

На правах рукописи

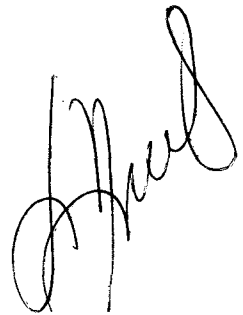
**АНДРИАНОВ Владимир Алексеевич**

**ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ  
ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ  
ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРО-ВОСТОКА РОССИИ**

**Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством  
(региональная экономика)**

**АВТОРЕФЕРАТ  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук**

**Санкт Петербург  
2001**



Работа выполнена на кафедре региональной экономики и природопользования Санкт-Петербургского Государственного Университета экономики и финансов

Научные руководители: Найденов Николай Дмитриевич – д.э.н., профессор  
Воронцова Светлана Джоржевна, к.э.н., доцент,

Официальные оппоненты: Чистобаев Анатолий Иванович – д.г.н., профессор, Засл. деятель науки РФ  
Ильина Луиза Ивановна – к.э.н., доцент

Ведущая организация: Сыктывкарский Государственный Университет

Защита состоится 6 марта 2002 г. в 14.30 часов на заседании диссертационного совета Д 212.237.07 при Санкт-Петербургском государственном университете экономики и финансов по адресу: 190023, Санкт-Петербург, канал Грибоедова, д.30/32.

С содержанием диссертации можно ознакомиться в библиотеке Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов.

Отзывы на реферат в двух экземплярах просьба направлять по указанному адресу ученому секретарю совета.

Автореферат разослан 3 февраля 2002 г.

Ученый секретарь диссертационного совета, кандидат экономических наук



С.Ю. Корнекова

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Современный этап социально-экономического развития Российского Севера характеризуется переходом к рыночным формам хозяйствования. Повышение роли Российского Севера в экономике страны в значительной степени зависит от рационального размещения производительных сил, эффективного использования транспортного комплекса (ТК), совершенствования транспортно-экономических связей (ТЭС) региона.

В связи с этим особую значимость в настоящее время приобретает разработка новой, адаптированной к рыночной экономике целостной концепции развития территорий России. Одной из важнейших частей этой концепции является научно обоснованная модель развития транспортного комплекса. Вот почему в настоящее время актуальна проблема изучения прошлого опыта, современных реалий и перспектив развития транспортно-экономических связей Европейского Северо-Востока РФ.

Все это предопределяет необходимость комплексного развития транспортных ресурсов северных регионов, что подтверждается усилением внимания Правительства России к решению данной задачи, утверждением Программы модернизации транспортной системы страны и принятием в 2001 году Федеральной целевой программы и Концепции развития транспортного комплекса страны на ближайшие 10 лет.

**Предметом исследования** является процесс развития экономики региона, транспортного комплекса и транспортно-экономических связей Европейского Северо-Востока РФ, системы управления транспортным комплексом региона.

**Объектом исследования** являются предприятия основных отраслей экономики Европейского Северо-Востока России и обусловленные ими ТЭС.

### **Степень разработанности темы.**

Вопросам взаимного развития транспортно-экономических связей регионов и их производственного потенциала посвящен ряд фундаментальных исследований. Среди них наибольшего внимания заслуживают исследования Н.Н. Колосовского, Н.Н. Баранского, Т.С. Хачатурова, И.И. Белоусова, Г.А. Аграната, Ю.И. Колдомасова, Е.Н. Ханукова, Б.И. Шафиркина, Н.Н. Казанского, В.Г. Постникова, М.Х. Ганкина.

Большой интерес представляют исследования В.П. Можина, Н.К. Роздобудько, Г.И. Граника, В.Э. Ждановича, С.В. Славина, В.А. Витязевой, Н.Т. Агафонова, А.И. Чистобаева, В.К. Бугаева, Г.М. Лаппо, Н.Н. Кочурина, В.П. Подоплелова, В.Н. Лаженцева, Н.М. Большакова, А.Н. Киселенко, Н.Д. Найденова, С.Д. Воронцовой, В.И. Спиригина.

Особое значение для разработки темы исследования имеет монография А.И. Чистобаева «Транспортно-экономические связи Европейского Северо-Востока» (М.: Наука, 1974), в которой детально разработаны методологические основы исследований взаимозависимого развития территориальной организации производства, транспорта и экономических связей в регионе в условиях плановой экономики.

Вместе с тем анализ работ по теме исследования показывает, что далеко не все проблемы формирования транспортно-экономических потоков изучены в условиях рыночной экономики. Многие положения и выводы, содержащиеся в этих работах, требуют уточнения и нуждаются в дальнейшей проработке в связи с изменившейся экономической ситуацией в стране, проведением кардинального реформирования и последовательным переходом к рыночным отношениям.

Знание особенностей организации и управления транспортной составляющей экономики должно способствовать успешному реформированию транспортного комплекса в регионе и системы управления им в соответствии с условиями, обусловленными рыночными методами хозяйствования и конкуренции.

**Цель и задачи исследования.** Основной целью диссертационной работы является исследование сфер взаимодействия производства и транспортного комплекса в северных регионах на примере Европейского Северо-Востока РФ, разработка конкретных

рекомендаций по совершенствованию процессов организации и управления транспортным комплексом в этих регионах.

В соответствии с поставленной целью были определены задачи диссертации:

- обоснование методологических подходов к исследованию характера транспортно-экономических связей в регионе;
- анализ сложившихся межрегиональных и внутрирегиональных транспортно-экономических связей, установление тенденций и динамики их развития на Европейском Северо-Востоке РФ;
- рассмотрение взаимодействия развития транспорта с другими отраслями региональной экономики, сопоставление уровня и темпов роста объемов продукции основных отраслей хозяйства регионального комплекса с темпами роста (снижения) объемов перевозок;
- изучение условий и факторов, влияющих на эффективность использования транспорта общего пользования и ведомственного (отраслевого) в рыночных условиях;
- определение сфер рационального функционирования отдельных видов транспорта в условиях рыночной экономики;
- разработка предложений по совершенствованию транспортно-экономических связей на Европейском Северо-Востоке Российской Федерации.

**Теоретической и методологической основой** диссертационной работы явились исследования о территориальном разделении труда, концентрации и специализации производства, комплексном развитии производительных сил общества, а также работы российских и зарубежных ученых по проблемам, связанным с транспортным обслуживанием северных территорий. Особое внимание уделялось исследованиям по применению пространственного метода исследования основных макро- и микроэкономических процессов в национальной экономике и методам исследований территориального размещения производства, сложившимся в экономической географии.

Информационной основой работы послужили статистические материалы, характеризующие процессы воспроизводства в регионе. В работе использованы данные статистической отчетности Госкомстата РФ, статистических управлений Республики Коми и Архангельской области, различных плановых органов и структур, материалы транспортных министерств, сети снабженческо-сбытовых организаций, крупнейших промышленных, строительных, геологоразведочных и транспортных объединений (управлений) Европейского Северо-Востока России, результаты научных исследований, выполненных в СОПС, ИКТП (ИЦ КТП) и ВНИИКТЭП при Госплане СССР, ЦЭНИИ при Госплане РСФСР, институтами экономики и географии РАН, ЦНИИ МПС, другими центральными и региональными научно-исследовательскими и проектными институтами.

Диссертант стремился реализовать комплексный, системный подход к изучению деятельности хозяйствующих субъектов. Им использованы различные методы анализа и формы группировок: сравнительный, факторный, расчетно-аналитический, балансовый, а также экономико-математическое моделирование.

**Научная новизна** диссертационного исследования определяется следующими положениями, полученными соискателем и выносимыми на защиту:

1. На основе ретроспективного анализа развития хозяйства и транспорта выявлены следующие закономерности в процессе транспортного и хозяйственного освоения территории региона:

а) наличие прямой зависимости между освоением конкретных природных ресурсов и развитием предшествующих этому процессу соответствующих видов транспорта; поочередного «включения» различных видов транспорта в процессе хозяйственного освоения территории.

