

**ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ
РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

кандидат экономических наук, доцент **И. Ю. Проскурина**¹

Д. Б. Макаров²

1 – ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия»,

г. Воронеж, Российская Федерация

2 – ФГБОУ ВПО «Тамбовского государственного университета имени Г.Р. Державина»,

г. Тамбов, Российская Федерация

Целью данной статьи является разработка перспективных направлений развития организационно-экономических отношений, на основе решений существующих институциональных проблем, в региональной транспортной инфраструктуре, обеспечивающих реализацию стратегических направлений развития социально-экономических аспектов транспортной политики, соответствующих национальным интересам Российских регионов в условиях высокой динамики развития внешнеэкономических связей. В работе представлена концепция формирования стратегических направлений развития механизма управления региональной транспортной инфраструктурой, основанная на исследовании экзогенных и эндогенных причин эволюционных изменений в транспортной системе региона, при взаимодействии хозяйствующих субъектов региональной транспортной системы и органов управления муниципального и регионального уровня. В работе также анализируются факторы, непосредственно влияющие на развитие системы транспортной инфраструктуры, которые позволят адаптивно проводить модернизацию инфраструктуры регионального экономического пространства. В качестве выводов, авторы предлагают перечень перспективных направлений (в зависимости от целевого определения уровня управления) развития организационно-экономических отношений в региональной транспортной системе, которые выводят единую транспортную систему региона (ЕТСР) на новый институциональный уровень. Предложенные направления ранжируются по трем компонентам: федерально-региональной, региональной и регионально-муниципальной. Каждая из представленных компонент детализируется. Выводы могут быть использованы региональными и муниципальными органами власти при составлении программ регионального развития и формирования организационных структур в системе регионального и муниципального управления, а также совершенствования управленческого механизма транспортной инфраструктуры, необходимого для разработки и реализации стратегии социально-экономического развития транспортной политики.

Ключевые слова: единая транспортная система региона (ЕТСР), региональная транспортная инфраструктура, стратегические направления развития ЕТСР, управление ЕТСР, инфраструктурное поле, инфраструктурный провайдер, транспортный поток, транспортный коридор.

PRIORITY DIRECTIONS OF DEVELOPMENT FOR REGIONAL TRANSPORT SYSTEM

PhD in Economics, Associate Professor **I. Y. Proskurina**¹

D. B. Makarov²

1 – FSBEI HPE «Voronezh State Academy of Forestry and Technologies»,
Voronezh, Russian Federation

2 – FSBEI HPE «Tambov State University named after G.R. Derzhavin»,
Tambov, Russian Federation

Abstract

The purpose of this paper is to develop the promising areas of organizational and economic relations, based on the decisions of the existing institutional problems in regional transport infrastructure, ensuring the implementation of the strategic directions of development of social and economic aspects of transport policy to meet the national interests of the Russian regions in conditions of high dynamics of development of external economic relations. The paper presents the concept of formation of strategic directions for the management mechanism for regional transport infrastructure, based on a study of exogenous and endogenous causes of evolutionary change in the transport system in the region, the interaction of economic entities of regional transport system and organs of the municipal and regional level. The paper also analyzes the factors that directly affect the development of the transport infrastructure that will adaptively enable to modernize the infrastructure of the regional economic area. As conclusions, the authors propose a list of promising directions (depending on the target determination of the control level) of development of the organizational and economic relations in the regional transportation system, which displays unified transport system in the region (UTSR) on a new institutional level. Suggested areas are ranked according to three components: federal-regional, regional, and regional-municipal. Each of these components is detailed. Conclusions can be used by regional and municipal authorities in the preparation of programs of regional development and the formation of organizational structures in the regional and municipal authorities, as well as improvement of the management mechanism of the transport infrastructure required for the development and implementation of social and economic development of transport policy.

Keywords: unified transport system in the region (UTSR), regional transportation infrastructure, strategic directions of UTSR, management of UTSR, infrastructure field, infrastructure provider, transport stream, transport corridor.

Динамика развития хозяйственных процессов в регионах России, конкурентные отношения, а также возрастающее воздействие внешнеэкономических связей с соседними странами, выводят на первый план вопросы инфраструктурной модернизации транспортной системы России, пре-

жде всего в управленческом аспекте на региональном уровне.

