

## ПЕРСПЕКТИВЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА (НА ПРИМЕРЕ ХАНТЫ-МАНСКИЙСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА – ЮГРЫ)

*Куриков В.М., доктор экономических наук, профессор,  
Андреанова Е.В., аспирант,  
Югорский государственный университет*

**Аннотация:** развитие транспортно-логистической системы региона является одним из важнейших факторов экономического роста, обеспечивающих рационализацию размещения производительных сил, рост уровня конкурентоспособности и качества жизни населения, а также способствующих диверсификации региональной экономики. В статье приведены основные показатели экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и его место среди других субъектов Российской Федерации. Отмечается, что сырьевая ориентация экономики ХМАО – Югры приводит к существенным диспропорциям в развитии региональной транспортно-логистической системы, препятствуя экономическому развитию округа. Проводится анализ текущего состояния транспортного комплекса Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Рассматриваются основные проблемы и тенденции развития транспортно-логистической системы автономного округа, решение которых предлагается осуществлять системно, с использованием региональной стратегии. Показано влияние реализации мероприятий Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на развитие экономики региона. Выделяются приоритетные задачи по совершенствованию транспортного комплекса автономного округа.

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая система, региональная экономика, социально-экономическое развитие, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра

Транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей национального хозяйства, ключевой компонентой производственной и социальной инфраструктуры, одним из важнейших факторов социально-экономического роста России. Устойчивое функционирование транспортно-логистической системы является основой единства экономического пространства, развития конкуренции и улучшения уровня жизни населения [1, с. 102].

Транспорт играет ведущую роль в формировании конкурентных преимуществ территории с точки зрения рационального использования транзитного потенциала. Современная транспортно-логистическая система обеспечивает рост уровня конкурентоспособности региональной экономики и качества жизни населения. От развитости транспортно-логистической системы зависит экономическое развитие конкретного субъекта Российской Федерации, качество оказываемых населению услуг, уровень предпринимательской активности.

Современная практика управления национальными транспортно-логистическими процессами демонстрирует тесную связь с объемом потребляемых населением транспортных услуг и развитостью производств, объединяя производителей и потребителей. Данный факт обуславливает необходимость исследования состава и развитости транспортной системы, ее достоинств и недостатков в рамках конкретного региона, а также моде-

лирования системы оценки эффективности работы транспортной инфраструктуры.

По мере развития региональной экономики роль транспортного комплекса будет возрастать. Это объясняется тем, что обостряющаяся конкуренция требует принципиально иного решения транспортных задач.

На сегодняшний день Ханты-Мансийский автономный округ – Югра лидирует среди других субъектов по ряду основных экономических показателей.

Так, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра занимает первое место в России по добыче нефти и выработке электроэнергии, третье место по объему инвестиций на душу населения, шестое место по коэффициенту естественного прироста, восьмое место по величине номинальных денежных доходов населения, девятое место по коэффициенту рождаемости [7].

По итогам 2018 года доля автономного округа по добыче нефти составила 42,5% от общего объема; по добыче газа – 4,8%; по объему выработки электроэнергии – 7,9%.

Сырьевая (нефтегазодобывающая) ориентация экономики ХМАО – Югры позволила за кратчайшие сроки сформировать мощный нефтегазодобывающий комплекс, но вместе с тем привела к существенным диспропорциям в развитии хозяйственной и социальной инфраструктур, главными из которых являются недостаточный уровень развития региональной транспортно-логистической

системы, обеспечения населения услугами социального назначения и недостаточное развитие производств товаров народного потребления и агропромышленного комплекса.

Научно-производственный потенциал региона ориентирован на добычу нефти, при этом не определены рациональные объемы ее добычи, оцениваемые мировыми нормативами при условии сохранения окружающей среды и высокого жизненного уровня населения. Поскольку национальная экономика в настоящее время является преимущественно сырьевой и существенно зависит от добывающей деятельности Ханты-Мансийского автономного округа, Федеральный центр вынужден рассматривать автономный округ в нефтегазовой сфере как объект внешнего управления, без нарушения его статуса субъекта самоуправления в других сферах деятельности.