б) последовательное вовлечение различных видов транспорта с позиции их подчиненности и различных форм собственности в процесс хозяйственного освоения территорий и ресурсов.

2. Проведение анализа существующих транспортно-экономических связей на Европейском Северо-Востоке РФ, позволило автору рекомендовать комплекс мер и мероприятий, направленных на повышение эффективности осуществляемых транспортно-экономических связей в регионе.

3. На Европейском Северо-Востоке РФ установлено наличие достаточно обособленных шести транспортно-экономических районов, существенно отличающихся вследствие различия осваиваемых природно-сырьевых ресурсов и других факторов.

4. Выполненная диссертантом классификация форм участия различных видов транспорта в перевозках регионального продукта позволяет усовершенствовать практику расчетов, анализа и прогнозирования транспортной работы в регионе.

5. Автором установлена определенная диспропорция в осуществлении транспортно-экономических связей на Европейском Северо-Востоке РФ: наличие ввоза (до 12%) грузов, могущих быть произведенными в регионе; преобладание вывоза необработанного сырья, что обуславливает целесообразность создания в регионе производств, позволяющих существенно углубить уровень обработки добываемого здесь сырья и, тем самым значительно улучшить обеспечение хозяйства региона за счет поставок собственной продукции.

**Практическая значимость исследования.** Результаты исследований могут быть использованы при прогнозировании развития экономики рассматриваемого региона, определении преимуществ в использовании различных видов транспорта и обосновании привлечения инвестиций в развитие конкретных видов транспорта.

Выявленные автором закономерности в очередности участия различных видов транспорта в процессе освоения территорий и ресурсов позволяют более точно оценивать эффективность использования транспортной составляющей экономики региона.

**Апробация работы.** Основные выводы исследований автора обсуждались на заседаниях Ученых Советов СОПС при Госплане СССР и отдела экономики Коми научного центра РАН. По материалам исследований направлялись научные и докладные записки в руководящие органы Республики Коми для использования в процессе управления и республиканского планирования. Вопросы совершенствования процессов развития транспортного комплекса региона и отдельных его составляющих, рационализации транспортно-экономических связей и другие принципиальные вопросы диссертационного исследования автором докладывались на ряде Всесоюзных и Всероссийских научно-практических конференций: в Мурманске (1980 г.), Архангельске (1982, 1984, 1986 гг.), Свердловске (1983 г.), Москве (1985 г.), Ростове-на-Дону (1987 г.), Петрозаводске (1988 г.), Нарьян-Маре (1989 г.), Калининград (1994 г.), Сыктывкаре (1996, 1997, 1998 гг.), Перми и Екатеринбурге (2000-2001 гг.), Санкт-Петербурге (2001 г.), других региональных конференциях и совещаниях (в г.г. Сыктывкаре, Воркуте, Ухте, Печоре, Усинске).

Ряд предложений автора по вопросам территориальной организации производства, транспорта, транспортно-экономических связей, материально-технического снабжения в регионе, влияния научно-технического прогресса на эффективность функционирования транспортного комплекса, комплексного использования ресурсов региона, наиболее рациональных сфер функционирования отдельных видов транспорта, экологического воздействия транспорта на окружающую среду, нашел отражение в научных отчетах Отдела экономики Коми филиала АН СССР за 1977-1985 гг., в схемах развития и размещения производительных сил Европейского Севера и Коми АССР на 1986-2000 гг., в Целевых комплексных программах научно-технического прогресса на Европейском Севере и в Республике Коми до 2005 года, Целевой комплексной программе по формированию Тимано-Печорского ТПК.

**Публикации.** Основные положения диссертации отражены в разделе 6 «Экономика функционирования газотранспортных систем» в монографии «Магистральные трубопроводы охлажденного и сжиженного природного газа» (в соавторстве), в статьях, докладах и тезисах докладов на научно-практических конференциях. Общий объем публикаций - более 10 п.л.

**Структура и объем диссертации.** Цели и задачи исследования определили структуру диссертации. Она состоит из введения, трех глав, заключения, библиографии, 21 таблицы, 17 рисунков, карт и схем.

**Во введении** обосновывается актуальность выбранной темы, излагаются цели и задачи исследования, делается краткий обзор выполненных и опубликованных работ по изучаемой проблеме. Подчеркивается, что в последние годы актуальность исследований транспортных территориальных систем и эффективности экономических связей заметно возросла, что обусловлено необходимостью кардинального реформирования хозяйства и становлением рыночной экономики, а также необходимостью повышения эффективности региональных производств.

**В первой главе диссертации** – «Влияние транспорта на развитие и повышение эффективности экономики Европейского Северо-Востока РФ» - рассматриваются критерии оценки работы транспорта для эффективного функционирования регионального народнохозяйственного комплекса Европейского Северо-Востока РФ, обосновывается необходимость использования различных видов транспорта на различных стадиях освоения территорий, участия отраслевого (ведомственного) транспорта (ОТ) и транспорта общего пользования (ТОП) в производстве и потреблении общественного продукта, проводится транспортно-экономическое районирование в зависимости от вовлечения конкретных природно-сырьевых ресурсов региона, в свою очередь, обуславливающих соответствующее развитие транспортного хозяйства.

**Во второй главе диссертации** – «Развитие транспортно-экономических связей Европейского Северо-Востока РФ (России)» - на основе изучения теоретического материала и с использованием статистических данных дается анализ развития транспортно-экономических связей региона, ввоза и вывоза, внутрирегиональных и внешних перевозок, включая межгосударственные, по важнейшим группам грузов.

**В третьей главе диссертационного исследования** – «Направления совершенствования транспортно-экономических связей региона» - определены перспективы развития транспортного комплекса в регионе, выявлены сферы рационального взаимодействия различных видов транспорта, а также отраслевого (ОТ) и общего пользования (ТОП), сформированы конкретные предложения по развитию и размещению производственных комплексов и транспортной сети региона, повышению эффективности использования транспортных средств, совершенствованию системы и структуры управления транспортным комплексом региона.

**В заключении** сформулированы основные выводы и положения, составляющие предмет защиты диссертации.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

**1. Уровень развития транспортного комплекса региона является одним из важнейших факторов, влияющих на территориальное размещение и эффективность общественного производства.** От технического и качественного состояния системы транспорта зависит структура и эффективность экономики региона. Освоение существующих и создание искусственных транспортных путей с целью транспортного обслуживания конкретного промышленного производства не ограничиваются решением только транспортной проблемы и хозяйственным освоением конкретного природного ресурса. Развитие транспорта, создание новых транспортных путей оказывает огромное влияние на

темпы хозяйственного освоения прилегающих территорий и вовлечение в хозяйственный оборот имеющихся в зоне транспортного обслуживания природно-сырьевых ресурсов, обуславливая тем самым дальнейшее развитие производительных сил региона в новых, районах перспективного освоения, формирование их производственной специализации и, соответственно, вовлечение этих территорий в процесс разделения труда.

Внешний эффект от транспортных услуг рассматривался в работах многих известных специалистов: Н.Н. Колосовского, Н.Н. Баранского, А.Е. Пробста, П.М. Алампиева, Г.И. Граника, Э.Б. Алаева, М.Х. Ганкина, В.В. Покшишевского, Н.Т. Агафонова, Н.Н. Некрасова, И.М.Маергойза и других. Диссертант расширяет эти исследования, включая в них исследование влияния транспортного фактора на экономическое районирование. Сравнительные данные темпов роста производства в регионе и темпов развития инфраструктуры транспортного комплекса в различных условиях хозяйства подтверждают обоснованность районирования с учетом специфики влияния транспортного фактора на развитие экономики.

