

**Медведев В.Л.,  
Лукиных В.Ф.,**  
Сибирский государственный аэрокосмический  
университет имени академика М.Ф.Решетнева,  
г.Красноярск

## **Региональная подсистема товаропроводящей сети как полюс роста региональной экономики**

*Проведено исследование тенденции превышения вклада сервисных предприятий над производственными в структуре регионального валового продукта в регионах сырьевой направленности, что позволило представить ее в категории характерной особенности развития регионов сырьевой направленности Сибири в рыночных конкурентных условиях. Теоретически разработано направление стабилизации темпов роста регионального валового продукта (РВП) за счет позиционирования региональной подсистемы товаропроводящей сети (РПТС) – базовой сервисной составляющей РВП, как приоритетного полюса роста региональной экономики в условиях понижения или незначительного увеличения темпов роста производственного сектора региональной экономики. Проведено уточнение понятия РПТС, трактовка которого позволила определить границы сферы услуг РПТС в регионе, выявить несоответствие организационно-функциональных изменений РПТС целям и задачам социально-экономического развития региона и установить проблему и источники проблемы РПТС в регионе.*

С учетом практики развития рыночных отношений в России главной задачей экономики региона в настоящее время является интеграция региональных рынков в общероссийский и международный и создание единого экономического пространства. В этом случае экономика региона должна быть открытой системой. Международные и внутривососсийские связи должны отражать специализацию каждого крупного предприятия или территориального производственного комплекса региона в глобальных цепях поставок. В пределах региона должны возникнуть связи между отраслями специализации и группой вспомогательных и обслуживающих производств, между производством и инфраструктурой, между объектами инфраструктуры.

Прежние эталоны эффективных схем товародвижения, унаследованные от централизованной советской экономики утратили лидирующие позиции. Другие товаропроводящие инфраструктурные системы приобрели новые организационно-структурные очертания и вышли на передовые рубежи за счет высокого уровня профессионального управления и качества оказываемых услуг. Вместе с ростом международной конкуренции и развитием глобализации продолжается укрупнение компаний и расширение интеграционных связей между ними.

В связи с этим, проблема развития региональной подсистемы товаропроводящей сети является актуальной и имеет важное хозяйственно-экономическое значение для повышения конкурентоспособности региона, внедрения и разработки стратегических программ социально-экономического устойчивого развития региона и предпринимательских структур в условиях межрегиональной интеграции.

Опубликованные в российской и зарубежной литературе современные научно-методологические подходы к формированию товаропроводящих сетей стран и регионов не полностью учитывают последние тенденции развития сфер производства и обращения, инструментов и методов управления современными региональными макросистемами с комплексным характером взаимоотношений предприятий и организаций в региональных цепях поставок, а также в недостаточной степени учитывают специфику развития сферы обращения в условиях региональных инвестиционных проектов освоения месторождений минеральных ресурсов в Сибири.

Требуют доработки теоретические и методологические основы развития региональных и межрегиональных товаропроводящих систем с учетом усиления современных тенденций объединения отдельных компаний в рамках вертикально-интегрированных холдингов, стремительного исчезновения территориальных границ деятельности международных компаний, тотальным проникновением электронных, инновационных и интеллектуальных инструментов управления в практику.

Целью работы авторов является исследование и разработка теоретических и прикладных организационно-экономических основ обеспечения конкурентоспособного развития РПТС, обоснование и разработка концепции развития организационно-управленческих и организационных структур, методик обеспечения конкурентоспособного развития РПТС на примере Красноярского края.

При анализе динамики экономического развития и планов социально-экономического развития региона выявлено, что намечаемый рост объемов производства в отраслях специализации не достигнут в планируемом объеме в связи с тем, что были замедлены темпы обновления производственных фондов, слабо развивались вспомогательные производства, производственная и социальная инфраструктура.

Установлено, что одной из причин замедления экономического развития региона является некомплексность инфраструктуры и отсутствие общерегиональных инфраструктурных элементов РПТС.

Выявлено, что история формирования экономики сибирских регионов изначально была основана на развитии ресурсных минерально-сырьевых полюсов роста. Эта тенденция сохраняется в настоящее время и сохранится в обозримой стратегической перспективе в связи с тем, что минеральная ресурсная база Сибири составляет в среднем около половины всей минеральной ресурсной базы России.

При анализе стратегий социально-экономического развития регионов выявлена современная тенденция расстановки акцентов в региональной политике: акценты переместились на стабилизацию социально-экономической среды и развитие инфраструктур межрегионального и международного уровней.

