентоспособность региона. Были разработаны разные методики. Но стоит отметить, что среди их индикаторов всегда присутствовали такие показатели как уровень жизни населения, инвестиционной привлекательности.

На текущий момент времени отсутствует однозначный подход к количественному измерению конкурентоспособности региона. Определение интегрированного показателя конкурентоспособности является проблемной задачей, поскольку, как правило, сопоставляемые характеристики неоднородны и несравнимы по физическим характеристикам, поэтому возникает потребность в сведении к однородной основе различных показателей.

В том случае, когда показатель конкурентоспособности регионов требуется для сравнения их между собой, то необходимо определить порядковое соотношение сравниваемых объектов. Исходя из этого, в сравнительных исследованиях широкое распространение получил рейтинговый метод. Также отмечено, что выбор показателей для измерения характеристик в рейтинге вариативен и является зависимым от заложенной в рейтинге методологии и транзакционных издержек на проведения измерений. Можно сказать, что существует возможность использовать разные методы построения рейтинга: балльный, индексный.

При выборе факторов необходимо базироваться на основе утвержденных критериев. Сравнивая регионы по всем характеристикам, которые в силу своих различий отличают их друг от друга (территория, численность и т.д.) имеет необходимость для характеристики и сравнения регионов. Но в случае, когда происходит процесс создания индекса конкурентоспособности, важным является выделить факторы, которые характеризуют конкурентную позицию и накопленный потенциал

конкурентных преимуществ с позиции основных источников: факторные преимущества, инвестиционные преимущества, инфраструктурные преимущества, инновационные преимущества, информационные преимущества, институциональные преимущества. Однако не менее важным условием при проведении расчета будет являться выбор объективных конкретных показателей.

В текущий момент времени существует объективная необходимость в систематизации знаний о множественных сторонах региональной конкурентоспособности, учитывая ее количественную оценку, которая является ориентиром и платформой для разработки конкурентной стратегии региона, а также его социально-экономического развития.

Процесс формирования объективной методики расчета конкурентоспособности региона представляет собой трудную задачу, которая заключается не только в выборе определенных показателей, но и необходимости поиска теоретических подходов, которые стали бы методологической основой и представляли бы объективность и достоверность проводимой оценки.

Самым известным методом оценки конкурентоспособности региона представляет собой экспертный метод. Данный метод основывается на организации работы со специалистами-экспертами и анализа мнений экспертов, которые выражены в количественной и/или качественной характеристике. Полученные оценки от группы экспертов рассматриваются как общность независимых одинаково распределенных случайных величин с полученными значениями в определенном пространстве объектов числовой и нечисловой формы. Общее мнение экспертов требуется найти как среднее мнение эксперта, как решение оптимизационной задачи - минимизировать расстояние от кандидата в среднее полученное мнение экспертов. Существует мнение, что решение может быть учтено лишь при согласованных мнений экспертов, поэтому требуется исключать из экспертного сообщества тех, чье видение имеет отличие от мнения большинства экспертов. Осуществление

экспертных исследований основывается на применении актуальных методов прикладной математической статистики, прежде всего объектов нечисловой природы.

Проведения сбора экспертов требует наличие заинтересованности с их стороны, данный подход должен произвести комплексную оценку региона, оценку общего влияния положительных и отрицательных факторов на конкурентные позиции региона.

Существующие трудности при использовании экспертного метода имеют место быть не только в анализе полученных результатов работы экспертной комиссии, но и с существенными финансовыми издержками, а также присутствующей доле субъективности оценки.

Следующий метод, который получил широкое распространение – это статистические балльные оценки. Данный метод часто используется с учетом приведения числовых значений статистических показателей к балльным оценкам, по какой-то определенной шкале, он также не в состоянии в полной мере отобразить уровень дифференциации статистических показателей по регионам из-за проблемы ограниченного числа используемых интервалов «разбивки» данных или установленного диапазона балльных оценок.

Многие отечественные исследователи в своих работах использовали различные подходы для выявления условий конкурентоспособности региона. Можно обозначить следующих исследователей А.П. Абрамов [1], И.А. Аксенов [4], В.Н. Бугроменко [11-12], С.П. Вакуленко [14], П. Ван Эгмонд [15], В.В. Гасилов [29-30], К.П. Глущенко [32], М.В. Иванов [45] и другие работы исследователей [60, 63-44, 71-72, 77].

Все рассмотренные вышеперечисленные методики можно представить в виде таблицы 2.1.

Таблица 2.1. Методики подхода к оценке уровня конкурентоспособности региона

Автор	Некоторые показатели расчета уровня конкурентоспособности региона
-------	---

Европейская комиссия	<p>1) экономика (занятость по отраслям, ВРП на душу населения);</p> <p>2) демография (численность, плотность населения на один квадратный метр, процент населения в возрасте до 15 лет, 15-64 и более 65 лет);</p> <p>3) образование (образовательный уровень лиц в возрасте 25 -59 лет);</p> <p>4) рынок труда (уровень занятости населения в возрасте 15-64 лет, уровень безработицы).</p> <p>и т.д.</p>
Модель Всемирного экономического форума	<p>Фактор 1. Институты.</p> <p>Фактор 2. Инфраструктура.</p> <p>Фактор 3. Макроэкономическая стабильность.</p> <p>Фактор 4.</p> <p>Здоровье и начальное образование.</p> <p>Фактор 5. Среднее, высшее и специальное/профессиональное образование.</p> <p>Фактор 6. Эффективность товарных рынков.</p> <p>Фактор 7. Эффективность рынка труда.</p> <p>Фактор 8. Совершенство финансовых рынков.</p> <p>Фактор 9. Технологическая готовность.</p> <p>Фактор 10. Размер рынка.</p> <p>Фактор 11. Совершенство бизнеса.</p> <p>Фактор 12. Инновации.</p>
Евразийский институт конкурентоспособности	<p>1) уровень среднедушевого валового регионального продукта (ВРП),</p> <p>2) численность населения,</p> <p>3) богатство кластерных портфелей,</p> <p>4) бизнес-климат,</p> <p>5) наличие у губернаторов и региональных правительств стратегии на «опережающее развитие и партнерство с бизнесом»</p> <p>и т.д.</p>

<p>Рейтинг развития регионов (РРР)</p>	<p>Статистические показатели, включенные в стартовый рейтинг развития:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Социальная сфера: Ожидаемая продолжительность жизни при рождении: наиболее вероятный возраст, до которого доживет родившийся в данном году в данном регионе ребенок и т.д. 2) Развитие экономики: Валовой региональный продукт на душу населения и т.д. 3) Социальная и экономическая инфраструктура: Средний темп роста строительства в регионе. 4) Доходы от предоставления услуг связи. 5) Густота автомобильных дорог 6) Обеспеченность населения объектами социальной инфраструктуры <p>и т.д.</p>
<p>Рейтинговое агентство «РИА Рейтинг»</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) рейтинг социально-экономического положения субъектов РФ. В рейтинге разбираются и сравниваются ключевые 16 показателей регионального развития, характеризующие экономическую, социальную и бюджетную сферы. 2) рейтинг регионов по качеству жизни. В рейтинге используются показатели, которые, в свою очередь, делятся на группы. Эти показатели учитывают все основные аспекты качества жизни в регионе, некоторые из них: уровень доходов населения, жилищные условия населения, обеспеченность населения объектами социальной инфраструктуры, удовлетворенность социальными услугами, демографическая ситуация в регионе, здоровье и образование, уровень экономического развития региона, развитие предпринимательской инициативы и другие параметры
<p>Экспертный метод</p>	<p>Оценки группы экспертов рассматривают как совокупность независимых одинаково распределенных случайных величин со значениями в соответствующем пространстве объектов числовой и нечисловой природы.</p>

	Итоговое мнение экспертов следует найти как среднее мнение эксперта, как решение оптимизационной задачи - минимизировать расстояние от кандидата в среднее мнение экспертов.
--	--

Также, следует отметить авторскую методику оценки зависимости уровня ВРП региона, на основе сравнения региональных показателей по грузовому обороту автомобильного транспорта (таблица 2.2.)

Таблица 2.2. – Зависимость между показателями плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием и ВРП на душу населения

Регион	Плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, за 2015 год		ВРП на душу населения, за 2015 год	
	Км путей на 1000 км ² территории	Ранг	Тыс.р.	Ранг
Белгородская область	704	3	443 086,2	2
Брянская область	307	12	219 575,8	17
Владимирская область	336	8	255 398,6	15
Воронежская область	327	10	352 926,0	5
Ивановская область	333	9	165 496,3	18
Калужская область	321	11	331 468,3	7
Костромская область	133	18	241 539,0	16
Курская область	357	7	299 723,7	10
Липецкая область	520	4	395 476,5	4
Московская область	720	2	441 778,2	3
Орловская область	364	6	269 862,2	12

Рязанская область	264	16	279 032,6	11
Смоленская область	283	14	267 334,9	13
Тамбовская область	287	13	326 479,9	8
Тверская область	248	17	260 478,4	14
Тульская область	395	5	315 660,1	9
Ярославская область	265	15	339 699,5	6
Москва	2453	1	1 103 453,3	1

При расчете регрессии, между показателями ВРП на душу населения и плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, значение показателя R^2 получается 0,94, следовательно, он стремится к значению 1, значит наблюдается зависимость между анализируемыми показателями.

Недостатком названных методов является то, что не учитывается реальный разброс соответствующих фактических объективных характеристик.

2.2. Авторская методика оценки конкурентоспособности региона с учетом развития транспортной инфраструктуры

Автор считает, что оценку конкурентоспособности следует проводить с помощью алгоритма, включающего следующие этапы:

1. Экономическое обоснование выбора и формирования системы блоков, при этом учитывая формирование единичных показателей конкурентоспособности для получения количественной оценки.

2. Ранжирование мест в блоках единичных показателей конкурентоспособности.

3. Сбор информации, которая характеризует социально-экономическое положение региона, данная информация необходима для оценки

конкурентоспособности исследуемого региона.

4. Расчет численных значений единичных показателей конкурентоспособности.

5. Расчет интегральных показателей исследуемого региона, за определенный исследуемый период времени.

6. Расчет уровня конкурентоспособности исследуемого региона, в сравнении с другими регионами, за определенный исследуемый период времени.

7. Представляются определенные мероприятия способные повысить конкурентоспособности того или иного исследуемого региона.

На первом этапе, согласно алгоритму, требуется выбрать единичные показатели оценки при осуществлении конкурентоспособности региона.

Главным субъектом региона является население, именно они в регионе реализуют имеющиеся свои экономические интересы и удовлетворяют свои насущные потребности. Для этого, в блоке 1, необходимо при оценке конкурентоспособности региона учесть показатели, которые характеризуют уровень жизни населения, являющийся составной частью качества жизни: ВРП на душу населения; долю граждан с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума; распределение численности занятых в экономике по уровню образования; коэффициент напряженности на рынке труда.