В условиях рыночной экономики особенно актуально применение комбинированного инвестирования в добывающие, транспортные и инфраструктурные комплексы, что позволяет сконцентрировать имеющиеся ресурсы конкретной отрасли. Опыт вновь осваиваемых территорий и природно-сырьевых ресурсов на Аляске, в северных провинциях Канады, Швеции, Финляндии, Норвегии свидетельствует о высокой степени эффективности подобного комбинированного инвестиционного освоения освоении новых природных ресурсов.

Исходя из оценки влияния транспортного фактора на развитие и размещение производительных сил региона, автор считает целесообразным выделить на Европейском Северо-Востоке РФ шесть транспортно-экономических районов: Ненецкий, Воркута-Интинский угольный, Северный и Южный нефтегазовые, Северный и Южный лесопромышленные, а также создаваемый горнопромышленный Тиманский ТЭР. На рис. 1 показаны направления перевозок важнейших материальных ресурсов, между ТЭР, обуславливающих основные транспортно-экономические связи в регионе.

Каждый из указанных транспортно-экономических районов имеет особые минерально-сырьевые ресурсы и специфические ограничения в их хозяйственном развитии. Спрос на внутреннем и внешнем рынках страны на производимую в них продукцию может оказать существенное влияние на характер и масштабы развития производственных комплексов этих районов в последующем.

Проведение транспортно-экономического районирования позволяет точнее прогнозировать перспективное развитие производительных сил региона.

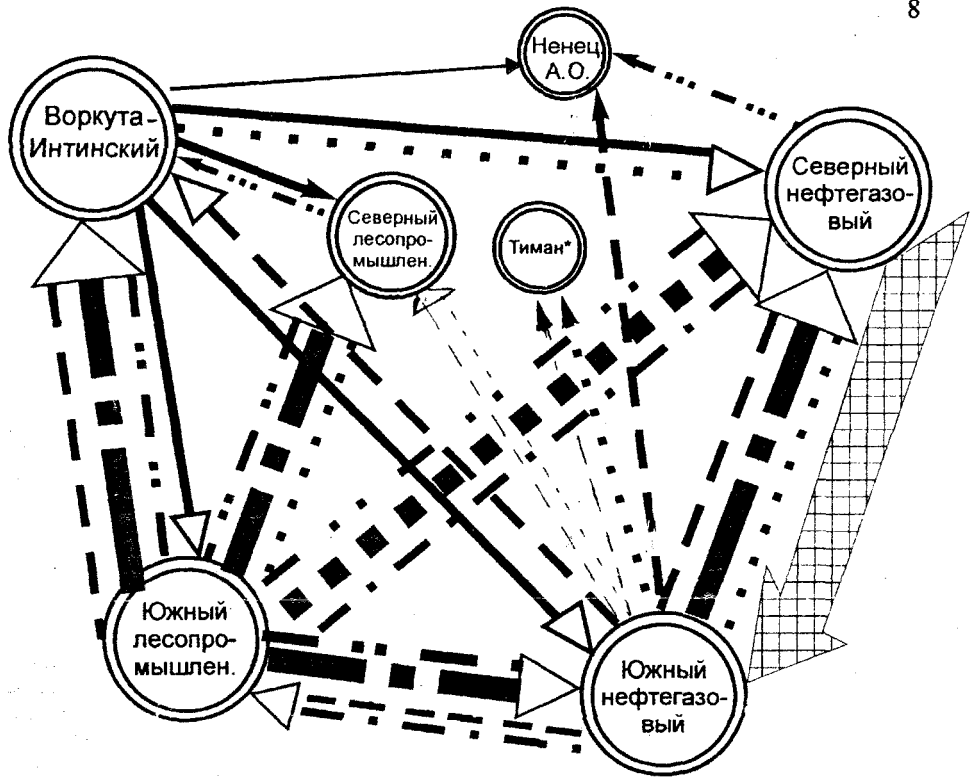
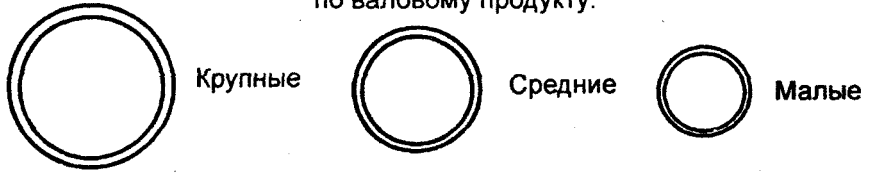


Рис. 1 Основные связи ТЭР Европейского Северо-Востока (по сырью, полуфабрикатам, готовой продукции)

\* - формирующий Тиманский горнопромышленный ТЭР

Градации ТЭР (транспортно-экономических районов) по валовому продукту:



Основные грузопотоки между ТЭР (пропорционально весу перевозимых грузов)

- |       |                              |                 |                                      |
|-------|------------------------------|-----------------|--------------------------------------|
| ————— | уголь                        | - . - . - . - . | древесина                            |
| ----- | сырая нефть                  | - . - . - . - . | продукты лесопереработки (обработки) |
| ----- | нефтепродукты                | - . - . - . - . | продукты питания и фрукты            |
| ..... | стройматериалы и конструкции |                 |                                      |



**2. Транспортно-экономические связи, осуществляемые между производителями и потребителями, между районами и регионами страны имеют многоуровневую систему продвижения грузопотоков до потребителя.**

**Транспортно-экономические связи (ТЭС) – это перемещения товаров, осуществляемые посредством различных видов транспорта, между производителем и потребителем, внутри регионов и между ними, а также на международном уровне.** В соответствии с характером размещения и сочетания производств и потребителей продукции диссертант выделяет пять уровней транспортно-экономических связей, обусловленных характером производственных отношений: производственно-технологические, внутрирайонные, межрайонные, межрегиональные и внешнеэкономические. Общая характеристика эффективности транспортно-экономических связей на различных уровнях общественного производства представлена на рис. 2.

- 1. Производственно - технологические связи** – потоки сырья и товаров внутри предприятий или между родственными и однородными по продукту и технологии предприятиями, в которых осуществляется перемещение промежуточного продукта. Этот вид связей осуществляется преимущественно отраслевым (ведомственным) транспортом (ОТ).
- 2. Внутрирайонные транспортно-экономические связи** – потоки товаров в пределах административных районов. По своему характеру они близки к производственно-технологическим связям, поскольку в большинстве случаев совершаются между предприятиями, тесно связанными общими производственными и технологическими процессами. В тоже время отличительной особенностью внутрирайонных и последующих, более высоких по уровню экономических связей, является то, что транспортные услуги являются самостоятельным товаром. Этот вид связей совершается как отраслевым – ведомственным (ОТ) - в пределах региона в большинстве случаев, так и транспортом общего пользования (ТОП).
- 3. Межрайонные транспортно-экономические связи** обеспечивают обмен общественного продукта между низовыми административными районами региона совершаются преимущественно транспортом общего пользования.
- 4. Межрегиональные транспортно-экономические связи** - это обмен продуктами производства между различными регионами страны, входящими в крупные экономические районы. Используется преимущественно транспорт общего пользования.
- 5. Внешнеэкономические транспортно-экономические связи** – это обмен продуктами производства на международном уровне. Этот вид связей в абсолютном большинстве обслуживается транспортом общего пользования.

Рассматривая сущность транспортно-экономических связей, следует различать производственные и экономические связи. Общим в них является то, что они выражают отношение взаимодействующих сторон по поводу перемещения продукции (предметов труда и потребления). Однако при этом производственные связи выражают техническую сущность производства, а экономические - стоимостные характеристики перемещаемой продукции. Транспортно-экономическим связям принадлежит определяющая роль в формировании производственных комплексов и регионального хозяйства.

**3. Распределение грузопотоков между транспортом общего пользования и ведомственным является достаточно динамичной характеристикой, имеющей значительные колебания в различных регионах страны и могущей претерпевать существенные изменения в пределах одного региона за достаточно короткий исторический срок.** Рассматривая данный процесс на Европейском Северо-Востоке РФ за 1971-2000 гг. можно сделать вывод, что в последние десять лет в регионе происходит перераспределение нагрузок с транспорта общего пользования (ТОП) на отраслевой транспорт (ОТ). Особенно это характерно для периода 1996-2001 гг.