Современное развитие транспортной системы в национальном хозяйстве России не вполне отвечает тем задачам, проблемам и требованиям, которые предъявляет рынок товаров и услуг. Производственные

фонды транспортной системы изношены почти на 70 %, затраты на поддержание и ремонт транспортной системы составляют около 53 % от нормативного, что не соответствует эксплуатационным требованиям. Из-за отсутствия нормальной транспортной структуры в регионах сокращается число населенных пунктов, население массово мигрирует в города. Огромное бремя по содержанию транспортной системы несет государство, без широкого проникновения частного сектора.

Особенно остро эта проблема характерна и актуальна для региональной и межрегиональной координации транспортных потоков, а также внешних транзитных товарных потоков, объем которых (по оценкам различных специалистов) к 2020 году достигнет 290 млн тонн, а в совокупности с российским экспортом - до 400 млн тонн. Реальная пропускная способность транспортных коридоров России к таким объемам не готова.

Таким образом, повседневная потребность хозяйствующих субъектов и населения в пространственном и временном перемещении самих себя и продуктов своей деятельности актуализирует разработку теоретических положений и практических рекомендаций по созданию управленческого механизма транспортной инфраструктуры, обеспечивающего реализацию стратегических направлений развития социально-экономических аспектов транспортной политики, соответствующих национальным интересам Российских регионов в условиях динамичного развития внешнеэкономических связей.

Предметом исследования являются

направления стратегического развития организационно-экономических отношений, возникающих в системе региональной инфраструктуры при формировании и развитии ее транспортной составляющей. Объектом исследования является транспортная инфраструктура региональной экономики.

Различные вопросы регионального инфраструктурного развития, нашли свое отражение в работах: Н.Н. Некрасова, Л.И. Абалкина, А.Г. Аганбегяна, А.В. Бузгалина, С.Ю. Глазьева, А.Г. Гранберга, М.Ф. Замятина, В.Г. Игнатова, А.Е. Когут, Н.Д. Кондратьева, П.А. Минакира и др.

Проблемам управления развития транспортной системы посвящены работы Б.А. Аникина, И.В. Белова, М.А. Гасанова, Н.Н. Громова, Е.А. Жукова, Л.Б. Миротина, В.М. Николашина, Т.А. Прокофьевой, В.И. Сергеева, Е.Ф. Тихомирова, М.П. Улицкого, В.И. Якунина и др.

Однако на сегодняшний день в работах данных авторов недостаточно детально рассматриваются проблемы и задачи направлений стратегического развития транспортной составляющей региональной инфраструктуры, в рамках создания единой транспортной системы региона и Российской Федерации.

Мы считаем, что именно на региональном уровне, как наиболее мобильном и адекватно институционально трансформируемом с точки зрения географической и социально-экономической межрегиональной кластеризации процессов, можно за счет создания инновационных механизмов управления добиться процессов качественного развития и совершенствования единой транспортной системы Российской Федерации.

И здесь мы согласны с мнением Гасанова М. и Омарова А., что «...необходимо формирование такой системы транспортной инфраструктуры, которая бы гарантированно и эффективно удовлетворяла социальные, экономические, природоохранные и другие требования...» [1].

В классическом рассмотрении вопроса логической целью достижений любых стратегических направлений развития стоит либо количественное, либо качественное приращение благосостояния человека, хозяйствующего субъекта, коллектива, регионального сообщества, государства, международных хозяйственных систем.

Само благовое приращение в рамках масштабной социально-экономической конкуренции, возможно только при условии постоянных изменений внешней и внутренней среды определенной системы, ее элементов, а при глобальной трансформации – глубокая модернизация сущностной концепции системы, либо ее смена при изменении социально-экономических парадигм развития.

Однако история хозяйствования подсказывает, что глубокие экономические трансформационные процессы очень редки, и в повседневной динамике различные субъекты хозяйствования ограничиваются процессами модернизации различных элементов систем, с помощью управленческого аппарата и инструментария на различных уровнях.

