

На правах рукописи

ГАЛЯВОВ АСФАН ГАЛЯМОВИЧ

**ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ
КРУПНЫМИ ПРОМЫШЛЕННЫМИ КОМПЛЕКСАМИ**

Специальность 08.00.05 - Экономика и управление народным
хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами – промышленность)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Казань - 2009

Диссертация выполнена в ГОУ ВПО «Казанский государственный финансово-экономический институт»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Сафиуллин Марат Рашитович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Шарапов Азат Рафикович

кандидат экономических наук
Сидоров Сергей Николаевич

Ведущая организация **Торгово-промышленная палата РТ**

Защита состоится « 11 » марта 2009 года в 14⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета ДМ 212.083.02 в ГОУ ВПО «Казанский государственный финансово-экономический институт» по адресу: 420012, г. Казань, ул. Бутлерова, 4, ауд. 34.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГОУ ВПО «Казанский государственный финансово-экономический институт».

С авторефератом можно ознакомиться на сайте <http://www.ksfei.ru/>

Автореферат разослан «09» февраля 2009 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
д-р экон. наук, доцент

О.Н. Вишнякова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Успешная реализация стратегической цели развития России - повышение качества жизни населения на основе динамичного и устойчивого экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, создания прочного фундамента её конкурентоспособности на долгосрочную перспективу и рациональной интеграции России в мировую экономику возможна только при условии устойчивого и эффективного функционирования транспортного комплекса как важнейшей составляющей производственной инфраструктуры страны. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей.

Исторически развитие транспорта во многом предопределило экономическое и пространственное развитие России, способствовало укреплению её целостности и международного влияния. В настоящее время состояние транспортного комплекса нельзя считать оптимальным, а уровень его развития достаточным. Наличие транспортной политики, адекватной современному состоянию промышленного сектора экономики, и создание в соответствии с ним динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы, является ключевым условием развития крупных промышленных комплексов Российской Федерации.

Все вышеизложенное обуславливает актуальность выбранной темы диссертации.

Степень разработанности проблемы. Проблема разработки адекватной транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами имеет серьезную научную основу. Проблемам развития транспортного комплекса посвящены труды Абрамова А.П., Аксенова И.А., Бугроменко В.Н., Белоусовой Н.И., Васильевой Е.М., Гибшмана А.Е., Гольц Г.А., Ефимова М.Н., Крамаренко Г.А., Канторовича Л.В.,

Лившица В.Н., Левина Б.А., Мамаева Э.А., Мандрикова М.Е., Маречета Д.А., Моисеенко Г.Е., Найденова И.В., Позамантира Э.И., Попова В.Г., Самсонова А.А., Филиной В.Н., Цветова Ю.М., Цыпина Л.Г., Чеботаева А.А., Шафиркина Б.И. и др.

Исследованию проблем промышленной политики, ее региональных аспектов посвящены труды Анисимова В.Ф., Винслава Ю., Гафурова И.Р., Кузнецова Ю., Мингалиевой Г.М., Никитаева В., Поляка Г.Б., Палей Т.Ф., Сафиуллина М.Р. и др.

Изучением кластерного подхода к развитию экономики занимались такие зарубежные ученые как Маршалл А., Портер М., Розенфельд С., Фрезер Э.Дж.. Из отечественных ученых вопросами применения кластерного подхода к реализации промышленной политики следует выделить Аношкину Е.Л., Асанова В.С., Ахметзянову Э.Р., Булатову Н.И., Гаврилова А.И., Киселева А.Н., Шерешеву М.Ю. и др.

Однако при, казалось бы высокой степени проработанности частных составляющих, исследования, посвященные целостности и системности их рассмотрения, крайне редки при всей актуальности вопроса разработки и реализации транспортной политики в контексте управления крупными промышленными комплексами. Это предопределило цели и задачи диссертации.

Цели и задачи исследования. Целью диссертации является разработка современных подходов к разработке транспортной политики в контексте управления крупными промышленными комплексами.

В соответствии с поставленной целью сформулированы следующие задачи:

- исследовать содержание основных понятий системы управления крупными промышленными комплексами посредством промышленной политики;
- проанализировать современное состояние реализации промышленной и транспортной политики на федеральном и региональном уровне, а также оценить степень их взаимосвязи;

- проанализировать существующие методические подходы к разработке транспортной политики и оценить опыт их практического использования;
- предложить методический подход к разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами.

Область исследования соответствует разделу «Экономика и управление народным хозяйством (промышленность)» п. 15.16. «Промышленная политика на макро- и микроуровне» специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – промышленность) Паспорта специальностей ВАК (Экономические науки).