Эффективность функционирования ТОП постоянно повышается, однако в регионе имеется тенденция к вовлечению отраслевого и коммерческого транспорта не только во внутрирайонные, но также в межрайонные и межгосударственные сообщения. На основе прямых длительных межхозяйственных связей процесс осуществления ТЭС при участии транспорта общего пользования достаточно эффективен, что позволяет повышать комплексность хозяйства региона и совершенствовать рыночный механизм взаимоотношений между хозяйствующими субъектами.

**4. Проведенный диссертантом анализ уровневого деления транспортно-экономических связей по циклам производства, обмена и потребления регионального продукта, а также участия в них двух важнейших сфер транспортного обеспечения: отраслевого и общего пользования, подтверждает целесообразность проведения экономического районирования на основе осуществляемых транспортно-экономических связей (см. табл. 1 и рис. 2).**

Как видно из табл. 1, на производственно-технологическом уровне на примере лесного комплекса Республики Коми практически все перевозки древесного сырья осуществляются отраслевым транспортом. Материальные затраты на осуществление внутрипроизводственных перевозок лесного сырья и полуфабрикатов составляют около 15% от всех транспортных затрат в лесном комплексе РК.

**На внутрирайонные ТЭС** (в рамках административных районов) приходится до 15% объемов перевозок и более 25% материальных затрат на транспорт в лесном комплексе. Поскольку эти связи осуществляются уже большей частью предприятиями, то в расчетах появляется категория цены продукции и услуг транспорта. В осуществлении ТЭС на этом уровне лесопромышленного комплекса принимает участие транспорт общего пользования (до 20% объемов перевозок на этом уровне производства и потребления).

**Межрайонные (внутрирегиональные) связи** характеризуются дальнейшим увеличением объемов транспортной работы (ткм), что обусловлено удаленностью лесозаготовок от районов их переработки или отправки потребителям. На этом уровне ТЭС примерно равны объемы перевозок лесопродуктов (сырья, полуфабрикатов и готовой продукции), осуществляемых ОТ и ТОП. В тоже время сравнение материальных затрат на осуществление ТЭС на этом уровне свидетельствует об эффективности применения транспорта общего пользования. Это объясняется участием в перевозках более крупных автопредприятий, с достаточно хорошо налаженной технологией обслуживания, высоким качеством подготовки транспорта к эксплуатации, более высоким уровнем профессионализма обслуживающего персонала, применением большегрузных автомобилей, использованием прицепов и формированием автопоездов, погрузкой леса «шапкой».

**На межрегиональном уровне ТЭС** осуществляется перемещение лесопродуктов между регионами страны. Как известно, большая часть продукции лесного комплекса региона вывозится за его пределы (до 90 и более процентов по ряду позиций продукции лесного комплекса). Проведенный анализ объемных и стоимостных показателей работы ОТ

и

Таблица 1

**Роль транспорта отраслевого (ОТ) и общего пользования (ТОП)  
в лесном комплексе РК по уровням ТЭС и обусловленные  
этим материальные затраты, в % \***

Показатели	Уровни экономических связей (ТЭС)					Всего
	Производственно-технологические	Внутри-районные	Внутри-региональные	Межрегиональные	Внешне-экономические	
<b>I. Общая характеристика:</b>						
а) объем транспортной работы (ткм)	10,0	15,0	20,0	30,0	25,0	100,0
б) материальные затраты	15,0	25,0	30,0	18,0	12,0	100,0
в) индекс эффективности (а/б)	0,7	0,6	0,7	1,7	2,1	х
<b>II. Отраслевой транспорт (ОТ):</b>						
а) объем транспортной работы (ткм)	100,0	80,0	50,0	10,0	0,1	-
б) материальные затраты	100,0	90,0	80,0	60,0	5,0	-
в) индекс эффективности (а/б)	1 <sup>1</sup>	0,2	0,6	0,2	0,02	х
<b>III. Транспорт общего пользования (ТОП):</b>						
а) объем транспортной работы (ткм) в % от всего по уровням	0,0	20,0	50,0	90,0	99,9	-
б) материальные затраты	0,0	10,0	20,0	40,0	12,0	х
в) индекс эффективности (а/б)	0,0 <sup>2</sup>	2,0	2,5	2,3 <sup>3</sup>	8,3	

\* по данным ведомственной отчетности за 1996-2000 г.г.

<sup>1</sup> принято за единицу, поскольку нет альтернативной замены

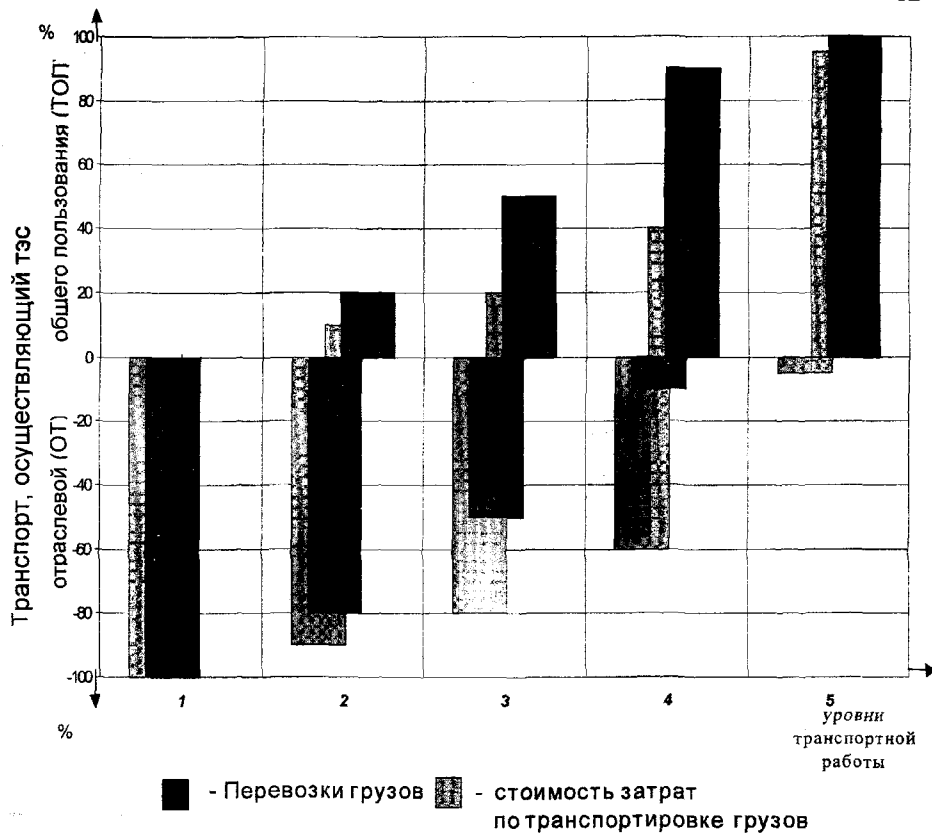
<sup>2</sup> данные выходят за пределы точности измерения данной табл.

<sup>3</sup> причина снижения индекса эффективности не установлена. Очевидно,

проявляется мультипликативный эффект оказания транспортных услуг и влияние ряда частных факторов.

ТОП в рамках лесопромышленного комплекса Республики Коми свидетельствует о следующем соотношении: примерно половина продукции ЛПК региона вывозится за пределы региона в другие субъекты федерации, на осуществление ТЭС этого уровня транспортной работы приходится 18% всех затрат на транспортную составляющую в отрасли. Эффективность применения ТОП с каждым уровнем осуществления экономических связей возрастает (см. табл. 1).