Потребность в обеспечении высоких темпов и качества экономического развития устанавливает потребность необходимость в повышении конкурентоспособности отечественной экономики в целом и в том числе регионов, которая неотъемлемо связана с активизацией инновационных процессов - внедрением высоких технологий в производство и расширением выпуска инновационной продукции, обладающей лучшими потребительскими свойствами и способной успешно соперничать на внутреннем и внешнем рынках. Благодаря этому, для блока 2, среди единичных показателей выделены следующие показатели: доля инновационных товаров, работ, услуг

в общем объеме отгруженных товаров, работ, услуг; доля высокотехнологичной и наукоемкой продукции в валовом региональном продукте; доля организаций, осуществляющих технологические инновации; доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг предприятий промышленного производства. Объемы экспортной продукции, которые поставляются фирмами на внешний рынок, свидетельствует об установленной и функционирующей объективной рыночной конкурентоспособности.

Социально-экономическое развитие регионов, повышение их конкурентоспособности на отечественном и мировом рынках является невозможным без осуществления эффективной инвестиционной политики, которая направлена на повышение уровня показателей инвестиционной привлекательности регионов. Следовательно, для блока 3, обязательными единичными показателями конкурентоспособности региона должны быть показатель, которые будут характеризовать инвестиционную деятельность региона. В качестве таких показателей были выбраны: доля инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал; доля инвестиций в основной капитал в валовом региональном продукте; поступление прямых иностранных инвестиций; индекс физического объема инвестиций в основной капитал; степень износа основных фондов;

Транспортная инфраструктура страны в целом и региона в частности играет одну из важных ролей социальной структуры общества. Поэтому в блоке 4 при оценке конкурентоспособности региона, необходимо учесть, плотность железнодорожных путей, долю транспортной инфраструктуры, поскольку данные сферы региона позволяют создать сетевую среду для реализации принципов социально-ориентированной рыночной экономики.

На втором этапе оценки конкурентоспособности региона единичным показателям необходимо присвоить ранжированные места в блоках. Представим их в таблице 2.3.

Таблица 2.3. - Показатели состояния экономической конкурентоспособности региона

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
Блок 1. Социально-экономические показатели						
1) ВРП на душу населения 2) доля граждан с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума; 3) распределение численности занятых в экономике по уровню образования; 4) коэффициент напряженности на рынке труда;						
Блок 2. Наука и инновации						
1) доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, работ, услуг; 2) доля высокотехнологичной и наукоемкой продукции в валовом региональном продукте; 3) доля организаций, осуществляющих технологические инновации; 4) доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров,						

работ, услуг предприятий промышленного производства;						
Блок 3. Инвестиции						
1) доля инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал; % 2) доля инвестиций в основной капитал в валовом региональном продукте; 3) поступление прямых иностранных инвестиций; 4) индекс физического объема инвестиций в основной капитал; 5) степень износа основных фондов;						
Блок 4. Транспортная инфраструктура						
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ; 2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования; 3) плотность автомобильных дорог общего пользования с						

твёрдым покрытием, км на 1000 км ² ;						
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения						

В данной методике расчета состояния экономической конкурентоспособности региона, интегральный показатель рассчитывается исходя из формулы расчета:

$$\text{индекс} = (x \text{ фактическое} - x \text{ пороговое}) / x \text{ фактическое},$$

где x фактическое – это показатель области за 2013 или 2015 год, x пороговое – это среднероссийский показатель за 2013 или 2015 год.

Если рассматриваемый индекс имеет отрицательное значение, но при этом он отражает положительное экономическое состояние субъекта, по сравнению со среднероссийским показателем, то полученный регионом интегральный индекс со знаком «минус» будет заменяться на знак «плюс». А также наоборот, если полученный интегральный индекс региона будет иметь значение со знаком «плюс», но он отражает отрицательное экономическое состояние субъекта, по сравнению со среднероссийским показателем, то полученный регионом интегральный индекс со знаком «плюс» будет заменяться на знак «минус».

На третьем этапе для количественной оценки конкурентоспособности региона необходимо использовать стоимостные показатели, которые отражают основные аспекты социально-экономического положения региона и уровня жизни его территориального населения, которые отражены в статистических сборниках. Данная информация является общедоступной и позволяет исследователям самостоятельно проводить оценку конкурентоспособности региона и получать объективные и достоверные результаты с помощью государственных источников информации.

На четвертом этапе алгоритма оценки конкурентоспособности региона проводится расчет численных значений единичных показателей

конкурентоспособности.

На пятом этапе происходит расчет интегральных показателей исследуемого региона, за определенный исследуемый период времени.

На шестом этапе происходит расчет уровня конкурентоспособности исследуемого региона, в сравнении с другими регионами, за определенный период времени.

На седьмом этапе предлагаются определенные мероприятия, которые будут направлены на повышение конкурентоспособности того или иного исследуемого региона.

2.3. Анализ конкурентоспособности Белгородской области на основе развития транспортной инфраструктуры

На основе разработанной авторской методики, провести анализ конкурентоспособности Белгородской области за 2013 и 2015 года (таблица 2.4.).

Таблица 2.4. - Показатели состояния экономической конкурентоспособности Белгородской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
Блок 1. Социально-экономические показатели						
1) ВРП на душу населения	368874,8	377006	-0,022	443086,2	443950,7	-0,002
2) доля граждан с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума;	7,4	10,8	0,31	8,5	13,3	0,36
3) распределение численности занятых в						

экономике по уровню образования;	29,5	31,7	-0,07	30,4	33,0	-0,08
Высш.	48,6	44,3	-0,97	47,6	45,0	-0,06
Средн. Проф. и начальн.	19,2	20,2	0,05	19,2	18,4	-0,04
Средн. общее	2,3	3,5	0,34	2,0	3,4	0,41
Основное среднее	0,4	0,3	-0,33	0,2	0,2	0
Не имеют						
4) коэффициент напряженности на рынке труда;	1,8	2,4	0,25	1,7	3,3	0,16
Блок 2.						
Наука и инновации						
1) доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, работ, услуг;	4,3	9,2	-0,53	5,0	8,4	-0,40
2) доля высокотехнологичной и наукоемкой продукции в валовом региональном продукте;	10,2	19,4	-0,47	10,5	20,4	-0,49
3) доля организаций, осуществляющих технологические инновации;	9,4	10,1	-0,07	11,7	9,3	0,26
4) доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг предприятий промышленного производства;	8,6	14,1	-0,39	1,2	9,4	-0,87
Блок 3.						
Инвестиции						

1) индекс инвестиций в основной капитал на душу населения	83891	93725	-0,10	94501	99421	-0,05
2) доля инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал; %	38,8	32,5	0,19	27,9	31,5	-0,11
3) доля инвестиций в основной капитал в валовом региональном продукте	22,7	17,4	0,30	21,4	15,8	0,35
4) индекс физического объема инвестиций в основной капитал, %	89,7	100,8	-0,11	113,7	91,6	0,24
5) степень износа основных фондов;	42,5	48,2	-0,12	44,0	47,4	-0,07
Блок 4. Транспортная инфраструктура						
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	258	50	4,16	258	50	4,16
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	99,5	62,7	0,59	99,5	62,3	0,60
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	639	58	10,02	704	61	10,54
	128	116	0,10	119	120	-0,01

4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения						
---	--	--	--	--	--	--

Подведем итоги полученных результатов интегральных показателей экономического состояния Белгородской области в таблице 2.5.

Таблица 2.5. – Интегральные показатели состояния экономической конкурентоспособности Белгородской области

	Интегральный показатель за 2013 год	Интегральный показатель за 2015 год
Блок 1. Социально-экономические показатели	-0,44	0,75
Блок 2. Наука и инновации	-1,46	-1,50
Блок 3. Инвестиции	0,16	0,36
Блок 4. Транспортная инфраструктура	14,87	15,29
Итого	13,13	14,90

В результате проведенного анализа состояния экономической конкурентоспособности Белгородской области за периоды 2013 и 2015 год, были выявлены следующие изменения в экономическом состоянии конкурентоспособности субъекта:

1) В блоке 1 «Социально-экономические показатели», наблюдается изменение интегрального показателя с отрицательного значения в 2013 году,

на положительное значение в 2015 году. Один из ключевых факторов изменения является возросший уровень ВРП на душу населения в 2015 году по сравнению с 2013 годом.

2) В блоке 2 «Наука и инновации», просматривается положительная динамика в таких показателях, как изменение доли инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, работ, услуг, изменение доли организаций, осуществляющих технологические инновации, но при этом, в 2015 году, произошло резкое снижение значение показателя инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг предприятий промышленного более чем в 7 раз, по сравнению с 2013 годом;

3) В блоке 3 «Инвестиции», демонстрируется положительная динамика ряда показателей, особенно вырос показатель индекса физического объема инвестиций в основной капитал, однако замечен спад в показателе доля инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал;

4) В блоке 4 «Транспортная инфраструктура», следует выделить изменения в положительную сторону некоторых показателей, наибольшим приростом отличается показатель плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на 1000 км².

Также автором была проведена оценка состояния конкурентоспособности регионов ЦФО на основе анализа и сравнения порогового значения по ЦФО и полученных значений по Белгородской области за 2013 и 2015 года.

Таблица 2.6. - Показатели состояния экономической конкурентоспособности регионов ЦФО в сравнении с Белгородской областью

	Пороговое значение	2013	Интегральный показатель	Пороговое значение	2015	Интегральный показатель
Блок 1. Социально-экономические показатели						
1) ВРП на душу населения	377006	368874,8	0,022	443950,7	443086,2	0,002
2) доля граждан с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума;	10,8	7,4	0,46	13,3	8,5	-0,56
3) распределение численности занятых в экономике по уровню образования;						
Высш.	31,7	29,5	0,07	33,0	30,4	0,09
Средн. Проф. и начальн.	44,3	48,6	0,09	45,0	47,6	0,05
Средн. общее	20,2	19,2	-0,05	18,4	19,2	0,04
Основное среднее	3,5	2,3	-0,52	3,4	2,0	-0,70
Не имеют	0,3	0,4	0,25	0,2	0,2	0
4) коэффициент напряженности на рынке труда;	2,4	1,8	-0,33	3,3	1,7	-0,94
Блок 2. Наука и инновации						
1) доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгруженных товаров, работ, услуг;	9,2	4,3	1,13	8,4	5,0	0,68
2) доля высокотехнологичной и наукоемкой продукции в	19,4	10,2	0,90	20,4	10,5	0,94

валовом региональном продукте;						
3) доля организаций, осуществляющих технологические инновации;	10,1	9,4	0,07	9,3	11,7	-0,21
4) доля инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме экспорта товаров, работ, услуг предприятий промышленного производства;	14,1	8,6	0,64	9,4	1,2	6,83
Блок 3. Инвестиции						
1) индекс инвестиций в основной капитал на душу населения	93725	83891	0,12	99421	94501	0,05
2) доля инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства в общем объеме инвестиций в основной капитал; %	32,5	38,8	-0,16	31,5	27,9	0,13
3) доля инвестиций в основной капитал в валовом региональном продукте	17,4	22,7	-0,23	15,8	21,4	-0,26
4) индекс физического объема инвестиций в основной капитал, %	100,8	89,7	0,12	91,6	113,7	-0,19
5) степень износа основных фондов;	48,2	42,5	0,13	47,4	44,0	0,07
Блок 4. Транспортная инфраструктура						

1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	50	258	-0,81	50	258	-0,81
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	62,7	99,5	-0,36	62,3	99,5	-0,37
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	58	639	-0,90	61	704	-0,91
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	116	128	-0,10	120	119	0,01

Подведем итоги полученных результатов интегральных показателей экономического состояния регионов ЦФО в таблице 2.7.