Объектами исследования являются крупные промышленные комплексы, промышленные кластеры, транспортный комплекс Российской Федерации, Республики Татарстан.

Предметом исследования является процесс стратегического планирования взаимосвязанного развития транспортного комплекса, транспортной инфраструктуры и промышленного сектора экономики.

Теоретической и методологической основой исследования послужили работы отечественных и зарубежных ученых в области разработки и реализации промышленной политики, в частности, кластерного подхода к промышленной политике, функционирования транспортного комплекса, программно-целевого подхода к стратегическому планированию и управлению.

Для осуществления поставленной задачи были использованы следующие методы научных исследований: методы системного анализа и обобщения, абстрактно-логические, монографические, экономико-математические, статистические методы наблюдения и анализа информации на основе применения обобщающих статистических показателей.

Информационной базой исследования выступили стратегии, программы социально-экономического развития, развития транспортной системы Российской Федерации и транспортного комплекса Республики Татарстан и проекты реформирования транспортного комплекса, финансовые и

бухгалтерские отчеты предприятий, а так же информационные данные Федерального агентства по статистике Российской Федерации и Республики Татарстан, нормативные акты Российской Федерации и Республики Татарстан, публикации периодической печати, интернет-сайтов, реферативные обзоры.

Научная новизна исследования заключается в разработке современных подходов к разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами.

В рамках диссертации получены следующие наиболее значимые результаты, определяющие научную новизну исследования:

- на основе анализа теоретических аспектов промышленной политики, исследования практического опыта ее реализации за рубежом и современного состояния ее реализации в Российской Федерации, предложено определение «промышленная политика», учитывающее роль инфраструктурной составляющей ее реализации;

- выявлены особенности пространственно-территориального, инфраструктурного, отраслевого и кластерного подходов к промышленной политике по таким характеристикам как объект и значимость и актуальность их современного использования, а также осуществлено сопоставление кластерного подхода к промышленной политике с прочими подходами;

- выявлены возможные направления получения синергетического эффекта от взаимодействия транспорта и участников как существующих, так и потенциальных промышленных кластеров: от объединения возможностей и взаимодополнения предприятий и организаций в кластере, от совместного и скоординированного использования инфраструктуры, в том числе транспортной, получение эффекта от оптимальности логистических производственно-транспортных цепей, получение внутранспортного эффекта от использования транспортной инфраструктуры;

- разработана функционально-ориентированная декомпозиция кластера, включающая в себя воздействие внешних факторов, входящие потоки, процесс формирования добавленной стоимости продукции кластера,

исходящие потоки, получение дополнительных эффектов, в соответствии с новыми требованиями к построению модели, обусловленными современными тенденциями моделирования, а именно системности, открытости и практической значимости;

- оценена степень достижения целевых показателей развития транспортного комплекса Республиканской целевой программы «Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан на 2006–2010 гг.» и выявлены ключевые факторы, оказавшие влияние на современное состояние их выполнения, а именно: сокращение бюджетных инвестиций в транспортный комплекс РТ и, следовательно, несоблюдение условия необходимого объема финансирования развития транспортной системы, а также сохраняющуюся сырьевую направленность регионального промышленного производства;

- разработан методический подход к разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами, в рамках которого предложена концептуальная схема организации стратегического планирования транспортного обеспечения реализации кластерного подхода к промышленной политике;

- разработан алгоритм этапа моделирования в разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами;

- разработаны количественные (резерв «ликвидных» производственных мощностей, темпы роста капитальных вложений в предприятия промышленного сектора экономики, обновление подвижного состава транспортного комплекса, текущие затраты регионального транспортного комплекса, степень перегрузки объектов транспортной инфраструктуры, степень износа объектов транспортной инфраструктуры, темпы роста капитальных вложений в транспортную инфраструктуру), качественные (позиционирование предприятий-участников промышленных кластеров по критериям «создаваемый грузооборот - доля транспортных расходов в себестоимости промышленной продукции») и интегральные критерии эффективности транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами

(прирост нагрузки региональной экономики на региональный транспортный комплекс, прирост транспортных возможностей на единицу роста ВРП).

Разработанные и апробированные автором методические рекомендации направлены на решение практической и весьма актуальной задачи развития крупных промышленных комплексов РФ.

Практическая значимость исследования. Разработанные и апробированы автором методические рекомендации направлены на решение практической и весьма актуальной задачи повышения эффективности функционирования системы управления крупными промышленными комплексами посредством реализации адекватной транспортной политики.

