

ности. // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2010. № 4. С. 122-126.

11. Мингалева Ж.А. Опыт создания инновационных предприятий в рамках их структурной модернизации. // Экономика и предпринимательство. 2013. № 3. С. 200-202.

12. Мингалева Ж.А. Организационные аспекты активизации инвестиционной деятельности промышленных предприятий в условиях структурных преобразований. // Организатор производства. 2003. Т.19. № 4. С.36-40.

13. Мингалева Ж.А. Особенности региональных моделей развития в условиях структурной трансформации экономики. // Вестник Оренбургского государственного университета. 2004. № 4. С. 65-71.

14. Мингалева Ж.А. Политика структурной модернизации экономики. // Журнал экономической теории. 2012. № 2. С.109.

15. Мингалева Ж.А. Региональная интеграция: феномен и институциональные аспекты. // Вестник Пермского университета. 2008. № 8. С. 30-43

16. Мингалева Ж.А. Реформирование институциональной структуры как фактор экономического развития. // Вестник Пермского университета. Серия: Политология. 2008. № 1. С. 140.

17. Мингалева Ж.А. Теоретико-методологические подходы к анализу динамики отраслевой структуры экономики. // Журнал экономической теории. 2011. № 4. С.126-136.

18. Мингалева Ж.А. Формирование комплексной системы государственных мер стимулирования инновационной деятельности в России // Научно-технические ведомости СПбГПУ. 2010. № 99. С.12-19.

19. Мингалева Ж.А., Гатаулина А.А. К вопросу о взаимосвязи инновационной деятельности и ее правовых основ в России. // Российское предпринимательство. 2012. № 18. С. 60-65.

20. Мингалева Ж.А., Максименко И.И. Научный и образовательный потенциал инновационного развития

национальной экономики. // Научно-технические ведомости СПбГПУ. 2008. № 61. С. 21-28.

21. Мингалева Ж.А., Платынюк И.И. Применение комплексного подхода к оценке инновационной конкурентоспособности экономических субъектов. // Современные проблемы науки и образования. 2012. № 3. С. 257-257

22. Мингалева Ж.А., Платынюк И.И. Структурная модернизация экономики и инновационная конкурентоспособность. // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2012. № 4. С. 196-201.

23. Мингалева Ж., Ткачева С. Кластеры и формирование структуры региона // Мировая экономика и международные отношения. 2000. № 5.

24. Мингалева Ж.А., Ткачева С.В. Экономический рост в регионах: пригоден ли мировой опыт для России? // ЭКО. 2000. № 3. С. 131.

25. Портер М. Конкуренция. М.: Вильямс, 2005. 608 с.

26. Портер М. Международная конкуренция: конкурентные преимущества стран. Пер. с англ. М., 1993. - 896 с.

27. Портер М. Конкурентная стратегия: Методика анализа отраслей и конкурентов. - М.: Альпина Паблишер, 2007. 453 с.

28. Ташкинов А.А. Инновационная инфраструктура университета. // Высшее образование в России. 2010. № 5. С.76-81.

29. Ташкинов А.А., Шевелев Н.А., Данилов А.Н., Столбов В.Ю. Стратегическое партнерство вузов и бизнес-сообщества. // Университетское управление: практика и анализ. 2011. № 6. С.44-52.

30. Malecki, Edward J. Technology & Economic Development: The Dynamics of Local, Regional and National Competitiveness Second Edition. - Longman, 2000.

*Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ №11-32-00207a1, а также в рамках Темплана-2012 ФГБОУ ВПО ПГНИУ по заказу Министерства образования и науки РФ (тема №6.6042.2011)*

## INNOVATION AND FORMATION OF NATIONAL COMPETITIVENESS

© 2013

**Z.A. Mingaleva**, Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of Economics and Enterprise Management, Professor of Business Law of the Perm State National Research University  
*Perm National Research Polytechnic University, Perm (Russia)*

*Annotation:* The article examines the relationship of formation of national competitiveness in the context of innovation. Special attention is paid to the technological innovations and their impact on the successful development of the national economy as a whole..

*Keywords:* innovation, competitiveness, approaches to competitiveness.

