

УДК 332.1

Оценка влияния основных составляющих транспортно-логистической системы на развитие экономики региона

**Стяжкин М.Н.**Аспирант кафедры территориальной экономики
Казанского (Приволжского) федерального университета

Статья посвящена комплексной оценке прямого и косвенного экономического эффекта, проявляющегося в сфере экономики в результате формирования и развития основных составляющих транспортно-логистической системы (ТЛС) (транспортных коридоров, магистралей и логистических центров) на территории региона. Особое внимание уделено анализу важнейших направлений реализации совместного развития международных транспортных коридоров и логистических центров, которые позволят более полно реализовать потенциал национальных и глобальной ТЛС, увеличить эффективность их функционирования, что, в свою очередь, будет способствовать увеличению общего экономического эффекта для регионов зоны тяготения.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, международные транспортные коридоры, логистические центры, прямой экономический эффект, косвенный экономический эффект.

Развитая транспортно-логистическая система (ТЛС) является важнейшим условием экономического развития Российской Федерации, а также развития межрегионального экономического взаимодействия, позволяющего повысить социально-экономический потенциал ее регионов и качество жизни населения.

Координирующий и интегрирующий потенциал транспортно-логистической системы должен быть направлен на решение социально-экономических задач развития регионов зоны тяготения и страны в целом, повышение эффективности обслуживания потребителей за счет высокого качества транспортно-логистических услуг, приближения их к мировым стандартам, внедрения современных логистических технологий управления региональными материальными и сопутствующими им потоками.

Основными элементами быстроразвивающихся глобальной и национальных транспортно-логистических систем являются международные транспорт-

ные коридоры (МТК) и логистические центры (ЛЦ), которые формируют среду для обеспечения хранения и транспортировки грузов в кратчайшие сроки при максимальной экономии затрат на организацию их движения [1].

Недостаточная разработанность научных основ оценки эффективности ТЛС для экономик транзитных регионов, их сведение к частным задачам предпроектных работ, частичным предпосылкам к



Рис. 1. Основные составляющие транспортно-логистической системы

оценке эффективности функционирования ТЛС по критериям экономического развития региона и его транспортной системы [2] обусловили постановку проблем развития системы подходов и методов оценки влияния основных составляющих ТЛС на развитие экономики региона, позволяющих определить суммарный экономический эффект, а также провести его оценку для существующих и проектируемых международных транспортных магистралей России и Республики Татарстан.

Оценка влияния основных составляющих ТЛС на социально-экономическое состояние региона позволит повысить эффективность их функционирования и развития, а также при формировании и анализе динамики взаимодействия данных составляющих с показателями социально-экономического развития в разрезе таких подсистем как инвестиционная, социальная, логистическая, транзитная, внешнеэкономическая выступит необходимым условием выполнения государством важнейших функций по защите национальной безопасности, укреплению единства экономического пространства, созданию предпосылок для обеспечения потребности населения в транспортных услугах высокого уровня, позволит определить пути оптимизации и регулирования развития транспортной системы в целом.

Следует отметить, что по территории РФ идёт процесс формирования транспортно-логистических структур с адаптацией транспортной системы России в европейскую.

Сеть МТК и ЛЦ формируется в рамках программ Министерства транспорта и дорожного хозяйства РФ и Министерства путей сообщения РФ, таких как: «Транспортная стратегия России на период до 2020 г.»; «Развитие транспортной системы Российской Федерации на период 2010-2015 гг.»; «Система слежения за транзитными контейнерами по территории РФ»; создание информационно-аналитической базы данных кластера транспортных отраслей с детализацией по субъектам РФ, включая объемы и структуру грузопотоков по МТК РФ и транспортным узлам.

В отличие от ряда других стран, через которые проходят международные транспортные коридоры, Россия, занимая центральную часть Евразийского континента, призвана играть роль геоэкономического моста в отношениях между странами Запада и Востока, что выступает условием формирования на ее территории развитой системы МТК и магистралей как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Данный факт, в частности, позволяет сформировать на территории России логистические центры глобального уровня, связывающие между собой МТК в единую международную транзитную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит интенсификацию передвижения грузопотоков на всем евроазиатском экономическом пространстве [3].

В основу системы международных транспортных коридоров, формируемой на территории России, положена система евроазиатских коридоров (Север-Юг и Транссиб), принятая на второй международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, сент. 2000 г.). Она включает коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран АТР, а также официально установленные на второй Общевропейской конференции по транспорту международные транспортные (критские) коридоры № 1, 2, 9, с предложениями по их продлению по территории России, одобренные на третьей Общевропейской конференции по транспорту [4].

