

Будущее науки

Стратегическое видение развития транспортного комплекса Пермского края

Е. Букин

11 класс МОУ «Гимназия № 17»
г. Перми

Научный руководитель:

к.геогр.н., доцент Т.В. Букина

Аннотация

В работе рассмотрены вопросы, связанные с анализом транспортного комплекса Пермского края, который показал следующее: для правильного развития комплекса необходимо формировать стратегии его развития, что обуславливает применение механизма, позволяющего в комплексе рассматривать внутренние и внешние факторы функционирования транспортного комплекса. Таким механизмом является стратегическое управление, а именно один из его инструментов – SWOT-анализ.

Ключевые слова: транспортный комплекс, SWOT-анализ, БЕЛКОМУР, безопасность дорожного движения, ДТП, ГИБДД.

Современные процессы регионального развития позволяют рассматривать регион как сложную целостную систему, в которой взаимодействуют экономические агенты и рынки и данная система взаимодействует с другими территориальными образованиями – регионами и странами. Основой деятельности любого региона является взаимодействие экономических агентов и рынков. Видом деятельности, который позволяет осуществить данное взаимодействие, является транспортный комплекс.

Для того чтобы правильно развивать комплекс, необходимо формировать стратегическое видение его развития. В связи с этим необходимо применять механизм, позволяющий в комплексе рассматривать внутренние и внешние факторы функционирования транспортного комплекса и на их основе формировать основные направления его развития.

В данной работе представлен анализ транспортного комплекса Пермского края. Он имеет для региона большое значение. Во-первых, на него приходится 10% валового регионального продукта. Во-вторых, транспорт определяет развитие других видов деятельности, поскольку спрос на продукцию, производимую в крае, предъявляют другие страны и регионы.

Следует также отметить уникальность расположения Пермского края: через него проходит путь, связывающий западные и восточные регионы страны. Поэтому существующая транспортная сеть испытывает повышенную нагрузку и, следовательно, актуальным является определение важных направлений развития транспортного комплекса региона [Транспортная стратегия...: эл. ресурс].

Целью исследования является разработка основных стратегических направлений развития транспортного комплекса Пермского края.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- провести SWOT-анализ функционирования транспортного комплекса;
- разработать и применить методику ранжирования основных направлений развития транспортного комплекса;
- провести сравнительный анализ основных направлений развития транспортного комплекса Пермского края и выявить наиболее важные из них с позиций отраслевого подхода и местного сообщества;
- разработать конкретные проекты, направленные на совершенствование основных направлений развития транспортного комплекса.

Научная новизна представленного исследования определяется разработкой методики ранжирования и ее использованием для анализа развития транспортного комплекса Пермского края.

Практическая значимость исследования обусловлена участием автора в разработке и конкретной реализации перечисленных мероприятий в рамках деятельности общественной организации по обеспечению безопасности дорожного движения в Пермском крае.

Разработка основных направлений развития транспортного комплекса предполагает проведение анализа его внешней и внутренней среды для выявления тех компонент, которые действительно имеют

значение для функционирования транспортного комплекса. Инструментом, который использовался для этого, стал SWOT-анализ, т.е. определение сильных и слабых сторон того или иного вида экономической деятельности, а также возможностей и угроз, исходящих от внешней среды. В конечном же итоге это анализ комплексного взаимовлияния рассматриваемых факторов [SWOT-анализ...: эл. ресурс]. Характеристики SWOT-анализа представлены в табл. 1.

Таблица 1

Характеристики SWOT-анализа

<p>Сильные стороны [S] – то, в чем преуспел тот или иной вид экономической деятельности, или какая-то особенность, предоставляющая дополнительные возможности</p>	<p>Слабые стороны [W] – отсутствие чего-то важного для функционирования вида экономической деятельности или то, что ставит его в неблагоприятное положение</p>
<p>Возможности [O] – благоприятные обстоятельства, которые данный вид экономической деятельности может использовать для получения преимуществ</p>	<p>Угрозы [T] – события, наступление которых может оказать неблагоприятное воздействие на вид экономической деятельности</p>

Для проведения SWOT-анализа транспортного комплекса Пермского края анализировалась информация, представленная в различных статистических сборниках и отраслевых программных документах. В результате были выявлены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы развития транспортного комплекса Пермского края, проведено сопоставление возможностей и угроз с сильными и слабыми сторонами.

Стратегическое видение роли транспортного комплекса в экономике региона и страны в целом предполагает выявление важных направлений развития не только с позиции отраслевого подхода, но и с позиции интересов местного сообщества.

Для этого была разработана и применена методика ранжирования выявленных направлений для проведения их сравнительного анализа с позиций отраслевого подхода и местного сообщества. Данная методика включает социологический опрос и обработку результатов данного опроса [Букин, 2010].

