

На правах рукописи

Садыков Андрей Фаридович

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОЦИАЛЬНО - ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
РЕГИОНА С УЧЕТОМ ФАКТОРА РАЦИОНАЛИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (на примере Ханты –
Мансийского автономного округа –Югры)**

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

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Санкт-Петербург
2016

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Югорский государственный университет».

Научный руководитель – **Куриков Владимир Михайлович**,
доктор экономических наук, профессор.

Официальные оппоненты: **Семенов Виктор Павлович**,
доктор экономических наук, профессор,
заведующий кафедрой менеджмента и
систем качества ФГАОУ ВО «Санкт-
Петербургский государственный
электротехнический университет «ЛЭТИ»
им. В.И. Ульянова (Ленина)»;

Нещерет Александр Карлович,
кандидат экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой экономической
теории и прикладной экономики Северо-
Западного института управления ФГБОУ
ВО «Российская академия народного
хозяйства и государственной службы при
Президенте РФ».

Ведущая организация – ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский
политехнический университет Петра
Великого».

Защита состоится 26 апреля 2016 года в 17 часов на заседании диссертационного совета Д 002.079.01 в ФГБУН Института проблем региональной экономики РАН по адресу: 190013, г. Санкт – Петербург, ул. Серпуховская, 38.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБУН Института проблем региональной экономики РАН по адресу: 190013, г. Санкт – Петербург, ул. Серпуховская, 38 и на сайте <http://www.iresras.ru/>.

Автореферат разослан « » _____ 2016 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 002.079.01,
кандидат экономических наук, с.н.с.

Т.В. Шабунина

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Соблюдение принципов устойчивого социально-экономического развития регионов является основой повышения уровня и качества жизни населения проживающего на конкретной территории. Необходимость соблюдения этих принципов ставят перед региональной экономикой задачу поддержания баланса между производством и потреблением при условии обеспечения приоритетов качества жизни населения и сохранения природы.

Ханты – Мансийский автономный округ (ХМАО) - Югра является крупнейшим нефтегазодобывающим регионом России, относится к числу ведущих Российских регионов - доноров и доминирует по ряду основных экономических показателей, таких как: добыча нефти (первое место); добыча газа; объем валового регионального продукта; поступление налогов в бюджетную систему (второе место). Однако, при этом, структура экономики региона является монопрофильной, поскольку нефтегазодобывающая сфера занимает 86,2 % в региональной структуре промышленной продукции. Среди регионов России в ХМАО - Югре находится наибольшее число монопрофильных населенных пунктов, с населением, превышающим 73% населения региона. Эти обстоятельства влекут за собой риски для социально – экономической сферы региона, особенно в условиях естественных процессов истощения действующих источников нефтедобычи и падения мировых цен на нефть. Болевой точкой региональной экономической деятельности являются экологические проблемы, связанные с многочисленными авариями в нефтегазопроводных сетях вызывающими разливы нефти на территории округа и продолжающееся сжигание в атмосфере попутного нефтяного газа. При этом, ХМАО – Югра занимает 9-е место среди 12 северных регионов по обеспеченности населения территории дорожной сетью. Приведенные факты, даже при наличии высоких значений основных макроэкономических показателей, не позволяют отнести ХМАО – Югру к регионам обладающих устойчивым социально-экономическим развитием.

Фактический объем нефтедобычи в последние годы имеет тенденцию к снижению. Прогноз социально-экономического развития округа до 2030 года предусматривает достаточно глубокую диверсификацию экономики, позволяющую уйти от монопрофильной структуры региональной экономики, снизить указанные риски и улучшить показатели устойчивого развития. Предполагается, что объем добычи нефти будет существенно сокращаться и к 2030 году снизится на 35% по сравнению с 2014 годом. При этом, рост составляющих структуры валового регионального продукта (ВРП) должны обеспечить другие отрасли экономики, посредством развития научно - инновационного, нефтегазохимического, горнорудного, лесопромышленного, строительного, транспортного, агропромышленного, медицинского, и других диверсифицирующих направлений экономики. Подобную

масштабную диверсификацию региональной экономики, влияющую на снижение уровня ее монопрофильности и повышение устойчивости социально-экономического развития, в значительной мере, может обеспечить рационализация существующей региональной транспортной инфраструктуры (РТИ), которая приведет к снижению удельного веса экологически опасного трубопроводного транспорта, росту объемов и качества перевозок диверсифицированной продукции иными видами транспорта. Развитие РТИ повысит, в том числе, уровень коммуникационных возможностей населения, что положительно повлияет на качество жизни и процессы устойчивого сбалансированного экономического и социального развития региона. Это обстоятельство требует решения научно - методической задачи обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона с учетом фактора рационализации РТИ. Без решения подобной научно - методической задачи может нарушиться намеченный процесс диверсификации региональной экономики ХМАО - Югры, что приведет к существенному ухудшению общего экономического состояния округа, благосостояния его населения и торможению процессов устойчивого сбалансированного развития региона. Подобные обстоятельства подчеркивают актуальность предложенной темы исследования.