В перспективе общее количество транспортных коридоров, проходящих через территорию России, будет увеличено за счет автодорожных коридоров, особое место среди которых займет международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай». Его трасса должна проходить по территории Китая, Казахстана, России, Финляндии, Швеции, Польши, Норвегии и Германии. Проект его российской части является объектом дискуссий специалистов, включая вопрос выбора регионов, через которые должна пройти трасса МТК. Наибольший интерес среди предлагаемых имеют семь вариантов (рис. 2).

Оптимальный вариант предполагает прохождение МТК от Санкт-Петербурга через Ленинградскую область – Новгородскую область – Тверскую область – Московскую область – Владимирскую область – Нижегородскую область – Республику Татарстан – Оренбургскую область и до границ Казахстана. Следует отметить, что определение оптимальной трассы основывается на 25 частных критериях, включая экспортную нагрузку коридора, инвестиционный потенциал регионов маршрута, уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры регионов зоны тяготения коридора, максимально приближение МТК к границам рынков динамично развивающихся регионов России, уровень и перспективы экономического развития российских территорий, находящихся в зоне тяготения этого коридора. Данные критерии в конечном итоге позволяют достичь оптимума по максимальному экономическому эффекту для развития регионов зоны экономического влияния трассы магистрали (на рис. 3, 4, 5 приводится сравнительная оценка вариантов маршрутов МТК «Западная Европа – Западный Китай»).

Новый транспортный маршрут позволит осуществить транспортировку грузов не только из Китая, но и всей Юго-Восточной Азии через Китай и Казахстан на Запад. Реализация проекта создания нового транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» (при участии ЕБРР, АБР, ВБ, ИБР, ПРООН и других) через территорию Республики Казахстан позволит переориентировать часть перевозимых из Китая товаров с морского транспорта

