УДК 332.1:656.1
ББК 65.9(2)
Г-93

Гукетлев Юсуф Хаждибирамович, *доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой организации и управления транспортными процессами инженерно-эконо-мического факультета Майкопского государственного технологического университета, т.: 89064388362.*

РЕГИОНАЛИЗАЦИЯ КАК ФОРМИРОВАНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

(рецензирована)

Предложен механизм формирования региональных транспортных систем управления в соответствии с принципами новой государственной региональной политики; показана структура механизма экономического федерализма с изменением форм и методов управления на макроэкономическом уровне.

Ключевые слова: регион, системный подход, макроэкономика, федерализм, транспорт, управление.

Guketlev Yusuf Khadzhibiramovich*, Doctor of Economics, professor, head of the Department of Organization and Management of Transport Processes of the Faculty of Engineering and Economics, Maikop State Technological University, tel: 89064388362.*

REGIONALIZATION AS FORMATION OF TERRITORIAL TRANSPORT SYSTEMS

(reviewed)

The mechanism of formation of regional transportation systems management in accordance with the principles of the new state regional policy has been suggested; the structure of the mechanism of economic federalism with changes in the forms and methods of management at the macro level has been shown.

Key words: region, systematic approach, macroeconomics, federalism, transportation management.

Главным в новой парадигме регионального управления является положение о том, что регион в настоящее время превратился в самостоятельный хозяйствующий субъект. Как отмечает академик А.Г. Гранберг, в трудах основоположников региональной экономики регион выступал только как сосредоточение природных ресурсов и населения, производства и потребления товаров, сферы обслуживания. Регион не рассматривался как субъект экономических отношений, носитель особых экономических интересов [1]. В настоящее время администрации регионов являются полноправными субъектами рыночных отношений. Именно правительство региона формирует структуру своего хозяйства, действуя в соответствии с принципами государственной региональной политики.

Важной особенностью новой парадигмы регионального развития является расширение и преобладание горизонтальных экономических связей в процессе регионального воспроизводства с одновременным сокращением и трансформированием вертикальных связей. Эта тенденция в развитии региональных социально-экономических систем имеет принципиальное значение для формирования региональных транспортных структур.

Примером макрорегионов может служить макроструктура федеральных округов, на которые делится территория Российской Федерации. В данном контексте термин «макрорегион» выполняет сопоставительную функцию для обозначения сопоставляемых таксонов, принадлежащих к различным порядкам одной и той же системы таксонирования.

Системный подход к формированию региональных социально-экономических систем является общеметодологическим положением, на которое опирается настоящее исследование. Сущность системного подхода заключается в целостном рассмотрении объекта исследования, состоящего из множества взаимосвязанных элементов [2].

Перечисленные закономерности теории систем имеют большое значение в исследовании процесса формирования региональной транспортной системы, являющейся составной частью сложного хозяйства региона. Кроме того следует учитывать, что экономика региона – это подсистема общеэкономической системы федеративного государства. Она формируется под воздействием объективных закономерностей разделения труда и других факторов районообразования.

Одними из важных системообразующих факторов являются потребности субъектов хозяйствования. Это вытекает из приведенного определения хозяйственной системы, которое мы используем для обоснования системообразующей роли потребностей. Потребности через сознание трансформируются в интересы, последние являются определяющими в структуре регионального хозяйства [3].

Если учесть, что упорядочивание интересов означает распределение приоритетов, а интересы отражают потребности, то можно сделать вывод, что потребности через интересы и управленческую деятельность оказывают влияние на процесс формирования социально-экономической структуры региона. Эту системообразующую роль потребностей следует учитывать при формировании не только региональных социально-экономических систем, но и регионального транспортного пространства, а также при организации экономического мониторинга транспортного процесса.

В настоящее время экономика российских регионов функционирует в основном за счет снижения объемов потребления у подавляющей части населения; проедания основных фондов и производственных заделов; инфляционной составляющей финансовых ресурсов: масштабного оттока финансов из сельского хозяйства из-за ценовых диспропорций; деградации наукоёмких звеньев экономики; роста масштабов потребительского импорта. В то же время определённая стабилизация и оживление экономической ситуации в России позволяют сделать вывод об относительной сформированности новой экономической структуры с преобладанием сырьевых и топливных отраслей, что также необходимо учитывать при прогнозировании развития экономики регионов.

Формирование механизма экономического федерализма связано одновременно с развитием трех видов политики: непосредственно федеральной, региональной и местной (муниципальной). Первая может включать в себя вторую и третью, но может иметь и собственное специфическое качество, связанное с отношением «государство – внутреннее государство» [4]. Средства реализации трех указанных видов политики могут быть классифицированы следующим образом:

1) по характеру воздействия на поведение субъекта – прямые и косвенные;

2) по широте воздействия на экономику – общеэкономические, селективные;

3) по каналу воздействия – нормативно-законодательные, административные, экономические;

4) по сфере действия – бюджетно-финансовые, амортизационные, денежно-кредитные, ценовые.