Таким образом, транспортно-логистическая система является одним из ведущих конкурентных преимуществ региональной экономики, способствуя диверсификации региональной экономики и развитию монопрофильных населенных пунктов, обеспечивая рационализацию размещения производительных сил и более эффективное использование ресурсов.

В транспортно-логистическую систему округа входят автомобильный, воздушный, железнодорожный и водный виды транспорта, сеть автомобильных и железных дорог, водные пути, пристани, станции и вокзалы, а также организации, осуществляющие перевозку пассажиров и грузов.

В Югре действуют 9 аэропортов и около 80 вертолетных площадок. Протяженность внутренних водных путей составляет более 5 тыс. км, по которым каждый год перевозится порядка 300 тыс. пассажиров [4, с. 1].

Протяженность сети железных дорог в округе составляет 1 118 км. В границах автономного округа расположено 19 пассажирских зданий и железнодорожных вокзалов.

Перевозка пассажиров по железной дороге осуществляется подвижным составом, включающим 18 поездов, курсирующим по 8 основным направлениям. Ежегодный пассажирооборот составляет около 2 млн. пассажиров и более 12 млн. тонн грузов.

По автомобильным дорогам Югры ездит более 740,6 тыс. единиц автотранспорта.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования на территории ХМАО – Югры на 01.01.2019 составила 7 024,0 км.

Дорожная сеть сконцентрирована вблизи крупных населенных пунктов. В зимний период 2017-2018 гг. для жителей поселений, не обеспеченных круглогодичной связью с автомобильными доро-

гами, обустроено 2 458,93 км зимних автомобильных дорог, в том числе 17,064 км ледовых переправ; в зимний период 2018-2019 гг. – 2 390,0 км, включая 16,935 км ледовых переправ [4, с. 7].

К основным проблемам развития транспортно-логистической системы автономного округа относятся существенный износ парка транспортных средств, нерентабельность пассажирских перевозок, высокая себестоимость услуг аэропортов и недостаточная интенсивность полетов.

Несоответствие развития транспортно-логистической сети спросу на перевозки влечет увеличение транспортных расходов, недостаточное использование транзитного потенциала территории, повышение уровня аварийности, что негативно сказывается на региональном экономическом росте.

Основной тенденцией текущего состояния региональной экономики является трансформация экстенсивной стратегии развития в интенсивную. В связи с этим развитие регионального транспортного комплекса целесообразно осуществлять системно, на основе сформированной с учетом фундаментальных методологических положений региональной стратегии [5, с. 148].

Правительством автономного округа принята Стратегия социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года, которая предусматривает постепенную диверсификацию региональной экономики с увеличением доли нефтегазохимической, агро-промышленной, лесопромышленной, горнорудной, научно-инновационной, медицинской и других экономических отраслей.

Реализация Стратегии позволит создать условия для получения доступа к неосвоенным территориям, обладающим высоким ресурсодобывающим потенциалом; увеличения интегрированности округа в национальную экономику; расширения хозяйственного освоения территории; сокращения издержек в производственном секторе экономики; формирования благоприятного инвестиционного климата; повышения уровня занятости населения; создания более комфортных условий жизни людей.

Данные мероприятия поспособствуют дальнейшему развитию регионального транспортного комплекса на стратегическом уровне. Таким образом, целенаправленное комплексное развитие транспортно-логистической системы является важнейшим условием достижения намеченных параметров Стратегии и улучшения уровня жизни населения [6, с. 83].