УДК 332.1

## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В ВОСПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ ПРОБЛЕМНЫХ РЕГИОНОВ

© 2013

**А.В. Московец**, аспирант кафедры мировой и региональной экономики  
*Северо-Кавказский институт-филиал ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», Пятигорск (Россия)*

*Аннотация:* Статья посвящена рассмотрению места транспортной инфраструктуры в процессе обеспечения расширенного регионального воспроизводства на основе сокращения затрат экономического времени и повышения эффективности пространственной организации экономики. Обосновывается особое значение транспортной инфраструктуры для обеспечения социально-экономического прогресса проблемных регионов.

*Ключевые слова:* экономическое пространство, экономическое время, региональное воспроизводство, транспортная инфраструктура, проблемный регион.

Исследование закономерностей функционирования и развития пространственных экономических систем является динамично развивающимся направлением современной экономической науки. Нельзя не согласиться с мнением В.И. Клисторина, полагающего, что для получения практически значимых результатов необходимо глубокое знание конкретики тенденций и проблем развития региональной экономики [1, с. 58].

Одним из общепринятых подходов к изучению пространственных экономических систем является воспроиз-

водственный подход, выражающийся в рассмотрении взаимосвязей, возникающих в процессе производства, распределения, обмена и потребления общественного продукта. Идеи воспроизводственного подхода к анализу и управлению региональной экономикой были впервые сформулированы Р.И. Шнипером и получили дальнейшее развитие в трудах А.С. Новоселова, А.С. Маршаловой, И.Н. Олейниковой, Н.Н. Киселевой.

Результаты регионального воспроизводства находятся в тесной зависимости от ресурсной обеспечен-

ности экономики региона, эффективности функционирования региональной рыночной системы и скорости протекания экономических процессов. В современных региональных исследованиях понятие «территория» все больше замещается категориями пространства и времени. При этом время все чаще рассматривается в качестве важнейшего ресурса экономического развития и фактора территориальной организации общества.

Экономическое время выступает в виде формы существования астрономического времени и может быть измерено такими категориями как время производства, время рабочего дня, время реализации и т.д. К. Маркс соотносил экономическое время с затратами труда на производство продукции, то есть на создание стоимости [2, с. 269]. Современная трактовка данной категории с позиций воспроизводственного подхода исходит из того, что в экономическое время включается не только время, затрачиваемое непосредственно на производство, но и время распределения, обмена и потребления готовой продукции. Нельзя не согласиться с Р.С. Бековым, полагающим, что экономическое время представляет собой форму хозяйственного бытия, которая отражает длительность и последовательность смены состояний экономики [3, с. 62].

Масштабность пространства следует рассматривать не только с точки зрения его метрики, но и с учетом средних скоростей его преодоления. Величиной, связывающей пространство и время, является скорость перемещения, непосредственно определяющая характер развития социально-экономических систем и их территориальных форм.

Трансформация экономики России к рыночным условиям хозяйствования акцентирует внимание ученых на изучении затрат времени, которые связаны с трансформационными и трансакционными издержками. Одной из важнейших отраслей трансакционного сектора, детерминирующей параметры скорости преодоления пространства и протекания воспроизводственных процессов является транспорт.

К. Маркс рассматривал транспортные издержки как разновидность издержек обращения, вытекающих лишь из превращения формы товара, но не прибавляющих к нему никакой стоимости. По его мнению, любые изменения свойств перевозимых продуктов в большинстве приносят скорее вред. Однако потребительная стоимость предметов реализуется лишь в процессе потребления, что предопределяет необходимость развития транспортной инфраструктуры.

С точки зрения К. Маркса, капиталистический способ производства уменьшает транспортные издержки на единицу товара, что сопровождается увеличением части общественного труда, расходуемого на транспортировку товаров вследствие превращения подавляющего большинства продуктов в товары и замены местных рынков сбыта отдаленными. Справедливо утверждение данного ученого о том, что транспорт, с одной стороны, представляет собой самостоятельную отрасль производства и сферу вложения производительного капитала, а с другой стороны, «является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения» [2, с. 168-171].

По мнению О.С. Пчелинцева, «отрасли инфраструктурного комплекса образуют «фундамент» современных региональных систем» [4, с. 55]. Экономика этой сферы изучена недостаточно в связи с тем, что в советский период приоритет отдавался производству, а период трансформации экономики нашей страны внимания ученых было приковано к торговле и финансам. Однако именно плохое состояние инфраструктуры является одним из ключевых императивов экономического роста в регионах России.

