

ми для организации и реализации совместной деятельности. В данных структурах могут отсутствовать институциональные и структурные рамки подобные обычным предприятиям, а управление виртуальным предприятием, как правило, осуществляется посредством интернет технологий.

В настоящее время потенциал развития внутринациональных сетевых форм взаимодействия в России задействован не значительно. Развитие сетевых форм организации происходит преимущественно бессистемно, вне координационного поля административных и управляющих структур. Как отмечает В.Н. Княгинин: «Сложившееся в эпоху индустриализации страны административно-государственное деление не фиксирует современные трансграничные процессы развития, вычеркивает из субъектов последнего ТНК, коммуникационные и «сетевые» структуры, хотя именно эти субъекты все больше и больше определяют геометрию современного социально-экономического и политического пространства страны» [12].

Таким образом, изучение теории сетевых структур, мировой практики их развития, анализ текущей деятельности отдельных сетей должны стать основой для формирования механизмов, позволяющих в условиях глобализации укрепить единство национального социально-экономического пространства, а также повысить эффективность участия России в трансграничном и приграничном сотрудничестве.

Список литературы

1. Социологический словарь. Н. Аберкромби, С. Хилл, Б.С. Тернер – М., «Экономика», 2004
2. Энциклопедический словарь. Современная рыночная экономика. Государственное регулирование рыночных процессов. Общ ред., Кушлин В.И., Чичканов В.П. – М.Е Изд-во РАГС, 2004
3. Бёрье Йоханссон, Джон М. Квигли. «Агломерации и сети: эффекты в пространственной экономике» (перевод с англ. Д.А. Изотова, В.Н. Украинского). Пространственная экономика №4 (16) 2008
4. Болтански Л., Тевено Л. 2000. Социология критической способности // Журнал социологии и социальной антропологии. Том 3. № 3. С. 66-83
5. Кастельс М. Становление общества сетевых структур. // Иноземцев В.Л. (ред.). Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология. М., 1999. С. 494-505. Цит. по: Кастельс М. Становление общества сетевых структур
6. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура (Пер. с англ. под научн. ред. О.И. Шкаратана). М.: ГУ ВШЭ, 2000
7. Коуз Р. Природа фирмы / В кн.: Коуз Р. Фирма, рынок и право. -М., ЮНИТИ, 2003
8. Паринс С.И. К теории сетевой экономики. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002.
9. Румянцев А.А., Тихомиров С.А. Методологические основы формирования концепции стратегического управления инновационным развитием региона // Вестник СПбГУ. Сер. 5. 2005. Вып. 4
10. Homans G. C. Social behavior: Its elementary forms. N.Y., 1961
11. Kevin Kelly, New Rules for the New Economy, WIRED September, 1997. – Электронный ресурс. Режим доступа <http://www.wired.com/wired/0.09/newrules.html>
12. «Русский Архипелаг» сетевой проект «Русского мира»: В.Н.Княгинин «Что значит развивать регионы» – Электронный источник: http://www.archipelag.ru/ru_mir/ostrov-rus/rus-regions/develop

Исследование роли транспортной системы в социально-экономическом развитии приграничного региона (на примере Республики Карелия)

И.Е. Минин

Институт экономики Карельского научного центра РАН, г. Петрозаводск

В основных параметрах роль автотранспорта (подвижной состав, количество и качество перевозок) определяется конъюнктурой рынка, поставщиками и потребителями транспортных услуг. Исходя из этого, основное внимание в статье уделено анализу состояния автотранспортной инфраструктуры, обеспеченности территории автомобильными дорогами и услугами по обслуживанию транспортных потоков. Выявлена роль основных видов грузового транспорта, исходя из объемов перевозки и среднего расстояния транспортировки грузов.

Сегодня автомобильный транспорт играет все большую роль и при дальних перевозках. Это обусловлено увеличением общего объема перевозок на дальние расстояния и дефицитом транзитной мощности железной дороги, неразвитости водных маршрутов в Карелии. Вклад автомобильного транспорта в создание добавленной стоимости (росте ВРП) на территории Карелии выше чем других видов транспорта.

Таблица 1

Протяженность транспортных путей в Республике Карелия, км

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Железнодорожные	2101	2101	2088	2105	2105	2106	2226	2226	2226	2226	2226	2226
Автодороги с покрытием	7532	7720	7862	7878	7930	7859	7909	7890	9211	9225	9094	9348
Внутр. водные пути	3645	3645	3645	3533	3651	3744	3744	3744	3744	3744	3744	3744

В целях исследования сферу транспортных услуг разделим на две составляющих: инфраструктура и фирмы-операторы. Это позволит рассматривать развитие транспортной системы (ТС) с точки зрения развития дорожной сети и сферы транспортных услуг [1,2].