Исследование изменений внутреннего регионального валового продукта регионов позволило установить, что в последние годы увеличивается его часть, создаваемая не за счет производства, а за счет сферы услуг. Определено, что важным условием экономического развития региона становится связь наличия ресурсов и эффективности услуг в процессе их использования. По статистическим данным, приведенным в диссертации, очевиден увеличивающийся в динамике по годам дисбаланс между вкладами в объем внутреннего валового продукта сфер производства и услуг в пользу сферы услуг: в 2000 г. соотношение в объеме внутреннего валового продукта производства товаров к производству услуг имело значение 54,6% / 45,4 %, а к 2006 г. - 47,5% / 52,5%.

Постановка проблемы заключается в разработке концепции реформировании региональной подсистемы товаропроводящей сети с целью ее развития, как главное условие повышения конкурентоспособности региона и повышения эффективности деятельности предприятий, входящих в РПТС.

Теоретические взгляды на направления решения проблемы развития РПТС, разрабатываются различными авторами в основном на базе одной из двух основополагающих теорий регионального роста: неоклассической теории, основанной на производственной функции и теории кумулятивного роста.

Адекватность теории кумулятивного роста региональной экономики проблеме диссертационного исследования заключается в предложении проведения активной региональной политики для стимулирования экономического развития в отсталых регионах в отличие от двойственности неоклассической теории, предполагающей, с одной стороны, нецелесообразным централизованное вмешательство в развитие регионов, а с другой – необходимость финансовой поддержки регионам.

В теории кумулятивного роста разными авторами (Г.Мюрдель, А.Вебер, Х.Ричардсон) отмечается, что преимущественный вклад в рост экономики регионов (или территорий в регионах) вносят так называемые полюса роста (точки, центры роста). К таким полюсам роста авторы относят крупные городские агломерации, способствующие снижению производственных издержек, группы неравномерно размещенных предприятий, обеспечивающих рост экономики за счет предприятий с высокой добавленной стоимостью. Дж. Фридман, Ж.-Р. Будвиль развили идею полюсов роста на производственные отрасли, расположенные в больших и малых городах. В модели Ричардсона региональный рост базируется на внутренних немобильных ресурсах и привлечении мобильных ресурсов из других регионов. Эффект агломерации (транспортные издержки осуществляют локализацию в городских и других центрах) и предпочтения инвесторов выступают ключевыми элементами регионального роста [1].

Авторы, определив тенденцию увеличения сервисной части в РВП перед производственной в сибирских регионах сырьевой направленности как новое явление утверждает, что полюсом роста в экономике сибирских регионов могут быть инфраструктуры сервисной части регионального валового продукта, то есть РПТС, которые, по оценкам, могут увеличить вклад в РВП на 10-14 %.

Закономерность утверждения базируется на сравнительном анализе экономических показателей регионов Сибири (таблица 1).

Таблица 1. Показатели изменений вкладов в РВП производственных и сервисных предприятий в СФО в период 2000-2004г.г.[2]

Наименование	2000	2001	2002	2003	2004
Денежные доходы на душу населения, в среднем за месяц, рублей/ реальные денежные доходы населения в % к предыдущему году	1901/-	2531/ 109%	3310/ 113%	4355/ 112%	5230/ 108,5%
Объем промышленной продукции, млн.руб./ Индекс физического объема промышленного производства в % к предыдущему году	546897/ 108,5%	620292/ 106%	702910/ 105,6%	859679/ 107,3%	1177817/ 103,8%
Объем розничной торговли, млн.руб. / Индекс физического объема оборота розничной торговли в % к предыдущему году	257688/ 110%	339771/ 112%	429810/ 113,7%	528961/ 111,3%	652486/ 113,5%
Оборот оптовой торговли, млн.руб.	346107	403499	504328	608542	889995

В таблице 1 показана связь экономических показателей, косвенно характеризующих темпы изменения объемов сервисных услуг РПТС, а также иллюстрируется тенденция опережающей динамики сервисной составляющих регионального валового продукта (РВП) в регионах Сибирского Федерального округа (СФО) над производственной, перерастающей в характерную особенность (если не сказать – закономерность) развития регионов сырьевой направленности больших географических масштабов в СФО в конкурентных рыночных условиях.

В статье авторы утверждают, что при нестабильной и переменчивой динамике роста производственного вклада в РВП, о чем говорят данные из таблицы 1, необходимо приоритетным считать вклад сервисной составляющей в РВП. На этом основании авторы формулируют концепцию роста РВП региона за счет реформирования РПТС, как базовой части в развитии сервисных услуг, и обозначает эту деятельность полюсом роста региональной экономики.