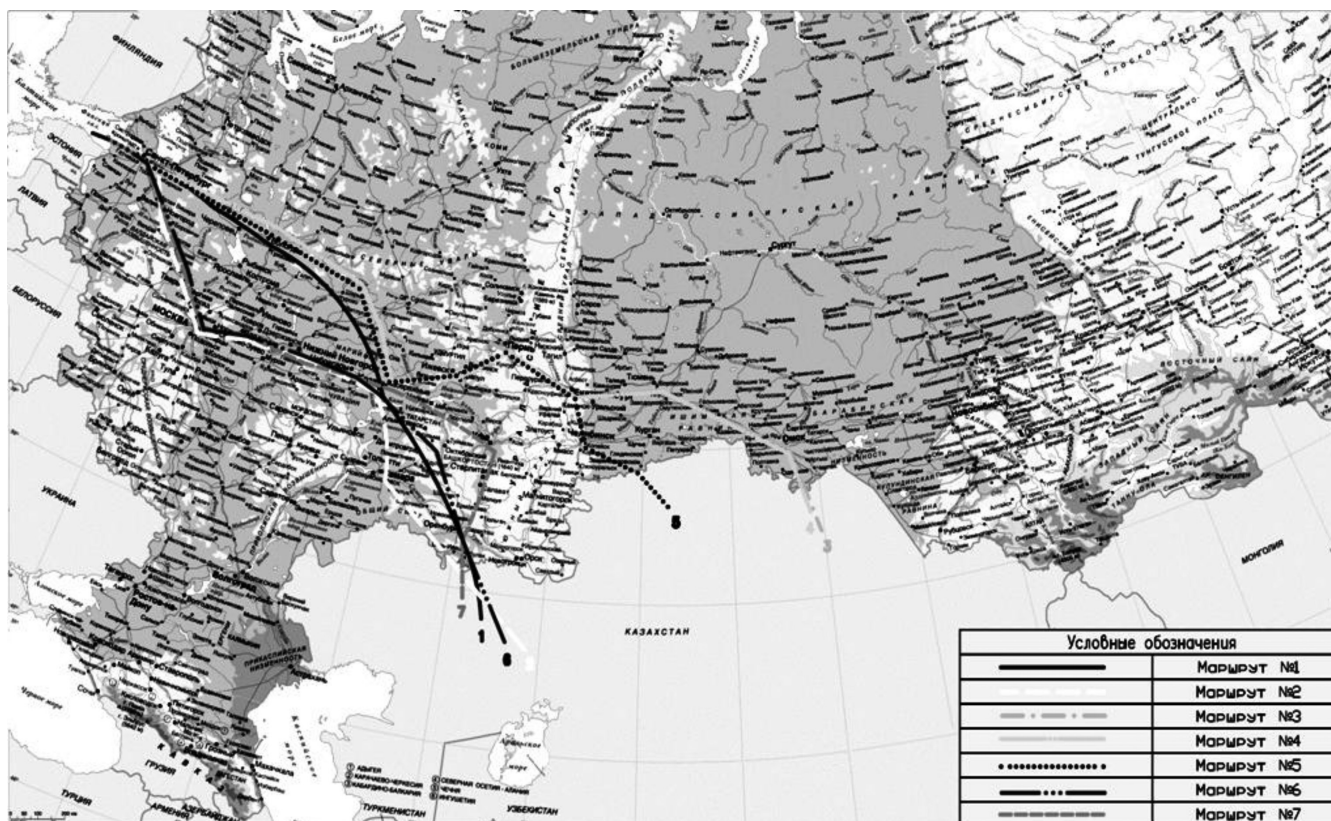


Рис. 2. Варианты маршрутов международного транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай»

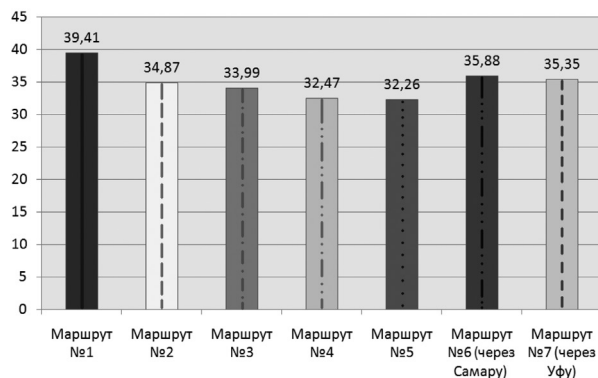


Рис. 3. Доля внешнего торгового оборота регионов маршрута в их суммарном торговом обороте, %

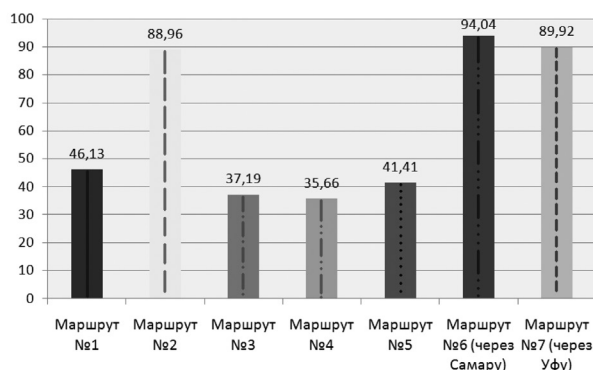


Рис. 4. Средний темп роста объема инвестиций регионов маршрута, направляемых в транспортную отрасль, в период с 2005-2009 гг., %

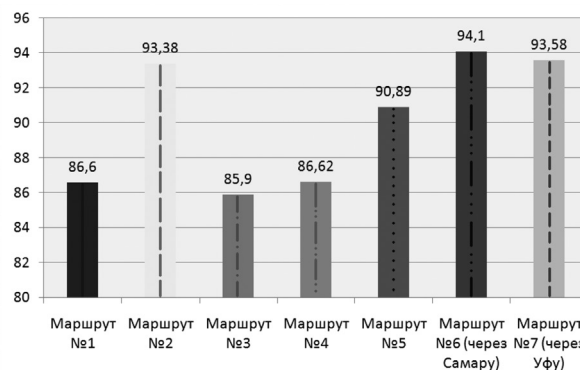


Рис. 5. Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионов маршрута, %

(28 дней) на автомобильный (19 дней) (см. табл. 1). Общая протяженность транспортного коридора составит 11 тыс. км, 4,8 тыс. из которых проляжет по территории КНР, 3,2 тыс. км – по территории Казахстана, более 2 тыс. км – по территории России, остальная часть магистрали обеспечит широкий распределенный выход на транспортно-логистическую систему Европы.