Представленные в диссертации результаты и выводы могут быть использованы органами государственного управления при разработке и корректировке программ развития промышленного сектора экономики в целом и в частности кластеров, производственной инфраструктуры, транспортной инфраструктуры и при контроле их выполнения.

Апробация результатов исследования. Основные выводы и положения диссертации были использованы в деятельности ОАО «Татспиртпром», ОАО «Казаньоргсинтез», ОАО «Таиф-НК», ГОУ ВПО «Казанский государственный технологический университет Нижнекамский химико-технологический институт».

Материалы диссертации используются в учебном процессе для преподавания дисциплин «Стратегический менеджмент», «Отраслевая экономика (промышленность)», «Региональная экономика и управление», «Государственное регулирование экономики» в ГОУ ВПО «Казанский государственный финансово-экономический институт».

Разработанная тема диссертации выполнялась в рамках следующих НИР: 1) исследование влияния уровня транспортной инфраструктуры на развитие кластеров в Республике Татарстан (2006г.); 2) разработка стандарта государственных услуг для Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан (2006г.); 3) республиканская целевая программа «Раз-

витие транспортного комплекса Республики Татарстан на 2006-2010 года», утвержденная законом Республики Татарстан №64-ЗРТ от 03.08.2006г.;

4) концепция формирования российского участка «Санкт–Петербург–Казахстан» в составе нового автодорожного коридора «Балтика–Китай» по Территории Республики Татарстан. Казань, 2008г.

Основные научные результаты диссертационного исследования изложены в пяти публикациях общим объемом 2,09 печ. л., в том числе два - в изданиях, рекомендованных ВАК объемом 0,76 печ.л.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и приложения. Диссертация содержит 158 страниц основного текста, 39 таблиц, 36 рисунков, библиографический список литературы из 174 наименований, одно приложение на 8 страницах.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Логика диссертации и взаимосвязь разделов представлена на рисунке 1. Остановимся подробнее на основных выводах, сделанных в диссертации.

В рамках **первой главы диссертации** на основе анализа целей и задач промышленной политики, анализа существующих определений, уточнено понятие промышленной политики как комплексного взаимодействия государства и бизнеса на общегосударственном, отраслевом и корпоративном уровнях, направленного на развитие промышленности и инфраструктуры, с целью повышения конкурентоспособности национального промышленного производства, позволяющего занять устойчивые позиции в мировом воспроизводственном процессе.

Выявлены особенности пространственно-территориального, инфраструктурного, отраслевого и кластерного подходов к промышленной политике (табл.1).

На основе изученных материалов о кластерном подходе, была разработана функционально-ориентированная декомпозиция кластера, позволяющая наглядно отразить всю динамичность и системность функционирования кластеров (рис.2).



Рис. 1. Логика и взаимосвязь основных разделов диссертации

Особенности кластерного подхода к промышленной политике
по отношению к другим подходам

Прочие подходы	Кластерный подход по отношению к другим подходам
Пространственно-территориальный	Нечто среднее между и пространственным и инфраструктурным подходами. Основанная на развитии диалога между ключевыми компаниями региона, органами государственной власти, и формировании совместного видения и общих целей, кластерная политика снимает ограничения территориального подхода
Инфраструктурный	Иногда встречается трактовка кластерного подхода как конкретизация инфраструктурного подхода на конкретной территории
Отраслевой	В отличие от отраслевого подхода, по сути деформирующего конкуренцию за счет лоббирования интересов отдельной отрасли или компании и, как следствие, «перетекания» выгод в одну из отраслей, кластерный подход позволяет сформировать комплексный взгляд на государственную политику развития региона с учетом потенциала роста региональных экономических субъектов. Кластерный подход основан на инновационном развитии, ориентирован на перегруппировку производительных сил и средств производства

Формирование системы кластеров следует рассматривать не просто как способ активизации малого и среднего бизнеса, а как важнейшей элемент общей экономической политики государства, позволяющий консолидировать сильные стороны крупного, среднего и малого бизнеса, научных учреждений и некоммерческих организаций, с тем, чтобы использовать полученный в результате синергетический эффект для усиления международных позиций национальных компаний в отраслях, имеющих решающее значение для конкурентоспособности экономики страны в целом.

Во второй главе «Современное состояние транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами» проанализировано современное состояние промышленного сектора российской экономики, в результате чего выявлены наметившиеся после 2005 г. положительные тенденции в развитии промышленности – превышение темпов роста обрабатывающих производств над темпами роста добывающей промышленности (табл.2).