Степень разработанности темы. Теоретическую и методологическую основу диссертационного исследования в области обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона составили труды отечественных ученых: Ю.А. Бортникова, А.Г. Гранберга, М.А.Гусакова, Б.М.Гринчеля, Б.С. Жихаревича, М.Ф.Замятиной, С.А.Иванова, В.В. Кистанова, Н.В.Копылова, С.В. Кузнецова, Н.М. Межевича, Г.М. Мкртчяна, В.В.Окрепилова, А.А. Румянцева, И.И. Сигова, Э.С. Шайхова, Л.Н. Шевелева, Р.И. Шнипера и ряда других.

Различные аспекты рационализации транспортной инфраструктуры, являющейся важной составной частью региональной экономики, рассматривали ученые: В.И. Ляско, Ю.М.Неруш, И.В. Спирин, Е.Ф. Тихомиров, А.И. Федоренко, М.П. Улицкий и др. Большой вклад в изучение роли системного анализа и инноваций в экономике внесли зарубежные ученые: Р.Акофф, И. Ансофф, Й. Шумпетер, Р. Солоу, Ф. Эмери.

Изучение работ ведущих ученых в области стратегии регионального развития, рационализации региональной транспортной инфраструктуры, роли системного анализа и инноваций в этих процессах, привело к заключению о необходимости дальнейшего углубления теоретических и прикладных аспектов рационализации РТИ в интересах обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона.

Цель диссертационного исследования состоит в развитии теоретических положений социально – экономического развития монопрофильного региона, учитывающих фактор влияния региональной транспортной инфраструктуры и, на этой основе, разработке соответствующего научно – методического инструментария.

Для достижения намеченной цели в работе поставлены следующие задачи:

- выявить теоретические подходы к согласованному решению задач социально – экономического развития региона и РТИ;
- сформулировать комплексы задач координации, решение которых влияет как на обеспечение устойчивости социально – экономического развития региона так и на рационализацию РТИ;
- уточнить понятие «региональная транспортная инфраструктура», необходимое для проведения исследования;
- провести анализ существующего состояния социально – экономического развития монопрофильного нефтегазодобывающего региона ХМАО – Югры и на этой основе предложить научно – методические направления совершенствования процессов подобного развития, охватывающие, в том числе, рационализацию РТИ;
- разработать научно - методические рекомендации обеспечения устойчивого социально – экономического развития монопрофильного нефтегазодобывающего региона с учетом фактора рационализации РТИ на примере ХМАО – Югры.

Объект исследования. Рационализация транспортной инфраструктуры ХМАО - Югры как фактор повышения устойчивости социально - экономического развития региона.

Предмет исследования. Ориентация социально – экономических отношений существующих в региональной транспортной инфраструктуре в русло задач устойчивого регионального развития.

Область исследования. Диссертационная работа выполнена в рамках Паспорта специальностей ВАК (экономические науки): 08.00.05 — «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)»: п. 3.14. Проблемы устойчивого сбалансированного развития регионов, мониторинг экономического и социального развития регионов; п.3.22. Исследование проблем производственной, транспортной, энергетической, социальной и рыночной инфраструктуры в регионах.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в развитии теоретических положений и разработке научно-методических рекомендаций обеспечения устойчивого социально – экономического развития монопрофильного нефтегазодобывающего региона, заключающемся в их дополнении особенностями соответствующей транспортной инфраструктуры.

К основным положениям диссертационного исследования, обладающим элементами новизны относятся следующие:

- определены основные показатели и стандарты характеризующие подсистемы обеспечивающие устойчивое социально – экономическое развитие региона;
- сформулированы критерии подъема значений основных показателей и стандартов для обеспечения устойчивого социально – экономического

развития региона в соответствии с динамикой регионального экономического роста;

- систематизированы комплексы задач решение которых влияет как на обеспечение устойчивости социально – экономического развития региона так и на рационализацию РТИ;

- сформулирован термин «региональная транспортная инфраструктура»;

- сформированы приоритетные направления обеспечения устойчивого социально – экономического развития монопрофильного нефтегазодобывающего региона;

- определена совокупность показателей (пороговых значений) служащих ориентирами повышения уровня коммуникационных возможностей населения региона (качества человеческого капитала) и мобильности материальных ресурсов в сфере региональной экономики.

Теоретическая значимость исследования заключается в развитии научных взглядов на рационализацию РТИ с позиции устойчивого развития региона и диверсификации региональной экономики.

Методологию и методы исследования составили основные положения общей теории систем, теории регионального развития, теории устойчивого развития. Для решения поставленных в диссертации задач были использованы такие методы как системный, структурно-функциональный, экспертных оценок и статистический анализ.

Практическая значимость и апробация работы определяется возможностью использования результатов исследования руководством Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и руководством других регионов для обеспечения устойчивости социально – экономического развития региона с учетом влияния фактора рационализации транспортной инфраструктуры, в условиях диверсификации региональной экономики.

Обоснованность результатов научных исследований и рекомендаций подтверждены и нашли практическое применение в Правительстве и Думе Ханты-Мансийского автономного округа.

Материалы диссертации используются в учебном процессе кафедрой «Экономика» Института менеджмента и экономики Югорского государственного университета. Научная апробация основных положений диссертационной работы была проведена в ходе обсуждения на конференциях:

- Всероссийской научно-практической конференции «Трансформация социально-экономического пространства регионов России: вопросы теории и практики» (Санкт-Петербург, 2012г.);

- 26-х Международных Плехановских чтений Российской экономической академии им Плеханова (Москва 2013г.);

- 71-ой научно – методической и научно - исследовательской конференции Московского автомобильно – дорожного института (МАДИ) (Москва 2013г.).