Сами изменения в системах и хозяйственных средах порождают и стимулируют появление инновационных подходов, методов и механизмов в системе управления, которые, в конечном счете, будут отвечать за устойчивое движение по выбранным пер-

спективным направлениям развития.

Касаемо заявленной тематики нашего исследования, выбор перспективных направлений развития транспортной системы региона будет определяться базовыми причинами изменений и ключевыми факторами этих изменений как условиями протекания процессов.

Причинная составляющая выбора направлений развития транспортной системы региона, носит дуалистический характер и подразделяется на экзогенные характеристики и эндогенные, представленные на рисунке.

Относительно факторного анализа Осипов Г.В., Москвичев Л. Н. говорят, что «...в общем и целом, видимо, можно утверждать, что источниками социальных изменений могут быть и экономические, и политические факторы, а также факторы, находящиеся внутри сферы социальных структур и институтов...» [6].

Таким образом, к современным факторам изменений в транспортной системе жизнедеятельности общества можно отнести следующие.

➤ *Экономические факторы.* Они достаточно многочисленные и емкие, но некоторые хотелось бы отметить:

– Слабый аспект капитализации хозяйствующих субъектов производственной деятельности. Когда у собственников организаций и предприятий нет достаточных финансовых средств на развитие сферы транспортной инфраструктуры, не говоря уже о вложении денег в межпроизводственную или региональную транспортную инфраструктуру.