Рис.2. Функционально-ориентированная декомпозиция кластера

Таблица 2

Темпы роста добавленной стоимости в Российской Федерации в разрезе видов экономической деятельности за период 2003-2007 гг.,
% к предыдущему году*

Виды экономической деятельности	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Добыча полезных ископаемых	110,8	107,9	100,5	101,6	100,3
Обрабатывающие производства	109,5	106,7	106	102,9	107,9
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	101,6	102	101,2	105,3	99,7

*Таблица составлена по материалам Федеральной службы государственной статистики

Выявлены ключевые факторы, оказавшие влияние на неустойчивую динамику индекса промышленного производства, а именно: неспособность национального машиностроения удовлетворить растущий спрос на передовое оборудование со стороны местных компаний - производителей, высокая конкуренция со стороны зарубежных производителей, что подчеркивает объективную необходимость эффективной реализации национальной промышленной политики.

Период 2000-2007 гг. характеризуется в целом по РФ относительно стабильной структурой грузооборота по видам транспорта: интервал изменения удельных весов грузооборота железнодорожного транспорта 40-42%, трубопроводов – 54-55%, внутренний водный – 1,3-2%, автомобильный – 0,6-0,9%, удельный вес воздушного транспорта составляет на протяжении всего анализируемого периода 0,1%.

Следует отметить, что почти 70% народнохозяйственных грузов перевозится транспортом отраслей экономики, а в объеме грузооборота более 1/2 приходится на долю трубопроводного транспорта.

Что касается структуры грузоперевозок транспорта общего пользования РФ, то здесь, начиная с 2004 г., просматривается устойчивая тенденция к

снижению удельных весов трубопроводного и железнодорожного транспорта в пользу автомобильного (до 2003 г. удельный вес автомобильных грузоперевозок напротив - снижался). В целом за период 2000–2007 гг. объем грузоперевозок увеличился на 25,8%.

В современных условиях развитие дорожно-транспортного комплекса становится одним из важнейших компонентов обеспечения динамичного конкурентоспособного развития национальной экономики, и проводимых социально-экономических реформ.

Значительно возросла системообразующая роль транспорта и взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований.

Основным фактором, влияющим на рост объема грузоперевозок, является рост объема промышленного производства, который составил в 2006 г. 103,9% к уровню 2005 г., что несколько ниже темпов роста объема промышленного производства в период 2003-2004 гг., составляющих 108%.

На рисунке 3 отчетливо видно, как после 2003 г. динамика темпов роста грузооборота общего пользования четко следует динамике индекса промышленного производства.

В этой связи нами бы выстроен тренд, описываемый степенной функцией (1) с величиной достоверности аппроксимации $R^2=0,9822$.

$$y = 0.9856x^{1.0265} \quad (1)$$

Выявленная зависимость позволяет спрогнозировать динамику объемов транспортной работы транспорта общего пользования РФ в данном случае – грузооборота.

Транспортный комплекс является достаточно динамично развивающимся сегментом экономики РФ и, опираясь на анализ итогов 2006-2007 гг., можно говорить об определенном переходе от этапа выживания к этапу обновления и развития.