Появление территориальных полюсов роста авторы ряда публикаций связывают с неравномерностью масштабов и эффективностью производства, наличием удобных территорий для размещения эффективных предприятий и тенденцией к смещению инноваций из крупных городов в малые с высокотехнологичным потенциалом. Авторами данной статьи на основании проведенных исследований экономики Красноярского края и регионов Сибирского фе-

Федерального округа установлено, что подобные утверждения не отражают тенденции в сибирских регионах сырьевой направленности, где инновации перемещаются в малые города не с высокотехнологическим потенциалом, а в малые города с высокоресурсным (подземные ископаемые) потенциалом при одном условии – наличии высокоразвитой товаропроводящей инфраструктуры.

В связи с этим авторы статьи расширяют понятие полюсов роста на сферу услуг и утверждают, что в регионах сырьевой направленности с проблематичностью стратегии производственно-технологического развития малых городов важнейшим фактором формирования добавленной стоимости регионально-го валового продукта является сервисная составляющая РВП, а для реализации добавленной стоимости сервисной составляющей должна быть создана соответствующая инфраструктура, то-есть РПТС. Это утверждение позволяет определить процесс реформирования РПТС как региональный полюс роста, компенсирующий падение либо малый рост производственной составляющей РВП в регионах сырьевой направленности.

На основании нового, впервые сформулированного утверждения, разработаны: задачи развития полюса роста путем реформирования РПТС, уточнено понятийное содержание полюса роста сервисной составляющей и осуществлена научная проработка методики реформирования РПТС как полюса роста региональной экономики.

Содержание полюса роста раскрывается авторами путем следующего утверждения: товаропроводящая сеть региона имеет комплексный характер и включает функции обслуживания расширенного воспроизводства, перемещения произведенной продукции к потребителям, распределения и хранения на складах средств производства, складирования и хранения промышленной и сельскохозяйственной продукции, переработки, хранения и передачи различной, в том числе управленческой информации, поддержки связей между регионами страны и мира.

На основе анализа определений товаропроводящей сети авторами формулируется следующее определение региональной подсистеме товаропроводящей сети (РПТС) - это комплексная социально-экономическая система с интегративной формой деятельности своих функциональных составляющих: транспортных фирм, информационных центров, оптовых торговых посредников, бирж, банков, страховых компаний, таможенных постов, складских комплексов, предприятий связи с целью оптимизации издержек и увеличения прибыли.

С учетом уточненной трактовки определения РПТС авторами исследованы экономические показатели регионов по Сибирскому Федеральному округу за период 2000-2006г.г. для определения источников возникновения проблемы РПТС в Красноярском крае. При сопоставлении статистических данных можно сделать вывод, что по развитию транспортных и торговых услуг – основной сферы товаропроводящей сети региона - Красноярский край отстает от всех

основных сибирских регионов – Новосибирска, Читы, Томска, Омска, Кемерово, Иркутска.

Исследована корреляция региональных данных по размерам оптовой и розничной торговли сибирских регионов. При этом был вычислен коэффициент объема оптовых продаж в расчете на одну хозяйствующую единицу в регионе. Наибольшие показатели у Омской и Кемеровской областей – 4,76 млн.р. на одну хозяйствующую единицу и 4.49 млн.р., соответственно. У Красноярского края коэффициент объема оптовых продаж на одну хозяйствующую единицу равен 1.51 млн.р. С другой стороны, в области объема розничных продаж Красноярский край не уступает другим регионам и входит в тройку лидеров совместно с Новосибирской и Кемеровской областями.

Таким образом, сравнительный анализ экономических параметров регионов Сибири относительно Красноярского края, позволяет указать на основные источники проблемы РПТС Красноярского края, характеризующие масштабность товаропотоков, которыми оперирует РПТС, а именно: низкий уровень транспортных и торговых услуг и относительно невысокий объем оптовых продаж в расчете на одну хозяйствующую единицу в регионе.

Исследование источников проблемы в экономике региона позволило установить группу характерных для товаропроводящей системы Красноярского края факторов, понижающих его конкурентоспособность:

1. значительное отставание в развитии транспортной инфраструктуры в части межтерриториальных коммуникаций в регионе,
2. низкий уровень комплексности перевозок;
3. неразвитость координационной информационной инфраструктуры обеспечения перевозок в регионе;
4. недостаточность законодательной и нормативной базы для поддержки развития товаропроводящих систем.

На основании изложенной аргументации становится очевидным, что необходимость принятия концепции реформирования региональной подсистемы товаропроводящей сети в регионах сырьевой направленности в формате концепции полюса роста является важным и актуальным условием развития региональной экономики в современных условиях.

### **Список литературы:**

1. Кузнецова О.В., Мировой и российский опыт региональной экономической политики. - Мировая экономика и международные отношения, 2003, №10, с. 60-69.
2. Сибирский федеральный округ: 2000 – 2004 годы: Краткий статистический сборник / Территориальный орган Росстата по Новосибирской области. – Н. 2005.