

зовании и актуальными социальными задачами образования, реальными образовательными потребностями населения.

Результаты анализа современного состояния российского образования свидетельствуют о том, что отечественная образовательная система, демонстрируя внешнюю целостность, сохраняет внутри себя проблемы и противоречия. [4].

Важным фактором, влияющим на развитие российского образования, продолжает оставаться демографическая ситуация. За последние 10 лет численность школьников сократилась примерно на 40 процентов, что оказало и продолжает оказывать влияние на контингент обучающихся.

Происходит снижение численности контингента учителей и преподавателей, при этом в профессиональном образовании прогнозируется снижение численности профессорско-преподавательского состава на 20 – 30 процентов.

Исходя из опыта индустриальных стран, учитывающих вклад образования в обеспечение экономического роста и социального единства страны, можно сказать, что общий уровень инвестиций в образование должен составлять от 4 до 6 % валового внутреннего продукта (ВВП). При этом расходы на высшую школу составляют от 15 до 20 % всех расходов на государственное образование [5].

Отказ от государственной политики в данном случае чреват серьезными социальными последствиями и дальнейшей дифференциацией населения по принципу доступности образования.

Список литературы:

- [1] Миронов В.В. Модернизационные процессы в управлении образованием / В. В. Миронов // Вестн. РФО. – 2008. – № 2. – С. 51-59.
- [2] Байденко В.И. Болонский процесс: структурная реформа высшего образования Европы / В. И. Байденко. – М. : Новый ун-т, 2002. – 128 с.
- [3] Мещеряков Д.А. Глобализация образования и общеевропейское образовательное пространство / Д. А. Мещеряков // Философия образования. – 2007. – № 1 (18). – С. 82-87.
- [4] Жигалова Н.Е. Проблемы повышения эффективности управления территориальным образовательным комплексом/Жигалова Н.Е. Международный научно – промышленный форум «Великие реки – 2009». Труды конгресса, Н.Новгород: Нижегородский государственный архитектурно – строительный университет – Н.Новгород, ННГАСУ, 2010, с. 482-483.
- [5] Исследования института статистических исследований и экономики знаний. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: // <http://isek.hse.ru/docs/infbull4.pdf>

В.И. Жмачинский, С.В. Веселов
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В ПРИВОЛЖСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ (ПФО)

Развития логистических структур на потребительском рынке определяется рядом факторов, ключевым из которых является опережающее развитие сферы услуг . И , прежде всего в регионах.

На функционирование и развитие логистических структур в регионах особое влияние оказывают: рост торговли, развитие транспортно-логистической инфраструктуры, плотность автомобильных дорог и густота железнодорожных путей общего

пользования, структура и объем грузооборота ; автомобильная революция на транспорте и т.д.

Приволжскому федеральному округу присущи все те особенности , которые и имеет место в России. ПФО располагает развитой диверсифицированной структурой экономики и , прежде всего в добывающей промышленности, машиностроении и нефтехимической промышленности. Большую роль играет агропромышленный комплекс, предприятия биотехнологий и фармацевтики, строительства , транспорта и энергетики.

Традиционной специализацией округа являются машиностроение (авиационная, ракетно-космическая отрасли, судостроение, приборостроение, энергетическое машиностроение, станкостроение и другие отрасли) и нефтехимическая промышленность. Предприятия этих отраслей, расположенные в регионах Приволжского федерального округа, вносят наибольший вклад в добавленную стоимость продукции этих отраслей в стране – их доля составляет более 33%. Доля в валовом региональном продукте Приволжского федерального округа этих отраслей близка к 9%. Округ является одним из лидеров по производству минеральных удобрений, синтетических смол и пластмасс, шин, каустической соды, имеет высокий потенциал движения вверх по цепочке добавленной стоимости, многократного расширения номенклатуры выпускаемой продукции.

Приволжский федеральный округ находится на втором месте среди федеральных округов по добыче нефти и природного газа. Добываемые углеводороды не только являются сырьем для нефтехимической промышленности, но и экспортируются. В округе значительны запасы лесных ресурсов.

Важную роль в экономике округа играют пищевая и перерабатывающая промышленность, в значительной степени обеспеченные продукцией сельского хозяйства и имеющие значительный потребительский спрос. Приволжский федеральный округ занимает близкое к географическому центру России положение с достаточно плотным расселением населения во многих территориях округа. Такое положение определяет потенциальные возможности рынков сбыта. Вместе с тем , особенностью географического положения округа является отсутствие выходов к мировому океану, относительная удаленность от морских портов. В то же время именно это определяет уникальное транзитное положение округов , расположенного на перекрестке международных транспортных коридоров («Север – Юг – Запад» и «Запад – Восток»), соединяющих Сибирь и Дальний Восток, а также страны Восточной Азии с европейской частью России и государствами Европы. По территории округа проходит большинство трубопроводов из Западной Сибири, что способствует развитию нефтехимической промышленности, снижает издержки на обеспечение регионов топливными ресурсами. Транзитом через Приволжский федеральный округ идут крупнейшие в стране потоки угля – из Кузбасса в северо-западные и черноморские порты.