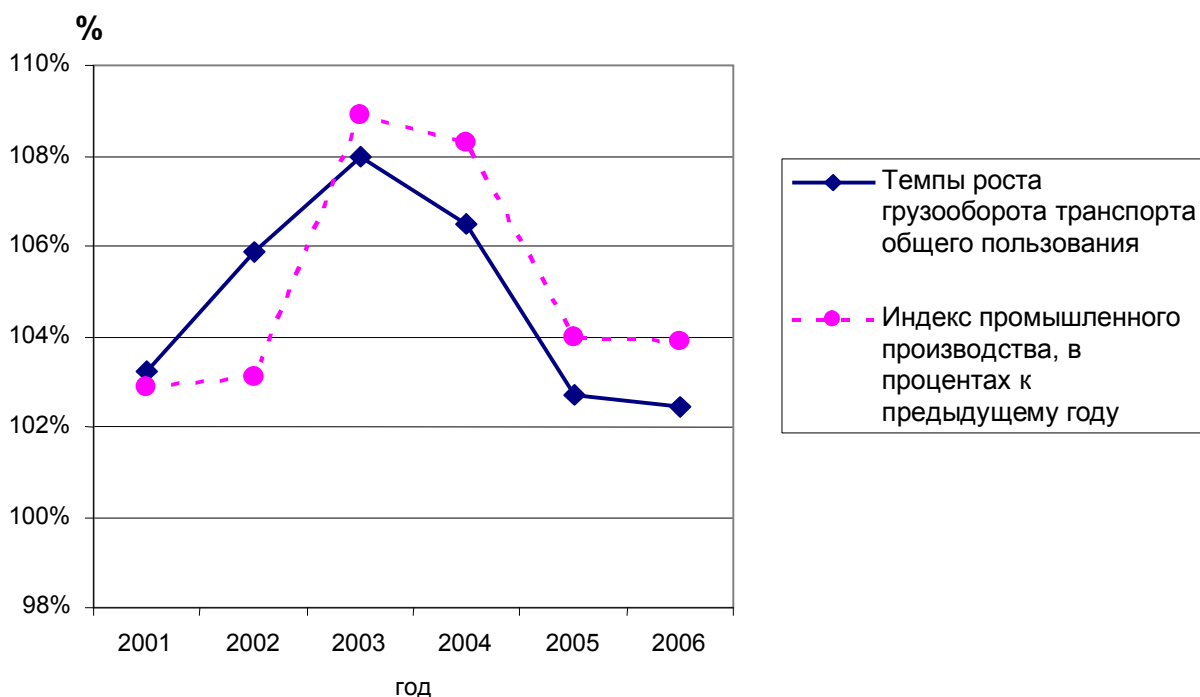


Рис.3. Динамика темпов роста грузооборота транспорта общего пользования и индекса промышленного производства в Российской Федерации за период 2000 – 2006 гг.

Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития – достаточным.

Перед транспортным комплексом стоит ряд серьезных проблем, которые в дальнейшем могут нивелировать в целом позитивные тенденции периода 2000-2007 гг., а именно: 1) значительный износ подвижного состава (до 50-70% в ряде подотраслей и регионов); 2) высокие объемы незавершенного строительства и несвоевременного ввода в эксплуатацию объектов магистральной транспортной инфраструктуры; 3) относительно низкая степень безопасности функционирования транспортного комплекса. Указанные проблемы носят общефедеральный характер, но в то же время, они типичны и для большинства регионов РФ.

Проблемы в развитии транспортного комплекса РФ усиливают инфраструктурные ограничения. Так, 17% дорог федеральной дорожной сети рабо-

тает в режиме перегрузки, 28 % всего объема перевозок по федеральным дорогам осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорог, а это, в свою очередь, приводит к росту издержек на 20-40% по сравнению с нормативными условиями движения.

Анализ динамики развития промышленности Республики Татарстан (далее – РТ) за период 2000 – 2007 гг. выявил сохраняющуюся по настоящее время ее сырьевую направленность, поскольку наименьший удельный вес в структуре промышленности составляют высокотехнологичные производства. Однако проведенный анализ темпов роста промышленного производства свидетельствует о наметившихся с 2003 г. тенденциях структурного сдвига в экономике РТ и более интенсивном развитии отраслей обрабатывающего производства по сравнению с добывающей промышленностью.

В 2006 г. президентом РТ в своем ежегодном Послании была поставлена задача развития кластерных подходов к управлению промышленностью РТ. Однако следует отметить, что не все преимущества и возможности кластерного развития воплощаются в полном объеме. Якорные предприятия региона нередко злоупотребляют своим доминирующим положением и ограничивают возможности развития малого и среднего бизнеса, при этом в небольших городах и населенных пунктах имеются как готовые производственные площадки, так и необходимые трудовые ресурсы.

Стратегия нефтепереработки в РТ связывается с развитием существующих и введенных до 2007 г. производств с их последовательным совершенствованием и дополнением новыми установками, а также с продолжением реализации проекта создания нового комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в г. Нижнекамске по переработке 7 млн. тонн нефти.

В РТ есть все предпосылки для создания полноценного автомобилестроительного кластера, включающего в себя производство автомобилей и автокомпонентов, максимально задействующего возможности местных поставщиков и ориентированного не только на потребности внутреннего рынка, но и на экспорт. По итогам 2007 г. оборот предприятий автомобилестроения

составил около 145 млрд. руб., индекс промышленного производства - 126%. В текущем году планируется выйти на годовой объем отгруженной продукции в сумме 180 млрд. руб. с ростом промышленного производства на уровне 120%.

Что касается авиастроительного кластера, в 2007 г. частично удалось преодолеть негативную политику, проводимую в ряде министерств и крупных федеральных авиакомпаний РФ в отношении ФГУП «КАПО им. С.П.Горбунова» и модельного ряда самолётов «Ту», которые могут строиться на этом предприятии.

Транспортный комплекс РТ насчитывает около 1400 субъектов хозяйственной деятельности, на которых работает в настоящее время более 90 тыс. чел., играет системообразующую роль в экономике региона, обладает потенциалом повышенного воздействия на создание добавленной стоимости и формирование валового регионального продукта (табл.3).