– Использование постсоветской

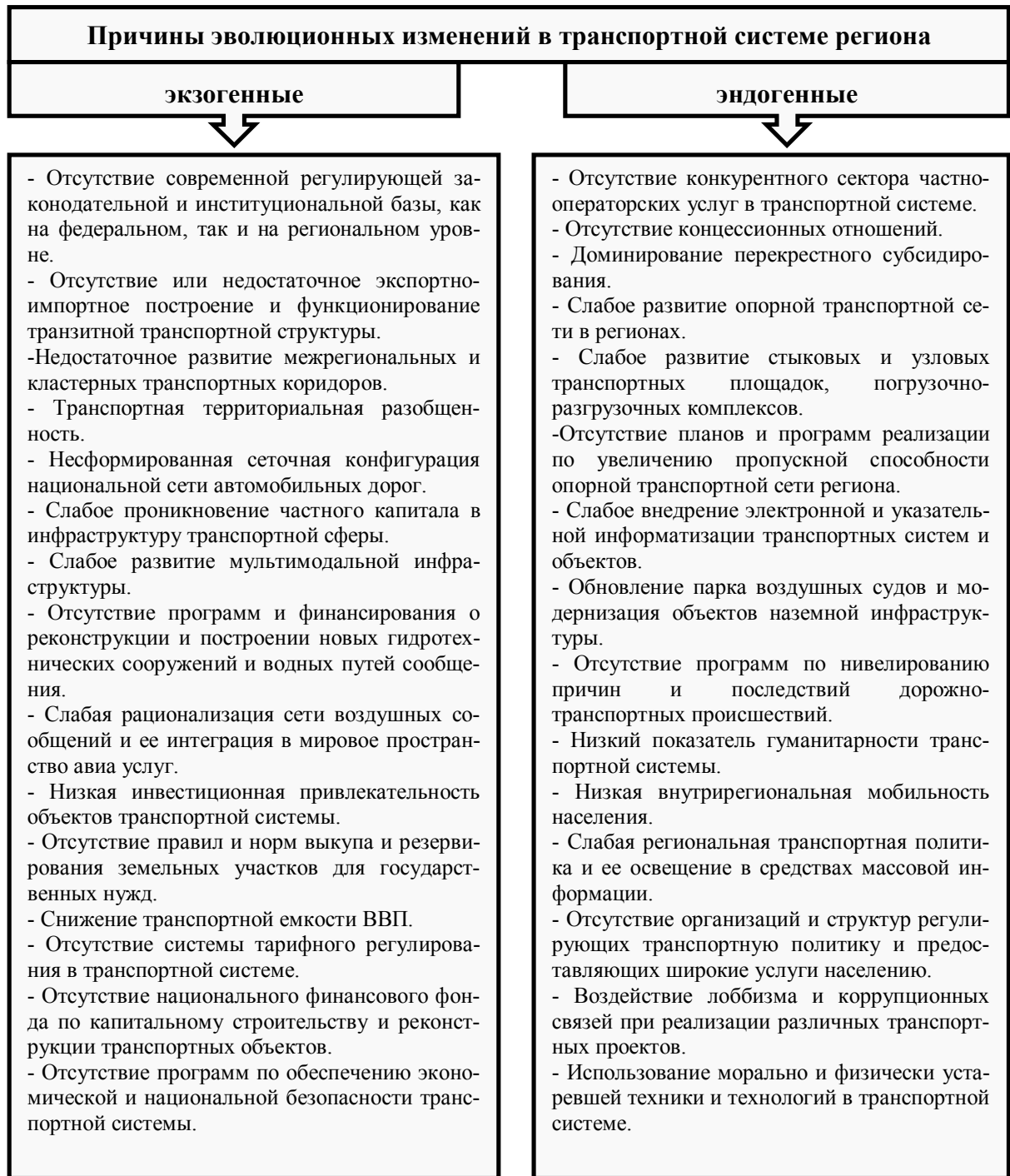


Рисунок. Экзогенные и эндогенные характеристики причин требуемых изменений в транспортной системе региона

транспортной инфраструктуры. Хозяйствующие субъекты вынуждены использовать материальные объекты транспортной инфраструктуры, амортизационный пери-

од которых уже закончился. Экономически создание новых объектов обходится в десятки раз дороже, чем текущий ремонт или частичная модернизация.

– Межрегиональная экономическая нестабильность. Транспортные связи между регионами в современной России по совместному целенаправленному сотрудничеству находятся в неразвитом состоянии. Кластерное построение экономики в регионах должно улучшить транспортную взаимосвязь, на основе взаимных интересов по производственной и иной кооперации.

– Конкуренция. Прежде всего, влияет на качественный рост транспортной услуги по движимым объектам, особенно в сфере индустрии туризма и активного досуга населения. Также активно развиваются хозяйствующие субъекты, предлагающие более качественное обслуживание и ремонт транспортных коммуникаций.

– Иностранные хозяйствующие субъекты и инвестиции, активизируют развитие рынка транспортных услуг и коммуникаций, создавая при этом мощную конкурентную силу. В России по строительству дорог работают такие крупные компании как французская «Vinci», австрийская «Strabag». Дорожно-строительную технику поставляют: «Volvo», «Komatsu», «Dynapac», «WirtgenInternational», «AstecIndustres, Inc» и др.

➤ *Политические факторы.* Ключевым моментом здесь выступает формирование в сознании людей транспортной идеологии, т.е. программы действий по модернизационным изменениям в данной сфере. И здесь на федеральном уровне, в отличие от регионального, государство стало четко позиционировать данные элементы через программы развития.

В частности, в «Концепции долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации» целью госу-

дарственной политики в сфере развития транспортной системы является «...создание транспортных условий для инновационного развития Российской Федерации и повышения качества жизни ее граждан, включая: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте...» [3]. Приводятся также реальные индикаторы развития.

На региональных и муниципальных уровнях четких программ развития транспортной системы практически нет, только одни намерения и направления в рамках общего развития территорий.

➤ *Социально-культурные факторы.* Изменения в транспортной системе идут в соответствии с изменяющейся социокультурной системой. Социокультурная система генерирует сложную структуру собственного общественного пространства вследствие сочетания множества равнозначной сложности разнообразных объективных и субъективных факторов. Совместная организация социокультурного пространства и транспортной системы региона проявляется в предрасположенности к расширению и преобразованию социокультурного пространства и построению новой транспортной системы на новых территориях.