Публикации. По теме исследования опубликовано 16 научных работ, общим числом 6,75 п.л., в том числе в 5 - ти изданиях, рекомендованных ВАК России.

Структура, содержание и объем диссертации определены поставленной целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений.

Во введении обоснована актуальность темы, поставлена цель, раскрыта научная новизна исследования.

В первой главе «Теоретические аспекты обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона на основе согласованного решения социально – экономических и транспортных проблем» исследованы: теоретические положения определяющие устойчивое социально – экономическое развитие региона на основе координации стратегических целей региональной политики с целями развития транспортной системы; разработаны методические подходы к рационализации региональной транспортной инфраструктуры как существенного фактора обеспечения устойчивого развития региона.

Во второй главе «Анализ существующего состояния социально – экономической сферы Ханты – Мансийского автономного округа (ХМАО) – Югры, его транспортной инфраструктуры и перспектив их развития», проанализировано существующее состояние и перспективы социально – экономического развития ХМАО – Югры, а также проведена оценка существующего состояния и направлений рационализации региональной транспортной инфраструктуры ХМАО – Югры, являющейся одним из доминирующих факторов обеспечивающих устойчивое развитие территории.

В третьей главе «Разработка научно-методических рекомендаций обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона с учетом фактора рационализации региональной транспортной инфраструктуры на примере ХМАО – Югры» осуществлена разработка и проведена апробация указанных научно-методических рекомендаций.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Исследованы теоретические положения, определяющие устойчивое социально – экономическое развитие региона на основе учета фактора транспортной инфраструктуры, а также уточнены теоретические и методические подходы к координации Стратегических целей региональной политики и Целей развития транспортной системы страны

Проблема устойчивого развития человеческой популяции начала публично обсуждаться со второй половины прошлого века под влиянием реально возникших экологических и социально-экономических угроз перспективам существования Человечества.

Однако, несмотря на наличие множества различных точек зрения на эту проблему, трактовка понятия «устойчивое развитие» остается дискуссионной и предметом дальнейших исследований. В качестве основных факторов, определяющих понятие «устойчивое развитие региона» большая часть исследователей выделяет такие как: социальные, экономические и экологические. Конечно, главными условиями устойчивого социально-экономического развития региона являются: государственная поддержка социальной сферы; комплексное сбалансированное развитие экономики; учет экологических ограничений хозяйственной емкости биосферы. Вместе с тем, при оценке понятия «устойчивого социально-экономического развития региона», для ряда северных монопрофильных регионов целесообразно, наряду с ранее принятыми, учитывать дополнительно влияние такого существенного фактора как «транспортная инфраструктура», которая занимает одно из ведущих мест, определяющих процессы регионального социально-экономического развития.

В целях рационального использования транзитного потенциала территории и обеспечения устойчивого регионального социально – экономического развития, в работе предлагается процедура координации Стратегических целей региональной политики с Целями развития транспортной системы. Для этого в диссертации предложен теоретический подход предполагающий согласованное рассмотрение Стратегических целей региональной политики Российской Федерации (Р) и Целей развития транспортной системы России (Т). Практической реализацией подобного подхода является формирование матрицы комплексов задач координации указанных Стратегических Целей, влияющих как на транспортную составляющую региональной экономики, так и на параметры социально – экономической сферы региона (Таблица 1).

Таблица 1. Матрица комплексов задач координации стратегических Целей (Ф) влияющих как на на параметры социально – экономической сферы региона так и на параметры транспортной инфраструктуры региона

Цели развития транспортной системы России (Т _j)	Стратегические цели региональной политики Российской Федерации (Р _i)				
	Р1	Р2	Р3	Р4	Р5
Т1	Ф11	Ф21			+
Т2	Ф12	Ф22			+
Т3	Ф13		Ф33		+
Т4	Ф14	Ф24	Ф34		+
Т5	Ф15		Ф35		+
Т6				Ф46	+