Таблица 3

Удельный вес основных экономических показателей развития транспорта в экономике Республики Татарстан*, %

Показатель	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Валовая добавленная стоимость	5,2	6,5	6,1	7,3	7,8	7,5
Основные фонды (на конец года)	14,3	10,2	12,5	9,5	15,1	13,5
Среднегодовая численность работников предприятий и организаций	5,6	5,5	5,6	5,5	5,6	5,9
Прибыль предприятий и организаций	11,3	11,8	10,6	8,6	10,8	9,2

*Таблица составлена по материалам Татарстанстата

При транспортировке грузов предприятия большинство отраслей промышленности РТ отдадут предпочтение автомобильному транспорту – им перевозится более половины всего объема перевозимых грузов республики.

В РТ разработана «Концепция развития Камского экономического района на период до 2020 года», которая является, по сути, составной частью

Программы «Развития и размещения производительных сил Республики Татарстан на основе кластерного подхода до 2015 года и на период до 2030 года». Основной задачей программы развития, в частности, Камского промышленного узла, где сосредоточены промышленно развитые города Набережные Челны, Нижнекамск, Елабуга, Менделеевск, Заинск и прилегающие к ним районы, является комплексное и эффективное развитие территорий, используя мощные потенциалы таких промышленных гигантов, как ОАО «КАМАЗ», ОАО «Нижнекамскнефтехим», преимущества, которыми наделяются территории особых экономических зон (ОЭЗ «Алабуга»), а также инновационный опыт технопарков (Бизнес-инкубатор «Алабуга», КИП «Мастер», Технопарк Татэлектромаш, НП «Технопарк Прикамья»).

Ключевыми ограничениями в дальнейшем развитии Камского промышленного узла является отсутствие должной транспортной инфраструктуры, логистических центров. В рамках реализации Концепции развития Камского экономического района среди первоочередных мероприятий инфраструктурного характера выделяется устранение сверхнормативной нагрузки на автомобильную дорогу «Набережные Челны – Казань», которая значительно превышает минимальный стандарт, а также реконструкция моста через реку Вятка в районе Мамадыша с доведением его до нормативов I технической категории. Аналогичной модернизации требует дорога, связывающая Набережные Челны с Нижнекамском, Камскими Полями и Чистополем. Кроме того, новые мостовые переходы через Каму в районе населенных пунктов Соколки и Бетьки оказали бы содействие индустриальному росту в регионе.

В третьей главе «Совершенствование транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами» проанализировано практическое использование планово-программного подхода к стратегическому планированию развития транспортного комплекса Российской Федерации, Республики Татарстан. В 2005 г. по заказу Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ была разработана и утверждена Республиканская целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики

Татарстан на период 2006-2010 гг.», которая имеет статус республиканского закона.

В диссертации была сделана оценка степени достижения целевых значений грузооборота различных видов транспорта РТ и сделан прогноз (табл.4).

Таблица 4

Достижение целевого показателя грузооборота трубопроводного транспорта отраслей экономики Республиканской целевой программы «Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан

на 2006 – 2010 гг.» (млн.т.- км.)

Вид транспорта	Год	факт	Эффективный вариант прогноза	Инерционный вариант прогноза	Отклонение (факт – эффективный вариант прогноза) (+,-)	Отклонение (факт – инерционный вариант прогноза) (+,-)
Ж/д-транспорт	2005	25857,9	22778,8	24859,8	3079,1	998,1
	2006	28775,4	24139,2	26537,7	4636,2	2237,7
А/м-ный транспорт	2005	5114,8	6975,90	6308,40	-1861,10	-1193,60
	2006	5939,9	8478,30	6459,20	-2538,40	-519,30
Трубопроводный	2005	158288,6	128300		29988,6	
	2006	158118	131400		26718,0	

Характер тренда прогнозной функции грузооборота железнодорожного транспорта показал, что, что к концу реализации целевой программы (к 2010г.) значения эффективного прогноза Программы так и не будут достигнуты.

По автомобильному транспорту РТ необходимо отметить значительное отставание в достижении целевого значения грузооборота, но в отличие от грузооборота железнодорожного транспорта не только в 2005 г., но и в 2006 г., причем речь идет о недостижении целевых показателей инерционного прогноза, не говоря уже об эффективном варианте прогноза.

Достижение эффективного прогноза грузооборота автомобильного транспорта отраслей экономики РТ возможно, согласно расчетам, лишь после 2011 г. Анализ достижения целевого значения грузооборота трубопроводного транспорта РТ свидетельствует о том, что фактический грузооборот трубопроводного транспорта региона значительно превышает прогнозные значения показателя – так, фактический грузооборот трубопроводного транспорта в 2005 г. превысил прогноз на 29988,5 млн.т.- км., в 2006 г. превышение прогнозного показателя составило 26718 млн.т.- км.