При построении транспортной системы учитываются такие аспекты как «...большая концентрация на малой территории населения разных национальностей, вероисповедания, разных традиционных и нравственных укладов; данная территория имеет либо уникальный природно-климатический или культурно-исторический характер в сочетании с комфортным географическим положением; построение сложной производственной или туристско-рекреационной структуры; потребность в использовании данной территорией людьми, проживающими в соседних или иных регионах, странах; ресурсно-экономическая и политическая значимость территории...».[5]

➤ *Технологические факторы.* Они определяют довольно глобально жизнедеятельность человека. Использование новой техники всегда предусматривает совершенствование квалификации специалиста, получение новых знаний и умений в своей сфере деятельности. Новые технологии подразумевают новые формы взаимодействия в коллективе, расширение взаимосвязей, широкое вовлечение в трудовой процесс работников научной сферы. Все эти технологические аспекты, в конечном счете, направлены на сокращение экономических затрат процесса производства, формированию новых социально-экономических норм, новых ценностей, индивидуализации труда в поведении человека. К примеру, совершенствование технологии асфальтобетонного покрытия автомобильной дороги по методу «Новачип» или «Сларри Сил» продлевает срок службы дорожного покрытия до семи лет. Применение в ремонте дорог метода «холодный ресайклинг» вдвое сокращает затраты, и стоимость одного ки-

лометра составляет не более 10 миллионов за один километр. Использование американской технологии «Суперпейв» позволяет учитывать показания по климатическим и геологическим составам того региона, где прокладывается дорога, тем самым удешевляя затраты на текущее содержание целой дорожной системы.

➤ *Экологические факторы.* Повседневная деятельность человека, равно как и функционирование элементов и объектов транспортной системы, приводит к деградации природных экосистем, создает постоянные техногенные угрозы для населения.

Функционирование предприятий и формирование новых производственных площадок требует создания новых транспортных каналов (транспортировка ресурсов, вывоз и утилизация отходов производства), существование которых не всегда согласуется с экологическими нормами и параметрами окружающей среды. Также современная потребность в экологических зонах отдыха населения (базы отдыха, санатории, заповедники, заказники, экологический туризм, оборудование пляжей и иных зон отдыха), невозможна без транспортной инфраструктуры, априори с антагонизма человека с природой.

➤ *Институциональные факторы.* Любые изменения в управленческой системе подразумевают и изменения институционально-структурного характера. Формируются новые организационно-структурные элементы, происходят процессы реорганизации, ротации кадров, переориентация организационных целей и задач.

С нашей точки зрения, стратегической целью региональной политики в транспорт-

ной сфере является создание единой транспортной системы региона (ЕТСР). В рамках этой стратегии, требуется институциональное дополнение механизма регионального управления транспортной системой. В своих работах мы предлагаем эти дополнения в организационно-управленческом виде «Инфраструктурного провайдера» и «Инфраструктурного поля». Под «Инфраструктурным провайдером» мы понимаем консультационно-управленческую организацию, которая от имени государства создает, регистрирует, хранит, передает для пользования иным физическим или юридическим лицам документацию (в электронном или ином виде) по видоизменению структуры инфраструктурного поля региона и предоставляет иные услуги в отношении данных документов.

«Инфраструктурное поле» как продукт или результат деятельности инфраструктурного провайдера, представляет собой объектно-структурную схему различных инфраструктурных элементов или систем, изложенных как в единичном, так и в комплексном выражении при пространственной логистике. Инфраструктурное поле имеет конкретное территориально-границное значение в зависимости от типа и формы проекта, границ производственных и сервисных организаций, муниципальных районов, межрегиональных кластерных образований [4].

➤ *Факторы национальной и экономической безопасности.* Обеспечение комфортных условий ведения бизнеса, а также безопасного перемещения требует все больших финансовых вложений и увеличение стоимости транспортных проектов и является важной проблемой для всех

субъектов хозяйственной деятельности. С точки зрения Кузнецова И.А., который считает, что «...обеспечение экономической безопасности на сегодняшний момент – это компетенция не только государства, а также и предприятий, фирм, организаций, и отдельного конкретного человека. Для каждого экономического субъекта, действующего рационально, экономическая безопасность выступает как потребность, реализация которой не противоречит нормам морали и нравственности, действующему законодательству, и не являющаяся помехой для деятельности иных экономических субъектов...» [2].

К примеру, во избежание экономико-политического лоббизма со стороны европейских конкурентов по поставкам российского нефти и газа, Газпрому придется вкладывать дополнительные финансовые средства в расширение инженерно-коммуникационной сети экспортного характера, искать новые направления сбыта своей продукции.