Для проведения опроса была составлена анкета, включающая четыре таблицы: отдельно для ранжирования сильных сторон, слабых

сторон, возможностей и угроз. Всего в анкетировании приняли участие около 200 чел., относящихся к разным целевым группам: учащиеся старшего звена школ, студенты старших курсов и магистратуры вузов, профессорско-преподавательский состав вузов. Для обработки результатов опроса использовался предложенный нами метод попарного сравнения сильных и слабых сторон, а также возможностей и угроз для определения значимости каждой сильной и слабой стороны, возможности и угрозы (рис. 1).

	1	2	3	Сумма
1	0,5	1	0,5	2
2	0	0,5	0	0,5
3	0,5	1	0,5	0

Рис. 1. Методика попарного сравнения показателей для определения их значимости

Суть данной методики заключается в следующем.

Сравнение осуществляется построчно. Если позиция (1) более значима, чем позиция (2), в ячейке таблицы на пересечении строки с позицией (1) и столбца с позицией (2) ставится 1. Если позиция (1) менее значима, чем позиция (2), в ячейке таблицы на пересечении строки с позицией (1) и столбца с позицией (2) ставится 0. Если позиция (1) равнозначна позиции (2), в ячейке таблицы на пересечении строки с позицией (1) и столбца с позицией (2) ставится 0,5. В ячейке на пересечении позиций (1;1), (2;2), (3;3), (4;4) и т.д. ставится 0,5. Значения, полученные от одного опрошенного, построчно суммируются для каждого из направлений. На основе результатов всех опрошенных составляется суммарная таблица.

Анализ результатов опроса показал, что не все направления, значимые с позиции отраслевого подхода [Транспортная стратегия...: эл. ресурс], являются значимыми для общества. Мы постарались

объединить в работе два этих подхода; это позволило выявить ряд направлений развития транспортного комплекса. Наиболее значимыми направлениями развития для формирования стратегического видения транспортного комплекса Пермского края являются следующие.

Первое направление связано с необходимостью не допустить деградации сети дорог, обеспечить соответствие их содержания нормативам к 2015 г. [Транспортная стратегия...: эл. ресурс]. Важность данного направления обусловлена, с одной стороны, транзитным положением Пермского края в транспортной системе России, с другой – низким качеством транспортных магистралей региона, снижающим безопасность дорожного движения в регионе.

Рассмотрим ситуацию, сложившуюся на участке Пермь–Кунгур – единственной трассы федерального значения в нашем крае, а именно трассы Пермь–Екатеринбург. Высокая аварийность на данном участке обусловлена низким качеством дорожного полотна. Проблема усложняется принадлежностью трассы к федеральной собственности, а значит, регион не может направлять средства на ее реконструкцию [Официальный сайт Федеральной дорожной...: эл. ресурс].

Кроме того, на некоторых отрезках трассы отсутствует дорожная разметка и за ней не осуществляется регулярный контроль. Как следствие, в 2010 г. на данном участке произошло 11 серьезных ДТП, в которых 13 чел. погибли и 24 чел. получили травмы различной степени тяжести [Официальный сайт ГИБДД...: эл. ресурс].

Следующее направление – введение в эксплуатацию железнодорожной магистрали БЕЛКОМУР к 2019 г. [Транспортная стратегия...: эл. ресурс].

БЕЛКОМУР – это сокращенное название проекта, реализуемого тремя регионами совместно с федеральным центром. БЕЛ – это Белое море; КОМ – республика Коми, УР – Урал [Официальный сайт компании...: эл. ресурс]. Важность реализации данного проекта определяется тем, что значительная часть перевозок в крае (90%) осуществляется железнодорожным транспортом.

Реализация проекта позволит также устранить тупиковые дороги в северном направлении и внедриться во всероссийскую железнодорожную транспортную систему, обеспечив выход Пермского края к портам Северного Ледовитого океана. Эта магистраль позволит

разгрузить участки Транссиба от Екатеринбурга до Москвы, который сейчас сильно перегружен (рис. 2).



- Необходимо построить
- Имеющиеся магистрали

Рис. 2. Проект железнодорожной магистрали БЕЛКОМУР

Часть данной магистрали будет задействована при строительстве скоростной железной дороги, связывающей основные центры проведения матчей на Урале и в европейской части, к ЧМ по футболу 2018 г., что повысит экономическую привлекательность Пермского края.

Следующее направление – обеспечение безопасности дорожного движения в Пермском крае, в развитии которого непосредственное участие принимает общественная организация по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе.