Одной из главных причин сложившейся ситуации с выполнением целевых показателей грузооборота по видам транспорта Республиканской целевой программы «Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан на 2006–2010 гг.», является несоблюдение условия необходимого объема финансирования развития транспортной системы в объеме не менее 3,5 % ВРП.

В качестве второй основной причины необходимо отметить по-прежнему сохраняющуюся сырьевую направленность регионального промышленного производства. Эффективный же вариант реализации данной программы основывается как раз на предположении об ускоренном влиянии динамично развивающейся отраслевой структуры экономики.

Предложен методический подход к разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами в контексте реализации промышленной политики (рис. 4), суть которого заключается в системности рассмотрения промышленного сектора экономики и транспортного комплекса, их взаимосвязи и взаимного влияния для достижения цели разработки адекватной транспортной политики в системе управления промышленными комплексами.

Особое внимание уделено второму этапу разработки транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами в контексте реализации промышленной политики – этапу моделирования - и предложен подробный алгоритм его выполнения (рис.5).



Рис.4. Схема разработки транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами в контексте реализации промышленной политики

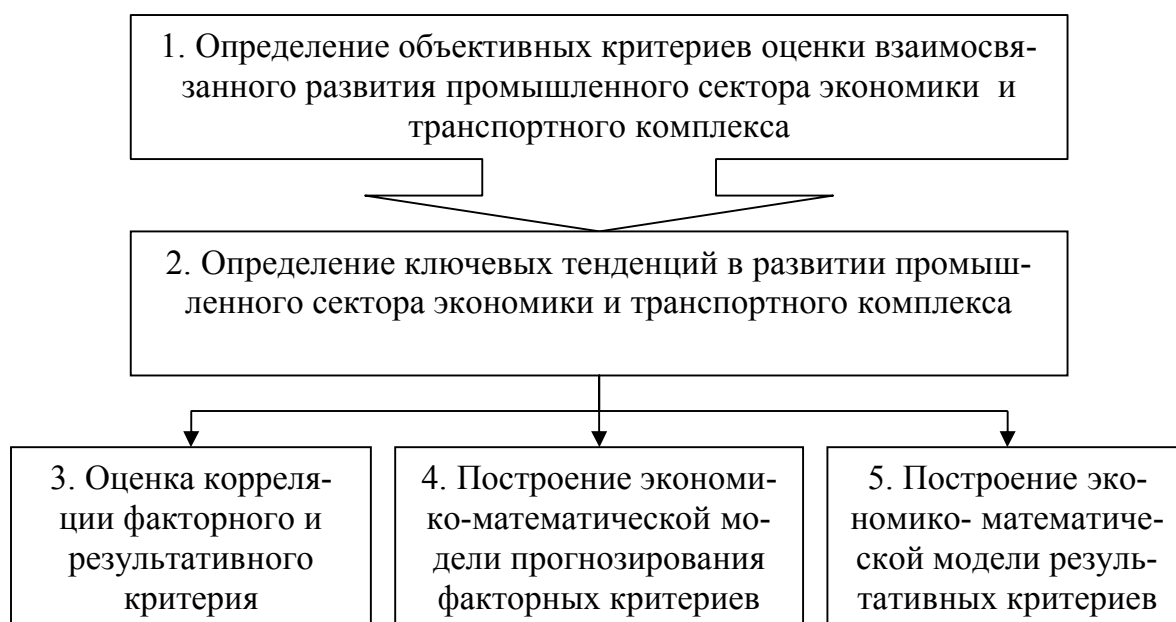


Рис. 5. Алгоритм выполнения этапа моделирования в разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами

Предлагается ряд критериев для оценки эффективности транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами и оценки взаимосвязанного развития промышленного сектора экономики и транспортного комплекса (табл.5).

Таблица 5

Предлагаемые критерии эффективности транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами

Виды критериев	Критерии оценки
1. Количественные: 1.1. по промышленному сектору экономики:	- Резерв «ликвидных» производственных мощностей на промышленных предприятиях; - Темпы роста капитальных вложений в промышленный сектор экономики
1.2 по транспортному комплексу:	- Обновление подвижного состава транспортного комплекса; - Текущие затраты транспортного комплекса; - Степень перегрузки объектов транспортной инфраструктуры; - Степень износа объектов транспортной инфраструктуры; - Темпы роста капитальных вложений в транспортную инфраструктуру
2. Качественные	Позиционирование предприятий – участников промышленных кластеров
3. Интегральные	- Прирост нагрузки экономики на транспортный комплекс; - Прирост транспортных возможностей на единицу роста ВРП.