**Внешнеэкономические связи** обусловлены вывозом значительной части продукции лесного комплекса региона. На экспорт уходит до 30% производимой в регионе продукции лесного комплекса (25% объема транспортной работы) преимущественно ТОП. В процессе реформирования



1-5 – уровни транспортной работы:  
 1 – производственно-технологические связи;  
 2 – внутрирайонные ТЭС;  
 3 – межрайонные (внутрирегиональные) ТЭС;  
 4 – межрегиональные ТЭС;  
 5 – внешнеэкономические (межгосударственные) ТЭС.

**Рис. 2. Эффективность участия транспорта ОТ и ТОП в осуществлении ТЭС по уровням в лесном комплексе региона**

экономики появились незначительные объемы экспортных перевозок, осуществляемых отраслевым транспортом (автомобильным и авиационным), однако вследствие различных причин себестоимость транспортных услуг ОТ на порядок выше аналогичных, осуществляемых ТОО.

В процессе коренного реформирования хозяйства и перехода к рыночной экономике существенно меняется характер участия различных видов транспорта (ТОО и ОТ) в производственных процессах, а также их роль в этом процессе, что обуславливает необходимость более полного учета особенностей в применении различных видов транспорта при совершении транспортно-экономических связей региона на объективно существующих уровнях производства, обмена и потребления общественного продукта.

**5. Эффективность функционирования народнохозяйственного комплекса любого ранга в значительной мере определяется способностью транспорта, входящего в данный комплекс, к обеспечению своевременных, экономических, гарантированных, сохраняемых в полном объеме перевозок грузов и пассажиров.**

Транспортные предприятия в условиях рыночной конкуренции объективно вынуждены, используя наиболее доходные способы доставки грузов, минимизировать транспортные затраты на основе рационального распределения перевозок между различными видами транспорта и эффективного использования технико-экономических преимуществ и потенциальных возможностей каждого из них. При этом инвестициям в развитие транспортного комплекса также должны быть минимальными. *Основным методическим приемом сопоставления ресурсного потенциала транспортного комплекса (транспортных путей и технических средств (М) и фактически достигнутого уровня их использования (Р) может быть расчетный метод*, когда сопоставляются пропускная или провозная способности транспорта с одной стороны и фактический уровень использования транспортного потенциала с другой. В этом случае, степень использования транспортного ресурса региона может быть представлена формулой:

$$K_{TP} = \frac{P_T}{M} ,$$

где  $K_{TP}$  – коэффициент использования транспортных сетей и средств в регионе;

$P_T$  – объем перевозок в регионе, млн.т./год;

$M$  – провозная (проектная или балансовая) способность транспортных сетей и средств региона, млн.т./год.

**Данные об уровне использования транспортных средств необходимы как исходная база при разработке государственных и региональных прогнозов, а также объемов и направлений инвестиций в развитие транспортного комплекса региона.**

**Для эффективного управления процессами использования транспортных ресурсов региона, рационального распределения и перераспределения имеющегося перевозочного потенциала по направлениям необходима разработка и реализация мероприятий по поддержанию оптимальных пропорций в транспортном комплексе региона по таким критериям, как численность работающих, энерго- и фондовооруженность, капиталоемкость, эффективность использования имеющихся ресурсов.**

Экономический эффект более рационального использования имеющегося в регионе транспортного потенциала (транспортных сетей, технических средств и транспортной инфраструктуры) может быть представлен формулой:

$$\mathcal{E}_{\text{нхтк}} = \mathcal{E}_{\text{ритк}} - \mathcal{E}_{\text{птк}},$$

где  $\mathcal{E}_{\text{нхтк}}$  – народнохозяйственный эффект от улучшения использования транспортного комплекса (сетей и средств) региона;

$\mathcal{E}_{\text{ритк}}$  – экономический эффект от более рационального использования транспортного комплекса (ТК), включая эффект, связанный с обеспечением потенциала ТК.

$\mathcal{E}_{\text{птк}}$  – затраты на транспортное обслуживание региона.

Анализ интенсивности использования всех существующих в регионе видов транспорта свидетельствует о наличии значительных резервов их провозной способности, использование которых могло бы дать существенный народнохозяйственный эффект и с учетом снижения затрат на транспорт обеспечить возможность снижения цен на продукцию регионального комплекса, повысив тем самым ее конкурентоспособность.

**Потенциальные возможности транспортного комплекса Европейского Северо-Востока России используются не в полной мере, о чем свидетельствует постоянное снижение фондоотдачи практически на всех видах транспорта. Отмеченная тенденция не устраняется даже при усилении процессов концентрации транспортных средств на отдельных направлениях. Это предполагает необходимость принятия более действенных мер комплексного характера на региональном и федеральном уровнях управления с целью повышения фондоотдачи и эффективности функционирования транспортного комплекса региона.**

Концентрации и интенсивному использованию транспортных средств принадлежит одно из решающих мест в комплексе мероприятий по обеспечению роста эффективности транспортного комплекса. Важную роль в развитии этого процесса должны сыграть конкуренция, стимулирование нововведений, экономически грамотная политика государства и региональных властей в вопросах развития транспортного комплекса и ТЭС.

**Проблемы транспортного обеспечения являются ключевыми для всех районов, вовлекаемых в промышленное освоение.** В условиях Севера их значимость резко возрастает и значительно увеличивается количество этих проблем: трудность создания транспортных сетей на огромных территориях, значительно более высокие капитальные вложения и эксплуатационные затраты, вызванные неблагоприятными природными и грунтово-почвенными условиями, трудности обеспечения трудовых ресурсов, баз строительной индустрии и т.п. Поэтому в условиях Севера особенно актуально и экономически необходимо научное обоснование потребности в транспортных ресурсах с целью их более полного, интенсивного использования.

Дальнейшее увеличение пропускных и провозных способностей региона связано с дорогостоящим новым транспортным строительством или реконструкцией, модернизацией существующих транспортных сетей и технических средств, т.е. привлечением значительных инвестиций и соответствующим увеличением сроков их освоения при сравнительно быстро меняющейся рыночной конъюнктуре.

Решение этой задачи в определенной мере можно осуществить на основе интегральной оценки провозной и пропускной способности всех задействованных в народнохозяйственном комплексе видов транспортных сетей и изыскания на этой основе резервов для роста объемов перевозки пассажиров и грузов. В этом случае транспортные ресурсы региона могут быть представлены в виде:

$$\sum M_{TP} = \sum M \cdot N_{\eta}$$

где  $M_{TP}$  – перевозочные мощности региона, млн.т/год;

$M$  – транспортные ресурсы отдельного вида транспорта, млн.т/год;

$N_{\eta}$  – коэффициент использования перевозочных мощностей отдельных видов транспорта.

**6. Существующие программы и методики исследования и прогнозирования развития хозяйства северных экономических районов, как правило, не отражают всего многообразия и всей сложности взаимоотношений природных, технических и экономических факторов, производственных и социально-экономических структур, состояния (уровня развития) транспортных сетей региона, в связи с чем возникает необходимость научного обоснования инвестиционной политики для обеспечения опережающего развития транспортного комплекса в регионе.**

Среди многих проблем методологического характера, возникающих при региональном исследовании состояния и эффективности транспортного обеспечения хозяйства Европейского Северо-Востока РФ, одной из наиболее сложных является проблема обоснования уровня транспортной обеспеченности региона и расчета обобщающего интегрального показателя транспортной обеспеченности (освоенности ресурса) того или иного района (региона), сферы хозяйства.

*Обобщенный (интегральный) показатель транспортной обеспеченности региона позволяет дать количественную оценку уровня концентрации транспортных средств и пропускных (провозных) возможностей транспортных сетей региона, что в данном случае необходимо для оценки инвестиционной привлекательности Европейского Северо-Востока России.*

Интегральная оценка транспортных ресурсов региона предполагает:

а) разработку и обоснование системы экономических оценок работы различных видов транспорта и транспортных сетей и введение соответствующих коэффициентов (индексов) в зависимости от уровня технической оснащенности и концентрации, то есть введение интегральных оценок ( $N_{TK}$ );

б) сопоставление потенциальных перевозочных возможностей транспортных сетей (и средств и уровня их фактического использования и выявление на этой основе резервов пропускной и провозной способности (через коэффициент полноты использования);

в) подготовку сценариев транспортного развития с использованием экономико-математических методов и моделей с целью представления вариантов оптимизации транспортного комплекса, минимизации транспортных затрат на перевозки, а также стимулирования инвестиций в развитие транспортных сетей и средств по направлениям.