Наряду с этим не менее важным аспектом является, к примеру, сохранение жизни и здоровья человека в рамках повышения безопасности дорожного движения. За 2013-2014 гг. «Росавтодор» на федеральных автомобильных дорогах устанавливает 75 км пешеходного ограждения, 130 светофорных объектов, 800 км линий искусственного освещения, 60 пешеходных переходов в разных уровнях. На 153 автобусных остановках и пешеходных переходах будет установлено автономное осветительное оборудование.

Из рассмотренных выше причин и условий протекания процесса изменений в

транспортной инфраструктуре национального хозяйства России, можно предположить, что формирование ЕТСП содержит в себе три составляющих элемента: федеральный, региональный, муниципальный. Соответственно в направлениях региональной политики по формированию ЕТСП, должны предусматриваться комплексные задачи и меры, гармонично сочетающие «трехглавые цели», а также имеющие четко выраженные конкретные ориентиры, учитывающие свои региональные и муниципальные направления, соответственно: Федерально-региональная компонента, Региональная компонента, Регионально-муниципальная компонента.

Федерально-региональная компонента. Рассматривая различные государственные и региональные программы и стратегии развития до 2015, 2020, 2030 гг., можно четко позиционировать следующие направления и их региональные составляющие.

1. Модернизация регулирующей законодательной и институциональной базы на федеральном уровне.

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

3. Повышение конкурентоспособности федеральной транспортной системы, за счет формирования технического, технологического и сервисного потенциала.

4. Преодоление ограничений соци-

ально-экономического развития, через увеличения затрат в федеральном бюджете до 4,5 % ВВП и создание федеральных инвестиционных программ для иностранных и отечественных инвесторов.

5. Развитие перегрузочных портовых комплексов с привязкой к «точкам входа» в мировую транспортную систему.

6. Расширение пропускной способности федеральной транспортной сети.

7. Реализация транзитного экспортно-импортного потенциала через комплекс инвестиционных мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров в направлениях «Восток-Запад», «Север-Юг», «Трансполярные авиатрассы», «Северный морской путь».

8. Создание программ финансирования о реконструкции и построении новых гидротехнических сооружений и водных путей сообщения, имеющих общенациональное значение.

9. Создание федеральной рациональной сети воздушных сообщений и ее интеграция в мировое пространство авиационных услуг.

10. Транспортное инфраструктурное обеспечение по разработке новых месторождений полезных ископаемых на Центральных территориях, в Сибири и на Дальнем Востоке.

11. Формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг.

12. Формирование национального финансового фонда по капитальному строительству и реконструкции транс-

портных объектов и коммуникаций.

13. Формирование сеточной конфигурации национальной сети автомобильных дорог.

14. Формирование федеральной системы тарифного регулирования в транспортной системе.

15. Формирование федеральных правил и норм выкупа и резервирования земельных участков для государственных нужд под создание новых объектов и коммуникаций транспортной системы.

Региональная компонента

1. Внедрение новой техники и технологий на рынке морских перевозок, в частности газозовов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности, ледоколов нового поколения, а также внедрение воздушных судов нового поколения;

2. Обновление парка воздушных судов и речных судов.

3. Поддержка в развитии конкурентного сектора частно-операторских услуг в транспортной системе региона.

4. Развитие опорной транспортной сети в регионах.

5. Реализация высокоскоростных железнодорожных перевозок, организация скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог.

6. Реализация крупных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях, включая строительство вторых ниток шлюзов на водных путях, а также гидроузла на реке.

7. Региональное обустройство направлений международных транспортных коридоров и их ответвлений: обходы

крупных городов, внеклассные мосты, подъезды к крупнейшим транспортным узлам, морским и речным портам, аэропортам, пунктам пропуска, терминалам.

8. Реконструкция и строительство региональной железнодорожной инфраструктуры кластерного типа.

9. Реконструкция и техническая модернизация объектов авиатранспортной инфраструктуры в региональных и муниципальных аэропортах.

10. Совершенствование гуманитарности региональной транспортной системы.

11. Строительство и реконструкция пассажирских причалов и объектов инфраструктуры на внутренних водных путях.

12. Устранение регионального лоббизма и коррупционных связей при реализации различных транспортных проектов.