Разработка автора

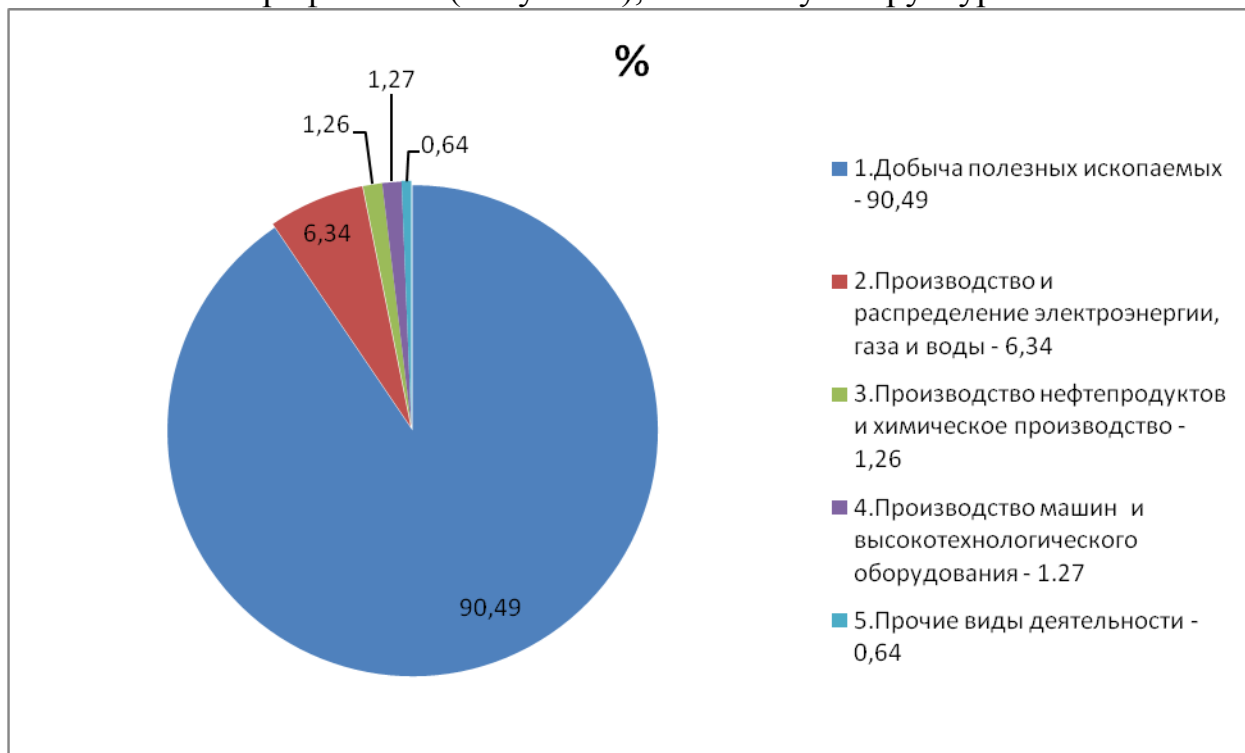
В данной таблице на пересечении каждого столбца (Р) и строки таблицы (Т) формируется комплекс задач координации целей (Ф), решение которых согласует и гармонизирует процесс совместной реализации двух указанных

стратегических видов целей. Таким образом, в Таблице 1 формируется матрица комплексов задач координации стратегических Целей в наибольшей степени влияющих как на параметры социально – экономической сферы региона, так и на транспортную составляющую региональной экономики и требующие скоординированного решения со стороны лиц, принимающих решения как в сфере регионального социально-экономического развития так и ответственных за формирование стратегии развития РТИ. В Таблице 1 по столбцам расположены Стратегические цели региональной политики Российской Федерации (**P_i**) отраженные в Концепции Стратегии социально – экономического развития регионов Российской Федерации, а именно: **P₁** - Обеспечение глобальной конкурентоспособности России и ее регионов. **P₂** - Стимулирование процесса новой «регионализации» — консолидация ресурсов российских регионов для ускоренного экономического роста и изменения структуры экономики. **P₃** - Развитие человеческого капитала, повышение пространственной и квалификационной мобильности населения. **P₄**-Улучшение экологической ситуации в регионах Российской Федерации для сбалансированности экономического развития. **P₅** - Повышение качества управления и использования общественных финансов на субфедеральном уровне. По строкам Таблицы 1 (матрицы) расположены цели развития транспортной системы России в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации (**T_j**), а именно: **T₁** - Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры. **T₂** - Обеспечение доступности и качества транспортно - логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны. **T₃** - Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами. **T₄** - Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны. **T₅** - Повышение уровня безопасности транспортной системы. **T₆** - Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду. На пересечении столбцов и строк матрицы (являющимся пересечением двух видов целей) формируются комплексы задач координации (**Φ_{ij}**) в наибольшей степени влияющих как на транспортную составляющую региональной экономики, так и на параметры социально – экономической сферы региона. Решение рассмотренных комплексов задач координации в интересах стратегий развития социально – экономической сферы региона и транспортной инфраструктуры позволит получить синергетический эффект в обоих стратегических направлениях развития (эффект эмерджентности), при условии внедрения новейших технологических задач государственного управления (в Таблице 1 отмечено знаком +). В процессе диссертационного исследования разработаны вспомогательные методические инструменты (положения) необходимые для рационализации РТИ, обеспечивающие, например: повышение уровня коммуникационных возможностей населения и маневрирования

товародвижением региональной экономики в интересах устойчивого социально – экономического развития и др.

2. На основе анализа существующего состояния социально – экономического развития ХМАО – Югры определены доминирующие факторы повышения устойчивости развития региона

В процессе анализа установлено, что структура экономики региона является монопрофильной (Рисунок 1), поскольку в структуре



Источник: Итоги социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. ДЭП ХМАО, Ханты – Мансийск. 2014г.