**7. Совершенствование транспортно-экономических связей и процессов управления ими может быть вызвано внешними причинами, но может диктоваться и причинами внутреннего порядка - изменением отраслевой структуры региона, повышением комплексности его хозяйства, расширением ассортимента выпускаемой продукции, наращиванием недостающих звеньев производства (как например, углубление технологии переработки) и т.д., что в обобщенном виде представлено на схеме (рис. 3.).**

Освоение уникального минерально-сырьевого потенциала региона стало возможным благодаря отработанным здесь на практике в течении десятков лет специфическим формам и методам транспортного освоения, а также в значительной мере благодаря рациональному использованию технических и экономических преимуществ различных видов транспорта в зависимости от стоящих в соответствующий период освоения задач хозяйственного плана.

***Вхождение страны в XXI век, освоение богатств края, формирование новой роли экономики региона в хозяйстве России предполагает дальнейшее развитие здесь сети магистральных железных дорог (см. рис.4).***

Так строительство соединяющих участков железных дорог от Карпогор до Вендинги и от Сыктывкара до ст.Черная (Рудничная и далее до Перми), известное сегодня как проект «Белкомур», позволяет создать базовую железнодорожную магистраль с прямым ходом от северного порта и крупного промышленного центра - Архангельска через Микунь и Сыктывкар в Пермскую область и далее в южные районы Урала с последующей ориентацией на Сибирь, Казахстан и Среднюю Азию.

**Создание этой магистрали (Белкомур) позволяет вывести экономику региона на новый, более масштабный уровень транспортно-экономических связей с другими регионами страны, включая внешнеэкономические, что предполагает еще более мощное развитие производства на этой территории, более масштабное вовлечение ее сырьевых ресурсов в хозяйственный оборот традиционном и уже новом качестве. Благодаря этой магистрали регион становится узловым пунктом перекрещивания интересов России и стран ближнего и дальнего зарубежья, включая Западную и Восточную зоны мира, и он может более эффективно реализовывать свой потенциал.**

К такому варианту построения транспортной сети уже сегодня проявляют исключительный интерес наши партнеры из Финляндии, Карелии, Архангельской, Мурманской, Пермской и др. областей, поскольку строительство участка между станциями Ледмозеро (Россия) и Кочкома (Финляндия) создает новые возможности для организации транспортно-экономических связей между Россией и ее северными партнерами, предоставляя новый выход на страны Европы. По вновь созданной железнодорожной магистрали могут транспортироваться грузы зоны тяготения, например, бокситы, титановые и другие руды, лесные грузы, нефть, уголь, другие ресурсы из Республики Коми, Архангельской области, Кольского полуострова. Создание этой транспортной магистрали открывает новые возможности использования (и освоения) минерально-сырьевых богатств Европейского Северо-Востока России.



# СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ХОЗЯЙСТВОМ РЕГИОНА

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ

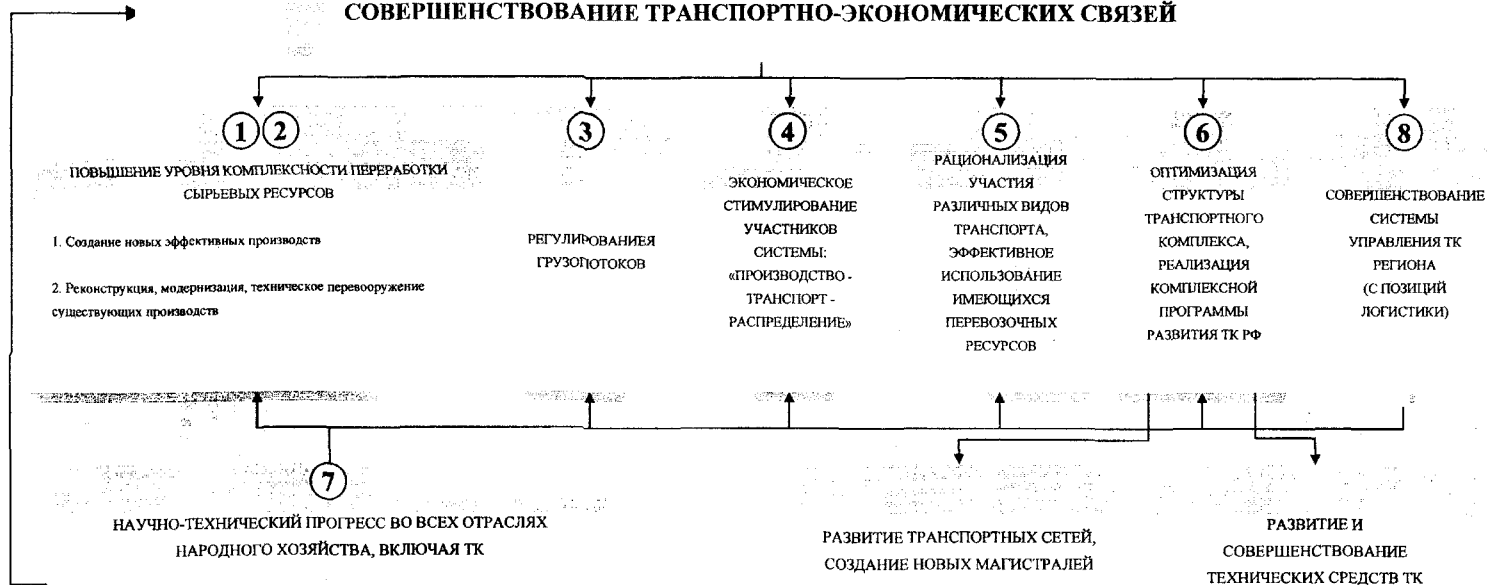


Рис. 3. ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА ВАЖНЕЙШИХ НАПРАВЛЕНИЙ  
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ ИМИ

*Представляет интерес проект строительства Полярно-Сибирской магистрали, могущей стать стройкой XXI века.* Эта идея, выдвинутая русскими учеными еще в конце прошлого века, затем начала постепенно реализовываться в годы сталинского Гулага, когда были созданы участки примитивных, по нынешним временам, железнодорожных сообщений от Чума до Лабитнанги и от Салехарда (501-я стройка) на Таймыр и далее на Чукотку. Сегодня материально-технические возможности общества свидетельствуют о реальной возможности продолжения строительства в этом направлении, поскольку она может способствовать расширению внешнеэкономических связей России со странами азиатского региона и США, быстрому развитию экономики российского Севера.

Объективными предпосылками такого строительства являются огромные природные богатства прилежащих к Северному Ледовитому океану полярных территорий России, имеющих крупнейшие запасы нефти, газа, углей, бокситов, хромитов, медных, никелевых и многих других руд и ресурсов, столь необходимых уже сегодня странам Европы, Северо-Американского континента и Азии.