На ближайшую перспективу приоритетными задачами в транспортном секторе являются:

- развитие транспортной инфраструктуры (реконструкция инфраструктуры аэропортов, строительство и реконструкция автомобильных дорог в составе межрегиональных автодорожных коридоров, модернизация и развитие существующих автомобильных дорог, выработка комплекса мер по обновлению парка всех видов транспорта);

- оптимизация сети регулярных авиаперевозок путем переориентирования пассажирских авиаперевозок через региональные аэропорты – хабы для дальнейшей отправки по межрегиональным направлениям;

- совершенствование экономических механизмов организации транспортного обслуживания населения и дорожной деятельности (переход от принципа субсидирования организаций транспортного комплекса к принципу стимулирования экономической деятельности хозяйствующих субъектов, развитие механизмов привлечения инвестиций (муниципально-частное партнерство, инфраструктурная ипотека, контракты жизненного цикла));

- расширение использования интеллектуальных технологий (внедрение автоматизированной системы весогабаритного контроля на автомобильных дорогах регионального значения, расширение применения системы автоматической фото-видеофиксации административных правонарушений правил дорожного движения, модернизация Единой региональной информационной системы управления транспортом автономного округа).

Развитие региональной транспортно-логистической системы позволит обеспечить условия постепенного перехода экономического пространства региона в направлении интенсивной модели развития; возможность гибкой реструктуризации экономики территории; снижение стоимости товаров и услуг; повышение мобильности и коммуникационной активности населения; снижение уровня безработицы; сокращение дорожно-транспортных происшествий и рост уровня жизни населения.

### Литература

1. Аверина Л.М., Матушкина Н.А., Лаврикова Ю.Г. Переход транспортного комплекса региона на инновационный путь развития // Экономика региона. 2010. №4. С. 102 – 110.
2. Андрианова Е.В. Влияние развития транспортного комплекса Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на социально-экономическое развитие региона в условиях диверсификации экономики // Экономические и социальные факторы развития народного хозяйства: материалы V Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участ. «Взгляд молодых ученых на современность». 23 ноября 2018 г. Ханты-Мансийск: Югорский государственный университет, 2018. С. 11 – 16.
3. Дятлова Т.А., Куриков В.М., Садыков А.Ф. Развитие регионального транспортного комплекса на примере Ханты-Мансийского автономного округа – Югры. Ханты-Мансийск: Ред.-изд. отд. ЮГУ, 2018. 148 с.
4. Информация о достигнутых результатах деятельности в области дорожного хозяйства и транспорта за 2018 год [Электронный ресурс]. URL: <http://ugra2030.admhmao.ru/control/archives/223/#item=37199> (дата обращения: 16.11.2019)
5. Куриков В.М., Садыков А.Ф. Перспективы социально-экономического развития региона на основе координации стратегических целей региональной политики с целями развития транспортной инфраструктуры // Инновации и инвестиции. 2016. №2. С. 147 – 150.
6. Куриков В.М., Садыков А.Ф. Социально-экономическая стратегия развития транспортной системы региона на примере Ханты-Мансийского автономного округа – Югры // Транспортное дело в России. 2014. №4. С. 82 – 85.
7. Об итогах социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры за 2018 год [Электронный ресурс]. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 17 мая 2019 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. О Стратегии социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры до 2020 года и на период до 2030 года [Электронный ресурс]. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 22 мар. 2013 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Рахмангулов А.Н., Копылова О.А. Оценка социально-экономического потенциала региона для размещения объектов логистической инфраструктуры // Экономика региона. 2014. №2. С. 254 – 263.
10. Роменский О.В., Куриков В.М. Диверсификация экономики нефтегазовых регионов как основа устойчивого развития Российских территорий // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2018. №4. С. 134 – 139.