13. Формирование и развитие институциональных организаций и структур, регулирующих транспортную политику и предоставляющих широкие услуги населению.

14. Формирование концепции развития трубопроводного транспорта.

15. Формирование планов и программ реализации по увеличению пропускной способности опорной транспортной сети региона.

16. Формирование региональной транспортной сети-связки федеральных дорог.

17. Формирование региональных программ по нивелированию причин и последствий дорожно-транспортных происшествий.

18. Формирование сети узловых распределительных центров. Создание условий для повышения конкурентоспособно-

сти доставки грузов от отправителя до грузополучателя, включая сокращение времени доставки, снижение транспортных издержек, уменьшение рисков, контроль над движением груза на всем протяжении пути.

19. Формирование системы высокотехнологичных проектов по развитию региональных транспортных узлов и мультимодальных центров.

20. Формирование концепции развития региональной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования.

Регионально-муниципальная компонента

1. Модернизация и развитие муниципальной инфраструктуры морских, речных, озерных портов.

2. Обеспечение на муниципальных территориях устойчивых, надежных и доступных для населения коммуникационных сообщений с социально важными объектами и другими территориями региона.

3. Обеспечение современного информационно-технического оснащения муниципальных транспортных узлов и коммуникаций, систем навигации.

4. Обновление морально и физически устаревшей техники и технологий в муниципальной транспортной системе.

5. Обновление парка воздушных судов и модернизация объектов наземной инфраструктуры.

6. Устранение перекрестного субсидирования в реализации муниципальных

транспортных проектов.

7. Формирование и развитие стыковых и узловых транспортных площадок, погрузочно-разгрузочных комплексов.

8. Формирование информационной концепции муниципальной транспортной политики и ее освещение в средствах массовой информации.

9. Формирование концепции и широкое внедрение концессионных отношений на муниципальном уровне.

10. Формирование муниципальной концепции сервисного обслуживания федеральных и региональных транспортных коммуникаций как фактора трудоустройства и занятости местного населения.

11. Формирование муниципальных транспортных развязок и инженерных систем жизнеобеспечения населения.

12. Широкое внедрение электронной и указательной информатизации на транспортных объектах.

Резюмируя все вышеизложенное, хотелось бы заметить, что дифференциация направлений и задач развития транспортной инфраструктуры по сферам федерального, регионального, муниципального уровня с их социально-экономической детализацией (по объектам) и широкой интеграцией каждой программы позволит адаптивно и рационально развивать единую транспортную систему региона и своевременно, и в полном объеме реализовывать заявленные направления развития.

Библиографический список

1. Гасанов, М. А. Транспортная инфраструктура – фактор устойчивого развития [Электронный ресурс] / М. А. Гасанов, А. З. Омаров // Экономический Портал. – Режим доступа: <http://institutiones.com/general>.

2. Кузнецов, И. А. Экономическая безопасность как потребность конкурирующих предприятий в ЖКХ [Текст] / И. А. Кузнецов // Социально-экономические явления и процессы. – Тамбов, 2010. – № 3.

3. Концепция долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. e-mail: macro@economy.gov.ru

4. Макаров, Д. Б. К вопросу о влиянии региональных социокультурных факторов на развитие транспортной инфраструктуры [Текст] / Д. Б. Макаров // Ученые записки ТРО ВЭ-ОР. – Тамбов : Издательский дом ТГУ имени Г. Р. Державина, 2013.

5. Макаров, Д. Б. Социокультурные и экологические факторы формирования механизма развития транспортной инфраструктурой региона [Текст] / Д. Б. Макаров // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – № 12. – С. 83-86.

6. Социология. Основы общей теории [Текст] / Отв. ред. Г. В. Осипов, Л. Н. Москвичев. – М. : Норма, 2008. – 912 с.

References

1. Hasanov M.A., Omarov A.Z. Transport infrastructure – a factor of sustainable development [Hasanov M.A., Omarov A.Z. Transportnaja infrastruktura – faktor ustojchivogo razvitija]. *Jekonomicheskij Portal – Economic Portal*, Available at: <http://institutiones.com/general> (In Russian).