Таблица 2.7. – Интегральные показатели состояния экономической конкурентоспособности регионов ЦФО

	Интегральный показатель за 2013 год	Интегральный показатель за 2015 год
Блок 1. Социально-экономические показатели	-0,01	-2,02
Блок 2. Наука и инновации	2,74	8,24
Блок 3. Инвестиции	-0,02	-0,20

Блок 4. Транспортная инфраструктура	-2,17	-2,08
Итого	0,54	3,94

Таким образом, на основании предложенной методики расчета состояния экономической конкурентоспособности региона и проведенного анализа экономического состояния Белгородской области, за периоды 2013 и 2015 год, можно сделать вывод о том, что в регионе наблюдается динамика по улучшению экономического состояния региона.

В тоже самое время, произошло существенное улучшение интегрального значения при анализе в ЦФО. В целом положительная динамика наблюдается за счет прироста показателей в блоке – наука и инновации. На фоне положительной динамики итогового интегрального показателя имеет место быть, ухудшение значений в блоке №1 – социально-экономические показатели, что может быть более важным для населения, чем остальные рассматриваемые блоки.

ГЛАВА 3. КОМПЛЕКС МЕРОПРИЯТИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

3.1. Анализ проблем конкурентоспособности региона

Конкурентоспособность — это понятие, которое наиболее часто употребляется не только в научных источниках информации, но и в набирающих в последнее время популярность экономических и политических обществах. Стоит заметить, что несмотря на частое употребление понятий конкурентоспособности и, в частности, конкурентоспособности региона их использование осложнено ввиду многогранности данной категории. В том случае, когда обращаемся к нормативным актам, которые регламентируют механизм конкурентоспособности, то в этом случае, особую ценность имеет Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, в нем указано, что одним из важных стратегических приоритетов России является рост конкурентоспособности регионов и государства в целом на международной арене. Стоит обозначить следующее, что конкурентоспособность государства не может быть достигнута в случае низкой конкурентоспособности входящих в ее состав регионов. Исходя из этого, регионы непроизвольно принимают участие в социально-экономических процессах в контексте межрегиональной конкуренции и одновременно на основе равноправного партнерства.

На государственном уровне проводится политика по развитию территориального пространства РФ, основанная на определенных методиках и различных аспектах [59, 75, 81, 83, 84].

В концепции конкурентоспособность региона имеет определение как «реализация потенциала развития каждого региона, преодоление инфраструктурных и институциональных ограничений, создание равных возможностей граждан и содействие развитию человеческого потенциала, проведение целенаправленной работы по развитию федеративных отношений,

а также реформирование систем государственного управления и местного самоуправления».

Современные научные источники раскрывают лишь определенные стороны понятия конкурентоспособности, но не дают полноценного его определения. Например, встречаются описания таких аспектов, как эффективная реализация экономического потенциала региона, а если быть точнее, то финансового, производственного, инновационного, инвестиционного сторон. Однако региональную конкурентоспособность зачастую интерпретируют с позиции конкурентоспособности произведенных в регионе товаров и услуг. В одном ряду с конкурентоспособностью региональных товаров, данную категорию определяют, как международную конкурентоспособность фирм или по-другому воспринимают ее в качестве способности к экономическому росту и обеспечению высокого уровня и качества жизни жителей региона. Стоит заметить, что рассматривать различные аспекты конкурентоспособности региона отдельно друг от друга является недостаточно, из-за того, что региональная конкурентоспособность определяется под влиянием тесного взаимодействия экономических, политических, социальных и других процессов, которые протекают в государстве в целом.

В научных кругах существует описание различных вариантов направлений, в контексте которых протекает межрегиональная конкурентная борьба. Получается, что центральным аспектом является фокусирование на объекте соперничества регионов, это означает то, за что соперничают региональные субъекты хозяйствования. Считается, что главная проблема экономики представляет собой ограниченность ресурсов, а если говорить конкретно, то территории и природных ресурсов. Иной основой для межрегиональной конкуренции существует проблема разделения труда, поскольку данная предпосылка может определять характер вовлеченности экономических субъектов, место и способ их участия в протекающих конкурентных процессах.

Отмечено, что развитию конкурентоспособности регионов в последние годы не способствует устоявшийся финансово-экономический кризис как в целом в стране, так и за рубежом, в частности. В целях развития и поддержания отраслей экономики требуется получить инвестиционные поступления, возможно необходимо рассмотреть ускоренного переноса стоимости ОФП — амортизационных отчислений как метода пополнения финансовых средств фирмам коммерческого, государственного и муниципального уровня власти.

Другим фактором в рассмотрении и исследовании конкурентоспособности регионов Российской Федерации можно выделить, развитие туристической отрасли, взаимодействие и повышение эффективности внешнеторговых связей, развитие сферы услуг. На уровне правительства следует дать оценку и разработать эффективные планы по социально-экономическому развитию регионов. В ней необходимо провести детальную разбивку каждого наименования мероприятия, указать сроки исполнения и выделить необходимых количественных трудовых, финансовых, сырьевых ресурсов. В случае ситуации с дотационными регионами Российской Федерации целесообразным будет считаться осуществить точные расчеты нормативов затрат для осуществления функционирования всех отраслей экономики в регионе.

Можно сказать, что одним из конкурентных преимуществ в любом регионе существует наличие трудоспособного и экономически активного населения, и это можно рассматривать как источник поступления налоговых доходов в региональный, местный, федеральный бюджет, или же можно сказать, что они могут быть — субъектом оказания работ и услуг для поддержания состояния конкурентоспособности региона. Каждый экономический процесс по развитию определенных конкурентных преимуществ региона имеет свои особенности или трудности в развитии. Существует мнение, что экономика России имеет определенную зависимость от существующих цен на энергетические ресурсы. В том числе,

отрицательным фактором будет представлять собой наличие коррупции в Российской Федерации, что напрямую не оказывает влияние на экономический рост, но способна иметь отношение к политико-социальным аспектам.

В состоянии усиливающейся конкуренции фирмы региона должны располагаться в систематическом поиске новых инструментов управления и рычагов повышения конкурентоспособности, изыскав новые источники своих конкурентных преимуществ перед остальными. По этому случаю анализ проблем и возможностей изыскания региональных конкурентных преимуществ обязан основываться на инновационных факторах данного процесса, которые имеют место по формированию в научно-технической, интеллектуальной и производственной сферах в регионе. В текущий момент времени одним из общепризнанных и стратегических направлений получения конкурентных преимуществ фирм является стимулирование осуществления целенаправленной инновационной деятельности. Важной функцией инновационной деятельности представляет собой функция изменения: – использование новейшей техники и устройств, новых разработанных технологических процессов; – внедрение продукции с новым качеством и улучшенным свойством; – использование нового сырья и материалов; – изменение действующей системы в организации производства и его материально-технического обеспечения в целях повышения эффективности деятельности; – появление новых рынков сбыта для фирм.

В настоящее время главным условием в повышении конкурентоспособности отечественных товаров является стимулирование инновационной деятельности товаропроизводителей. Наличие долгосрочных стратегий расширения своих конкурентных преимуществ региональных предприятий на основе применения новых технологий и внедрения разработанных новшеств в производство необходимы в сочетании с приложенными усилиями по снижению уровня издержек производства,

экономии на масштабе деятельности, привлечению крупных отечественных и зарубежных инвестиций.

Развитие и совершенствование региональных промышленных кластеров является одним из главных элементов при проведении политики по повышению конкурентоспособности предприятий и развитию регионов. Решение проблемы конкурентоспособности регионов Российской Федерации можно отнести с необходимости осуществлять деятельность по следующим направлениям: – осуществления целевого финансирования образования, науки, развития производства и инфраструктуры в требуемых на то объёмах; – осуществления на систематической основе фундаментальных исследований по формированию конкурентных преимуществ управления важнейшими экономическими, социально-экономическими, производственными структурами; – использование к менеджменту и разработке управленческих решений научных методов и концепций; – ориентацию совершенствования экономической системы преимущественно на инновационный путь развития. На текущий момент времени, уровень конкурентоспособности отечественных предприятий (за исключением сырьевого сектора) не соответствует современным требованиям на мировом рынке. Главными причинами сложившейся ситуации представляют собой отсутствие эффективного труда менеджмента, возникающие сложности с привлечением крупных инвестиционных ресурсов.

3.2. Сравнительный анализ конкурентоспособности транспортной инфраструктуры Белгородской области с регионами ЦФО

Для сравнения уровня конкурентоспособности транспортной инфраструктуры региональных экономик, были выбраны субъекты ЦФО, на основе данных из открытых источников информации [85]. Далее были проанализированы региональные данные в таблицах (таблицы 3.1. - 3.19.).

Таблица 3.1. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Белгородской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	258	50	4,16	258	50	4,16
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	99,5	62,7	0,59	99,5	62,3	0,60
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	639	58	10,02	704	61	10,54
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	128	116	0,10	119	120	-0,01
Итого			14,87			15,29

Таблица 3.2. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Брянской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	289	50	4,78	289	50	4,78

2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	92,3	62,7	0,47	92,7	62,3	0,49
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км2	304	58	4,24	307	61	4,03
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	54	116	-0,53	162	120	0,32
Итого			8,96			9,62

Таблица 3.3. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Владимирской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км2;	316	50	5,32	316	50	5,32
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	77,8	62,7	0,24	77,3	62,3	0,24
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с	330	58	4,69	336	61	4,51

твердым покрытием, км на 1000 км ²						
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	83	116	-0,28	74	120	-0,38
Итого			9,97			9,69

Таблица 3.4. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Воронежской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	220	50	3,4	220	50	3,4
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	93,3	62,7	0,49	91,7	62,3	0,47
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	319	58	4,5	327	61	4,36
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	117	116	0,01	137	120	0,14
Итого			8,4			8,37

Таблица 3.5. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Ивановской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	161	50	2,22	161	50	2,22
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	52,1	62,7	-0,17	53,4	62,3	-0,14
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	333	58	4,74	333	61	4,46
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	109	116	-0,06	144	120	0,2
Итого			6,73			6,74

Таблица 3.6. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Калужской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель

1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	293	50	4,86	293	50	4,86
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	63,3	62,7	0,01	63,5	62,3	0,02
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	318	58	4,48	321	61	4,26
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	103	116	-0,11	118	120	-0,02
Итого			9,24			9,12

Таблица 3.7. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Костромской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	107	50	1,14	107	50	1,14
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с	54,9	62,7	-0,12	54,8	62,3	-0,12

твердым покрытием общего пользования						
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	127	58	1,19	133	61	1,18
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	131	116	0,13	147	120	0,23
Итого			2,34			2,43

Таблица 3.8. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Курской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	352	50	6,04	352	50	6,04
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	91,2	62,7	0,45	90,9	62,3	0,46
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	345	58	4,95	357	61	4,85
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	128	116	0,10	117	120	-0,03

Итого			11,54			11,32
-------	--	--	-------	--	--	-------

Таблица 3.9. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры
Липецкой области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	315	50	5,3	315	50	5,3
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	69,2	62,7	0,10	67,5	62,3	0,08
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	507	58	7,74	520	61	7,52
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	121	116	0,04	105	120	0,13
Итого			13,18			13,03

Таблица 3.10. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Московской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель

1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	577	50	10,54	577	50	10,54
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	81,5	62,7	0,30	81,6	62,3	0,31
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	698	58	11,03	720	61	10,80
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	116	116	0	111	120	-0,08
Итого			21,87			21,57

Таблица 3.11. - Показатели состояния развития транспортной
инфраструктуры Орловской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	241	50	3,82	241	50	3,82
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с	77,1	62,7	0,23	74,3	62,3	0,19

твердым покрытием общего пользования						
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	358	58	5,17	364	61	4,97
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	110	116	-0,05	117	120	-0,03
Итого			9,17			8,95

Таблица 3.12. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Рязанской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	243	50	3,86	243	50	3,86
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	79,8	62,7	0,27	78,7	62,3	0,26
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	258	58	3,45	264	61	3,33
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	127	116	0,09	175	120	0,46

Итого			7,67			7,91
-------	--	--	------	--	--	------

Таблица 3.13. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Смоленской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	232	50	3,64	232	50	3,34
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	58,4	62,7	-0,07	58,7	62,3	-0,06
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	278	58	3,79	283	61	3,64
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	120	116	0,03	112	120	-0,07
Итого			7,39			6,85

Таблица 3.14. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Тамбовской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель

1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	214	50	3,28	214	50	3,28
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	91,6	62,7	0,46	91,4	62,3	0,47
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	284	58	3,90	287	61	3,70
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	161	116	0,39	135	120	0,13
Итого			8,03			7,58

Таблица 3.15. - Показатели состояния развития транспортной
инфраструктуры Тверской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	214	50	3,28	214	50	3,28
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с	45,3	62,7	-0,28	42,9	62,3	-0,31

твердым покрытием общего пользования						
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	230	58	2,97	248	61	3,07
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	72	116	-0,38	64	120	-0,47
Итого			5,59			5,57

Таблица 3.16. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Тульской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	369	50	6,38	369	50	6,38
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	65,0	62,7	0,04	66,1	62,3	0,06
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	389	58	5,71	395	61	5,48
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	188	116	0,62	185	120	0,54

Итого			12,75			12,46
-------	--	--	-------	--	--	-------

Таблица 3.17. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Ярославской области

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	180	50	2,6	180	50	2,6
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	80,0	62,7	0,28	78,3	62,3	0,26
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	262	58	3,52	265	61	3,34
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	105	116	-0,10	102	120	-0,15
Итого			6,3			6,05

Таблица 3.18. - Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры Москвы

	2013	Пороговое значение	Интегральный показатель	2015	Пороговое значение	Интегральный показатель

1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	577	50	10,54	577	50	10,54
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	91,6	62,7	0,46	99,8	62,3	0,60
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	2171	58	36,43	2453	61	39,21
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	93	116	-0,20	79	120	-0,34
Итого			47,23			50,01

Таблица 3.19. – Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры регионов ЦФО

Регион	Интегральный показатель за 2013 год	Интегральный показатель за 2015 год	Относительное отклонение, %	Абсолютное отклонение
1) Белгородская область	14,87	15,29	102,82	0,42
2) Брянская область	8,96	9,62	107,36	0,66
3) Владимирская область	9,97	9,69	97,19	-0,28
4) Воронежская область	8,4	8,37	99,64	-0,03

5) Ивановская область	6,73	6,74	100,15	0,01
6) Калужская область	9,24	9,12	98,70	-0,12
7) Костромская область	2,34	2,43	103,85	0,09
8) Курская область	11,54	11,32	98,09	-0,22
9) Липецкая область	13,18	13,03	98,86	-0,15
10) Московская область	21,87	21,57	98,63	-0,30
11) Орловская область	9,17	8,95	97,60	-0,22
12) Рязанская область	7,67	7,91	103,13	0,24
13) Смоленская область	7,39	6,85	92,69	-0,54
14) Тамбовская область	8,03	7,58	94,40	-0,45
15) Тверская область	5,59	5,57	99,64	-0,02
16) Тульская область	12,75	12,46	97,73	-0,29
17) Ярославская область	6,3	6,05	96,03	-0,25
Среднее значение	9,65	9,56	99,58	-0,085

Полученные результаты развития транспортной инфраструктуры регионов необходимо ранжировать в порядке динамики состояния развития (таблица 3.20).

Таблица 3.20. – Ранжирование регионов по степени развития транспортной инфраструктуры за 2013 и 2015 г.

Регион	Место в рейтинге за 2013 год	Место в рейтинге за 2015 год
1) Белгородская область	2	2

2) Брянская область	9	7
3) Владимирская область	6	6
4) Воронежская область	10	10
5) Ивановская область	14	14
6) Калужская область	7	8
7) Костромская область	17	17
8) Курская область	5	5
9) Липецкая область	3	3
10) Московская область	1	1
11) Орловская область	8	9
12) Рязанская область	12	11
13) Смоленская область	13	13
14) Тамбовская область	11	12
15) Тверская область	16	16
16) Тульская область	4	4
17) Ярославская область	15	15

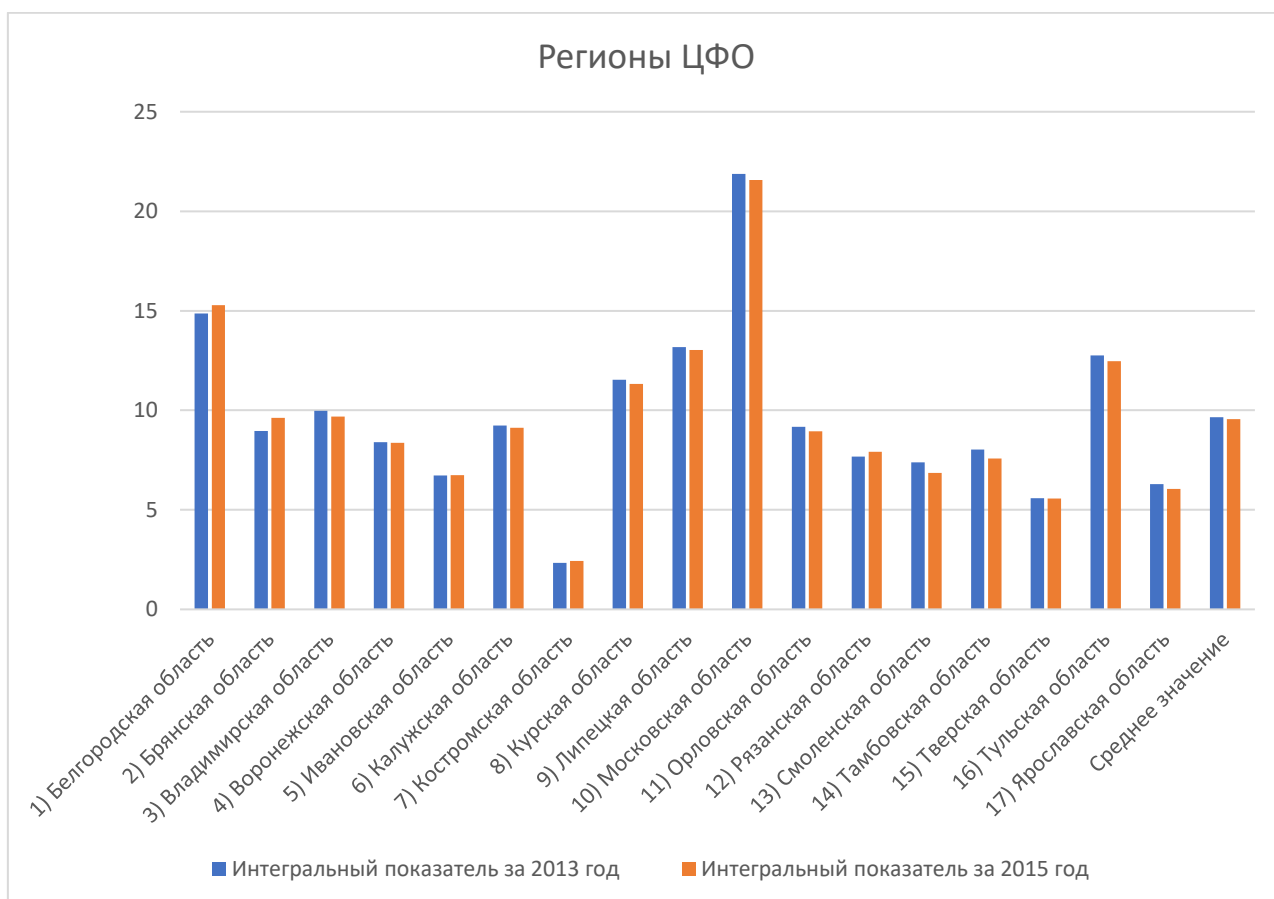


Рис. 3.1. - Динамика изменения показателей состояния развития транспортной инфраструктуры регионов ЦФО

Как видно из представленных значений в таблице 3.19, по результатам проведенного анализа, за период времени 2013 и 2015 года, наблюдается динамика изменение абсолютного значения интегрального показателя на - 0,085. В тоже самое время, отмечено, что лидерами по улучшению состояния транспортной инфраструктуры являются Белгородская и Брянская области, в данных субъектах замечена динамика улучшения на 0,42 и 0,66 соответственно. А лидерами, среди субъектов, которые получили отрицательные значения изменения состояния транспортной инфраструктуры, являются Смоленская и Тамбовская области, в данных субъектах изменения составили -0,54 и -0,45 соответственно.

3.3. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры региона

Решение задачи повышения конкурентоспособности региона на современном этапе определяется переходом экономики на инновационный путь развития, который зависит от научно-инновационного потенциала

региона. В данном контексте конкурентоспособность региона зависит от его сравнительных преимуществ в области науки, техники, технологий и уровня использования инноваций в производственном процессе региона.

Для определения отстающих позиций в развитии транспортной инфраструктуры в Белгородской области, необходимо сравнение уровня ее состояния развитости транспортной инфраструктуры и среднего значения по Российской Федерации, данные которых представлены в таблице 3.21. и продемонстрированы на рис. 3.2 и 3.3.