Важным конкурентным преимуществом округа является минерально-сырьевой потенциал. Практически в каждом регионе имеются месторождения углеводородного сырья, характеризующиеся высокой геологической изученностью и инфраструктурной освоенностью. В северо-восточной части округа расположены уникальные в мировом масштабе месторождения калийных солей, крупные месторождения титана, меди. На их основе сформировались стабильно работающие отрасли. Достаточно высоким потенциалом обладают месторождения строительного сырья.

Одним из важнейших конкурентных преимуществ Приволжского федерального округа является человеческий капитал. Наиболее многолюдные регионы округа – Республика Татарстан, Республика Башкортостан и Самарская область – входят в десятку по индексу развития человеческого потенциала.

Важной характеристикой округа, фактором его привлекательности является транспортная доступность его территорий. Положение округа на пересечении двух основных евроазиатских транспортных коридоров «Запад–Восток–Запад» и «Север–

Юг-Север», определяет перспективы развития его транспортной логистической инфраструктуры.

По территории ПФО проходят основные автомобильные дороги общего пользования федерального значения, связывающие Центральный и Северо-Западный федеральные округ с Уральским, Сибирским Дальневосточным федеральными округами, а также с Республикой Казахстан, в том числе:

М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска, протяженностью 1128,5 км;

М-7 «Волга» – от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары, Казань до Уфы с обходом г. Нижний Новгород, с подъездами к городам Чебоксары, Ижевску, Перми, протяженностью 1473,1 км. Всего по состоянию на 1 января 2010 года протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения составила: 110943 км., в том числе 7388 км – федерального значения. В Приволжском федеральном округе расположено 20 аэропортов. Аэродромов, входящих в перечень национальной опорной аэродромной сети – 17 (Нижний Новгород (Стригино), Оренбург (Центральный), Ульяновск (Восточный), Уфа, Казань, Пермь (Большое Савино), Самара (Курумоч), Пенза, Саратов, Чебоксары, Орск, Саранск, Киров, Самара (Безьянка), Ижевск, Йошкар-Ола, Бегешево (Нижнекамск)). Международных аэропортов – 10 (Нижний Новгород (Стригино), Оренбург (Центральный), Орск, Пермь (Большое Савино), Самара (Курумоч), Саратов, Ульяновск (Восточный), Уфа, Казань, Чебоксары). Специфическая особенность округа состоит в том, что по 11 территориям ПФО проходят водные магистрали.

Общая протяженность судоходных внутренних водных путей, расположенных в ПФО составляет 9 541 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов 3761 км.

«По территории Приволжского федерального округа проходят железнодорожные линии, связывающие Центральный и Северо-Западный федеральные округа с Уральским, Сибирским Дальневосточным федеральными округами, а также с Республикой Казахстан. Эксплуатационная длина железнодорожных путей Приволжского федерального округа составляет около 15 тысяч км. ПФО занимает второе место в России по плотности железных дорог».

По основным удельным показателям транспортной инфраструктуры ПФО находится в числе лидеров.

Вместе с тем, именно с транспортно-логистической системе ПФО накопилось много проблем и нерешенных задач.

Во-первых, автодорожная сеть с общей протяженностью более 190 тыс. км, в том числе около 150 тыс. км дорог общего пользования по своей плотности, пропускной способности, безопасности и техническому состоянию не отвечает современным требованиям. Основные автомагистрали имеют широтную ориентацию. Отсутствуют современные автомагистрали, связывающие север и юг округа. Нормативное состояние не обеспечивается на более чем 3,5 тыс. км протяженности федеральных и почти 12 тыс. км региональных автомобильных дорог. (см. табл. 1)

Более четверти протяженности автомагистралей работает в режиме перегрузки, особенно на подходах ко всем крупным и многим средним городам округа. Около половины общего объема автомобильных перевозок в округе осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети. Опасные условия движения имеют на 20% протяженности дорог, что связано с высокой аварийностью.

Несоответствие уровня развития сети автомобильных дорог и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту транспортных расходов и снижению скорости движения. Около трети сельских населенных пунктов вообще не имеют круглогодичной связи с опорной сетью автодорог.