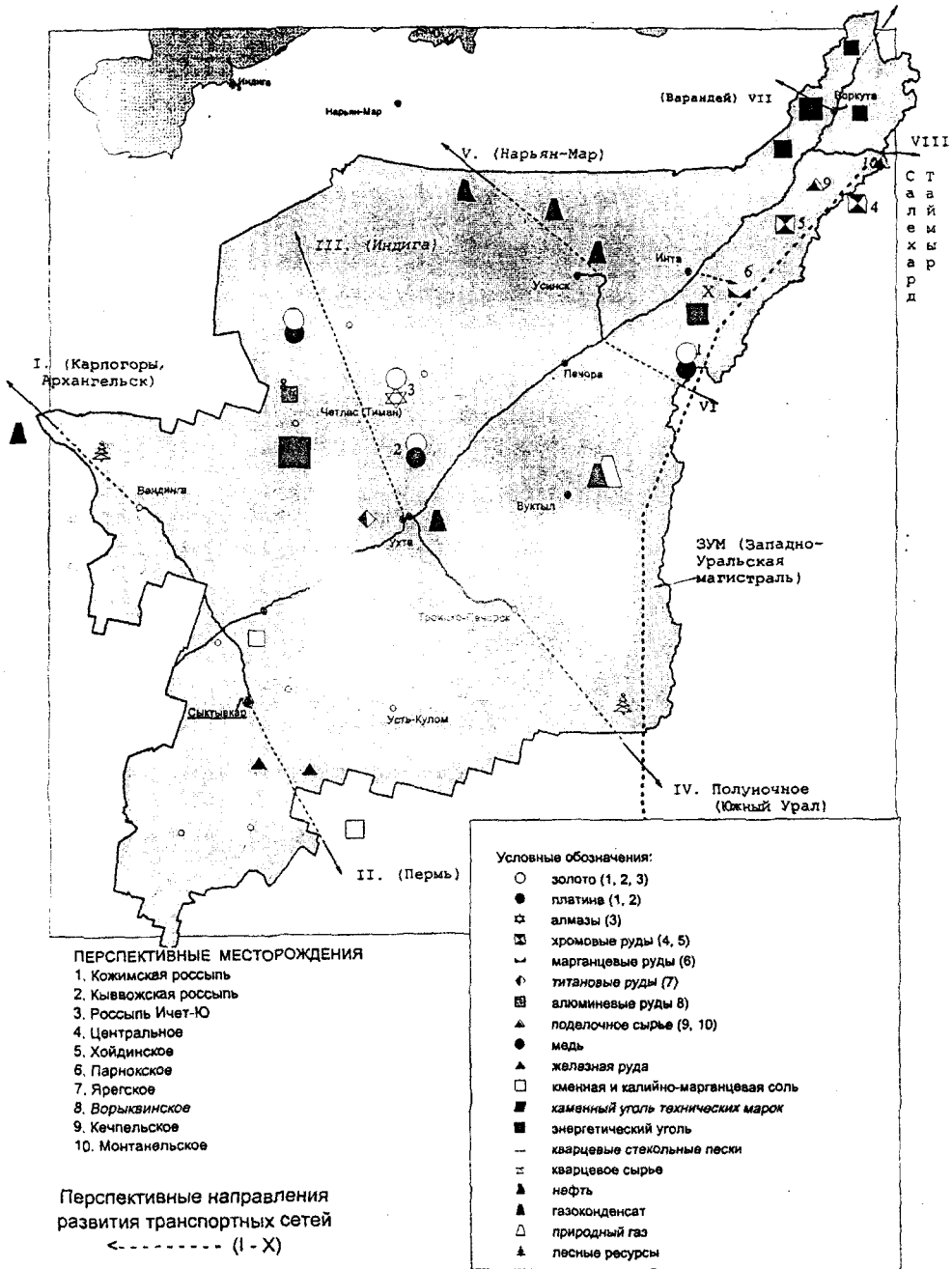
*На территории Республики Коми уже сегодня имеются районы, нуждающиеся в ускоренном создании железнодорожных сообщений, поскольку здесь открыты и достаточно изучены для начала промышленного освоения минерально-сырьевые ресурсы.* Прежде всего это богатства горнопромышленного района Тимана, ряда районов Урала (в Средней, Северной и Полярной зонах). Здесь предполагается создание новых крупных горнопромышленных узлов. Начато строительство железной дороги на Тиман от Сосногорска (на Чинья – Ворык и далее на бухту Индига). Строительство ответвлений от главной Печорской магистрали региона на Восток, в сторону Уральского края и последовательное формирование Западно-Уральской магистрали (ЗУМ) позволит приступить к освоению открытых здесь крупных месторождений ряда полезных ископаемых, потребность в которых ощущается уже сегодня в России и многих странах Европы, Америки и Востока (рис. 4.)

В более отдаленной перспективе параллельно со строительством новых морских портов в районах Бельковской губы (или Югорского Шара), побережья Печорского моря (Индига, Амдерма, Усть-Кара и др.), Байдарацкой губы (ряд вариантов) и расширением существующих, предполагается строительство железнодорожных выходов к этим районам нового освоения и портам.

## ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Выполненная диссертационная работа позволила определить важные направления повышения эффективности развития транспортных сетей, рационального использования существующих и вновь создаваемых перевозочных мощностей, транспортно-экономических связей в рамках Европейского Северо-Востока РФ, межрегиональных и внешнеэкономических сообщений, совершенствования процесса развития и управления транспортным комплексом региона.

1. Форсированное развитие добывающих производств на Европейском Северо-Востоке России обусловило выборочный, локальный характер освоения минерально-сырьевых и лесных ресурсов и недостаточный уровень переработки сырья в регионе. Этим объясняется значительное преобладание межрайонных и межрегиональных перевозок. В 1960-1990гг. вывоз продукции из региона имел тенденцию опережающего роста по сравнению с ввозом грузов и в 8-10 раз превyšшал размер последних. В 1991-



**Рис. 4. Перспективы развития транспортной сети Европейского Северо-Востока Российской Федерации**

2000 гг. тенденция практически не изменилась. Несмотря на высокие темпы развития перерабатывающих производств в последние 30 лет, большая часть продукции по-прежнему имеет невысокий уровень обработки. Вследствие этого стоимость ввозимых в регион грузов в 2,2-2,5 раза превышает стоимость вывозимой продукции.

2. Регион имеет значительные потенциальные ресурсы для ускорения развития существующих и создания новых крупных производств, включая рудники и заводы по производству титановых концентратов, глинозема, хромитов, пластмасс, различных микробиологических и химических соединений, добычи золота, алмазов, развития ювелирной промышленности и т.п., что предполагает дальнейшее развитие внутри – и межрегиональных транспортно-экономических связей.

3. Регион характеризуется высоким уровнем развития и технической обеспеченности транспортных сетей, гарантирующих возможность дальнейшего эффективного транспортного освоения природных ресурсов. В нем получили развитие все виды транспорта, но преобладающим к настоящему времени являются: в межрегиональных сообщениях – железнодорожный, как наиболее надежный из универсальных видов транспорта, и трубопроводный; во внутрирегиональных перевозках – речной, автомобильный и железнодорожный.

4. Выполненное автором транспортно-экономическое районирование позволило выделить транспортно-экономические районы (ТЭР). Через установленную закономерность участия различных видов транспорта в хозяйственном освоении тех или иных минерально-сырьевых и лесных ресурсов в регионе выделено шесть таких районов: Северный и Южный нефтегазовые, Северный и Южный лесопромышленные, Ненецкий (в границах А.О.) и Воркута – Интинский (угольный) и намечены границы, создаваемого горнопромышленного Тиманского ТЭР.

5. Выборочный ресурсный характер хозяйственного освоения территории Европейского Северо-Востока РФ обусловил приоритетное развитие магистральных видов транспорта (и сетей) и недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, а также наличие ряда локальных транспортных комплексов (и сетей).

6. Выполненная диссертантом классификация оценки участия различных видов транспорта в перевозках позволяет ввести в практику расчетов, анализа и прогнозирования понятие уровней транспортной работы и установить закономерность технических и экономических параметров производства в зависимости от уровня транспортного обслуживания хозяйства и вида транспортного обеспечения (общего пользования и отраслевого).

В хозяйстве Европейского Северо-Востока РФ выявлено пять экономических уровней транспортной работы: производственно-технологический, внутрирайонный, межрайонный, межрегиональный, внешнеэкономический. Одновременно были обоснованы особенности их функционирования и на этой основе определены сферы оптимизации взаимодействия транспорта общего пользования (ТОП) и отраслевого.