Таблица 3.21. – Показатели состояния развития транспортной инфраструктуры регионов ЦФО

	Белгородская область 2013	Среднее значение по ЦФО	Относительное отклонение	Белгородская область 2015	Среднее значение по ЦФО	Относительное отклонение
1) плотность железнодорожных путей, км на 1000 км ² ;	258	286	0,90	258	286	0,90
2) удельный вес автомобильных дорог, с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования	99,5	75,7	1,31	99,5	75,7	1,31
3) плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1000 км ²	639	457	1,40	704	478	1,47
4) Число автобусов общего пользования на 100000 человек населения	128	128	1	119	122	0,98
Итого			4,61			4,66

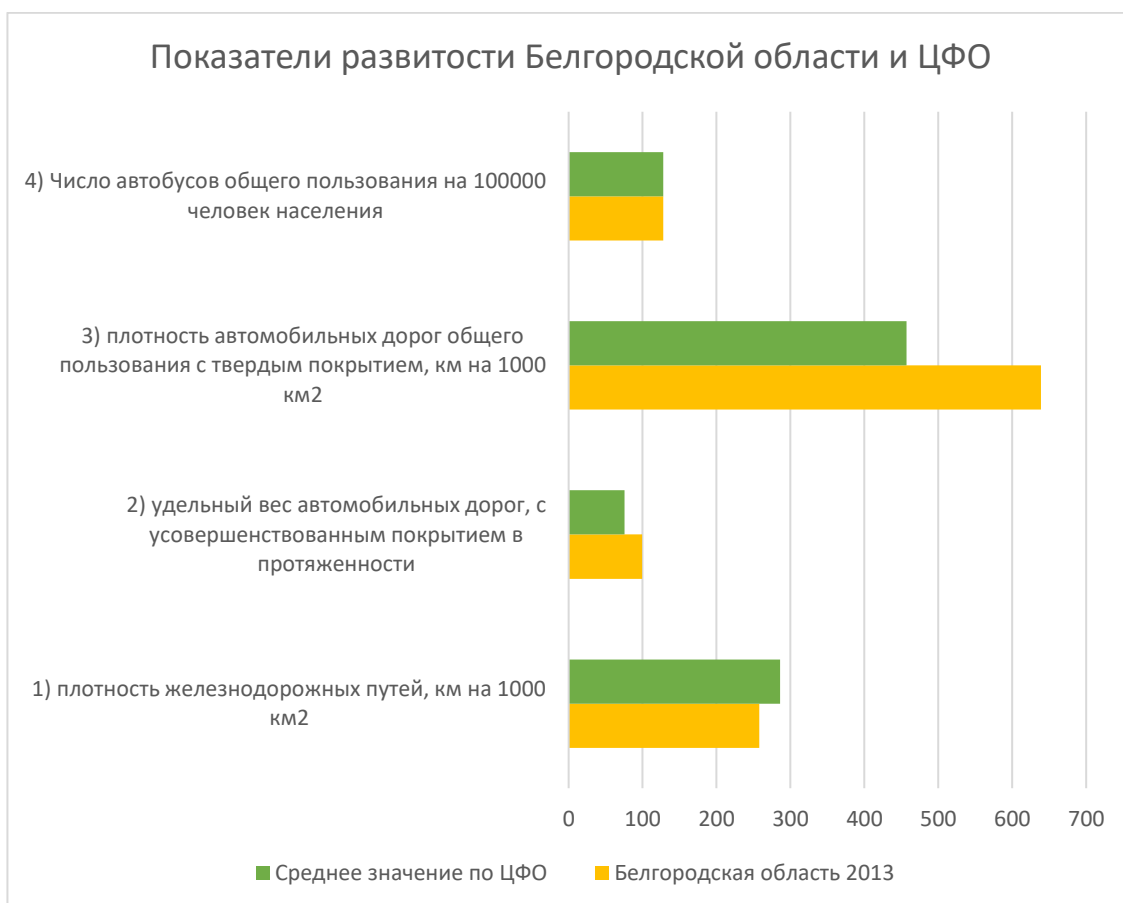


Рис. 3.2. - Сравнение показателей состояния развития транспортной инфраструктуры Белгородской области и по ЦФО за 2013 год

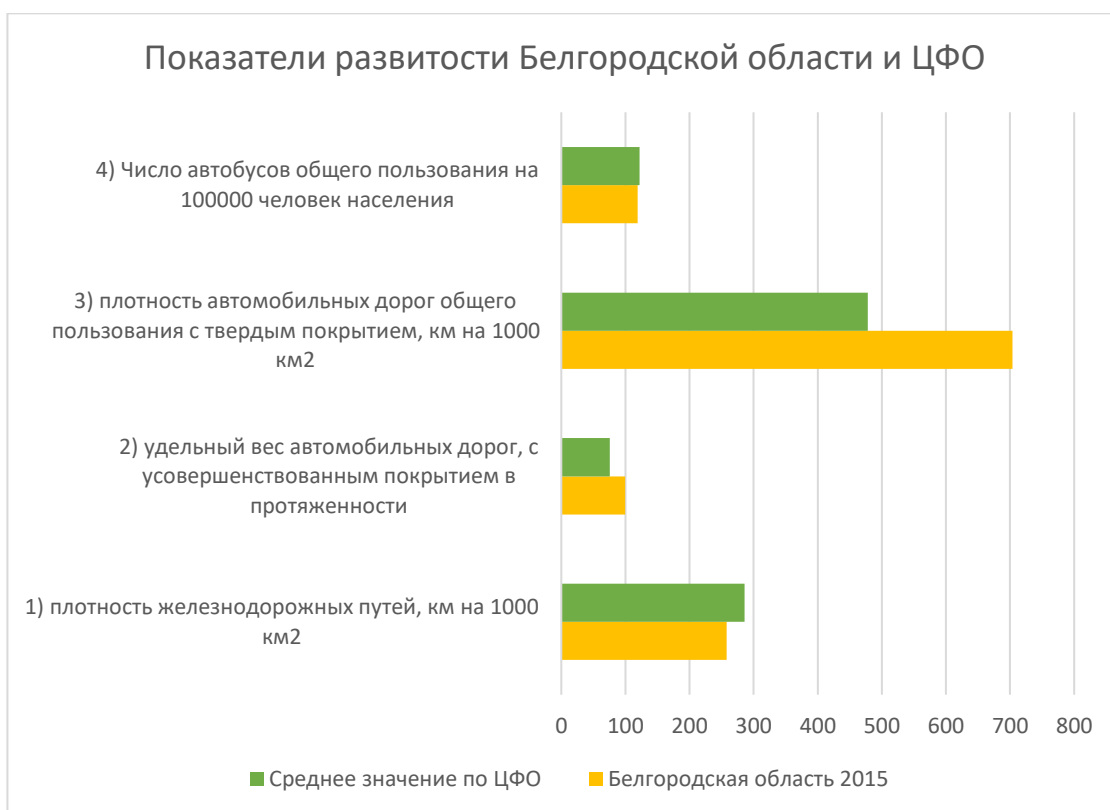


Рис. 3.3. - Сравнение показателей состояния развития транспортной инфраструктуры Белгородской области и по ЦФО за 2015 год

Произведенные расчеты показывают, что Белгородская область имеет отставания в 2013 и 2015 году по плотности транспортных железнодорожных путей в 0,9 раза от среднего значения, а также в 2015 году по численности автобусов общего пользования на 100000 человек населения в 0,98 раза от среднего значения. По показателям относительного отклонения за 2013 и 2015 года, Белгородская область увеличила свое преимущество на 0,06 пункта.

Автором были предложены следующие мероприятия, которые направлены на повышения конкурентоспособности и развития транспортной инфраструктуры в Белгородской области.

1) Установить посты весового контроля перед въездом в города. Это мероприятие направлено в целях контроля внутри городов грузовых автомобилей с разрешенным весом передвижения. В случае появления возможности у владельцев транспортных средств перевезти груз больше разрешенного веса, то пост весового контроля позволит предотвратить случаи нарушения закона на территории города по перевозке сверхдопустимого по весу груза. Благодаря этому, дорожное полотно внутри города будет находиться в лучшем состоянии, нежели в настоящий момент времени. Следовательно, потребуется меньшее количество выделяемых денежных средств из городского бюджета на проведение внеплановых ремонтных работ по приведению дорожной инфраструктуры в нормативное состояние.

Автором предложены следующие критерии к месту установки постов весового контроля:

а) количество зарегистрированных жителей в городе более 50 тыс. чел.
в) необходимо взимание платы за въезд в город автомобиля грузоподъемностью более чем 1,5 т. на каждую ось, в размере 300 рублей.

2) Стимулирование использования электромобилей на территории региона.

Преимущества электромобиля перед автомобилем, потребляющим бензиновое, дизельное или газовое виды топлива:

- а) экономия топлива;
- б) низкая цена обслуживания;
- в) снижаются выбросы вредным веществ в атмосферу.

На 2018 год в белгородской области установлены следующие налоговые ставки для владельцев автотранспортных легковых средств:

Наименование объекта налогообложения	Минимальное значение мощности	Максимальное значение мощности	Размер, руб.	ФЛ, ЮЛ, ИП
Автомобили легковые		100,000	15	ФЛ ЮЛ ИП
Автомобили легковые	100,010	150,000	25	ФЛ ЮЛ ИП
Автомобили легковые	150,010	200,000	50	ФЛ ЮЛ ИП
Автомобили легковые	200,010	250,000	75	ФЛ ЮЛ ИП
Автомобили легковые	250,010		150	ФЛ ЮЛ ИП
Мотоциклы и мотороллеры		20,000	5	ФЛ ЮЛ ИП
Мотоциклы и мотороллеры	20,010	35,000	10	ФЛ ЮЛ ИП
Мотоциклы и мотороллеры	35,010	50,000	25	ФЛ ЮЛ ИП
Мотоциклы и мотороллеры	50,010		50	ФЛ ЮЛ ИП
Автобусы		200,000	50	ФЛ ЮЛ ИП
Автобусы	200,010		100	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые автомобили		100,000	25	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые автомобили с мощностью двигателя	100,010	150,000	40	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые автомобили	150,010	200,000	50	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые автомобили	200,010	250,000	65	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые автомобили	250,010		85	ФЛ ЮЛ ИП

Автором предложены собственные налоговые ставки для владельцев электромобилей:

Наименование объекта налогообложения	Минимальное значение мощности	Максимальное значение мощности	Размер, руб.	ФЛ, ЮЛ, ИП
Электромобили легковые		100,000	0	ФЛ ЮЛ ИП
Электромобили легковые	100,010	150,000	0	ФЛ ЮЛ ИП

Электромобили легковые	150,010	200,000	10	ФЛ ЮЛ ИП
Электромобили легковые	200,010	250,000	15	ФЛ ЮЛ ИП
Электромобили легковые	250,010		30	ФЛ ЮЛ ИП
Электро-мотоциклы и мотороллеры		20,000	0	ФЛ ЮЛ ИП
Электро-мотоциклы и мотороллеры	20,010	35,000	0	ФЛ ЮЛ ИП
Электро-мотоциклы и мотороллеры	35,010	50,000	10	ФЛ ЮЛ ИП
Электро-мотоциклы и мотороллеры	50,010		20	ФЛ ЮЛ ИП
Электро-автобусы		200,000	0	ФЛ ЮЛ ИП
Электро-автобусы	200,010		20	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые электромобили		100,000	0	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые электромобили с мощностью двигателя	100,010	150,000	0	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые электромобили	150,010	200,000	20	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые электромобили	200,010	250,000	30	ФЛ ЮЛ ИП
Грузовые электромобили	250,010		40	ФЛ ЮЛ ИП

Условиями для реализации данного мероприятия будут:

- а) установление «0» нулевых налоговых ставок для владельцев определенных категорий электромобилей;
- б) создание единых налоговых ставок для физических и юридических лиц;
- в) создание в регионе условий для владельцев электромашин беспрепятственно и доступно заряжать свои автомобили на всем территориальном пространстве региона (заправочные станции в каждом городе);
- г) увеличение в 1,5 раза налоговых ставок для владельцев транспортных средств потребляющих бензин, дизель или другие виды топлива, которые вредят окружающей среде;
- д) ввести программу «trade-in» (способ приобретения нового электромобиля, при котором часть его стоимости покрывается стоимостью

старой машины) с государственной поддержкой покрытия части затрат фирмам, которые готовы будут реализовать данную программу на территории региона.

Также хочется отметить, что желательным явлением будет кредитование покупателей электромобилей по ставке рефинансирования ЦБ РФ.

Данные меры позволят стимулировать граждан и предприятий приобретать электромашину и отказываться от автомобилей, работающих на бензиновом, газовом или дизельном топливе, которые загрязняют окружающую среду.