В Карелии большая часть транспортной инфраструктуры приходится на железнодорожный и автомобильный транспорт. Это видно из анализа продолжительности путей сообщения (табл. 1). Менее задействован водный и воздушный транспорт. Протяженность железнодорожных дорог не изменяться: выявлена достаточная насыщенность территории железными дорогами. Реконструкция, ремонт и строительство новых автодорог значительно менее капиталоемкое, чем железнодорожного полотна и развитие автодорожной сети представляется более осуществимым в перспективе. Этому также будет способствовать исчерпывание пропускной способности железной дороги, когда все большая часть грузов будет перевозиться автомобильным транспортом.

Автомобильные дороги в частности, и состояние автотранспортной инфраструктуры в целом на территории Карелии, являются проблемным вопросом. Состояние большего их числа не отвечает современным требованиям по техническому состоянию и увеличивающимся объемам перевозок.

В настоящее время ведется активная работа по электрификации железной дороги на территории Карелии. Это должно привести к снижению затрат на перевозки и увеличению их эффективности, а также благоприятно скажется на экологической обстановке в окрестностях железнодорожного полотна.

Большинство дорог в Карелии построено по старой технологии в 70-80 годы. С развитием автомобилестроения и увеличением грузопотоков, а соответственно, и нагрузок на дорожное полотно, их качество более не является удовлетворительным.

Основная трасса «Кола», находящаяся в федеральном ведении и содержащаяся за счет федерального бюджета, находится в хорошем состоянии. В 2005 году закончен основной ремонт трассы. Это позволило значительно улучшить состояние покрытия, увеличить среднюю скорость движения, сократить сроки перегона на отрезке Санкт-Петербург – Петрозаводск. Остальные дороги, находящиеся на обслуживании за счет средств регионального бюджета, находятся в худшем состоянии. Необходима реформа управления автомобильными дорогами в Карелии. На это направлена деятельность Министерства строительства, отдела по строительству дорог и дорожного комитета.

Опорная сеть автомобильных дорог общего пользования на территории Республики Карелия сложилась к 2000 году после завершения строительства участков дорог на границах с Архангельской и Вологодской областями. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Республики Карелия по состоянию на 2008 год составляет 7 799 км, в том числе федеральная автодорога Санкт-Петербург – Мурманск «Кола» протяженностью 760 км и территориальные автомобильные дороги общего пользования общей протяженностью 7039 км. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Республике Карелия составляет около 9 км на 1 тыс. жителей, что в 1,7 раза выше, чем в среднем по РФ (5,3 км), и сравнима с Финляндией, где данный показатель составляет около 10 км. (но при другом качестве).

Выявлен опережающий рост услуг придорожного сервиса (отдыха водителей и пассажиров – питание, ночлег и кратковременный отдых в пути) и технического обслуживания транспортных средств. Развитие (объемов и качества) дорожного сервиса на территориальных автодорогах республики проходит стихийно. Стихийно и развитие сервисного обслуживания, это предопределяет наличие диспропорций в уровне сервисного обслуживания. При этом автодорожные связи городов с развивающимися рекреационными зонами, а также связи групп поселений между собой не обеспечены в необходимом объеме сервисными услугами. Основной объем объектов придорожной инфраструктуры сосредоточен на федеральной дороге М-18 «Кола», на транспортных связях «Сортавала – Вяртсиля», «Костомукша – госграница», вблизи городов. Работы по содержанию, ремонту автомобильных дорог и строительству мостов выполняют государственные унитарные предприятия на конкурсной основе. В настоящее время работают 9 государственных унитарных предприятий, в одно из которых входят 11 крупных филиалов.

В ведении муниципальных образований находится улично-дорожная сеть (включая проезды, площади и т.д.) протяженностью порядка 3100 км. Общая протяженность ведомственных автодорог – около 20 000 км, в основном это лесные (лесовозные и лесохозяйственные) дороги, протяженность которых около 17000 километров.