Механизм регионального управления должен строиться на известных свойствах региональной системы [5]:

- регион – составляющее звено единой национальной системы производительных сил и экономических отношений, его экономика взаимодействует прямыми и обратными производственно-экономическими, ресурсными, научно-техническими, финансово-кредитными связями с народным хозяйством страны;

- в регионе осуществляются полные циклы воспроизводства населения и трудовых ресурсов, основных и оборотных фондов общего пользования, формируются отношения по поводу производства, распределения, обмена и потребления продукции;

- происходит взаимодействие предприятий с органами местной власти в целях обеспечения комплексного и эффективного социально-экономического развития территории;

- в компетенции региональных органов власти находятся важнейшие вопросы экономического планирования, финансового регулирования, денежного обращения, налоговой политики, развития социальной сферы, подготовки и рационального использования трудовых ресурсов, охраны и воспроизводства природной среды и ресурсного потенциала.

Можно выделить некоторые аспекты регионального управления транспортом [6, 4, 5]:

1.Взаимоотношения региона и федерации (центра). На сегодняшний день взаимодействие регионов и федерального правительства осуществляется лишь в сфере внешнеэкономического регулирования деятельности транспорта. Отсутствие единой транспортной политики, самоустранение федерального центра от проблем регионов – все это лишний раз подтверждает, что в современной экономической ситуации ключевые вопросы развития и функционирования транспортной системы решаются на уровне субъектов Российской Федерации. Именно на их правительства ложится основная ответственность по разработке и внедрению комплексных программ поддержки транспорта региона.

2. Взаимоотношения региона и местного самоуправления (города, районов и т.д.). Важным моментом организации самоуправления является определение функций самих территориальных органов различных уровней, исходя из целей и задач развития всего региона.

Изменения в теории региональной экономики позволяют сделать ряд выводов, важных для решения региональных проблем управления автотранспортом:

1. На основе системно-синергетической концепции развития регулирования рынка на транспорте определены актуальные проблемы современной экономики с целью его развития и активного формирования современной методологии нового глобального экономического порядка.

2. Проведенные исследования показали, что в России, использовавшей опыт развитых стран, за основу реформирования принята регулируемая форма рыночных отношений с современным организационно-экономическим механизмом управления, посредством которого регулируются потребности государства и общества в целом (рис.1).

Рис. 1. Структура управления автомобильным транспортом

3. Определен принцип планомерности в современных экономических системах, объективно обеспечивающий условия для формирования целостной системы стратегического управления, которая создает стабильность и предсказуемость социально-экономического развития на перспективу.

4. Выделены основные факторы, определяющие региональный аспект, как одну из основополагающих подсистем всей экономической системы. Региональный социально-экономический оптимум в экономической системе не может быть установлен за счет саморегуляции, о чем свидетельствует опыт других стран, и требует анализа альтернативных вариантов и специальных хозяйственных решений.

5. Научно обоснована необходимость изменения форм и методов управления на макроэкономическом уровне в периоды кризисов, когда основные проблемы возникают вокруг прав собственности и соотношения собственности и структур управления. Эффективность экономической системы зависит от качества управления объектами собственности и регламентации государством отношений собственности в соответствии с потребностями хозяйственной деятельности.

6. Сформулирован основной принцип новой парадигмы регионального управления: регион превратился в полноценный самостоятельный хозяйствующий субъект с преобладанием горизонтальных экономических связей, что имеет важное значение для формирования региональных транспортных структур управления, в сфере деятельности которых находятся важнейшие вопросы экономического планирования, разработки и реализации региональных целевых программ развития транспортного комплекса.

Литература:

1. Гранберг, А.Т. Теоретические проблемы региональной экономики [Текст] / А.Т. Гранберг // Регион: экономика и социология. – М., 1994. – №1. – С. 20-25.
2. Волков, С.М. Швеция: социально-экономическая модель [Текст] / С.М. Волков. – М.: Мысль, 1991. – 161 с.
3. Региональная экономика [Текст]: Учеб. пособие / Под ред. Т.Г. Морозовой. – М.: Наука, 1995. – 238 с.
4. Игнатьев В.Г. Регионоведение [Текст]: Учеб. пособие / В.Г. Игнатьев, В.И. Бутов. – Ростов н/Д: НЦ «МАРТ», 1998. – 321 с.
5. Персианов, В.А. Диагностический анализ транспортных комплексов методом имитационного моделирования [Текст]: Учеб. пособие / В.А. Персианов, Т.В. Федина. – М.: МИУ, 1990. – 48 с.
6. Концепция развития транспортного комплекса в условиях перехода к рыночным отношениям [Текст]: Офиц. текст. – М.: Минтранс РФ, 1992. – 372 с.

References:

1. Granberg A.T. Theoretical problems of the regional economy / / Region: Economics and Sociology. M., 1994. № 1. P. 20-25.

2. Volkov S. M. Sweden: socio-economic model. M.: Thought, 1991. - 161 p.

3. Morozova T.G. Regional Economy: textbook. M.: Nauka, 1995. 238 p.

4. Ignatiev V.G. Regional studies: a textbook. Rostov n / D: SC "MART", 1998. - 321 p.

5. Persianov V.A. Diagnostic analysis of transport systems by simulation: a textbook. M.: MIM, 1990. – 48 p.

6. The concept of the development of the transport complex in the transition to a market economy. M.: Russian Ministry of Transport, 1992. - 372 p.