Рис. 1. Структура промышленной продукции ХМАО-Югры (в %)

промышленной продукции округа добыча полезных ископаемых составляет 90,49% (в основном добыча нефти и газа), что влечет за собой риски для социально – экономической сферы региона, особенно в условиях естественных процессов истощения действующих источников нефтедобычи и зависимости от мировой конъюнктуры цен на нефть. На территории ХМАО - Югры расположено самое большое число монопрофильных населенных пунктов среди регионов России – 17, с населением превышающим 73% населения региона. Сырьевая ориентация экономики региона нашла отражение в крайне неравномерной структуре инвестиций в основной капитал по видам деятельности. Инвестиции в социальную сферу составляют 3.1%, в сферу обрабатывающих производств - менее 1%, а в сферу транспорта и связи составляют менее 6% от совокупных, что свидетельствует о низкой инвестиционной обеспеченности социальной сферы и реального сектора экономики региона. Эти обстоятельства влекут за собой существенные риски для социально – экономической сферы региона. Болевой точкой региональной экономической деятельности

являются экологические проблемы, связанные с многочисленными авариями в нефтетрубопроводных сетях вызывающими разливы нефти на территории округа и продолжающееся сжигание в атмосфере попутного нефтяного газа. По трубопроводной системе региона транспортируется более 80% нефти. В 2014 году на территории автономного округа произошло более 2,4 тысяч аварий нефтепроводов. При этом, традиционная транспортная сеть ХМАО – Югры недостаточно развита. Для сравнения: объем инвестиций в трубопроводный транспорт региона превышает инвестиции в авиационный транспорт в 3,5 раза, а инвестиции в общественный автомобильный транспорт в 60 раз. Более половины (55%) населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Приведенные факты, даже при наличии высоких значений основных макроэкономических показателей, не позволяют отнести ХМАО – Югру к регионам обладающим устойчивым социально-экономическим развитием. Принятая стратегия социально-экономического развития округа до 2030 года предусматривает достаточно глубокую диверсификацию экономики, позволяющую снизить риски социально-экономического развития. В рамках указанной стратегии предполагается, что объем добычи нефти будет постепенно сокращаться и достигнет к 2030 году 165 млн. тонн (в 2013 – 255,1млн.т., а рост ВРП должны обеспечить другие отрасли экономики. Например, долю транспорта и связи планируется нарастить с 7,7% до 11,4%, долю строительства — с 6,9% до 9,5%. Предполагается, также, увеличение доли продукции других отраслей промышленности, посредством развития нефтегазохимического, научно-инновационного, горнорудного, машиностроительного, лесопромышленного, медицинского, агропромышленного, и других диверсифицирующих отраслей экономики, в условиях роста численность населения региона.

Приведенные выше параметры стратегии социально-экономического развития округа до 2030 года, предусматривающей интенсивную диверсификацию региональной экономики и выявленное, в результате анализа, неудовлетворительное состояние транспортной инфраструктуры ХМАО - Югры, позволяют отнести указанную инфраструктуру к группе доминирующих факторов, обеспечивающих устойчивое социально – экономическое развитие региона. Эти обстоятельства предъявляют повышенные требования к рационализации РТИ, поскольку диверсификация региональной экономики в намеченных масштабах и переход к устойчивому социально – экономическому развитию не сможет осуществиться при сохранении этой инфраструктуры в прежнем состоянии. При этом существующий низкий уровень развития РТИ представляет собой значительный потенциальный резерв повышения уровня устойчивого социально – экономического развития региона, при условии научно – обоснованной рационализации этой инфраструктуры, при доминанте Стратегических целей региональной политики.

На основе анализа существующего состояния социально – экономического развития ХМАО – Югры были определены доминирующие факторы, обеспечивающие устойчивое развитие указанного региона, к которым относятся: социальные, экономические, экологические и транспортно – инфраструктурные.

3. Разработаны и апробированы научно-методические рекомендации обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона с учетом фактора рационализации региональной транспортной инфраструктуры на примере ХМАО - Югры.

На основании полученных теоретических и аналитических результатов осуществлена разработка научно-методических рекомендаций обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона с учетом фактора рационализации региональной транспортной инфраструктуры на примере ХМАО – Югры, структура которых представлена на Рисунке 2



Разработка автора

Рисунок 2. Структура научно-методических рекомендаций обеспечения устойчивого социально – экономического развития монопрофильного региона (в виде структурных модулей 1 – 6). В результате проведенного анализа (модули 1 и 2), определяются основные показатели и стандарты

характеризующие подсистемы устойчивого развития (модуль 3). Для *социальной* подсистемы определяющей качество жизни населения региона, к социальным стандартам $C_i(t)$ относятся такие показатели как: уровень среднемесячного минимального дохода; соотношение максимального и минимального дохода; количество квадратных метров жилья; количество врачей; количество больничных мест; уровень безработицы; количество театров, концертных залов, музеев, оздоровительных и спортивных комплексов; и т.д. ($i = 1, \dots, n$).

Для *экономической* подсистемы к основным показателям определяющим устойчивое развитие относятся: V – величина валового регионального продукта; dV/dt – темп (производная) роста валового регионального продукта; объем доходной части регионального бюджета; коэффициенты, определяющие уровень монопрофильности (региона, города, муниципального образования); численность экономически активного населения; удельный вес отраслей и предприятий, смежных с основными: нефтегазопереработка, нефтегазохимия, энергетика и др.; удельный вес отраслей и предприятий принципиально новых инновационных направлений; объемы инвестиций, направляемых на реализацию процессов диверсификации и модернизации экономики региона; количество малых и средних предприятий и т.п.