Применение разрабатываемых и частично апробированных методов и алгоритмов оценки влияния основных составляющих ТЛС на развитие экономики региона позволило придти к следующим результатам и выводам:

Таблица 1
Транспортные расходы и транзитное время на перевозку грузов между Китаем и Западной Европой, по видам транспорта [5]

Вид транспорта	Долл. США	Время (дни)
Морской	3000	28
Автомобильный	11000	19
Железнодорожный	7500	36
Воздушный	45000	5

- прямой экономический эффект от формирования, функционирования и развития перспективного МТК «Западная Европа – Западный Китай» для Республики Татарстан составит в первый год функционирования магистрали 1,468 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 1,511 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта). Средний темп роста данного показателя в первые 5 лет составит от 1,5-3,5 %. Учитывая данные темпы роста, к 5 году функционирования величина прямого эффекта составит 1,566 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 1,707 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта).

- прямой экономический эффект от прохождения перспективного МТК «Западная Европа – Западный Китай» по территории РФ составит в первый год функционирования магистрали 12,478 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 12,898 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта). Средний темп роста данного показателя в первые 5 лет составит от 2-4,5 %. Учитывая данные темпы роста, к 5 году функционирования величина прямого эффекта составит 13,651 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 15,052 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта).

- косвенный экономический эффект от формирования рассматриваемого транспортного коридора при сохранившемся уровне (или незначительном развитии) сопутствующей дорожной инфраструктуры для РТ составит 3,271 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 3,286 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта), что составляет 0,2 % ВРП региона. За 5-летний период функционирования магистрали значения данного показателя возрастут до 3,305 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 3,353 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта).

- общий экономический эффект от прохождения МТК «Западная Европа – Западный Китай» по территории Республики Татарстан таким образом составит:

в 1 год функционирования магистрали – 4,741 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 4,797 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта). За пятилетний период развития данного МТК при повышении эффективности организации международных товарных и пассажирских потоков, укреплении кооперационных и интеграционных межрегиональных и международных связей показатели общего экономического эффекта возрастут до 4,872 млрд. руб. (без учета обратного потока международного грузового транспорта) и 5,061 млрд. руб. (с учетом обратного потока международного грузового транспорта), что составит порядка 0,5 % ВРП РТ.

В целом, формирование нового МТК по оптимальному варианту трассы позволит увеличить к 2018 г. грузопоток в сегменте автомобильного транспорта в регионах, тяготеющих к магистрали, на 7-10 % при адекватном увеличении объемов налоговых поступлений в федеральный и региональный бюджеты, повышении занятости в сфере транспортной инфраструктуры, что определяет основные параметры экономической, бюджетной и социальной эффективности коридора (рис. 6-9).

Наряду с изложенным, следует подчеркнуть, что формирование рассматриваемого МТК выступит объективным фактором повышения уровня конкуренции на рынках логистических услуг регионов

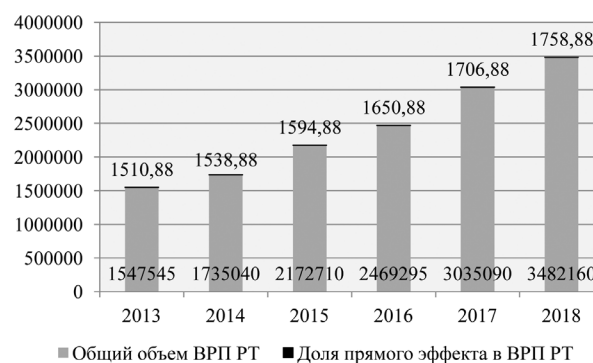


Рис. 6. Прогнозируемый вклад МТК «Западная Европа-Западный Китай» в ВРП Республики Татарстан (прямой эффект), млн. руб.



Рис. 7. Прогнозируемый вклад МТК «Западная Европа-Западный Китай» в ВРП РФ (прямой эффект), млрд. руб.

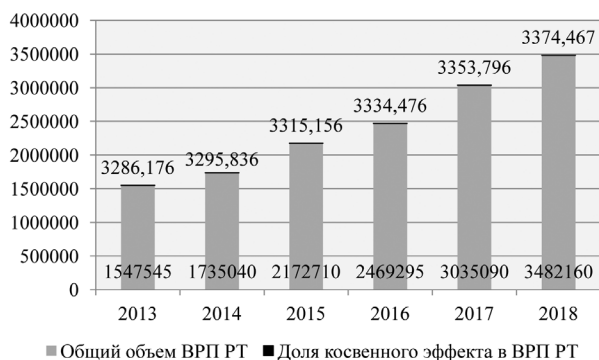


Рис. 8. Прогнозируемый косвенный эффект от формирования МТК «Западная Европа-Западный Китай» для Республики Татарстан, млн. руб.