Наиболее высокая интенсивность движения всех видов автомобильного транспорта (грузового и легкового) на федеральной дороге «Кола» (3000-5000 авт./сутки), на территориальных автомобильных дорогах – от 1100 до 2000 авт./сутки. На автомобильных дорогах, обеспечивающих межрегиональные связи, интенсивность движения составляет от 800 до 1500 авт./сутки. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Республике Карелия составляет 39 км на 1000 км² площади (средний показатель по Российской Федерации – 44 км). На сети территориальных автомобильных дорог, обеспечивающих перевозки грузов и пассажиров преимущественно во внутрирайонном сообщении, интенсивность движения не превышает 100-300 авт./сутки.

Учитывая рост международных и межрегиональных перевозок, рост доходов населения и, как следствие, увеличение количества личного автомобильного транспорта прогнозируется рост интенсивности движения автомобильного транспорта в 2 раза к 2012 году.

Проблема улучшения состояния автодорожных мостов, как наиболее сложных и ответственных элементов автомобильных дорог, усугубляется большим количеством капитальных сооружений с неудовлетворительным состоянием, недостаточным габаритом и аварийных деревянных мостов на дорогах общего пользования. Неудовлетворительное состояние дорожной сети, включая мостовое хозяйство, в целом приводит к большим социально-экономическим потерям.

Железнодорожный и водный транспорт играют ключевую роль при дальних перевозках (рис.1) и динамика их развития по грузообороту (рис.2) свидетельствует о их росте в Карелии. Эти два вида транспорта являются определяющими последующее развитие региона.

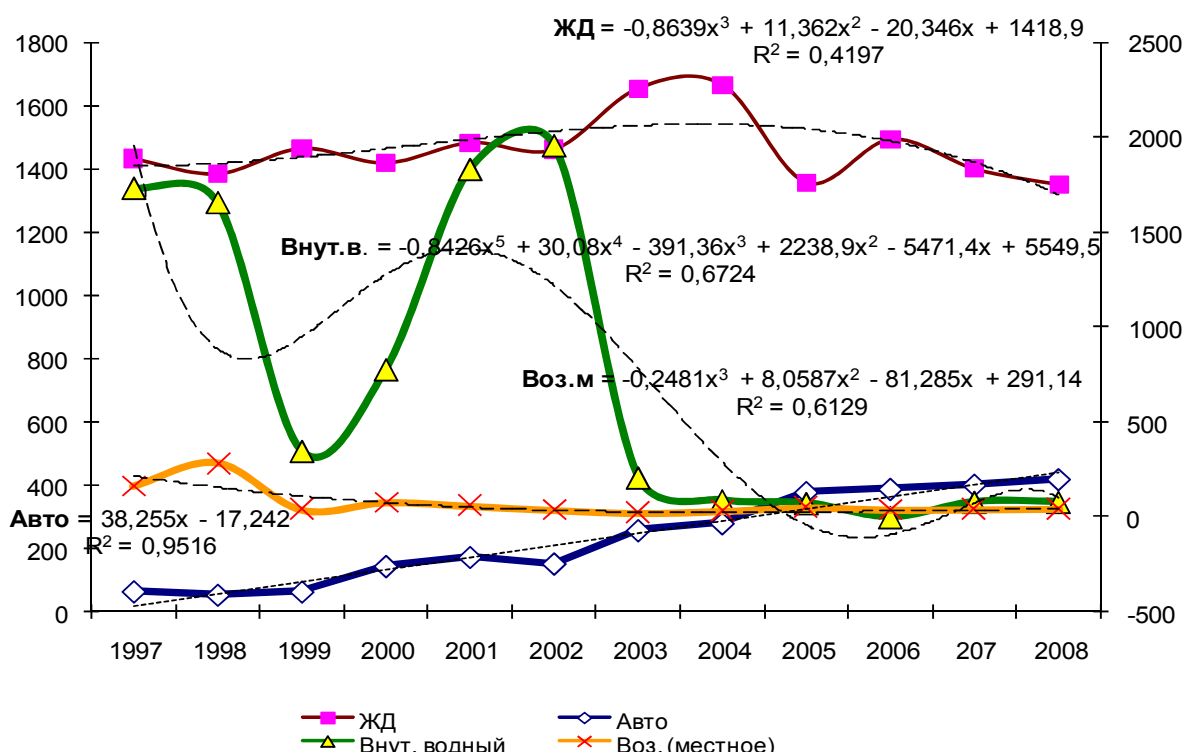


Рис. 1. Динамика среднего расстояния перевозки 1 тонны груза по видам транспорта, км

За основной принцип формирования дорожной сети берется принцип удовлетворения потребности в перевозках, объективно продиктованных развитием производств, ростом необходимого объема перевозок по территории Республики Карелии. При этом выделяются два основных типа перевозок, обладающих своими особенностями и требующих несколько отличных подходов – коммерческие и социально-значимые.