Для *экологической подсистемы* к основным показателям определяющим устойчивое развитие относятся: удельный вес экологически чистых безотходных технологий; количество постов экологического мониторинга; количество аварий на нефтегазопроводах; качество действующих экологических нормативов; степень развития индустрии по утилизации отходов; объем сброса загрязненных сточных вод; значение экологических показателей воздуха, питьевой воды, водных объектов, почвы и т.п.

Для *транспортно - инфраструктурной подсистемы* к основным показателям определяющим устойчивое развитие относятся: $P_{тг}$ – транспортная пассажирская пропускная способность региона (муниципального района) (тыс. пассажира - км / сутки), характеризующая предельную возможность транспортной инфраструктуры для обслуживания определенного количества пассажиров, перемещаемых в регионе или на муниципальной территории на единицу расстояния в единицу времени по промышленно ориентированным или социально – значимым маршрутам; $P_{тг}$ – транспортная грузовая пропускная способность региона (муниципального района) (тыс. тонно - км /сутки), характеризующая предельную возможность транспортной системы обеспечивать перемещение материальных ресурсов, полуфабрикатов и товаров в интересах региональной экономики; K_{oi} – коэффициент обеспеченности муниципальных районов региона дорожной сетью ($K_{oi} = \Delta_i \setminus D_i$, где Δ_i – доля дорог региона (в %), приходящаяся на i – ый муниципальный район; D_i – плотность населения i – го муниципального района (чел./кв.км)).

Затем определяется критерии подъема значений основных показателей и стандартов для обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона (модуль 4).

Для *социальной подсистемы* подобным критерием является увеличение значений социальных стандартов, характеризующих нормальное качество жизни населения на величину пропорциональную динамике регионального экономического роста, т.е.

$$C_i(t+1) = C_i(t) [1 + \Delta V(t)] K_i(t), \text{ где}$$

$C_i(t+1)$ – прогнозируемое на следующий (t+1) год значение конкретного i - го социального стандарта, характеризующего качество жизни населения региона; $C_i(t)$ – достигнутое в текущем году (t) значение конкретного i - го социального стандарта; $\Delta V(t)$ – достигнутый в текущем году годовой прирост величины валового регионального продукта; $K_i(t) > 1$ – коэффициент фактической инфляции в текущем году.

Для *экономической подсистемы* критериями подъема ее значимости являются:

а) соблюдение условий роста абсолютных значений валового регионального продукта в процессе осуществления диверсификации и модернизации региональной экономики, т. е.:

$$V(t+1) > V(t), \text{ где}$$

$V(t)$ – величина валового регионального продукта в год начала проведения диверсификации и модернизации; $V(t+1)$ – величина валового регионального продукта через год после начала процесса диверсификации;

б) соблюдение условий сохранения темпов роста валового регионального продукта, т.е.

$$dV / dt \geq N(t), \text{ где}$$

dV/dt – темп (производная) роста валового регионального продукта в процессе диверсификации и модернизации региональной промышленности;

$N(t)$ – ранее сложившийся темп регионального экономического роста.

Эти критерии вводятся для недопущения снижения совокупных объемных показателей экономической деятельности региона в процессе осуществления диверсификации и модернизации, с целью сохранения за регионом статуса региона-донора. Для остальных показателей экономической подсистемы сохраняется принцип соответствия характера изменений их значений динамике регионального экономического роста.

Для *экологической подсистемы* критерием определяющим устойчивое развитие является приближение значений региональных экологических показателей к международным экологическим нормативам.

Для *транспортно - инфраструктурной подсистемы* критериями определяющими устойчивое развитие являются соотношения характеризующие соответствие показателей транспортных (пассажирской и грузовой) пропускных способностей региона (муниципального района) фактическим значениям транспортной активности населения и грузообороту материальных ресурсов в интересах региональной экономики

и социальной сферы, а также наличие положительной динамики обеспеченности муниципальных районов региона дорожной сетью, т.е.:

$$Пт \geq Ат = Ап + Ас + Ам, \text{ где}$$

$$Пт \geq \Gamma; Koi(t+1) > Koi(t)$$

$Ат$ - транспортная активность населения; $Ап$ – транспортная активность населения, связанная с производственной деятельностью, $Ас$ – транспортная активность населения, связанная с посещением объектов социальной инфраструктуры; $Ам$ – транспортная активность населения, связанная с междугородними поездками; Γ – фактический суточный грузооборот материальных ресурсов, полуфабрикатов и товаров в региональной экономике осуществляемый посредством транспортной инфраструктуры; Koi – коэффициент обеспеченности муниципальных районов региона дорожной сетью (существующий - $Koi(t)$ и прогнозируемый - $Koi(t+1)$).

На основе показателей и стандартов конкретных подсистем и приведенных критериев, осуществляется формирование приоритетных направлений обеспечения устойчивого социально – экономического развития нефтегазодобывающего монопрофильного региона (модуль 5), которые сведены в Таблицу 3.1.1 диссертации. Затем, в рамках разработанных научно – методических рекомендаций, предусмотрена дальнейшая конкретизация приоритетных направлений обеспечения устойчивого развития региона в практические целевые программы (модуль 6), в рамках конкретных подсистем. Систематизированная оценка влияния рационализации региональной транспортной инфраструктуры (РТИ) ХМАО – Югры на социально – экономическое развитие региона и рекомендуемое расширение полномочий руководства региона в этом процессе представлено в Таблице 3.2.1 диссертации. Практическая апробация разработанных научно-методических рекомендаций была осуществлена в рамках транспортно - инфраструктурной подсистемы при разработке государственной целевой программы: «Развитие транспортной системы ХМАО - Югры на 2014 - 2020 годы» и «Стратегии социально-экономического развития округа до 2030г.».