3) Реализация проекта «Умный город» на территории Белгородской области:

а) разработка мобильного приложения для пассажиров городского и пригородного общественного транспорта, которое позволит пассажирам:

- просмотреть остановочные пункты на карте и проходящие маршруты;
- увидеть текущее положение транспорта на карте;
- посмотреть расписание работы общественного транспорта.

б) замена устаревших павильонов ожидания транспорта на остановочных пунктах пассажирского автомобильного транспорта, оборудованными информационными табло с расписанием;

в) внедрение системы «Говорящий город» на остановках общественного транспорта, востребованных инвалидами по слуху;

г) создание велоинфраструктуры в комплексе с профилактическими мероприятиями по предупреждению дорожно-транспортного травматизма с участием велосипедистов предполагает организацию движения велосипедистов, размещению объектов инфраструктуры для такого движения (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места для стоянки велосипедов).

д) внедрение для координации работы светофоров автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД) Координированное управление светофорами в режиме «зеленая волна»

заметно повышает пропускную способность улиц, а новое поколение адаптивных систем позволяет подстраивать планы координации движения на дороге под создавшуюся в данный момент ситуацию.

Кроме этого, развитые средства мониторинга транспортных потоков, которыми обладают адаптивные системы, позволяют накапливать статистические данные, являющиеся основой для планирования развития дорожно-транспортной сети.

Перспективным, эффективным и быстрым способом поднять пропускную способность существующих улиц и повысить безопасность движения является создание АСУДД с интегрированными комплексами видеофиксаторами нарушений правил дорожного движения. Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

- диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;

- режим «зеленой улицы». Устанавливается для экстренного пропуска специальных транспортных средств (скорой медицинской помощи, аварийных автомобилей и др.). Этот режим, равно как и режим «зеленая волна», возможен только в системах регулирования, так как тоже связан с дистанционным управлением светофорной сигнализацией. Он характерен тем, что при необходимости, независимо от установленного порядка переключения сигналов светофора, в этот момент включаются разрешающие сигналы в заданном направлении и запрещающие сигналы по всем противоположным направлениям. Режим «зеленая улица» включается на время пропуска специального автомобиля или группы специальных автомобилей, после которого светофоры продолжают работать в обычном для данного времени суток или дорожно-транспортной ситуации режиме;

- координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор

программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;

– координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Проект "Умный город" включает в себя современную систему сбора и анализа данных о транспорте, безопасности, городской инфраструктуре, которая будет базироваться исключительно на российских технологиях и производителях.

Экономический эффект от предложенного мероприятия заключается в следующем взаимосвязанном эффекте:

1) Предложенное мероприятие приведет к ускорению движения, связанных с процессами пропускной способностью автомобильной инфраструктуры грузового и пассажирского транспорта и обеспечением высокого уровня пассажиропотока;

2) В ситуации, когда снижается время доставки того или иного вида товара, то организация осуществляющая грузовые или пассажирские перевозки имеет возможность сэкономить на ГСМ, следом произойдет снижение цены за свои услуги, а далее это приведет к уменьшению цен на товары и услуги, которые доставляются в конечные точки реализации. Получается, что снижение цена на товары и услуги приведет к эффекту повышения конкурентоспособности региональной экономики и внесет вклад в перераспределении инвестиций в пользу региона;

3) За счет появления возможности для региона ускорить данные процессы, появится экономическая выгода для фирм, которые готовы будут осуществлять перевозки товаров и оказывать автотранспортные услуги по территории данного региона, в том числе для фирм из приграничных регионов;

4) В случае увеличения грузового и пассажиропотока для региона появляется увеличение спроса на сопутствующие товары и услуги для

автомобильного транспорта, а также для пассажиров использующих регион в качестве транзитных целей передвижения;

5) Следовательно, после роста спроса на товары и услуги, увеличивается предложение. а следом выручка организаций и растет занятость населения. Далее, это приводит к увеличению налоговых поступлений в региональный бюджет.

Как мы видим, положительный экономический эффект от предложенного мероприятий является инструментом для повышения уровня конкурентоспособности региональной экономики на основе развития транспортной инфраструктуры.

Расчет цены за реализацию проекта производится в индивидуальном порядке, на основе сложившихся систем и состояния дорожно-транспортной инфраструктуры.

Для примера, с 2017 года, проект «Умный город» реализуется Госкорпорацией «Ростех» в Ярославской области по предварительной стоимости 3,5 млрд. руб. Проект позволит усовершенствовать инфраструктуру, повысить безопасность, улучшить экологическую среду Ярославской области. Проект реализовывается в четырех направлениях: «Светлый город», «Интеллектуальная транспортная система», «Безопасный город», «Экомониторинг» и «Развитие туризма».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенной автором выпускной квалификационной работы можно сделать следующие выводы.

Конкурентоспособность региональной экономики — это умение реализовать главную целевую задачу ее функционирования — устойчивое и планомерное социально-экономическое развитие региона с установлением высокого качества жизни для его населения. Конкурентоспособность региона реализуется посредством его конкурентных преимуществ, которые сформированы в основные, обеспечивающие и поверхностные признаки конкурентоспособности какого-либо субъекта.

К основным преимуществам имеют отношение природно-сырьевые ресурсы, трудовые ресурсы и их квалификация, научный, управленческий потенциал, производственная база; к обеспечивающим преимуществам относятся это предпринимательский климат, качество управленческого потенциала, стоимость рабочей силы, инфраструктура.

Требуется также отметить, что в отечественном экономическом понятийном инструментарии до определенного момента времени отсутствовал термин «конкурентоспособность региона», из-за этого в литературе, которая посвящена насущным проблемам региональной экономики, к текущему моменту времени еще недостаточно хорошо проработан вопрос о конкурентоспособности регионов при рассмотрении ее как экономической категории.

Факторы конкурентоспособности региона - это такие условия, которые способны обеспечивать, и влияют на наилучшее использование имеющихся ресурсов, актуализацию потенциальных ресурсов и создание новых ресурсов, другими словами, это то, что оказывает определенное влияние на превращение имеющихся ресурсов в конкретные преимущества. Определяют следующие факторы: роль государства, экономико-географическое положение региона, рекреационная ценность региона, имидж региона, формирование конкурентного образа мышления, качество продукции.

Транспортная инфраструктура представляет собой для региона как основополагающий элемент для эффективного развития деятельности региональной экономики в различных направлениях. Также отмечено, что от того как развита транспортная инфраструктура в регионе будет зависеть ее вклад в укреплении конкурентных преимуществ региона.

Разработка методики оценки конкурентоспособности транспортной инфраструктуры региона представляет собой трудную задачу, которая заключается не только в установлении определенных объективных единичных показателей, но и потребности поиска теоретических подходов, которые могут быть методологической основой и обеспечили бы объективность и достоверность оценки.

При расчете оценки состояния конкурентоспособности региона были использованы:

- 1) Авторская методика оценки конкурентоспособности региона;
- 2) Авторская оценка состояния транспортной инфраструктуры региона.

В разрезе, в Белгородской области, по итоговым интегральным показателям за 2013 и 2015 года, наблюдается положительная динамика в уровне развития.

При сравнении полученных, между субъектами ЦФО, интегральных показателей за 2013 и 2015 г., можно сделать вывод, что наибольший прирост показателей повышения конкурентоспособности региона наблюдается в Брянской области, а наименьший или отрицательный показатель в Смоленской области. В тоже самое время по результатам итоговой таблицы по уровню конкурентоспособности субъектов, Белгородская область занимает второе место, после Московской области.

Также, предложенные автором мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры региона:

- 1) Установить посты весового контроля перед въездом в города;
- 2) Стимулирование использования электромобилей на территории региона;

3) Реализация проекта «Умный город» на территории Белгородской области.

В совокупности данные мероприятия должны внести положительный вклад в улучшении состояния транспортной инфраструктуры и повысить уровень экономической конкурентоспособности региона в целом.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Абрамов, А.П. Маркетинг на транспорте [Текст]: учебник для вузов / А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, Е.А. Иванова; под общ. ред. д. э. наук, проф. В.Г. Галабурды. – М.: Желдориздат, 2001. – 329 с.
2. Абишев А.А. Социально-экономическая эволюция технологического способа производства / А.А. Абишев. – СПб.: Питер, 2007. – С. 116.
3. Айзинова, И.М. Сфера платных услуг населению в контексте социально-экономического развития [Текст] / И. М. Айзинова // Проблемы прогнозирования. – 2010. – №1. – с.112-139.
4. Аксенов, И.А. Развитие транспортной инфраструктуры региона (на примере Владимирской области) [Текст]: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05 / Аксенов Илья Антонович. – Великий Новгород, 2014. – 194 с.
5. Аношкина, Е.Л. Задачи устойчивого развития крупнейших российских городов / Е.Л. Аношкина [Текст] // Вопросы новой экономики. – 2012. – №3. – с.74-79.
6. Аношкина, Е.Л. Стратегическое планирование городского развития: методологические и прикладные аспекты [Текст] / Е.Л. Аношкина, И.С. Страумит, П.А. Аношкин // Экономические стратегии. – 2011. – Т.13. – №7 с.146-151.
7. Аралбаева, Ф.З. Теоретические аспекты экономического развития региона: исследование предметно-содержательной области [Текст] / Ф.З. Аралбаева, А.Т. Ахмадулина // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2012. – №13 (149). – с.14-20.
8. Аралбаева, Ф.З. Технология выбора и реализации стратегии управления развитием региона, муниципального образования [Текст] / Ф.З. Аралбаева, М.Д. Старков // Формирование рыночного хозяйства: теория и практика: сборник научных статей; под ред. М.Г. Лапаевой. – Оренбург: ООО ИПК Университет, 2013. – с.27-31.

9. Барсуков, К.Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России [Текст] / К.Г. Барсуков, О.В. Романченко // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2015. – № 2 (13). – с.44-47.

10. Бугроменко, В.Н. Транспорт в территориальных системах [Текст] / В.Н. Бугроменко. – М.: Наука, 1987. – 112 с.

11. Бугроменко, В.Н. Транспортная дискриминация населения: пути решения проблемы [Текст] / В.Н. Бугроменко // Промышленная политика в Российской Федерации. – 2003. – № 1 – М.: Институт экономики и управления в промышленности, 2003. – с.8-22.

12. Бугроменко, В.Н. Что стоит за сменой парадигм [Электронный ресурс] / В.Н. Бугроменко // Транспорт России. – Электрон. журн. – 2010. – URL:

<http://www.transportrussia.ru/transport-i-obschestvo/chto-stoit-za-smenoyparadigm.html> (дата обращения: 15.03.2018).

13. Бунеев, В.М. Методические особенности анализа и оценки эффективности функционирования речного транспорта региона [Текст] / В.М. Бунеев, Е.О. Выдрина // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2012. – № 1. – с. 13-16.

14. Вакуленко, С.П. Факторы, определяющие условия развития логистики пассажирских перевозок [Текст] / С.П. Вакуленко // Соискатель – Приложение к журналу «Мир транспорта». – 2015. – №1. – с.95-101.

15. Ван Эгмонд, П. Сравнительный анализ характеристик систем городского общественного транспорта в Европе [Текст] / П. Ван Эгмонд, П. Ниджкамп, Г. Виндиньи // Международный журнал социальных наук. – Август, 2004. – с.75-90.