Рис. 9. Прогнозируемый общий экономический эффект от формирования МТК «Западная Европа-Западный Китай» для РТ, млн. руб.

зоны тяготения данного коридора за счет вхождения в них крупных международных логистических операторов, обслуживание которыми МТК «Западная Европа – Западный Китай» может быть одним из условий международных соглашений по его строительству и развитию.

Одним из перспективных международных и межрегиональных логистических центров, формируемых на территории России в рамках МТК «Западная Европа – Западный Китай», является Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (СММЛЦ). Участие данного логистического комплекса в организации перевозок грузов по направлению рассматриваемого транспортного коридора позволит удовлетворить одно из основных требований внешних и внутренних потребителей транспортных услуг по минимизации затрат ресурсов на всем пути доставки товара по принципу «от двери до двери» [6].

СММЛЦ имеет потенциал превратиться в крупнейший транспортно-

логистический узел, и, в отличие от других логистических центров РФ, здесь будут пересекаться и перенаправляться грузопотоки, следующие в направлениях «Запад-Восток», «Север-Юг», «Юго-Запад-Восток», что позволит обеспечить интенсификацию транспортировки экспортно-импортных грузов не только для всех регионов Поволжья, но и для России в целом (рис. 10).

Свияжский ММЛЦ обладает уникальным сочетанием природно-географических факторов, позволяющих использовать одновременно все виды транспорта: речной, автомобильный и железнодорожный. Через зону прилегания СММЛЦ в северо-восточном и южном направлениях проходят две линии Горьковской железной дороги. Кроме того, через территорию СММЛЦ проходит участок федеральной автодороги М-7, которая обслуживает перемещение грузов между Европейской Россией, Сибирью и Дальним Востоком.

Следует также отметить, что в зоне тяготения данного логистического центра пересекаются две главные водные артерии европейской части России Волга и Кама. Эти реки позволяют обеспечить грузоперевозки из Западного Казахстана, Туркмении, Ирана, Нижнего и Среднего Поволжья, Пермского края и Ростовской области.

В условиях расширения евразийских транспортных маршрутов, проходящих по территории Российской Федерации в направлении Индийского океана, Персидского залива, Казахстана и Северо-Восточного Китая, вышеуказанный логистический центр имеет стратегическое значение для товарных потоков, проходящих по территории РФ. Что каса-

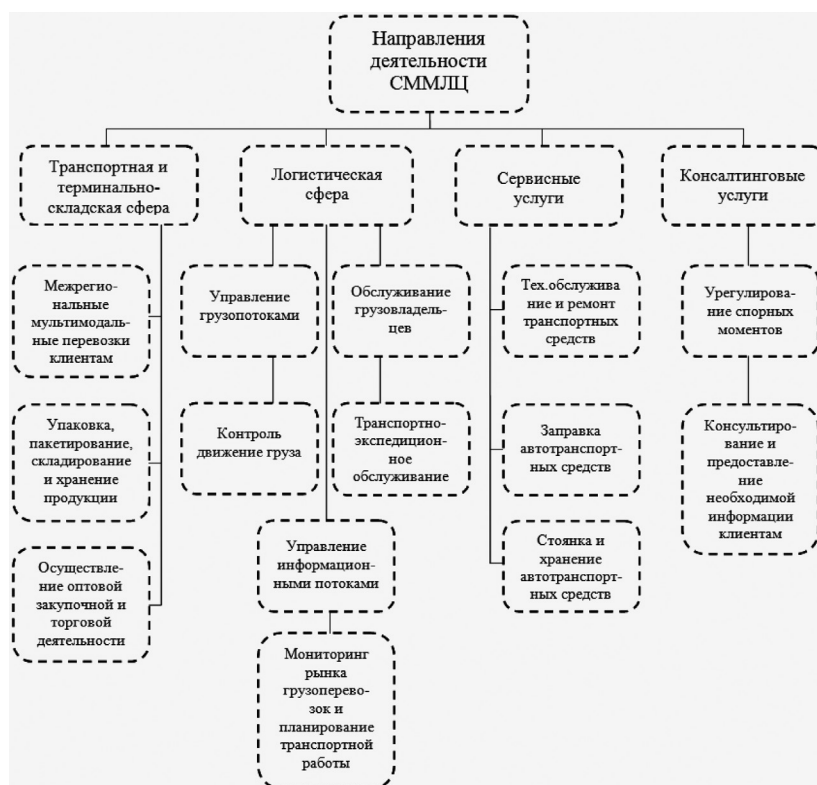


Рис. 10. Направления деятельности СММЛЦ

ется непосредственно направления МТК «Западная Европа – Западный Китай», то Свияжский ММЛЦ будет представлять собой неотъемлемый кластер единой международной транспортно-логистической системы, обеспечивающей эффективную циркуляцию транзитных грузопотоков на всем экономическом пространстве Евразии.