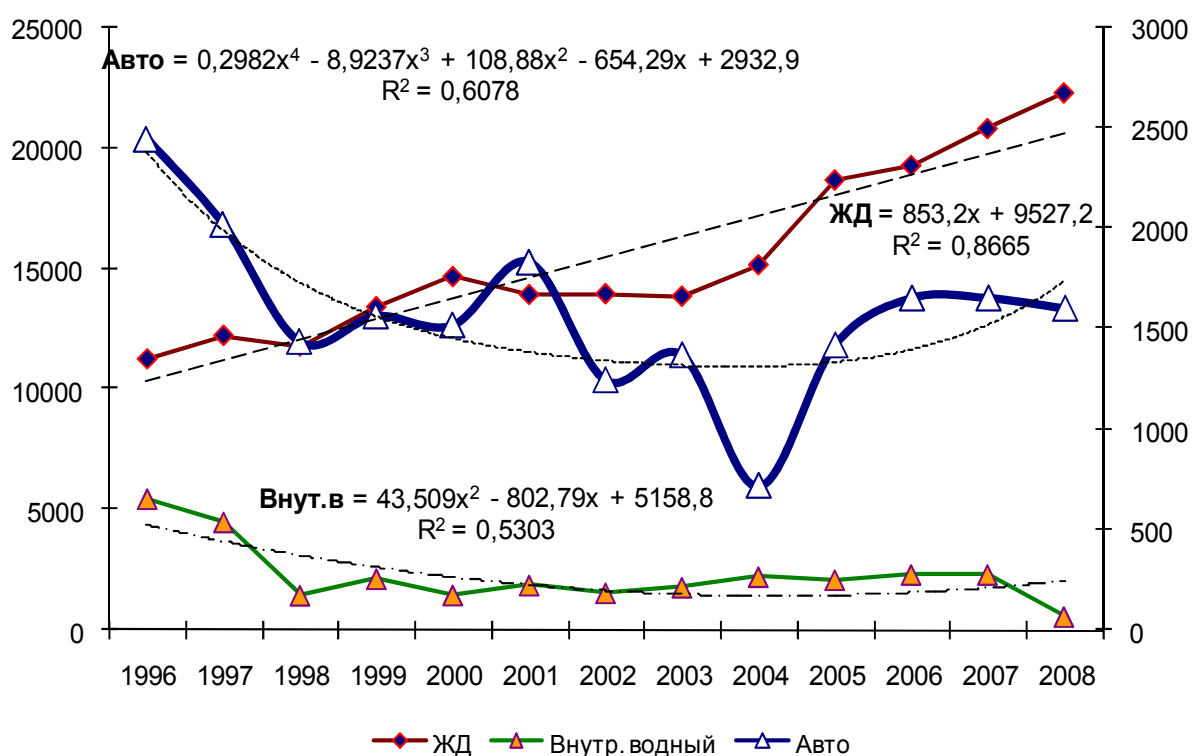


Рис. 2. Перевозки (отправление) грузов по видам транспорта, тыс. тонн

Коммерческие перевозки. Это грузовые перевозки в составе производственной логистической цепочки. Такие перевозки необходимы для поддержания экономики республики, стабильного развития и обеспечения других регионов транзитными мощностями. Такие перевозки осуществляются грузовым транспортом большого тоннажа и предъявляют значительные требования как к дорогам (качество покрытия, категорийности и пр.), так и к придорожной инфраструктуре (заправочные станции, сервисные службы и т.п.). Выполнение требований к автодорогам в части этих перевозок позволяет снизить транспортные издержки.

Социально-значимые перевозки. Данный вид перевозок удовлетворяет потребность населения в передвижениях по территории Республики Карелия. К таким потребностям могут относиться: поездки на личном автотранспорте, поездки на общественном пассажирском транспорте, социально значимые грузовые перевозки (снабжение удаленных поселков). Особенностью данного вида перемещений является существующее противоречие между стремлением населения переселиться ближе к городам (тогда уменьшается количество необходимых социальных перевозок) и стратегическими направлениями заселения и освоения территории Республики Карелия, заключающимися в рассредоточении поселений и более равномерном заселении территории (увеличение количества перевозок).