Уровень развития транспортной инфраструктуры во многом предопределяет эффективность территориальной организации общества, так как она, притягивая

самые удаленные уголки территорий, консолидирует социально-географическое пространство, содействует интеграции регионов в систему национального и международного разделения труда [см. 5, с. 3].

Транспорт не только связывает территории с разным уровнем социально-экономического развития, но и нивелирует некоторые недостатки неудачного и отдаленного географического положения многих городов, экономических центров и ареалов, стимулирует освоение новых ресурсов и территорий, формирует новые и трансформирует старые полюса роста в экономическом пространстве государства [6, с. 124]. Недостаток дорог, особенно в сельской местности, вызывает материальные потери при вывозе и ввозе продукции, препятствует развитию производительных сил и общественных отношений, сказывается на социальном развитии населенных пунктов. Вышесказанное обосновывает детерминирующую роль транспортной инфраструктуры в реализации процессов регионального воспроизводства.

Ни одна из фаз процесса общественного воспроизводства в регионах не может быть реализована без участия транспортной инфраструктуры [7, с. 68-69]. В процессе производства транспорт обеспечивает доставку сырья и материалов, повышает мобильность ресурсов в целом. Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры повышает степень рациональности в аллокации ресурсов и способствует формированию эффективной специализации региона. Даже ресурсообеспеченные территории не способны демонстрировать высокие экономические показатели без развития транспортной инфраструктуры, в которую не всегда готовы осуществлять вложения потенциальные инвесторы. Неслучайно фактор минимизации транспортных издержек был одним из ключевых в теориях размещения производства, таких ученых как И. Тюнен, В. Лаунхардт, М. Вебер, У. Айзард и других.

Модернизация основных фондов транспортной отрасли способна привести к снижению транспортных издержек на единицу продукции, что увеличит долю общественного продукта, присваиваемого другими участниками производства в процессе реализации фазы распределения.

Трудно реализуема без участия транспортной инфраструктуры и фаза обмена. Повышение эффективности работы транспорта способно, с одной стороны, снизить издержки обращения товаров и повысить уровень конечного потребления населения, а с другой – сократить время реализации производимых в экономике территории товаров и уменьшить потери при транспортировке.

Процесс потребления также подвержен влиянию уровня развития транспортной инфраструктуры, поскольку именно от его работы во многом зависит цена, качество и ассортимент потребляемой продукции.

Резюмируя, следует отметить, что роль транспортной инфраструктуры в процессе реализации регионального воспроизводства в общем сводится к повышению эффективности пространственной организации экономики и снижению затрат экономического времени. Эти две составляющие непосредственно детерминируют экономический рост в региональной экономике. В этой связи развитие транспортной инфраструктуры имеет императивное значение для активизации развития проблемных регионов.

По определению А.Г. Гранберга, «проблемный регион – это территория, которая самостоятельно не в состоянии решить свои социально-экономические проблемы или реализовать свой высокий потенциал и поэтому требует активной поддержки со стороны государства» [8, с. 317].

Среди основных качественных признаков проблемных регионов следует выделить [9, с. 488]:

- особую кризисность проявления той или иной народнохозяйственной проблемы, создающей угрозу социально-экономической ситуации в стране, политической стабильности, экологическому равновесию;

- наличие ресурсного потенциала, использование которого стратегически важно для экономики государства;  
- особое значение геополитического и/или геоэкономического положения региона для реализации долгосрочных интересов государства;

- дефицит внутренних ресурсов региона для решения проблем национального или мирового уровней.

Независимо от типа проблемных регионов, в подавляющем большинстве случаев они демонстрируют более низкие, по сравнению с другими, экономические результаты. По данным 2010 г., регионами-аутсайдерами по объемам валового регионального продукта на душу в экономическом пространстве Российской Федерации являются Ивановская область, Республика Калмыкия, Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Чеченская Республика, Республика Тыва [рассчитано по данным 10]. Эти территории слабо включены в систему национального и международного разделения труда и малопривлекательны для частных инвестиций.

Нарушение транспортной связанности экономического пространства проблемных регионов способно привести к дробной локализации воспроизводственных процессов, что практически исключает отдельные ареалы из сложившейся в регионе системы разделения труда, консервирует экономическую отсталость и низкий уровень жизни населения вследствие затрудненной географической и ценовой доступности многих товаров и услуг.