16. Важенин С.Т. Конъюнктура конкурентоспособности региона / С.Т. Важенин, А.Р. Злоченко, А.И. Татаркин // Регион: экономика и социология. – 2004. – №3. – С. 23.

17. Вахрамеев, И.И. Влияние транспортной инфраструктуры на отраслевое развитие экономики региона [Текст] / И.И. Вахрамеев // Вестник ЗабГУ. – 2014. – №08 (111). – с.85-91.

18. Веселов, Г.В. Повышение эффективности и конкурентоспособности грузовых перевозок водным транспортом России в условиях функционирования международных транспортных коридоров [Текст] / Г.В. Веселов, А.Н. Калашников, К.П. Толузаков // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2002. – №3. – с.68-74.

19. Вехи экономической мысли. Том 1. Теория потребительского поведения и спроса [Текст] / сост. и ред. В. Гальперин. – СПб: Экономическая школа, 1999. – 384 с.

20. Гаврилов, А. И. Технология стратегического планирования территорий [Текст]: учеб. пособие / А.И. Гаврилов, Н.Е. Жигалова. – Нижний Новгород: Издательство ВВАГС, 2010. – 125 с.

21. Гаврилов, А.И. Методика стратегического выбора развития территорий [Текст]: монография / А.И. Гаврилов, Н.Е. Жигалова, С.Л. Распопин. – Нижний Новгород: Издательство Гладкова О.В., 2009. – 377 с.

22. Гаврилов, А.И. Региональная экономика и управление [Текст] / А.И. Гаврилов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – 239 с.

23. Ганелин, М. Инфраструктура России. Большому кораблю большое плавание: аналитический обзор [Электронный ресурс] / М. Ганелин, С. Васин; Департамент анализа рыночной конъюнктуры ОАО «Газпромбанк». – URL:

http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/209/gpb_infrastructure_09072014.pdf (дата обращения: 15.03.2018).

24. Ганелин, М. Инфраструктура России. Инвестиции сократить нельзя увеличить [Электронный ресурс] / М. Ганелин, Я. Яковлев, М. Тайц; Департамент анализа рыночной конъюнктуры АО «Газпромбанк». – URL:

http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/482/GPB_Infrastructure_update_250615.pdf (дата обращения: 2.04.2018).

25. Ганин, О.Б. Концепция развития общественного транспорта мегаполиса (на примере г. Перми) [Текст] / О.Б. Ганин, И.О. Ганин // *Ars Administrandi*. – 2012. – №2. – с.55-63.

26. Гапоненко, А.Л. Стратегическое планирование социальноэкономического развития регионов и городов [Текст] / А.Л. Гапоненко // *Управленческие науки*. – 2012. – №2 (3). – с.85-90.

27. Гасилов, В.В. Влияние модернизации региональной дорожной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона [Текст] / В.В. Гасилов, А.Ф. Сапронов, М.А. Шibaева // *Современная экономика: проблемы и решения*. – 2011. – №7 (19). – с.34-43.

28. Гасилов, В.В. Количественная оценка инвестиционного проекта создания или реконструкции объекта транспортной инфраструктуры [Текст] / В.В. Гасилов, М.А. Карпович // *Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий*. – 2014. – №1 (59). – с.262-266.

29. Гасилов, В.В. Методика определения экономического эффекта от модернизации региональной дорожной инфраструктуры [Текст] / В.В. Гасилов, А.Ф. Сапронов, М.А. Шibaева // *ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия*. – 2011.

– №3. – с.38-42.

30. Гасилов, В.В. Оценка влияния внутранспортного эффекта на эффективность проектов в транспортной инфраструктуре [Текст] // В.В. Гасилов // *ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия*. – 2014. – №6. – с.13-16.

31. Глухов, В.В. Управление инновационным социально-экономическим развитием мегаполиса: методология, принципы, механизмы [Текст]: монография / В.В. Глухов, Е.А. Горин, М.Э. Осеевский. – СПб: Санкт-Петербургский государственный политехнический университет, 2012. – 427 с.

32. Глущенко, К.П. Оценка эффективности транспортных проектов: опыт и проблемы [Электронный ресурс] / К.П. Глущенко // *Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН и*

Новосибирский государственный университет, экономический факультет. -
URL:

http://mprapa.unimuenchen.de/34096/1/MPRAPA_paper_34096.pdf (дата обращения: 17.03.2018).

33. Гоголева, Т.Н. Особенности структуры российского рынка железнодорожных пассажирских перевозок [Текст] / Т.Н. Гоголева, А.Н. Кобзев // Эффективность функционирования государственного и частного секторов экономики России: проблемы и пути их решения. Сборник статей Всероссийской научно-практической конференции; под редакцией Т.Н. Гоголевой, В.Г. Ключищевой. – Воронеж: Издательско-полиграфический центр «Научная книга», 2013. – с.42-44.

34. Гольская, Ю.Н. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона [Текст]: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05 / Гольская Юлия Николаевна. – Екатеринбург, 2013. – 24 с.

35. Горев, А.Э. Основы теории транспортных систем [Текст]: учебное пособие / А.Э. Горев. – СПб: СПбГАСУ, 2010. – 214 с.

36. Горин, Е.А. Инфраструктурная трансформация и социальное развитие: концепции модернизации для крупных городов [Текст] / Е.А. Горин, М.Э. Осеевский, А.А. Красиков // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2013. – №6 (84) – с.13-18.

37. Гранберг, А.Г. Динамические модели народного хозяйства [Текст]: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по спец. «Экон. кибернетика» / А.Г. Гранберг. – М.: Экономика, 1985. – 240 с.

38. Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики [Текст]: учебник для вузов / А.Г. Гранберг; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – 4-е изд. – М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2004. – 495 с.

39. Гутман, Г. В. Управление региональной экономикой [Текст] / Г.В. Гутман, А.А. Мироедов, С.В. Федин; под ред. Г.В. Гутмана. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 176 с.

40. Дмитриева О.Г. Региональная экономическая диагностика / О.Г. Дмитриева. -СПб.: Питер, 2002. – С. 216.

41. Дробышевский, С. Факторы экономического роста в регионах РФ [Текст] / С. Дробышевский, О. Луговой, Е. Астафьева, Д. Полевой, А. Козловская, П. Трунин, Л. Ледерман. – М.: ИЭПП, 2005. – 278 с.

42. Енин, Д.В. Стратегические направления развития автомобильного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: доклад [Электронный ресурс] / Д.В. Енин; НЦ «Управление транспортным обслуживанием населения» АО «НИИАТ». – URL:

<http://www.niiat.ru/files/MAF/Enin.pdf> (дата обращения: 10.03.2018).

43. Зырянов, А.И. Методологические подходы к исследованию развития региона с позиций новой экономической и теоретической географии / А.И. Зырянов, Т.В. Миролубова // Известия Российской академии наук. Серия географическая. – 2014. – №5. – с. 23-31.

44. Иванов, М.В. Повышение уровня транспортной доступности как фактор социально-экономического развития территорий [Текст] / М.В.Иванов // Научные труды Вольного экономического общества России. – 2013. – Том 172. – с.460-469.

45. Иванов, М.В. Транспортная система и транспортная инфраструктура: взаимосвязь и факторы развития [Текст] / М.В.Иванов // Экономика и предпринимательство. – 2015. – №12 ч.2 (65-2). – с.418-422.

46. Иванов, М.В. Формирование транспортно-логистического кластера в Астраханской области [Текст] / М.В.Иванов, М.В.Карташов // Вестник транспорта Поволжья. – 2013. – №3. – с.69-76.

47. Казанцев С.В. Потенциал экономики регионов России как основа их внутренней конкурентоспособности / С.В. Казанцев // Регион. – 2004. – №1. – С. 192.

48. Кондратьев, В.Б. Инфраструктура как фактор экономического роста [Текст] / В.Б.Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2012. – № 11 (2). – с.29-36.

49. Конкуренция и конкурентоспособность: содержание, критерии и показатели/ доклад [Электронный ресурс] – URL:

https://studwood.ru/1571288/ekonomika/pokazateli_otsenki_konkurentosposobnosti_regiona (дата обращения: 6.02.2018).

52. Кудрявцев, А.М. Методическое обеспечение оценки эффективности развития автотранспортной инфраструктуры региона [Текст]: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05 / Кудрявцев Андрей Михайлович. – Тюмень, 2015. – 173 с.

51. Кудрявцев, А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования [Текст] / А.М. Кудрявцев, Л.Н. Руднева // Российское предпринимательство. – 2013. – №24 (246). – с.139-144.

52. Кузнецова, А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход [Текст] / А.И.Кузнецова. – 3-е изд. – М.: Ком-Книга, 2013. – 456 с.

53. Лавров, Е.И. Экономический рост: теории и проблемы [Текст]: учебное пособие / Е.И.Лавров, Е.А.Капогузов. – Омск: Издательство ОмГУ, 2006. – 214 с.

54. Лапаева, М.Г. Теоретические аспекты регионального развития в современных условиях [Текст] / М.Г.Лапаева, А.Н.Гирина // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2013. – №8 (157). – с.119-123.

55. Леонтьев, В. Межотраслевая экономика [Текст] / В. Леонтьев. – Научный редактор и автор предисловия академик РАН А.Г.Гранберг; пер. с англ. – М.: Экономика, 1997. – 480 с.

56. Майорова, В.В. Экономическая динамика регионов и факторов производства: сравнительный анализ [Текст] / В.В.Майорова, Л.М.Никитина, Ю.И.Трещевский // Регион: системы, экономика, управление. – 2014. – №4 (27). – с.19-25.

57. Маршалова, А.С. Пространственное развитие как фактор повышения эффективности использования региональных ресурсов [Текст] / А.С.Маршалова, А.С.Новоселов // Интерэкспо ГЕО-Сибирь. – 2014. – Том 3. – №1. – Новосибирск: Сибирская государственная геодезическая академия, 2014. – с.138-142.

58. Махнеева, А.И. Транспортная инфраструктура – фактор развития экономики региона [Текст] / А.И. Махнеева // Теория и практика общественного развития. – 2013. – №4. – с.274-276.

59. Методические рекомендации по оценке экономической эффективности инвестиционных проектов [Электронный ресурс]: [утверждены Министерством экономики РФ, Министерством финансов РФ, Государственным комитетом РФ по строительной, архитектурной и жилищной политике 21.06.1999 N ВК 477]. – URL:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_28224/ (дата обращения: 20.04.2018).

60. Минеев, В.И. Недоступный транспорт [Текст] / В.И.Минеев, Г.В.Веселов, С.В.Костров, Г.В.Лобанов, Т.Е.Новикова // Речной транспорт (XXI век). – 2010. – №6 (48). – с.60-62.

61. Миролубова, Т.В. Определение ключевых направлений региональной экономической политики на основе эконометрического моделирования и прогнозирования регионального экономического роста [Текст] / Т.В.Миролубова, Е.Н.Ворончихина // Вестник Пермского университета. Серия: экономика. – 2015. – №4 (27). – с.80-91.

62. Миролубова, Т.В. Стратегическое планирование в регионе: механизм реализации [Текст] / Т.В.Миролубова // Проблемы теории и практики управления. – 2012. – №3. – с.29-39.