Особую роль играет Карелия в качестве транзитного региона, располагаясь на границе с Евросоюзом. Ниже представлены основные существующие и проектируемые транспортные транзитные коридоры, основной задачей которых является обеспечение транзитных перевозок (грузовых и пассажирских), проходящих по территории Карелии. Основные магистральные направления Карелии [2,5]:

- Автомагистраль «Кола» (Санкт-Петербург – Мурманск).
- Автодорога Архангельск – Медвежьегорск.
- Автодорога Петрозаводск – Сортавала – Вяртсиля.
- Мурманское направление Октябрьской железной дороги РЖД (Санкт-Петербург – Мурманск).

– Железнодорожная ветка Ледозеро-Кочкома, как часть транзитного коридора Санкт-Петербург – порты Финляндии и коридора «Белкомур».

Самыми разработанными и используемыми транзитными маршрутами являются: Северный морской пути (СМП), Балтийский маршрут. Основные транзитные потоки и импорт-экспорт в Карелии проходят именно по ним. Это обусловлено развитостью инфраструктуры по этим маршрутам, сложившимися деловым связям, привычностью (или инерцией в плане смены партнеров и устоявшихся маршрутов перевозок). Как показывают исследования (опрос карельских предприятий), они не готовы сменить маршруты следования своих грузов. Основной причиной является недоверие и боязнь увеличения расходов на транспортировку грузов. Этими маршрутами активно пользуются другие грузоотправители, как российские, так и зарубежные. Сложившаяся ситуация, связанная с возрастающими грузопотоками и риском истощения транзитной способности существующих маршрутов, а также исследования в области международной транспортной политики показывают, что одним из наиболее перспективным транзитных маршрутов на территории Северо-запада России является маршрут, проходящий через Карелию (г. Костомукшу), получивший название «Архангельский коридор».

Исследование позволило сделать следующие выводы:

1. Сфера всех видов транспортных услуг и инфраструктура являются единой системой, которая в процессах управления регионом должна рассматриваться как основной фактор развития социально-экономических процессов.

2. Влияние ЕТС на процесс развития региона (по основным параметрам) достаточно четко прослеживается и с достаточной степенью точности моделируется.

3. Рост ВРП, рост качества жизни, развитие конкурентной среды и развитие инновационных процессов определяются инвестициями (стратегическими) в развитие, прежде всего, в развитие инфраструктуры и сферы транспортных услуг в регионе.

4. Эксплуатация транзитного характера транспортной системы Карелии является одним из перспективных направлений развития и управления транспортной инфраструктуры Карелии.

Список литературы

1. Минин И.Е., Шишкин А.А. Место транспорта в развитии и управлении регионом (на примере Карелии). // Экономика и управление. №4(30), 2007. с 142-145
2. Минин И.Е. Состояние, проблемы и основные принципы реформирования дорожного хозяйства РК. // Северная Европа в XXI веке: природа, культура, экономика. Материалы международной конференции, посвященной 60-летию КарНЦ РАН, Петрозаводск: изд-во КарНЦ РАН, 2006. – с. 115-119.
3. Шишкин А.И. Власть, бизнес, гражданские институты (проблемы эффективного взаимодействия). // Рыночные преобразования в России и Карелии: опыт первого десятилетия и взгляд в будущее. Труды Института экономики КарНЦ РАН. Вып. 7. – Петрозаводск, 2003 – С. 3-19.
4. Шишкин А.И. Принципы управления. // Рукопись деп. во ВНИТИ 15.08.1995., № 2448-B95. – 8 с.
5. Шлямин В.А. Россия в "Северном измерении" / Петрозаводск: Изд-во ПетрГУ, 2002. – 192 с.

Влияние финансового кризиса на внутриорганизационные коммуникации в банковском секторе Воронежской области

к.э.н. И.В. Шершень

Всероссийский заочный финансово-экономический институт, г. Воронеж

Проблемы выработки антикризисных стратегий поведения и достижения коммуникативных целей банка требуют комплексного анализа коммуникативной, социальной и экономической составляющих эффективности банковского дела, которые, в свою очередь, определяются множеством факторов, в т.ч. организационной культурой, имиджем и деловой репутацией банка, стилем руководства менеджеров, качеством и культурой взаимодействия банка с клиентами, лояльностью и доверием клиентов.

В рамках научно-исследовательского проекта нами проведено исследование современного состояния внутриорганизационных коммуникаций в региональных представительствах и филиалах банков в Воронеже и Воронежской области [2].