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего Пользования федерального значения в Приволжском федеральном округе

Субъекты РФ	Общая протяженность, км	Загрузка выше нормативной, км	%	Соответствует нормативному состоянию, км	%
Республика Башкортостан	495,00	132,35	26,74	149,75	30,25
Республика Марий Эл	230,30	123,80	53,76	87,45	37,97
Республика Мордовия	381,90	29,49	7,72	232,44	60,86
Республика Татарстан	1071,50	634,50	59,22	329,18	30,72
Удмуртская Республика	293,30	138,55	47,24	97,24	33,15
Чувашская республика	329,80	233,97	70,94	148,90	45,15
Кировская область	366,30	33,77	9,22	171,37	46,78
Нижегородская область	458,20	301,71	65,85	245,75	53,63
Оренбургская область	786,00	37,98	4,83	289,64	36,85
Пензенская область	719,70	97,92	13,61	295,68	41,08
Пермский край	424,70	24,93	5,87	137,47	32,37
Самарская область	686,30	261,37	38,08	200,53	29,22
Саратовская область	717,10	67,51	9,41	210,42	29,34
Ульяновская область	431,80	34,26	7,93	107,23	24,83
Всего	7391,90	2152,11	29,11	2703,04	36,57

Во-вторых, инфраструктура воздушного транспорта имеет воздушный износ, нуждается в развитии и комплексной модернизации, в первую очередь: реконструкция международных аэропортов «Казань», «Нижегород», «Курумоч» (Самара), «Баратаевка» (Ульяновск), «Бегишево» (Нижекамск) и тд.

Необходимо восстановить межрегиональное авиационное сообщение – важного фактора социального и экологического развития территорий.

В-третьих, слабо используется уникальная сеть внутренних водных путей Волжско-Камского бассейна, которые составляют основу Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации. Наличие лимитирующего участка Волги в районе г. Городца (Нижегородская область) не позволяет в полном объеме реализовать транзитный потенциал и снижает конкурентоспособность одного из основных российских водных маршрутов. Требуют реконструкции многие гидротехнические сооружения. Вся портовая сеть нуждается в комплексной модернизации, без которой невозможно ее включение в современные мультимодальные транспортно-логистические системы.

В-четвертых, железнодорожная сеть протяженностью эксплуатационных путей около 15 тысяч км в целом исчерпала свой потенциал. Она имеет многочисленные участки с недостаточной пропускной способностью. Медленно ведется реконструкция станций, строительство обходов городов и транспортных узлов. Практически не строятся новые линии.

В-пятых, транспортно-логистическая инфраструктура в округе находится в начальной стадии формирования. До 80% импортных грузов, предназначенных для регионов округа, перерабатывается в гг. Москва и Санкт-Петербург. Не разработана общая концепция формирования транспортно-логистической системы Приволжского федерального округа.

Таким образом, транспортно-логистическая система и её инфраструктура в современных условиях состоянии является существенным ограничением устойчивого

социально-экономического развития округа. Она не обеспечивает необходимого уровня транспортной доступности и качества услуг, как для бизнеса, так и для населения, сдерживает реализацию транзитного потенциала территории и развитие транспортно-логистических технологий, снижает пространственную мобильность и возможности роста качества жизни населения.

Список литературы:

- [1] Бизнес-портал Приволжского федерального округа.
- [2] Гранберг А.Г. Основы региональной экономики.- М.: ГУ ВШЭ, 2001.
- [3] Морозова Т.Г. Региональная экономика. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2006.
- [4] Сайт всё о логистике Lobanov-logist.ru
- [5] Сайт «Приволжский федеральный округ: экономическое развитие и инвестиции».

А.О. Зайцева, Г.М. Набоких
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ДИНАМИКА, ТRENДЫ И ПРОГНОЗ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ

«Начало сего полагаю самым главным делом: сохранением и размножением Российского народа, в чем состоит величество, могущество и богатство всего Государства, а не в обширности тщетной без обитателей...» (М.В. Ломоносов).

Население представляет собой сложную совокупность людей, проживающих в пределах определенных территорий. Россия – относительно слабозаселенная страна, занимающая 1/6 часть суши, на которой проживает 2,03% населения мира. Плотность населения в РФ – 8,3 чел./км², что в 14 раз ниже чем в странах Европейского союза, причем наибольшая часть жителей проживает в Европейской части России.

За последние 13 лет Россия потеряла 3 миллиона человек и в рейтинге стран ООН по численности населения переместилась с седьмого на девятое место в мире. Демографический фактор влияет на формирование трудового потенциала, во многом определяет развитие и размещение производительных сил страны. Наличие определенного количества населения является одним из важных условий материальной и социальной жизни общества.

В течение 20 лет в России демографическая ситуация характеризуется процессами депопуляции, так называемая «демографическая зима»: превышением смертности над рождаемостью, старением населения, низкой средней продолжительностью жизни, особенно мужчин.

Убыль постоянного населения России с 1993 г. до 2013 г. составила 5,3 млн. чел. (143,3 млн. чел. против 148,6 млн. чел. в 1993 г.). Естественную убыль населения не мог компенсировать даже большой иммиграционный прирост. Естественная убыль населения была огромной: 0,65 млн. чел. в 2000 г., 1,1 млн. чел. в 2002 г., 0,8 млн. чел. в 2004 г. из-за резко возросшей смертности (в полтора раза) и сильно упавшей рождаемости (на одну треть). Смертность в России в 2 раза превышала рождаемость. Только за последние 10 лет с карты России исчезло 13.740 деревень и 214 городов, а на севере страны численность населения сократилась более чем на 45%.

Статистические показатели численности населения в границах современной РФ представлены в таблице 1 и на рис. 1.