63. Миротин, Л.Б. Логистика: общественный пассажирский транспорт [Текст]: учебник для студентов экономических вузов / Л.Б.Миротин, Ы.Э.Ташбаев, В.Д.Геррами, В.В.Зырянов, А.В.Шабанов, В.М.Курганов,

В.А.Гудков; под общ.ред. Л.Б.Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.

64. Миротин, Л.Б. Транспортная логистика [Текст] / Л.Б.Миротин. – М.: Эксперт, 2003. – 512 с.

65. Мишон, Е.В. Использование системного подхода к современной трактовке понятия «регион» [Текст] / Е.В.Мишон, Л.П.Ельмина // Актуальные проблемы развития территорий и систем регионального и муниципального управления: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф. – Воронеж: Воронежский государственный педагогический университет, 2013. – с.77-80.

66. Мишон, Е.В. Повышение конкурентоспособности территории с помощью маркетинговых инструментов [Текст] / Е.В.Мишон // Современная экономика: проблемы и решения. – 2012. – №3(27). – с.88-92.

67. Мишон, Е.В. Проблемно-ориентированный мониторинг конкурентоспособности региона: возможности и инструменты анализа [Текст] / Е.В.Мишон, Л.П.Ельмина // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. – 2013. – № 2. – с.83-85.

68. Мишон, Е.В. Социальная политика государства: подходы и технологии формирования [Текст] / Е.В.Мишон // Актуальные проблемы развития территорий и систем регионального и муниципального управления: материалы III междунар. научн-практ. конф., под ред. И.Е.Рисина, Ю.И.Трещевского. – Воронеж: Воронежский государственный педагогический университет, 2009. – с.62-63.

69. Мордовченков, Н.В. Методическое обоснование развития инфраструктуры в сфере туристических и пассажирских перевозок в условиях рынка [Текст] / Н.В.Мордовченков, Н.С.Волостнов, Р.А.Рыбаков, Н.Ф.Пермичев // Вестник СамГУПС. – 2012. – №2 (16). – с.80-83.

70. Морозова, И.В. Модернизация транспортной инфраструктуры России [Текст] / И.В.Морозова. – М.: Издательство «Книга по Требованию», 2011. – 385 с.

71. Моттаева, А.Б. Методология пространственного распределения предпринимательских структур региона на основе развития транспортной инфраструктуры [Текст]: монография / А.Б.Моттаева. – СПб.: Издательство «Астерион», 2013. – 301 с.

72. Моттаева, А.Б. Роль транспортной инфраструктуры в пространственной интеграции региональной экономики [Электронный ресурс] / А.Б. Моттаева, А.Б. Моттаева // Интернет-журнал «Науковедение». – 2014. – выпуск 3. – URL:

<http://naukovedenie.ru/PDF/141EVN314.pdf> (дата обращения: 20.04.2018).

73. Никулина, Е.В. Стратегическое управление региональными социально-экономическими системами [Текст] / Е.В.Никулина, В.В.Борисовская // Актуальные проблемы экономики в условиях реформирования современного общества: Материалы III международной научно-практической конференции; под редакцией Е.В.Никулиной. – Белгород: Издательский дом «Белгород», 2015. – с. 270-274.

74. Никулина, Е.В. Экономический потенциал региона и оценка эффективности его использования [Текст] / Е.В.Никулина, И.В.Чистникова, А.В.Орлова // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. – 2012. – Том 23. – №13-1. – с.60-65.

75. О транспортной безопасности [Электронный ресурс]: [федеральный закон №16-ФЗ от 09.02.2007 г.; принят Государственной Думой 19.01.2007 г.; одобрен Советом Федерации 02.02.2007 г.; в ред. от 13.07.2015 г.). – URL:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 19.02.2018).

76. Озина, А.М. Оценка конкурентного статуса территории [Текст] / А.М.Озина, Е.Е.Францева-Костенко. – Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2014. – №6. – с.42-44.

77. Пеньшин, Н.В. Общий курс транспорта [Текст]: учебное пособие / Н.В.Пеньшин. – Тамбов: Издательство ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2012. – 132 с.

78. Попова, Г.В. Теоретико-методические подходы к формированию инновационной системы управления развитием региональных подсистем [Текст] / Г.В.Попова, Б.Г.Преображенский // Вестник ОрелГИЭТ. – 2010. – №4 (14). – с.75-79.

79. Портер М. Международная конкуренция / М. Портер. – М.: Международные отношения, 2003. – С. 37-38

80. Преображенский, Б.Г. Региональная социально-экономическая политика: теория, мировая и российская практика [Текст]: монография / Б.Г.Преображенский, И.Е.Рисин, Т.Д.Ромащенко, Ю.И.Трещевский, Н.Ю.Трещевская. – Саратов: Издательство «Научная книга», 2005. – 344 с.

81. Пресс-релиз Министерства транспорта Российской Федерации от 20.04.2006 г. [Электронный ресурс]. – URL:

[http://www.mintrans.ru/news/detail.php?](http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=7740&sphrase_id=85530)

ELEMENT_ID=7740&sphrase_id=85530 (дата обращения: 28.01.2018).

82. Проскурина, И.Ю. Приоритетные направления развития региональной транспортной системы [Текст] / И.Ю. Проскурина, Д.Б. Макаров // Лесотехнический журнал. – 2014. – №3. – с.319-331.

83. Развитие транспортной системы [Электронный ресурс]: [государственная программа; утверждена постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. N 319] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – №18. – ст.2165. – URL:

<http://www.szrf.ru/doc.phtml?nb=edition00&issid=2014018030&docid=83>

(дата обращения: 25.02.2018).

84. Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы) [Электронный ресурс]: [федеральная целевая программа; утверждена Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848; в ред. от 06.10.2015 г.]. – URL:

<http://docs.cntd.ru/document/901807416> (дата обращения: 14.03.2018).

85. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017 [Текст]: Стат. сб. / Росстат. – М., 2017. – 1404 с.

86. РИА Рейтинг [Электронный ресурс] – URL:
<http://riarating.ru/regions/20170530/630063754.html> (дата обращения
22.04.2018)

87. Рисин, И.Е. Методический подход к оценке условий кластеризации социально-экономического пространства региона [Текст] / И.Е.Рисин, Ю.И.Трещевский // Регион: системы, экономика, управление. – 2015. – №1 (28). – с.79-82.

88. Россейкина, Е.Л. Региональная экономика и управление [Текст]: учебное пособие. Часть II / Е.Л.Россейкина. – Воронеж: ВГУ, 2003. – 42 с.

89. Савченко, Е.Е. Транспортная инфраструктура как инструмент регионализации экономики, ее суть влияния на регион [Электронный ресурс] / Е.Е.Савченко // Электронный научный журнал «Известия Иркутской государственной экономической академии» (Байкальский государственный университет экономики и права). – №5. – 2012. URL:

<http://eizvestia.isea.ru/pdf.aspx?id=16807> (дата обращения: 15.01.2018).

90. Селезнев А.З. Конкурентные позиции и инфраструктура рынка России / А.З. Селезнев. – М.: Юристъ, 2009. – С. 41-193

91. Сепик Д. Индикаторы конкурентоспособности регионов: европейский подход / Д. Сепик // Регион: экономика и социология. – 2005. – №2. – С. 199.

92. Стратегия развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года [Электронный ресурс]: [проект; одобрен Правительством Российской Федерации 17.10.2013 г.]. – URL:

<http://www.mintrans.ru/upload/iblock/5ca/13%2010%2003%20%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F%20%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%8F%20%D0%B2%D0%B2%D1%82.pdf> (дата обращения: 16.01.2018).

93. Челноков, И.В. Региональная экономика: организационноэкономический механизм управления ресурсами развития

региона [Текст] / И.В.Челноков, Б.И.Герасимов, В.В.Быковский; под науч. ред. д.э.н., проф. Б.И.Герасимова. – Тамбов: Издательство ТГТУ, 2002. – 112 с.

94. Шеховцева Л.С. Управляемое развитие региона: стратегическое целеполагание / Л.С. Шеховцева. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2005. – С. 62.

95. Шнипер, Р.И. Методологические положения разработки крупных территориальных программ [Текст]: монография / Р.И.Шнипер, М.К.Бандман, А.С.Маршалова, А.С.Новоселов, А.А.Кисельников, Г.А.Унтура, М.И.Попов, А.К.Ушаков, В.Л.Лысенко, В.А.Василенко, М.К.Перминова, отв.ред. А.Г.Аганбегян, Р.И.Шнипер. – Новосибирск: Наука. Сибирское отделение, 1986. – 306 с.

96. Barro, R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth [Текст] / R.Barro // Journal of Political Economy. – 1990. – Vol.98. – No.5. – pp.102-125.

97. Capital project and infrastructure spending Outlook to 2025 [Электронный ресурс] – // PricewaterhouseCoopers, 2014. URL:

<https://www.pwc.com/gx/en/capital-projects-infrastructure/publications/cpioutlook/assets/cpi-outlook-to-2025.pdf> (дата обращения: 23.03.2018).

98. Developing harmonised European approaches for transport costing and project assessment. Deliverable 1. Current practice in project appraisal in Europe [Электронный ресурс] // European Commission EC-DG TREN, 2005. - URL:

<http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/hd1final.pdf> (дата обращения: 26.03.2018).

99. Gilman, D. Optimization and Simplicity: Computational Vision and Biological Explanation [Текст] / D.Gilman // Synthese. – Jun., 1996. – Vol. 107. – No.3. – pp.293-323.

100. Hansen, W.G. How accessibility shapes land use [Текст] / W.G.Hansen // Journal of American institute of planners. – 1959. – Vol.35. – No.2. – pp.10-44.

101. Hurrell, A. Explaining the Resurgence of Regionalism in World Politics [Текст] / A.Hurrell // Review of International Studies. – October, 1995. – Vol.21. pp.331-358.

102. Investing in transportation. Doing more with less. January 2012 [Электронный ресурс] // PricewaterhouseCoopers, 2012. - URL:

<http://www.pwc.com/us/en/capital-projects/infrastructure/publications/assets/infrastructure-investing-dot.pdf> (дата обращения: 1.04.2018).

103. Markusen, A. Regions: The economics and politics of territory [Текст] / A.Markusen. – Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 1987. – 304 p.

104. Rosenstein-Rodan, P.N. Notes on the Theory of the Big Push [Текст] / P.N.Rosenstein-Rodan. – Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology, 1957. – 32 p.

105. Schurmann, C. Accessibility Indicators. Deliverable D5 of Project SocioEconomic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI) commissioned by the General Directorate VII (Transport) of the European Commission as part of the 4th Framework Programme of Research and Technology Development [Текст] / C.Schurmann, K.Spiekermann, M.Wegener. – The Institute of Spatial Planning of the University of Dortmund, 1997. – 102 p.

106. Wardrop, J.G. Some theoretical aspects of road traffic research [Текст] / J.G.Wardrop // Proc. Inst. Civ. Eng. – 1952. – Pt.2. – No1. – pp.325–378.

107. Wegener M. SASI Model Description [Текст] // M.Wegener. – Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research, Dortmund, 2008. – 49 p.

108. Wilson, A.G. A statistical theory of spatial distribution models [Текст] / A.G.Wilson // Transportation Research. – 1967. – No1 (3). – pp.253-269.

109. Wilson, A.G. The use of entropy maximizing models in the theory of trip distribution, mode split and route split [Текст] / A.G.Wilson // Journal of Transport Economics and Policy. – January, 1969. – pp.108-126.