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Включение транспортно – инфраструктурного фактора в группу основных (доминирующих) факторов влияющих на социально – экономическое развитие монопрофильного нефтегазодобывающего региона (на примере ХМАО – Югры) привело, в рамках настоящей диссертации, к необходимости дальнейшего развития теоретических положений и методологических подходов для разработки соответствующего научно – методического инструментария.

Анализ доминирующих факторов и разработка научно-методических рекомендаций обеспечения устойчивого социально – экономического развития монопрофильного региона позволяют: определить основные показатели и стандарты, характеризующие подсистемы обеспечивающие устойчивое развитие; определить критерии подъема значений основных

показателей и стандартов для обеспечения устойчивого социально – экономического развития региона в соответствии с динамикой регионального экономического роста; сформировать приоритетные направления обеспечения устойчивого социально – экономического развития нефтегазодобывающего монопрофильного региона и затем конкретизировать сформированные приоритетные направления в практические целевые программы, реализация которых обеспечивает устойчивое социально – экономического развития региона.

Проведенная в работе апробация разработанных научно-методических рекомендаций до уровня формирования целевой программы в рамках транспортно – инфраструктурной подсистемы потребовала согласования стратегических целей региональной политики с целями развития транспортной инфраструктуры, в том числе на федеральном уровне и предоставление региональной администрации межведомственных прав, позволяющих вносить уточнение в планы трассировки федеральных магистральных железных и автомобильных дорог проходящих по территории региона, проведение экологической экспертизы проектов, а также размещения объектов их инфраструктуры, в соответствии со схемой развития и размещения производительных сил на данной территории в интересах социально – экономического развития региона.

Разработанные научно-методические рекомендации позволили направить государственную программу: «Развитие транспортной системы ХМАО - Югры на 2014 - 2020 годы» и соответствующие разделы «Стратегии социально-экономического развития округа до 2030 года», в русле повышения социально – экономической устойчивости автономного округа.

Предложенный научно – методический подход способствует обеспечению устойчивого социально – экономического развития нефтегазодобывающего монопрофильного региона и может быть тиражирован на другие регионы, имеющие монопрофильный характер региональной экономики.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендуемых ВАК РФ

1. Садыков А.Ф. Состояние и перспективы развития транспортного комплекса Ханты – Мансийского автономного округа – Югры в условиях диверсификации региональной экономики // Журнал Управление экономическими системами. Региональная экономика, 2015г., №1 – 0,3п.л. Код доступа: <http://www.uecs.ru/>
2. Садыков А.Ф. Методические направления модернизации регионального транспортного комплекса на примере Ханты – Мансийского автономного округа – Югры // Журнал Управление экономическими системами. Региональная экономика, 2015г., №1 – 0,35п.л. Код доступа: <http://www.uecs.ru/>
3. Садыков А.Ф., Куриков В.М. Рационализация транспортной инфраструктуры Ханты – Мансийского автономного округа – Югры как стимулирующий фактор развития интеграционных экономических процессов // М., Транспортное дело России, 2014г., № 3 – 0,6 п. л. (в соавторстве, в т. ч. авторских 0,4 п. л.)

4. Садыков А.Ф., Куриков В.М. Социально – экономическая стратегия модернизации транспортно – коммуникационной инфраструктуры региона на примере Ханты – Мансийского автономного округа – Югры // М., Транспортное дело России, 2014г, № 4 – 0,5 п. л. (в соавторстве, в т. ч. авторских 0,4 п. л.).

5. Садыков А.Ф. Региональная специфика и методические направления рационализации системы общественного пассажирского автомобильного транспорта на примере Ханты – Мансийского автономного округа – Югры // М., Грузовое и пассажирское автохозяйство, 2014г, № 9 – 0,4 п. л.

Публикации в текущих научных изданиях и материалах конференций

6. Садыков А.Ф., Голобородько С.В., Зарубежный опыт и российская специфика развития общественного пассажирского автомобильного транспорта на территории Ханты – Мансийского автономного округа – Югры // Сборник научных трудов Югорского государственного университета (ЮГУ) - Устойчивое развитие региона: экономические, финансовые и социальные факторы, Ханты – Мансийск, 2007г. - выпуск 2 – 0,3 п. л. (в соавторстве, в т. ч. авторских 0,2 п. л.)

7. Садыков А.Ф., Голобородько С.В. Анализ динамики состояния и перспектив развития индустрии общественного автомобильного пассажирского транспорта на региональном уровне, на примере Ханты-Мансийского автономного округа-Югры // Научные материалы, М., «Интернет-Полиграфия», 2008 г. – 1,2 п.ч. (в соавторстве, в т. ч. авторских 0,9 п. л.)

8. Садыков А.Ф. Организационные проблемы автобусных пассажирских перевозок // Научно - аналитические материалы, М., «Импала - Принт, 2009г. - 0,8 п.л.