В качестве качественного критерия оценки взаимосвязанного развития промышленного сектора экономики и транспортного комплекса предлагается использовать модель позиционирования по критериям «создаваемый грузооборот (спрос на услуги транспортного комплекса) (G) - доля транспортных расходов в себестоимости промышленной продукции (Y)», являющаяся отображением позиций промышленных кластеров в стратегическом пространстве и создании направления развития транспортного обеспечения (рис.6).

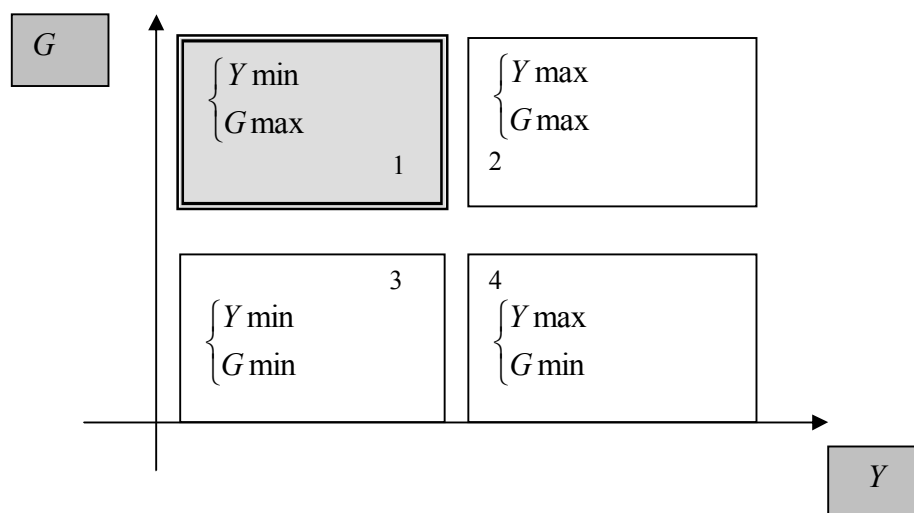


Рис.6. Сегменты модели позиционирования промышленных предприятий – участников промышленных кластеров

Такое позиционирование промышленных предприятий – участников промышленных кластеров позволит, в частности, выявить промышленные предприятия как потенциальных участников государственно-частного партнерства в развитии транспортной инфраструктуры – составляющие сектор 1.

Таким образом, в диссертационной работе были представлены основные заключения о теоретических основах промышленной политики, кластерного подхода к ее реализации, роли транспорта в достижении целей промышленной политики, взаимосвязанном развитии транспортного комплекса и промышленного сектора экономики как на всех уровнях управления, даны методические рекомендации по разработке транспортной политики в системе управления крупными промышленными комплексами.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК:

1. *Галявов А.Г.* Обеспечение реализации национальной промышленной политики/ Галявов А.Г. // Экономический вестник РТ. – 2007. - №4. – С. 11-14.- 0,38 печ.л.
2. *Галявов А.Г.* Анализ современного состояния транспортного комплекса Республики Татарстан в контексте развития региональной экономики/ Галявов А.Г. // Экономический вестник РТ. – 2007. - №4. – С.15-18. -0,38 печ.л.

Публикации в других изданиях:

3. *Галявов А.Г.* Влияние транспорта на развитие промышленного сектора экономики/ Галявов А.Г. // Дни науки института управления, экономики и социальных технологий КГТУ: сборник статей и сообщений конференции молодых ученых, аспирантов и студентов. Вып.ХІ. - Казань: Изд-во Казан.гос.технол.ун-та, 2007.– С. 194-198.- 0,29 печ.л.
4. *Галявов А.Г.* Значение транспортной инфраструктуры в формировании экономического пространства / Галявов А.Г. // Дни науки института управления, экономики и социальных технологий КГТУ: сборник статей и сообщений конференции молодых ученых, аспирантов и студентов. Вып.ХІ. - Казань: Изд-во Казан.гос.технол.ун-та, 2007. – С. 189-194.-0,29 печ.л.
5. *Палей Т.Ф., Галявов А.Г.* Исследование влияния уровня транспортной инфраструктуры на развитие кластеров Республики Татарстан / Палей Т.Ф., А.Г. Галявов; Центр инновационных технологий. - Казань, 2007. – 44 с.- 0,75 печ.л.