## References

1. Averina L.M., Matushkina N.A., Lavrikova YU.G. *Perekhod transportnogo kompleksa regiona na innovatsionnyj put' razvitiya* // *Ekonomika regiona*. 2010. №4. S. 102 – 110.
2. Andrianova E.V. *Vliyanie razvitiya transportnogo kompleksa Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry na social'no-ekonomicheskoe razvitiye regiona v usloviyah diversifikacii ekonomiki* // *Ekonomicheskie i social'nye faktory razvitiya narodnogo hozyajstva: materialy V Vseros. nauch.-prakt. konf. s mezhdunarod. uchast. «Vzglyad molodyh uchenyh na sovremennost'»*. 23 noyabrya 2018 g. Hanty-Mansijsk: YUgorskij gosudarstvennyj universitet, 2018. S. 11 – 16.
3. Dyatlova T.A., Kurikov V.M., Sadykov A.F. *Razvitiye regional'nogo transportnogo kompleksa na primere Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry*. Hanty-Mansijsk: Red.-izd. otd. YUGU, 2018. 148 s.
4. *Informaciya o dostignutyh rezul'tatah deyatel'nosti v oblasti dorozhnogo hozyajstva i transporta za 2018 god* [Elektronnyj resurs]. URL: <http://ugra2030.admhmao.ru/control/archives/223/#item=37199> (data obrashcheniya: 16.11.2019)
5. Kurikov V.M., Sadykov A.F. *Perspektivy social'no-ekonomicheskogo razvitiya regiona na osnove koordinacii strategicheskikh celej regional'noj politiki s celyami razvitiya transportnoj infrastruktury* // *Innovacii i investicii*. 2016. №2. S. 147 – 150.
6. Kurikov V.M., Sadykov A.F. *Social'no-ekonomicheskaya strategiya razvitiya transportnoj sistemy regiona na primere Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry* // *Transportnoe delo v Rossii*. 2014. №4. S. 82 – 85.
7. *Ob itogah social'no-ekonomicheskogo razvitiya Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry za 2018 god* [Elektronnyj resurs]. *Rasporyazhenie Pravitel'stva Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry ot 17 maya 2019 g. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus»*.
8. *O Strategii social'no-ekonomicheskogo razvitiya Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry do 2020 goda i na period do 2030 goda* [Elektronnyj resurs]. *Rasporyazhenie Pravitel'stva Hanty-Mansijskogo avtonomnogo okruga – YUgry ot 22 mar. 2013 g. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus»*.
9. Rahmangulov A.N., Kopylova O.A. *Ocenka social'no-ekonomicheskogo potentsiala regiona dlya razmeshcheniya ob"ektov logisticheskoy infrastruktury* // *Ekonomika regiona*. 2014. №2. S. 254 – 263.
10. Romenskij O.V., Kurikov V.M. *Diversifikaciya ekonomiki neftegazovyh regionov kak osnova ustojchivogo razvitiya Rossijskikh territorij* // *RISK: Resursy, informaciya, snabzhenie, konkurenciya*. 2018. №4. S. 134 – 139.

## PROSPECTS FOR COMPLEX DEVELOPMENT OF REGIONAL TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM (USING THE EXAMPLE OF KHANTY-MANSIYSK AUTONOMOUS OKRUG – UGRA)

*Kurikov V.M., Doctor of Economic Sciences (Advanced Doctor), Professor,  
Andrianova E.V., Postgraduate,  
Ugra State University*

**Abstract:** regional transport and logistics system development is one of the most important factors of economic growth providing for the rationalization of productive forces, growth of competitiveness and quality of life of the population and contributing to the regional economy diversification. In the article the main economic development indicators of Khanty-Mansiysk autonomous okrug – Ugra and its place among other subjects of the Russian Federation are provided. It is noted that commodity-dependent economics of Khanty-Mansiysk autonomous okrug – Ugra results in significant disparities in the development of regional transport and logistics system, impeding regional economic development. The current state of transport system of Khanty-Mansiysk autonomous okrug – Ugra is analyzed. Major issues and trends of regional transport and logistics system development are considered, which are supposed to be addressed in a systematic way, on the base of a regional strategy. The influence of implementation of the Socio-economic development strategy of Khanty-Mansiysk autonomous okrug – Ugra on the regional economics development is revealed. Priorities on the improvement of transport system of the autonomous okrug are pointed out.

**Keywords:** transport and logistics system, regional economics, socio-economic development, Khanty-Mansiysk autonomous okrug – Ugra