9. Садыков А.Ф. Анализ процессов финансирования автобусных пассажирских перевозок в Ханты – Мансийском автономном округе – Югре // Научно - аналитические материалы, М., «Импала – Принт», 2010г. - 0,6 п.ч.

10. Садыков А.Ф. Роль автотранспортной коммуникационной составляющей в развитии экономики Ханты – Мансийского автономного округа – Югры // Научные материалы, М., «Интернет-Полиграфия», 2011г. – 0,9 п.л.

11. Садыков А.Ф. Методический подход к классификации задач управления общественным автомобильным пассажирским транспортом и рационализации его функционирования // М, Проблемы экономики, №6, 2012г. - 0,4 п.л.

12. Садыков А.Ф. Критерии бюджетного субсидирования региональных пассажирских перевозок общественным автомобильным транспортом на примере Ханты – Мансийского автономного округа // С-Пб, Современные аспекты экономики, №10, 2012г. - 0,3 п.л.

13. Куриков В.М., Садыков А.Ф. Роль транспортной подсистемы в процессе трансформации социально – экономического пространства региона на примере Ханты – Мансийского автономного округа – Югры // Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Трансформация социально-экономического пространства регионов России: вопросы теории и практики», С-Пб, 2012г. – 0,3 п.л. (в соавторстве, в т. ч. авторских 0,2 п. л.)

14. Садыков А.Ф. Основные направления решения существующих проблем пассажирских перевозок общественным автомобильным транспортом в регионе // Доклад на 26-х Международных Плехановских чтениях Российской экономической академии им Плеханова, 18-21 февраля 2013, ФГБОУ ВПО им. Г.В. Плеханова. Москва 2013г. – 0,1 п.л.

15. Садыков А.Ф. Особенности бюджетной поддержки пассажирских перевозок общественным автомобильным транспортом в регионе // Материалы 71-ой научно – методической и научно - исследовательской конференции Московского автомобильно - дорожного государственного университета (МАДИ), Москва. Сборник трудов МАДИ. Выпуск 19., 2013г. - 0,2 п.л.

16. Куриков В.М., Садыков А.Ф. Рационализация финансирования пассажирских перевозок общественным автомобильным транспортом // Вопросы экономических наук, М, № 2, 2013г. – 0,4 п.л. (в соавторстве, в т. ч. авторских 0,3 п. л.).

ОТЗЫВ

научного руководителя на диссертацию Садыкова Андрея Фаридовича на тему: «Обеспечение социально – экономического развития региона с учетом фактора рационализации транспортной инфраструктуры (на примере Ханты – Мансийского автономного округа –Югры)», представленную к защите на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05. – экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика).

Садыков А.Ф. в процессе работы над диссертацией проявил способность к творческому, как абстрактному, так и конкретному мышлению. Высокий интеллект, тонкое понимание всей глубины поставленной задачи, гибкое решение возникающих проблем в процессе сбора и обработки необходимого материала, свойственны Садыкову А.Ф.

Умение работать с литературными источниками, стремление к упорядочению и систематизации накопленных знаний в области региональной экономики, в частности, при проведении исследования процессов устойчивого социально – экономического развития региона и рационализации региональной транспортной инфраструктуры, направленных на социально - ориентированное развитие монопрофильного региона, помогли автору при работе над первой теоретической главой. Содержание этой главы показывает научную зрелость соискателя и широкие потенциальные возможности как исследователя.

Аналитическое мышление, которым обладает Садыков А.Ф., проявилось при проведении анализа существующего состояния социально – экономической сферы Ханты – Мансийского автономного округа (ХМАО) – Югры, его транспортной инфраструктуры и перспектив их развития. Аналитическая часть диссертационного исследования выполнена в полном объеме и в соответствии с задачами, поставленными в работе.

Значительный опыт работы в области прикладных научных исследований, выполняемых в рамках университетских программ, проявился

в неординарном решении различных задач научно - методического направления диссертационного исследования, в частности, в разработке научно-методических рекомендаций обеспечения устойчивого социально – экономического развития монопрофильного нефтегазодобывающего региона, с учетом фактора рационализации региональной транспортной инфраструктуры на примере ХМАО – Югры. Этот опыт позволил довести указанную методику и обеспечивающие ее процессы до стадии практического применения.

Логика изложения теоретического, аналитического и практического материала, владение современными методами анализа, опыт исследовательской работы, интеллект, оригинальность мышления позволили Садыкову А.Ф. выполнить диссертационное исследование на высоком уровне.

Диссертация обладает несомненной практической значимостью и высоким качеством, в полной мере соответствует требованиям ВАК РФ, предъявляемых к кандидатским диссертациям, а Садыков Андрей Фаридович заслуживает присуждения ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)».

Доктор экономических наук,
профессор кафедры «Экономика»
ФГБОУ ВПО «Югорский
государственный университет»



Куриков Владимир Михайлович

Контактная информация: 628012, Российская Федерация, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, г. Ханты-Мансийск, ул. Чехова, 16, 4 корпус, кабинет 422. Телефон: +7 (3467)357-562, +7(3467)357-681, факс:+7(3467) 357-681. E- mail: v_islamutdinov@ugrasu.ru.