Одной из главных проблем безопасности дорожного движения в крае является обеспечение безопасности движения пешеходов. Несовершенство законодательства привело к тому, что пешеходы, нарушая ПДД, знают, что привлечь их к ответственности практически невозможно. Пермский край занимает 7 место в антирейтинге безопасности движения пешеходов. Статистика количества ДТП с участием пешеходов в Перми такова: в 2010 г. 75% ДТП произошло

по вине самих пешеходов, с 2009 г. по 2010 г. это число возросло в 1,5 раза (табл. 2).

Таблица 2

Дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов*

Критерий	2009 г.	2010 г.
ДТП, ед.	1233	1700
в т.ч. по вине пешеходов, ед.	826	1267
Погибших, чел.	310	463
Раненых, чел.	516	804

* Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю.

В настоящее время сотрудниками ГИБДД проводятся мероприятия, направленные на привлечение внимания общественности к данной проблеме [Официальный сайт ГИБДД...: эл. ресурс]. Во-первых, это различные акции, проводимые ГИБДД совместно с общественной организацией по обеспечению безопасности дорожного движения, например «Охота на зебру» или «Пешеход! На зебру».

Во-вторых, увеличение штрафов для водителей за нарушение правил проезда пешеходного перехода. Проведение таких мероприятий положительно сказывается на динамике ДТП с участием пешеходов, но их явно недостаточно, поскольку решением проблемы может стать только комплексная программа, в которую обязательно должно войти:

- усиление правового законодательства в отношении пешеходов (штраф за переход в неположенном месте должен составить не менее двух тысяч руб.);
- увеличение числа подземных и надземных переходов;
- сокращение нерегулируемых пешеходных переходов.

Следующее важное направление – обеспечение безопасности дорожного движения – снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в дорожно-транспортных происшествиях [Транспортная стратегия...: эл. ресурс]. Пермский край занимает 6 место по числу ДТП в антирейтинге регионов России. Основными причинами ДТП являются такие, как превышение скоростного режима – 32% от общего числа ДТП (39% от общего числа погибших),

нарушение правил обгона ТС – 11% от общего числа ДТП (25% от общего числа погибших) (табл. 3).

Таблица 3

Причины дорожно-транспортных происшествий за 2010 г.*

Причина	Число ДТП, ед.	Погибло, чел.	Пострадало, чел.
Всего	3876	531	4756
Превышение установленной скорости движения	1232	208	1652
Нарушение правил обгона ТС	434	134	738
Из-за водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения	478	21	672
Другие нарушения ПДД	1732	168	1694

* Официальный сайт ГИБДД РФ.

Косвенными причинами являются отсутствие системы знаков и разметки. Так, например, отсутствие знака «обгон запрещен» в условиях отсутствия разметки или при наличии «слепой разметки» часто приводит к лобовым столкновениям.

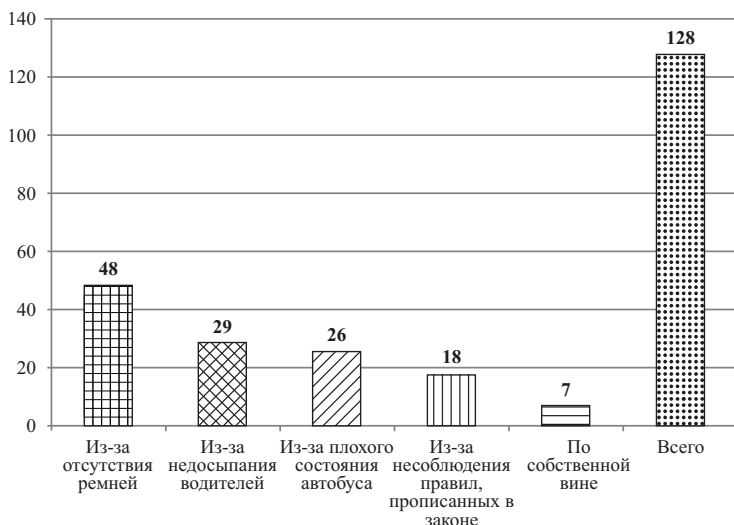


Рис. 3. Число погибших в ДТП

с участием общественного транспорта в 2010 г.

[Официальный сайт Территориального органа...: эл. ресурс]

Еще одной причиной ДТП, в которых страдают и погибают люди, является несовершенство нормативно-правового регулирования сферы общественных перевозок.

На рис. 3 представлены данные о числе погибших в ДТП с участием общественного транспорта: только в 5% случаев причиной гибели стала собственная вина, в 95% случаев – либо халатность водителя, либо состояние его здоровья.