В заключение следует добавить, что формированию и развитию международных транспортных коридоров и логистических центров на территории Российской Федерации уделяется большое внимание. Так, в «Транспортной стратегии России на период до 2020 г.», принятой Правительством РФ 28 мая 2005 г., отмечается, что создание на территории страны сети МТК и ЛЦ должно стать одной из важнейших задач стратегического развития России [7].

В целом, важнейшими направлениями, обеспечивающими реализацию совместного развития МТК и логистических центров различного уровня, должны стать [см.: 3]:

- комплексное развитие крупных транспортных узлов, расположенных в сложившихся международных транспортных коридорах;
- развитие стратегических морских портов, аэропортов и приграничных железнодорожных узлов;
- повышение конкурентоспособности и транзитного потенциала российских внутренних водных путей;
- создание сети узловых распределительных центров, формируемых на базе авиационных узлов и аэропортов крупнейших городов РФ;
- развитие внутренних крупных транспортных центров, расположенных на международных транспортных коридорах, а также в центрах федерального и регионального значения, которые в силу географического положения и сложившихся транспортных связей могут претендовать на роль мультимодальных ЛЦ.

Проведенная оценка влияния основных составляющих МТЛС (перспективного транспортного коридора и логистического центра) на экономику регионов зоны тяготения позволила выявить масштабы воздействия формирования и развития данных составляющих на основные макроэкономические показатели, уровень межрегиональных экономических связей, а также сопутствующей дорожной инфраструктуры регионов зоны экономического влияния трассы магистрали и локализации логистического комплекса. Полученные результаты позволят более полно реализовать потенциал МТЛС в системе современной стратегии регионального развития, основанной на поддержке регионов с интенсивным экономическим ростом и межрегиональным взаимодействием, проанализировать перспективы межрегиональных экономических связей, оценить их потенциал и выработать рекомендации,

направленные на сохранение экономической целостности и социально-экономической безопасности Российской Федерации.

Литература:

1. Панасюк М.В., Пудовик Е.М., Стяжкин М.Н., Международные логистические системы как фактор развития региональной экономики // Экономический вестник Республики Татарстан. – № 2. – 2012. – С. 12-19.
2. Попов С.Ю. Повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры международного значения и ее развитие в Каспийском регионе: дис. канд. экон. наук. – М., 2001. – 186 с.
3. Российский регион в системе глобального кооперационного взаимодействия. – Казань: Изд-во «ФЭН» Академии наук РТ, 2011. – 221 с.
4. Стяжкин М.Н. Актуальность формирования и развития МТК и их роль в развитии социально-экономической сферы России // Сборник материалов 26-ой Международной науч.-практич. конференции. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2012. – 350 с.
5. Платонов И.Н. О некоторых аспектах развития МТК «Западная Европа – Западный Китай» // Экономический вестник РТ. – 2008. – № 5. – С. 29-31.
6. Система межрегионального кооперационного взаимодействия регионов России: теория и практика. – Казань: Изд-во «ФЭН», Академия наук РТ, 2009. – 279 с.
7. Стяжкин М.Н. Развитие системы МТК, как фактор формирования единого экономического пространства России // Сборник 1-ой Всероссийской науч.-практич. конференции «Механизмы регулирования социально-экономического развития регионов России». – Тверь, 2011. – 104 с.

Assessment of Impact of Main Elements of Transport and Logistics System on the Development of the Economy of the Region

M.N. Styazhkin
Kazan (Volga Region) Federal University

The paper deals with complex assessment of direct and indirect economic effect that reveals itself in economy as a result of formation and development of main components of transport and logistics system (transportation corridor, pathway and logistics centers) on the territory of the region. Attention is focused on the analysis of major tendencies of ITC and LC participatory development that would lead to better realization of potential of national and global transport and logistics systems and increase of their efficiency, resulting in increase of economic effect for the regions of gravity zone.

Key words: transport and logistics system, international transportation corridors, logistics centers, direct economic effect, indirect economic effect, regional development.