Подавляющее большинство регионов-аутсайдеров в экономическом пространстве России являются субъектами Федерации, выделенными по национальному признаку. Соответственно недостаточность мощности и низкая эффективность работы транспортной инфраструктуры на данных территориях создает условия для дальнейшего распространения и упрочения этноэкономического уклада хозяйственной жизни, стремления к обособлению и замкнутости экономических ареалов. Развитие транспорта для таких территорий приобретает жизненно важное значение, поскольку определяет возможности включения в общерегиональные воспроизводственные процессы, что необходимо для преодоления проблемного состояния и активизации экономического развития.

Таким образом, особое значение при исследовании закономерностей функционирования и развития про-

странственной экономики имеет сокращение экономического времени, затрачиваемого в процессе реализации регионального воспроизводства. Одним из путей решения данной задачи является интенсивное развитие транспортной инфраструктуры, непосредственно детерминирующей протекание всех фаз воспроизводственного процесса. Это особенно актуально для проблемных регионов, преодоление отставания которых возможно лишь на основе более тесной интеграции в систему национального и международного разделения труда, что достаточно сложно без адекватного развития транспортной инфраструктуры.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Клисторин В.И. Пространственная экономика и региональные исследования: нерешенные задачи // Регион: экономика и социология. – 2007. - № 1.
2. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т 2. Кн. 2 Процесс обращения капитала / Издан под ред. Ф. Энгельса. – М.: Политиздат, 1988.
3. Беков Р.С. Пространственно-временная характеристика динамики экономики России. – Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2003
4. Пчелинцев О.С. Региональная экономика в системе устойчивого развития. – М.: Наука, 2004.
5. Шарыгин М.Д. Концептуальные основы пространственной транспортно-инфраструктурной политики // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России: материалы Всерос. науч.-практ. конф. (4-6 дек. 2007, г. Пермь) / Перм. ун-т. – Пермь, 2007
6. Региональное развитие и региональная политика России в переходный период / под общ. ред. С.С. Артоболевского, О.Б. Глезер. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2011.
7. Московец А.В. Роль транспорта в системе регионального воспроизводства на Северном Кавказе // Вопросы регулирования экономики. 2010. № 4. Том 1.
8. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. – М.: Изд-во Гос. ун-та «Высшая школа экономики», 2003.
9. Шевяков А.Ю. Проблемные регионы – сущность и классификация // Вестник Тамбовского университета. – Выпуск 10 (66). – 2008.
10. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс] – Режим доступа <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/account/#> (дата обращения 15.12.2012)

### THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE REPRODUCTION SYSTEM OF PROBLEM REGIONS

© 2013

*A.V. Moskovetz*, post-graduate of world and regional economy department

*North Caucasus institute-branch of federal budgetary public educational institution of higher education «The Russian academy of national economy and public service at the President of the Russian Federation»*

*Annotation:* In this article the place of transport infrastructure in the process of ensuring regional extended reproduction on basis of reduction of time expenses and increase of effectiveness of spatial organization of economics is considered. The particular importance of transport infrastructure for ensuring social and economic progress of problem regions is based.

*Keywords:* economic space, economic time, regional reproduction, transport infrastructure, problem region.

УДК 332: 330.15

### МЕХАНИЗМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

© 2013

*И.Н. Мухаммеди Гиглоу*, докторант, преподаватель Университета Азад Ислам (Иран)  
*Бакинский Государственный Университет, Баку (Азербайджан)*

*Аннотация.* В данной статье исследуются различные виды протекционистской политики и механизмы государственного регулирования внешней торговли. Здесь также исследуется механизм тарифной протекционистской политики, полутарифные механизмы, производственные субсидии, состоящие из нетарифных механизмов.

*Ключевые слова:* внешняя торговля, государственное регулирование, протекционизм, тарифный механизм, полутарифные и нетарифные механизмы.

Несмотря на то, что свободная торговля помогает возникновению относительных преимуществ, повышению производительности и росту благосостояния и обо-

гащения в обществе, этот процесс не приводит к повышению благосостояния всех прослоек общества, наоборот, приводит к большим убыткам и к полному кризису