Для решения проблемы общественной организацией по обеспечению безопасности дорожного движения предлагается строго регламентировать деятельность перевозок и осуществить следующие мероприятия:

1) оборудовать все автобусы и маршрутные такси тахографами (приборами для наблюдения за состоянием водителя) и ремнями безопасности;

2) проводить медицинский осмотр КАЖДОГО водителя перед КАЖДЫМ выездом на маршрут;

3) обязать руководителей обеспечивать регулярное прохождение государственного технического осмотра всех транспортных средств, осуществляющих междугородние перевозки;

4) создать организацию, осуществляющую контроль за выполнением правил.

Решение перечисленных проблем связано с разработкой и внедрением ряда мероприятий, осуществляемых совместно ГИБДД по Пермскому краю и общественной организацией безопасности дорожного движения Пермского края, в состав которой входит автор данной работы. В 2011 г. были выполнены следующие работы: установлен светофор на перекрестке улицы Студенческая и Бульвара Гагарина, установлены знаки приоритета на перекрестках улиц Монастырская и Плеханова, Якуба Коласа и Плеханова, установлены знаки движения по полосам на ул. Островского в квартале от ул. Пушкина до ул. Малышева. Однако в городе остается еще довольно много проблем, решение которых положительно повлияет на повышение безопасности дорожного движения. К ним относятся следующие.

Установка светофора на пересечении улицы Мостовая и Соликамского тракта. Обе улицы являются съездами с трассы федерального

значения, а имеющееся на их пересечении разделительное ограждение вносит путаницу в правила проезда и создает аварийно-опасные ситуации. В январе 2012 г. от общественной организации по обеспечению безопасности дорожного движения в Муниципальное региональное электронное управление ГИБДД при МВД РФ по Пермскому краю было направлено письмо, описывающее проблему и предлагающее в качестве ее решения установку светофора на данном участке. В ответе на него указано, что запрос передан в Управление МВД России по городу Перми и будет рассмотрен в ближайшее время.

Еще одним важным мероприятием является *введение системы реверсивного движения на 45–90 км трассы Пермь–Екатеринбург* [Официальный сайт Федеральной дорожной...: эл. ресурс]. После расширения трассы до трех полос планируется ввести на второй полосе реверсивное движение, которое в условиях невозможности быстрого строительства и расширения трассы до четырех полос позволит наиболее оптимально не только разгрузить трассу, но и снизить число ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения.

Таким образом, в работе выявлены и обоснованы направления, послужившие базой для формирования стратегического видения развития транспортного комплекса Пермского края. В основе выявления приоритетных направлений деятельности лежит предложенная автором оригинальная методика ранжирования, позволяющая рейтинговать выделенные сильные и слабые стороны, возможности и угрозы, которые, в свою очередь, становятся базой для разработки инструментов, позволяющих реализовать мероприятия по выявленным направлениям деятельности.

Библиографический список

- Букин Е.К. Стратегия развития транспортного комплекса Пермского края // В мире научных открытий. – 2010. – № 6.3 (12). – С. 182–185.
- Официальный сайт ГИБДД РФ [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gibdd.perm.ru>.
- Официальный сайт компании ОАО «Российские железные дороги» [Электронный ресурс]. – URL: www.rzd.ru.
- Официальный сайт Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю [Электронный ресурс]. – URL: <http://permstat.gks.ru/digital/region3/DocLib/02.doc>.

Официальный сайт Федеральной дорожной службы Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: www.rosavtodor.ru.

Транспортная стратегия Пермского края на период 2010–2030 гг. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.infrastruktura.permkrai.ru/transport/show/id/188>.

SWOT-анализ и стратегическое планирование [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.swot-analysis.ru>.

Кондратьевские циклы и современные кризисы

А. Дудкин
10 класс МАОУ «Лицей № 10»
г. Перми

Научный руководитель:
к.э.н., доцент Е.Л. Зуева

Аннотация

В работе рассмотрена теория больших волн конъюнктуры Н. Кондратьева, предпринята попытка с ее помощью изучить статистические данные, подтверждающие наличие циклических волн, и определить, на какой фазе экономического цикла находится мировая экономика, в частности экономика РФ, особенно в связи с кризисом 2008 г. В работе рассмотрены также характеристики стадий экономических циклов, сформулированы перспективы макроэкономических трендов с позиций кондратьевской теории, предприняты попытки выстраивания стратегии личного экономического поведения с учетом этих трендов.

Ключевые слова: кондратьевские циклы, кризис 2008 г., макроэкономические тренды, фазы экономического цикла, границы больших циклов, К-цикл, личная стратегия экономического поведения.

В 2008 г. в экономике мира и нашей страны произошел серьезный перелом. Обваливались мировые биржи, закрывались банки, сокращалось производство, останавливались предприятия. Людей увольняли, началась массовая безработица. Все страшные для экономики события начались в сентябре 2008 г. В нашей стране не сразу оценили происходящее, не сразу поняли угрозу для российской экономики и, как следствие, с некоторым опозданием начали предпринимать