2. Kuznetsov A.I. Economic security as a necessity of competing companies in the utility sector [Kuznetsov A.I. Jekonomicheskaja bezopasnost' kak potrebnost' konkurirujushhih predpriyatij v ZhKH]. *Social'no-jekonomicheskie javlenija i process – Social and economic phenomena and processes*, 2010, no. 3. (In Russian).

3. The concept of long - term socio-economic development of the Russian Federation [Konceptija dolgosrochnogo social'no – jekonomicheskogo razvitija Rossijskoj Federacii]. e-mail: macro@economy.gov.ru (In Russian).

4. Makarov D.B. On the effect of regional social and cultural factors on the development of transport infrastructure [Makarov D.B. K voprosu o vlijanii regional'nyh sociokul'turnyh faktorov na razvitie transportnoj infrastruktury. *Uchenye zapiski TRO VJe-OR*]. Scientific notes TPO VEOR, Tambov, 2013. (In Russian).

5. Makarov D.B. Social and cultural and environmental factors of the formation mechanism of the development of transport infrastructure in the region [Makarov D.B. Sociokul'turnye i jekologicheskie faktory formirovanija mehanizma razvitija transportnoj infrastrukturoj regiona]. *Social'no-jekonomicheskie javlenija i process – Social and economic phenomena and processes*, 2013, no. 12, pp. 83-86. (In Russian).

6. Sociology. The general theory; Ed. Osipov G.V., Moskvichev L.N. [Sociologija. Osnovy obshhej teorii; Otv. red. Osipov G.V., Moskvichev L.N.]. Moscow, Norma, 2008, 912 p. (In Russian).

Сведения об авторах

Проскурина Ирина Юрьевна – доцент кафедры менеджмента и экономики предприни-

мательства, ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия», кандидат экономических наук, доцент, г. Воронеж, Российская Федерация; e-mail: proskurina.i2013@yandex.ru.

Макаров Дмитрий Борисович – аспирант кафедры политической экономики и мирового глобального хозяйства, ФГБОУ ВПО «Тамбовского государственного университета имени Г.Р. Державина», г. Тамбов, Российская Федерация; e-mail: igkuz73@mail.ru.

Information about authors

Proskurina Irina Yuryevna – Associate Professor Department of Management and Business Economics of FSBEI HPE «Voronezh State Academy of Forestry and Technologies», PhD in Economics, Associate Professor, Voronezh, Russian Federation; e-mail: proskurina.i2013@yandex.ru.

Makarov Dmitry Borisovich – Post-graduate student of Political Economy and Global World Economy of FSBEI HPE «Tambov State University named after G.R. Derzhavin», Tambov, Russian Federation; e-mail: igkuz73@mail.ru.

DOI: 10.12737/6312

УДК 630*32: 330.332.21

**ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ
В ТЕХНОЛОГИИ ЛЕСОЭКСПЛУАТАЦИИ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ СРЕДНЕГО ПРИАНГАРЬЯ**

кандидат экономических наук **Д. А. Сорокин**¹

кандидат технических наук **А. Н. Сухих**¹

1 – ФГБОУ ВПО «Братский государственный университет», Братск, Российская Федерация

В современных условиях функционирования предприятий лесной промышленности одной из актуальных проблем является проблема конкурентоспособности. Предприятия конкурентоспособны лишь тогда, когда ведут системную интенсивную инвестиционную и инновационную деятельность, позволяющую снижать затраты на производство и повышать производительность труда. На примере конкретного лесозаготовительного предприятия, расположенного на территории Среднего Приангарья рассмотрен инновационный процесс развития через совершенствование технологического процесса лесосечных работ на базе современных машин с учетом таксационной характеристики эксплуатируемого лесного фонда, объема лесозаготовки. Оценка эффективности предполагаемых инвестиций осуществлялась в соответствии с методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов. Применение данной методики достаточно трудоемкое. На начальном этапе подбор вариантов систем машин можно осуществлять с помощью показателя величины эффективности технологий лесозаготовки. Результаты оценки эффективности технологий лесозаготовки и оценки эффективности предлагаемых вариантов технологий по исследуемому предприятию показали, что для текущей оценки эффективности техноло-