7. Анализ, выполненный автором, подтвердил невысокую экономическую эффективность использования на Севере транспорта отраслевого пользования, имеющего в 4-8 раз более низкую производительность и в 2-10 раз более высокую себестоимость перевозок по сравнению с аналогичными характеристиками транспорта общего пользования (ТОП). Это позволило определить сферы оптимального участия транспорта общего пользования и отраслевого в транспортном обеспечении хозяйства региона.

8. Анализ транспортно-экономических связей Европейского Северо-Востока РФ позволил сделать вывод о преобладании межрегиональных сообщений. Главной статьей вывоза является продукция отраслей специализации: угольной, нефтегазодобывающей, нефтегазоперерабатывающей и лесопромышленного комплекса. Крупными импортерами продукции промышленности региона являются страны Восточной Европы: Болгария, Польша, Венгрия. Среди потребителей – промышленно развитые страны: США, Англия, Франция, Германия, Япония, Корея, Финляндия, Швеция, Канада, Дания и др.

Внутрирегиональные транспортно-экономические связи характеризуются преобладанием перевозок лесных, нефтяных, строительных, продовольственных грузов и угля. Они обеспечивают нормальное функционирование регионального народнохозяйственного комплекса во всех административных образованиях и ТЭР.

Для Европейского Северо-Востока РФ характерна даже в условиях рынка сложная четырехуровневая иерархия завоза и распределения ввозимых грузов, что свидетельствует о наличии значительных транспортных, материальных и трудовых издержек вследствие наличия нерациональных перевозок и утраты части грузов при их перевозке и перевалке, а также вследствие неполной загрузки транспортных средств.

Для распределяемых внутри региона грузопотоков (частично - угольных, нефтяных, лесных, строительных, в большей степени - продовольственных, грузов материально - технического снабжения и товаров народного потребления) характерной является преимущественно двухуровневая система распределения, что также в большинстве случаев нерационально. Имеются значительные возможности для логистического совершенствования межрегиональных перевозок, чему должно способствовать соответствующее развитие транспортных сетей и транспортной инфраструктуры, замена транспортных средств на более производительные и экономичные.

9. Анализ развития и размещения производительных сил региона, транспортных сетей и перевозочных ресурсов, осуществляемых транспортно-экономических связей, показал наличие определенных диспропорций в рассматриваемых сферах общественного производства в регионе. При наличии в регионе ресурсов для производства требуемой продукции до 12-15% ее (по весу) завозится из других регионов страны – нефтепродукты, мебель, строительные материалы и конструкции, производственные грузы, товары народного потребления и т.п. **Создание в регионе соответствующих производств, рациональное их размещение, углубление технологических процессов и освоение новых конкурентоспособных видов продукции позволит существенно изменить характер существующих транспортно-экономических связей, обеспечив большую их эффективность, сократив объемы нерациональных (дальних и встречных) перевозок.**

10. Важная роль в деле повышения эффективности функционирования транспортного комплекса и осуществляемых транспортно-экономических связей принадлежит совершенствованию системы, форм и методов управления транспортом общего пользования (ТОП). **Создание единого вертикально-интегрированного холдинга предприятий транспорта и транспортной инфраструктуры будет способствовать более эффективному использованию транспортных ресурсов региона, инвестиционных вложений в их развитие, наиболее рациональному развитию новых транспортных сетей, узлов и перевозочных средств.**

11. Вследствие происходящего процесса логистического сращения ТК с обслуживающим производством в России, неминуемо должны произойти изменения в сути функционирования ТОП и ОТ, первый из которых должен более гибко реагировать на изменения рынка транспортных услуг, второй – значительно повысить эффективность своей деятельности.

12. Внедрение разработанных автором предложений в практику народнохозяйственного комплекса Европейского Северо-Востока РФ позволяет обеспечить существенное сокращение (до 10%) транспортных расходов, на 6-8% снизить выделяемые капитальные вложения на развитие транспортного комплекса, на 7-10 % повысить производительность труда работающих на транспорте региона .

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ ОТРАЖЕНО В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ

1. Андрианов В.А. Транспортно-экономические связи Тимано-Печорского региона // Вестн. полит.информации.- Сыктывкар, изд-во Коми ОК КПСС, 1980, № 11, - 0,5 п.л.
2. Андрианов В.А. Вопросы развития промышленности и транспорта Тимано-Печорского ТПК. / Проблемы Севера, вып.21.- М.: Наука, 1983.- 0,7 п.л.
3. Андрианов В.А. Региональные особенности формирования транспортно-экономических связей Европейского Северо- Востока СССР / Теоретические и методологические вопросы интенсификации общественного производства регионов: Сб. статей.- Свердловск: УНЦ АН СССР, 1984.- 0,2 п.л.
4. Андрианов В.А. Транспортный фактор в общественном производстве на Севере (на примере ТП ТПК) / Развитие производственных сил Тимано-Печорского ТПК и задачи ускорения научно-технического прогресса (тезисы Всесоюзной научно-практической конференции). Том II. - Сыктывкар, 1986, - 0,2 п.л.
5. Андрианов В.А. Резервы повышения эффективности труда на воздушном и речном транспорте / Резервы повышения производительности труда в отраслях народного хозяйства Коми ССР.- Труды Коми филиала АН СССР, вып. № 84.- Сыктывкар, 1987.- 0,6 п.л.
6. Андрианов В.А. Хозяйственное освоение Севера: организационные, экономические и экологические аспекты / Социально-экологические проблемы интенсивного освоения устьевых приморских районов (Тезисы Всесоюзного совещания).- Ростов-на-Дону, 1987.- 0,2 п.л.
7. Андрианов В.А. Перспективы развития трубопроводного транспорта ТЭК Севера СССР./ Проблемы Севера, вып.23.- М.: Наука, 1988.- 0,8 п.л.
8. Андрианов В.А. Магистральные трубопроводы охлажденного и сжиженного природного газа (в соавторстве). Отв. ред. А.Е. Полозов. – Сыктывкар, КНЦ УрО АН СССР, 1988. – 158, автор –0,8 п.л.
9. Андрианов В.А. Транспорт и расселение в условиях Северного экономического района. / Проблемы Севера, вып.24.- М.: Наука, 1990, 0,9 п.л.
10. Андрианов В.А., Болотов С.П. Экономические уровни транспортных связей. Материалы международной научно-практической конференции. – Сыктывкар, СЛИ, 2000. – 0,5 п.л.
11. Андрианов В.А. Транспортное освоение лесных ресурсов региона. Материалы международной научно-практической конференции. – Сыктывкар, СЛИ, 2000. –0,5 п.л.
12. Андрианов В.А. Организационные, экономические и экологические аспекты освоения Севера России. Материалы VIII международного экологического симпозиума "Урал атомный, Урал промышленный – 2000". – Екатеринбург, ИПЭ Ур.О РАН , 2000.– 0,2 п.л.
13. Андрианов В.А. Влияние миграционных волн на развитие экономики Республики Коми. Материалы III-й региональной конференции «Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития», 14-15 июня 2001 г.- СПб.: отдел. экономики РАН, ИПРЭ, СПбЭМИ, 2001.- 0,2 п.л.
14. Андрианов В.А. Транспортное освоение северных территорий России. Материалы IX Международного экологического симпозиума «Урал атомный, Урал промышленный», 24-25 сентября 2001.- Екатеринбург. УрО РАН, 2001.- 0,2 п.л.
15. Андрианов В.А. Эффективность транспортного освоения российского Севера. Материалы региональной научно-практической конференции (19-20 ноября 2001 г., Сыктывкар). –Сыктывкар.:КРАГСиУ, 2001. (в соавторстве с Воронцовой С.Д.) - 0,3 п.л.
16. Андрианов В.А. Важнейшие аспекты освоения Севера России // Вестник КРАГСиУ при Главе РК, серия «Экономика».- 2001.- № 3.- 0,8 п.л.